

## PROTOCOLE

### **Adoption du nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) (Résolution adoptée par procédure écrite le 8 novembre 2022)**

1. La déclaration de Mannheim du 17 octobre 2018 renforce les objectifs de la CCNR énoncés dans la déclaration de Bâle (16 mai 2006) en ce qui concerne la modernisation et l'harmonisation du cadre juridique pour les qualifications professionnelles dans la navigation sur le Rhin et dans l'Union européenne. La CCNR y est chargée de contribuer à l'attrait du secteur par le biais de prescriptions modernes relatives aux équipages, afin que la navigation rhénane puisse continuer d'opérer avec un cadre juridique aussi simple, clair et harmonisé que possible.
2. Contrairement à la réglementation actuelle basée sur l'expérience, la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives 91/672/CEE et 96/50/CE du Conseil (ci-après dénommée « la directive ») établit une approche basée sur les compétences. L'adaptation du cadre juridique rhénan aux prescriptions de la directive européenne et notamment à la nouvelle approche fondée sur les compétences, vise à la fois à promouvoir la mobilité des membres d'équipage dans la navigation intérieure, à rendre le secteur plus attrayant et à garantir un système uniforme sur le Rhin.
3. La CCNR a conclu dans le passé des arrangements administratifs sur la reconnaissance des certificats de conducteur et des temps de navigation avec sept États membres de l'Union européenne, afin de jeter les bases d'une harmonisation de la réglementation en Europe. Afin de garantir le niveau de sécurité de la navigation rhénane, la CCNR ne reconnaissait les certificats de qualification européens qu'après vérification de l'équivalence des réglementations du pays tiers demandeur, alors que les qualifications rhénanes étaient reconnues dans l'ensemble de l'Union européenne (UE).
4. Par sa résolution 2015-I-3, la CCNR a établi conjointement avec l'UE le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (« CESNI »). Les tâches de ce comité consistent notamment à adopter des standards pour les qualifications professionnelles et l'aptitude médicale en navigation intérieure, auxquels se réfèrent les réglementations pertinentes au niveau européen et international, y compris celles de l'UE et de la CCNR, en vue de leur application.

Lors de sa réunion du 8 novembre 2018 à Prague, le CESNI a adopté quatorze standards pour l'ensemble de l'Union européenne et la navigation rhénane, lesquels ont été rassemblés dans le Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure (ES-QIN). L'ES-QIN 2018/1 contient :

- les standards pour les qualifications
- les standards pour les examens pratiques
- les standards pour l'agrément de simulateurs
- les standards pour l'aptitude médicale

Ces prescriptions uniformes garantissent la sécurité de la navigation intérieure et visent à fixer les exigences relatives aux équipages afin d'assurer la reconnaissance des certificats de qualification délivrés. Dans ce contexte, le rôle du CESNI est de répondre à la nécessité d'établir un cadre commun pour la CCNR et l'UE.

Le 15 octobre 2019 a été publiée une nouvelle édition (2019/1) de l'ES-QIN, qui contient plusieurs ajouts par rapport à l'ES-QIN 2018/1, notamment en ce qui concerne les modèles de documents relatifs aux équipages.

Les standards CESNI ne sont pas contraignants en soi. L'UE et la CCNR, d'autres organisations internationales, ainsi que des pays individuels, peuvent appliquer les standards en les incorporant dans leurs cadres juridiques respectifs.

5. Les concertations entre la CCNR et la Commission européenne ont principalement porté sur la validité des documents relatifs aux équipages sur le Rhin, et notamment sur le libellé de l'article 3.02 du RPN.  
Les experts de la CCNR ont préconisé une rédaction indiquant que les deux documents relatifs aux équipages, celui délivré au titre du droit de l'Union et celui délivré au titre du RPN, sont valables sur le Rhin. Une telle rédaction est nécessaire parce que la directive n'est pas applicable en soi sur le Rhin entre Bâle et la haute mer. En particulier, elle permet de préserver un cadre juridique uniforme sur l'intégralité du Rhin, condition indispensable pour assurer une navigation libre et non discriminatoire sur le Rhin. Ainsi, l'article 3.02 prévoit que sont valables sur le Rhin les certificats de qualification de l'Union ainsi que les livrets de service et les livres de bord délivrés au titre de la directive et les certificats, livrets de service et livres de bord délivrés au titre du RPN.
6. Le nouveau RPN reconnaît sans restriction la validité sur l'ensemble du Rhin des certificats de qualification de l'Union, des livrets de service et des livres de bord délivrés conformément à la directive.
7. Par la présente résolution, la CCNR adopte un RPN intégralement révisé, afin d'atteindre les objectifs d'harmonisation et de haute qualité en matière de formation et de formation continue énoncés dans la Déclaration de Mannheim, en se référant à l'ES-QIN 2019/1 et en l'harmonisant avec la directive. La nouvelle version du règlement est jointe en annexe. Le RPN précédemment en vigueur, adopté par la résolution 2010-I-8, annexe 1, et entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2011, sera abrogé à l'entrée en vigueur du nouveau RPN.
8. Les résultats de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) sont présentés ci-après.

### **Besoins auxquels doivent répondre les amendements proposés**

Ces modifications visent à adapter le RPN afin d'établir un cadre réglementaire harmonisé et moderne sur le Rhin et les autres voies d'eau intérieures européennes.

Les dispositions du RPN relatives au personnel des bateaux sont harmonisées avec celles des nouvelles dispositions européennes en adoptant l'approche basée sur les compétences retenue dans la directive et en intégrant en vue de leur application sur le Rhin les standards CESNI relatifs aux qualifications professionnelles, aux examens pratiques, à l'agrément de simulateurs, à l'aptitude médicale et aux modèles de documents relatifs aux équipages.

Ci-après sont détaillés les motifs de ces modifications, qui ont justifié la révision du RPN afin d'établir des exigences uniformes en matière de qualifications professionnelles.

Dans la version allemande, le titre du règlement est uniformisé par rapport aux titres des autres règlements de la CCNR : « Rheinschiffspersonalverordnung ».

## **Article 1.01**

### **Champ d'application**

Cette disposition est basée sur l'ancienne version de l'article 2.01, qui prévoyait un champ d'application pour toutes les prescriptions relatives aux qualifications et à l'équipage. Comme il n'existe plus de types particuliers de patentes (patente de batelier et patente radar) après l'adaptation du RPN aux exigences de la directive (UE) 2017/2397, la prescription relative au champ d'application pourrait être placée au début du règlement. En ce qui concerne les qualifications professionnelles, le champ d'application est identique aux exigences de la directive, mais ne couvre pas les bacs, pour lesquels la CCNR n'est pas compétente. Pour les bacs, la mise en œuvre de la directive relève des États membres de la CCNR qui sont également des États membres de l'Union européenne, indépendamment du RPN.

L'article 1.01 du RPN fixe le champ d'application des dispositions générales et des dispositions relatives aux qualifications et à l'équipage.

Des exceptions à ce champ d'application peuvent être prévues dans des prescriptions spécifiques.

## **Article 1.02**

### **Définitions**

La disposition correspond globalement à l'ancienne version de l'article 1.01. Les définitions ont été complétées en tenant compte des exigences de la directive et du CESNI (définitions de l'ES-QIN) et adaptées à l'ES-TRIN. Elles tiennent désormais davantage compte des définitions correspondantes du Règlement de police pour la navigation du Rhin.

1. « bâtiment » : Dans cette définition la notion de „bac » est biffée, car les bacs n'entrent pas dans le domaine de compétence de la CCNR. La transposition de la Directive pour les bacs qui se déplacent de façon autonome se fait par le droit national.
2. « bateau de navigation intérieure » : Adaptation du champ d'application géographique à la rédaction de la directive, qui utilise « voies d'eau intérieures ». Contrairement à la directive, il n'est pas nécessaire de prévoir des dérogations pour certaines voies d'eau isolées ou dont l'utilisation est saisonnière, puisque le Rhin est relié au réseau européen et qu'il est utilisé toute l'année.
3. – 5. « navire de mer » ; « automoteur » ; « bac » : Pas de modification.
6. et 7. « bateau de service de l'Administration » et « bateau des services d'incendie » : La Directive ne s'applique aux personnes intervenant sur les bateaux utilisés par l'Administration et les services d'urgence. Les dimensions de ces bateaux sont différentes d'un État à un autre. La CCNR a choisi de biffer la longueur et de laisser la compétence aux États.
8. – 10. « remorqueur » ; « pousseur » ; « chaland » : Pas de modification.
11. « barge de poussage » : Adaptation de la définition pour être en ligne avec l'ES-TRIN.
12. « bateau à passagers » : Pas de modification.
13. et 14. « bateau d'excursions journalières » et « bateau à cabines » : Adaptation de la définition pour être en ligne avec l'ES-TRIN.
15. « engin flottant » : Pas de modification.
16. « bateau de plaisance » : Clarification en lien avec la directive, afin de préciser que les bâtiments concernés sont ceux destinés et utilisés à des fins sportives et de plaisance, dont il est prouvé qu'ils sont utilisés comme tels et que les personnes à bord naviguent à des fins sportives ou de plaisance.
17. « convoi » : Pas de modification.
18. ancienne version RPN « formation » : Décision des délégations de biffer le terme, car il n'est plus utile.
18. « convoi rigide » : voir chiffre 19, ancienne version RPN.
19. – 21. « convoi poussé » ; « formation à couple » ; « convoi remorqué » : Pas de modification, sauf utilisation correcte du terme « bâtiment » au lieu de « bateau » dans la version française.
22. Définition « gros convoi » reprise de la directive avec ajout du pluriel dans les versions allemandes, française et néerlandais pour les bâtiments poussés (erreur de traduction dans la directive qui en anglais parle de « craft » (pluriel craft) après échange de mail avec la DG MOVE.
23. et 24. « longueur » et « largeur » : Les numéros ont été transférés dans les termes de technique navale.

25. Reprise de la définition de « tirant d'eau » de la Directive et pour plus de clarté du RPN.
  26. reprise de la définition du « conducteur » de l'article 3, paragraphe 13, de la directive, avec une légère adaptation étant donné qu'il n'est pas fait référence aux États membres.
  - 27.-28. « équipage » et « équipage de pont » : Pas de modification.
  29. reprise de la définition des « membres de l'équipage de pont » de l'article 3, paragraphe 9, de la directive, avec une légère adaptation étant donné qu'il n'est pas fait référence aux « voies de navigation intérieure de l'Union ».
  30. « équipage minimum » : Pas de modification, sauf nouvelle référence (chapitre 19 au lieu de chapitre 3).
  31. « personnel de bord » : Pas de modification.
  32. « personnel de sécurité » : Les anciens articles des chapitres 4, 4bis et 5 du RPN réglant les dispositions à ce sujet ont été modifiés. Une définition a donc été incluse pour clarifier que le secouriste et le porteur d'appareil respiratoire appartient aussi au personnel de sécurité sur le Rhin.
  33. reprise de la définition de « expert en gaz naturel liquéfié » de l'article 3, paragraphe 12, de la directive.
  34. reprise de la définition de « expert en navigation à passagers » de l'article 3, paragraphe 11, de la directive.
  35. « passager » : Pas de modification.
  36. « temps de navigation » : Reprise de la définition de la Directive.
  37. « navigation au radar » : Simplification linguistique de la définition.
  38. reprise de la définition de « risque spécifique » de l'article 3, paragraphe 14, de la directive.
  39. « Certificat de qualification » : Introduction de la notion « certificat de qualification » qui constitue la preuve de la qualification et qui est délivrés conformément au RPN..
- Suppression du chiffre 34, ancienne version « patente de batelier ».
40. Reprise de la définition de « certificat de qualification de l'Union » de l'article 3, paragraphe 7, de la directive.
  41. « certificat restreint de radiotéléphonie » (« CRR »): Reprise de la définition de l'article 3, paragraphe 10, de la directive, avec une légère adaptation étant donné qu'il n'est pas fait référence à « l'État membre ». Le terme spécifique reste cohérent avec les autres règlements rhénans, c'est à dire aussi avec l'Arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure.
  42. « patente du Rhin » : La référence au chapitre correspondant est mise à jour.
  43. reprise de la définition de « livret de service » de l'article 3, paragraphe 19, de la directive.
  44. reprise de la définition de « livre de bord » de l'article 3, paragraphe 20, de la directive.
  45. reprise de la définition de « livret de service actif » ou de « livre de bord actif » de l'article 3, paragraphe 21, de la directive.
  46. reprise de la définition de « compétence » de l'article 3, paragraphe 15, de la directive.
  47. reprise de la définition de « niveau de commandement » de l'article 3, paragraphe 16, de la directive.
  48. reprise de la définition de « niveau opérationnel » de l'article 3, paragraphe 17, de la directive.
  49. « voie d'eau intérieure » :Introduction de cette définition conformément à la Directive (article 3 (1)).
  50. « ADN » : Précision pour toujours être en conformité avec la version à jour.
  51. « Certificat de bateau de navigation intérieure » : Précision pour être en conformité avec la directive (UE) 2016/1629 et le Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) dans le cadre de la reconnaissance mutuelle des certificats de bateau de navigation intérieure.
  52. « Commission de visite » :Pas de modification.
  53. et 54. : « autorité compétente » et « autorité de délivrance » : Introduction d'une définition de ces termes qui sont utilisés dans le RPN.
  55. « gaz naturel liquéfié (GNL) » : Pas de modification.
  56. « ES-TRIN » : Pas de modification, seulement mise à jour de la référence.
  57. Introduction d'une définition relative à l' « ES-QIN » auquel il est fait référence dans le règlement.
  58. « Convention STCW » : Introduction de cette référence pour être en conformité avec la directive (article 3 (8)).

### **Article 1.03**

#### **Prescriptions de caractère temporaire**

Révision de l'article 1.02, ancienne version.

Le nouveau chiffre 1 prévoit que les prescriptions de caractère temporaire sont utilisées dans tous les règlements de la CCNR pour des projets pilotes ou de nouvelles techniques.

Le nouveau chiffre 2 introduit une restriction, à savoir que les dispositions dérogatoires doivent être compatibles avec les exigences de la directive et des actes de l'Union correspondants.

### **Article 1.04**

#### **Instructions de service**

Pas de modification, correspond à l'article 1.03, ancienne version.

### **Article 1.05**

#### **Suivi**

Cette prescription nouvellement introduite est conforme au principe énoncé à l'article 27 de la directive. En particulier est prévu un système d'assurance qualité afin de garantir que les objectifs du règlement seront atteints.

### **Article 1.06**

#### **Évaluation**

Cette prescription nouvellement introduite est conforme au principe énoncé à l'article 28 de la directive. Une évaluation permet de poser les jalons pour moderniser les dispositions à l'avenir, si nécessaire. Une première évaluation est prévue pour le 17 janvier 2037, puis au moins tous les dix ans.

### **Article 2.01**

#### **Enregistrement dans un registre numérique**

1. La prescription nouvellement introduite fait référence à l'article 25 de la directive, qui prévoit l'obligation faite aux États membres de tenir un registre pour l'enregistrement des données relatives aux certificats de qualification, livrets de service et livres de bord, afin de contribuer à la gestion efficace de la délivrance, du renouvellement, de la suspension et du retrait des certificats. Conformément au paragraphe 1, le registre doit également comprendre les documents délivrés conformément à l'article 10, paragraphe 2, de la directive. Afin d'assurer un enregistrement exhaustif de toutes les données, tous les États membres de la CCNR tiennent un tel registre.

2. L'échange d'informations entre les États membres de la CCNR et la Commission européenne aux fins de l'évaluation de la directive, des statistiques et, en particulier, du maintien de la sécurité et du bon ordre de la navigation, sera facilité par le fait que les États membres communiqueront les informations de ce type, y compris les données relatives aux certificats de qualification, livrets de service et livres de bord, en incluant ces informations dans la base de données gérée par la Commission européenne. Tous les États membres de la CCNR auront accès à la base de données européenne des qualifications en navigation intérieure, en tenant compte du principe de réciprocité et dans le respect des exigences en matière de protection des données.

### **Article 3.01**

#### **Dénomination des qualifications**

1. La distinction entre les membres de l'équipage de pont et le personnel des machines est maintenue. Elle est conforme à l'article 3, paragraphe 9, de la directive. En raison de la définition concernant les membres d'équipage à l'article 1.02, chiffre 27, la première phrase peut être supprimée. Afin de moderniser la disposition, l'ajout entre parenthèses de « mousse » (*DE : Schiffsjunge ; NL : scheepsjongen*), qui figurait dans les anciennes versions du RPN a été supprimé.

2. Cette disposition est nouvellement introduite afin d'énumérer l'ensemble des qualifications. L'expert en navigation à passagers et l'expert en gaz naturel liquéfié (GNL) figuraient déjà dans le RPN et correspondent aux qualifications visées à l'article 3, paragraphes 11 et 12, de la directive. Le secouriste, le porteur d'appareil respiratoire et le personnel de sécurité des bateaux transportant des marchandises dangereuses sont des qualifications non couvertes par la directive. Ces fonctions restent inchangées dans le RPN.

## **Article 3.02**

### **Validité des documents relatifs aux équipages**

1. Cette disposition vise à mettre l'ancienne version de l'article 3.05 en conformité avec les exigences de la directive.

Il est précisé en premier lieu que, sur le Rhin, sont valables à la fois les documents délivrés conformément aux exigences de la directive et ceux délivrés conformément aux exigences du règlement. Ainsi est fixée dans le règlement l'équivalence des documents, telle qu'elle est également exprimée à l'article 10, paragraphe 2, de la directive et renforcée par le fait que les exigences sont identiques. Le cas échéant, il est prévu que la preuve puisse être apportée par un certificat de qualification délivré conformément au règlement ou par un certificat de qualification de l'Union.

À la lettre a) de la deuxième phrase est précisé que le conducteur peut prouver sa qualification au moyen d'un certificat de qualification délivré conformément au règlement ou par un certificat de qualification de l'Union et, d'autre part, que des autorisations spécifiques peuvent être mentionnées sur le certificat de qualification de conducteur, conformément à l'article 12, paragraphe 4, de la directive.

En ce qui concerne les livrets de service des autres membres de l'équipage, il est précisé à la lettre b) que le certificat de qualification et le livret de service des autres membres de l'équipage sont réunis en un seul document, conformément à l'article 4, paragraphe 2, de la directive.

À la lettre c) est précisé qu'il existe un certificat de qualification spécifique pour les opérations spécifiques des experts en navigation à passagers, des experts en gaz naturel liquéfié (article 5, paragraphe 1, de la directive), ainsi que pour les secouristes, porteurs d'appareils respiratoires et pour le personnel de sécurité à bord de bateaux transportant des matières dangereuses. Ces certificats de qualification, qui sont maintenus dans le RPN, sont désormais soumis aux mêmes exigences en matière de délivrance et de retrait que les certificats couverts par la directive.

Enfin, cette prescription introduit une équivalence fondamentale des qualifications de la navigation maritime et de la navigation intérieure pour les navires de mer exploités sur le Rhin, à l'exception du conducteur. Cette prescription correspond à l'article 4, paragraphe 3, et à l'article 5, paragraphe 2, de la directive. L'article 3.20, chiffre 2, de l'ancien RPN comportait déjà une telle exception pour les conducteurs de navires de mer. Ces exceptions sont à présent nouvellement introduites aussi pour le personnel de sécurité.

2. La possibilité offerte au titulaire d'un certificat de qualification de conducteur d'exercer une autre fonction en qualité de membre de l'équipage de pont, à l'exception du matelot léger, est conservée. En outre est introduite une prescription correspondante relative au titulaire d'un certificat de qualification de timonier, qui peut également intervenir en qualité d'homme de pont, de matelot ou de maître-matelot. Également pour le titulaire d'un certificat de qualification de maître-matelot, qui peut intervenir aussi en qualité d'homme de pont ou de matelot et pour le titulaire d'un certificat de qualification de matelot, qui peut intervenir aussi en qualité d'homme de pont. L'exception vise à souligner l'importance particulière de la formation, étant donné qu'il n'est pas possible de remplacer le matelot léger. En outre, il demeure exclu que le conducteur remplace le titulaire d'un certificat de qualification de mécanicien, car la compétence d'un conducteur ne correspond pas nécessairement aux exigences de l'article 10.02.

3. Ce chiffre complète le chiffre 1 et couvre les qualifications qui ne relèvent pas du champ d'application matériel de la directive (UE) 2017/2397. Il permet également de faire évoluer les prescriptions dans la perspective de l'automatisation et de l'utilisation de combustibles de substitution (par exemple le méthanol ou l'hydrogène).

### **Article 3.03**

#### **Duplicata**

La prescription comporte une adaptation de l'ancienne version de l'article 7.14, chiffre 5, visant à tenir compte des documents certificat de qualification, livret de service et livre de bord, et introduit une étape supplémentaire pour la délivrance d'un duplicata afin d'éviter toute utilisation dédoublée certificat : l'autorité de délivrance procède à une inscription dans son registre national et établit, sur demande, un nouveau certificat de qualification, livret de service ou livre de bord. Il s'agit d'une mesure qui, en complément à l'exigence de preuve crédible en cas de perte, vise à contribuer à la prévention de la fraude et d'autres pratiques illégales. Par rapport à la base de données européenne ECDB, elle tient compte de l'article 2.01 relatif à l'application des prescriptions relatives à l'ECDB.

### **Article 3.04**

#### **Frais**

Le coût du livret de service et celui du livre de bord sont également précisés dans cet article. Le montant des frais pour l'examen et pour la délivrance d'un certificat de qualification, d'un livret de service ou d'un livre de bord ou d'un duplicata est toujours déterminé par le droit national des États membres.

### **Article 4.01**

#### **Aptitude médicale des membres de l'équipage**

Cette prescription repose sur l'article 3.03 de l'ancienne version, et tient compte de l'article 23 de la directive et fait référence aux standards pour l'aptitude médicale figurant dans l'ES-QIN (partie IV).

1. Cette prescription correspond à l'article 23, paragraphe 6, de la directive, qui fait expressément référence aux standards de l'ES-QIN pour l'aptitude médicale.

2. Cette prescription correspond pour l'essentiel à l'article 3.03, chiffre 1, lettres a) et b). Un modèle de certificat médical continue d'être annexé au RPN. Le CESNI a élaboré un standard non contraignant pour un certificat médical international harmonisé (résolution 2022-I-2). Les certificats médicaux reconnus comme équivalents par la CCNR ne sont plus prévus. L'adoption du modèle par le CESNI a permis de créer une base pour un certificat d'aptitude facilement compréhensible et structuré de manière uniforme au niveau international. Le certificat d'aptitude doit être délivré par un médecin agréé. La condition selon laquelle le certificat médical ne saurait dater de plus de trois mois reste inchangée et correspond à l'article 23, paragraphe 2, deuxième phrase, de la directive.

3. Cette disposition correspond au principe énoncé à l'article 23, paragraphe 5, de la directive. La prescription précise en outre qu'il peut s'agir d'une aptitude médicale restreinte permanente ou temporaire, dont l'existence est également prise en compte par l'ES-QIN.

### **Article 4.02**

#### **Contrôle périodique de l'aptitude médicale**

Cette disposition remplace l'article 3.04 de l'ancienne version.

1. La prescription correspond au principe énoncé à l'article 23, paragraphe 3, de la directive. Contrairement à la disposition qui existait jusqu'ici, il est prévu, après vérification de l'aptitude ayant donné lieu à l'obtention du premier certificat de qualification (investigation initiale), que, non seulement le conducteur, mais aussi les autres membres d'équipage, soient soumis à un contrôle régulier avant d'atteindre l'âge de 65 ans révolus. En ce qui concerne le moment et la fréquence de ce contrôle, plus aucune différence n'est faite entre les exigences à satisfaire pour démontrer l'aptitude en rapport avec les différentes qualifications. Les limites d'âge à respecter en ce qui concerne la validité du certificat d'aptitude sont alignées sur les exigences de la directive, passant ainsi de 50 à 60 ans et de 65 à 70 ans, la période de révision dans ce dernier cas étant portée de un à deux ans.

2. Cette disposition complète ce qui est prévu à l'article 23, paragraphe 4, de la directive. Cela signifie que l'aptitude médicale doit être démontrée lorsque des éléments objectifs indiquent qu'une personne ne remplit plus les conditions d'aptitude médicale. Outre cette exigence, le règlement prévoit que l'atténuation ou la restriction de l'aptitude médicale peut être levée lorsque l'aptitude est démontrée.

3. La directive ne régit pas la reconnaissance des justificatifs relatifs à l'aptitude.

Le principe de la présentation du certificat médical à l'autorité de délivrance est repris dans la première phrase du paragraphe 3.

En outre, conformément aux dispositions antérieures du RPN (article 7.17, chiffres 2 et 3, de l'ancienne version), il est toujours possible de présenter le certificat médical à une autre autorité compétente d'un État riverain du Rhin ou de Belgique conformément à la deuxième phrase. En cas de renouvellement du certificat d'aptitude conformément à la deuxième phrase, le certificat est transmis à l'autorité de délivrance et l'autorité compétente peut délivrer une patente du Rhin temporaire ou une patente de sport.

### **Article 4.03**

#### **Aptitude médicale du mécanicien**

À cet endroit est introduite une nouvelle prescription qui s'écarte de l'article 3, chiffre 3, de l'ancienne version. Cette disposition vise à faciliter la mobilité du mécanicien en incluant des critères médicaux relatifs à la vision. Selon l'ES-QIN, il est possible de dispenser de la réalisation de certaines tâches nautiques les membres d'équipage présentant certaines affections médicales (le daltonisme, par exemple) pour des raisons relatives à la sécurité et au bon ordre de la navigation, mais de les employer quand même comme membres d'équipage.

L'article 3, paragraphe 9, de la directive exclut les mécaniciens du champ d'application de la directive.

Le RPN inclut le personnel des machines dans la définition de l'«équipage» (article 1.02, chiffre 27). En ce qui concerne l'aptitude générale, c'est l'ES-QIN (partie IV) qui s'applique, car les conditions de travail et la charge de travail du mécanicien sont généralement les mêmes que celles des autres membres de l'équipage. Afin de répondre aux spécificités du travail du mécanicien, les exigences relatives à la vision du mécanicien, qui sont désormais définies dans le RPN, sont moins strictes que celles applicables aux membres de l'équipage de pont qui exercent des tâches de conduite du bateau.

### **Article 5.01**

#### **Livret de service**

Le RPN fait la distinction entre les deux livrets de service en renvoyant aux deux modèles distincts du CESNI.

1. La prescription est une adaptation de l'article 3.06, ancienne version, aux exigences de la directive.

Selon l'article 3.02, chiffre 1, lettre b), l'attestation de la qualification pour une compétence particulière est constituée, pour tous les membres de l'équipage, à l'exception du conducteur, par un document combiné qui fait à la fois office de livret de service et de certificat de qualification. Ceci correspond au principe énoncé à l'article 4, paragraphe 1, de la directive. Le certificat de qualification figurant dans le livret de service est délivré aussi bien aux membres de l'équipage de pont qu'au personnel des machines. Le certificat de qualification figure donc dans le même document que la justification du temps de navigation. Si une qualification supérieure est acquise sur la base du temps de navigation, la qualification suivante est inscrite dans le livret de service.

Un livret de service distinct est à la disposition des titulaires d'un certificat de qualification de conducteur, conformément à l'article 3.02, chiffre 1, lettre a), ce qui correspond aux exigences de l'article 4, paragraphe 2, de la directive.

Conformément à l'article 5 de la directive, il existe des certificats distincts pour les titulaires d'un certificat d'aptitude à une activité spécifique qui ne sont pas nécessairement membres de l'équipage, ni tenus de justifier les temps de navigation dans le livret de service. Dans ce contexte, le certificat de qualification en tant qu'expert en matière de GNL (gaz naturel liquéfié), tel que défini à l'annexe I, section 4.2, de la directive, peut servir à attester le temps passé à bord de bâtiments utilisant du GNL comme combustible, conformément à l'article 3.02, chiffre 1, lettre a), si le renouvellement du certificat de qualification est demandé. Si le certificat de qualification est obtenu par une réévaluation des compétences, ce qui est le cas pour l'expert en GNL qui n'est pas un conducteur, aucune justification du temps de navigation n'est requise.

Conformément à l'article 22, paragraphe 1, de la directive, les indications relatives aux trajets effectués et aux temps de navigation doivent être consignées dans le livret de service.



2. Le chiffre 2 de la prescription fait référence aux modèles de livret du CESNI, à savoir le livret de service combiné avec des certificats de qualification pour les membres de l'équipage qui ne sont pas conducteur (ES-QIN, Partie V, Chapitre 2) et le livret de service du conducteur (ES-QIN, Partie V, Chapitre 4). Cela correspond à l'article 4, paragraphe 2, de la directive.
3. Le libellé du point 3 de la prescription s'oriente à l'article 3.06, chiffre 3, ancienne version, et satisfait également aux exigences de la première phrase de l'article 22, paragraphe 2, de la directive.
4. Le chiffre 4 de la prescription résulte d'une adaptation de la deuxième phrase de l'article 3.06, chiffre 1 ancienne version, à l'article 22, paragraphe 6, de la directive ; cette adaptation repose sur la condition que le livret de service du conducteur soit ouvert à l'enregistrement des données.
5. Le chiffre 5 reprend l'article 3.06, chiffre 4, lettre a), ancienne version. La lettre b) est supprimée car, selon le chiffre 3, une période de 15 mois est déjà prévue pour la validation.
6. Le chiffre 6 de la prescription correspond à l'article 3.06, chiffre 6 de l'ancienne version, avec une modification due à la directive. Il n'est plus prévu que le timonier qui ne vise pas l'obtention d'un certificat de qualification de conducteur soit dispensé de la validation des temps de navigation.

Suppression de la disposition concernant la prise en compte du temps de navigation, voir définition à l'article 1.02, chiffre 36.

Les prescriptions de la réglementation du travail, y compris les prescriptions relevant du droit de l'Union Européenne et les dispositions des conventions collectives ne sont pas affectées.

## **Article 5.02**

### **Attestation des temps de navigation et des voyages de secteur**

1. Cette prescription est une adaptation de l'article 3.09, ancienne version, aux nouvelles exigences. Afin de faciliter la mobilité de la main-d'œuvre et la sécurité de la navigation, le chiffre 1 de la prescription stipule que les livrets de service des ressortissants des États membres de la CCNR et de l'UE doivent être délivrés conformément à des exigences uniformes fondées sur le modèle du CESNI, ce qui facilite également la justification du temps et des secteurs parcourus. Les modèles ne font plus la distinction entre le temps de navigation sur le Rhin et sur les autres voies d'eau intérieures de l'Union. Aucune reconnaissance explicite des livrets de service délivrés à partir du 18 janvier 2022 n'est requise pour les titulaires de certificats de qualification de l'Union pour le Rhin, et l'annexe correspondante devrait être abrogée.
2. Le chiffre 2 de cette prescription est une adaptation de l'article 3.09, chiffre 2, ancienne version, à la directive, afin de permettre que, dans des cas exceptionnels, strictement limités, d'autres documents puissent être présentés à la place des livrets de service. Cette exemption s'applique à la justification du temps de navigation sur des voies d'eau intérieures de l'Union non reliées à d'autres États (par exemple, les lacs isolés) et pour lesquelles n'est délivré, selon la directive, aucun certificat de qualification dans un document combiné au livret de service. Cette disposition correspond à l'article 7, paragraphe 1, de la directive. La troisième phrase de la prescription concernant la justification des trajets et du temps de voyage pour la patente d'Administration reste inchangée.
3. Le chiffre 3 de la prescription ne concerne dans la pratique que les conducteurs qui souhaitent obtenir un certificat de qualification de mécanicien en plus du certificat de qualification de conducteur.
4. Le chiffre 4 de la prescription correspond à l'article 3.09, chiffre 4, ancienne version. Aucune modification n'a été apportée [au texte allemand]. [Le texte français a subi quelques modifications de forme.]
5. Le chiffre 5 de la prescription correspond à l'article 3.09, chiffre 5, ancienne version. Aucune modification n'a été apportée [au texte allemand]. Le texte français a subi une modification de forme.
6. Une référence figurant au chiffre 6 de la prescription a été légèrement adaptée, puisque seuls les documents visés au chiffre 2 doivent être présentés dans une langue officielle de la CCNR. La lisibilité des autres certificats nationaux prévus par la directive est garantie par l'uniformisation des modèles utilisés par la CCNR et l'Union. La disposition correspond par ailleurs à l'article 3.09, chiffre 6, ancienne version.

## **Article 6.01**

### **Approbation d'un programme de formation**

Conformément à l'article 17, paragraphe 2, de la directive, les États membres veillent à ce que la compétence soit démontrée par un examen passé sous la responsabilité d'une autorité administrative ou par un programme de formation approuvé. Le RPN prévoit, pour toutes les qualifications couvertes par la directive, la possibilité de choisir la manière dont est apportée la preuve de la compétence.

Dans le cadre du système de gestion de la qualité exigé par la directive, les organismes de formation doivent démontrer la compétence de leurs formateurs pour les experts en navigation à passagers et en GNL, par analogie à l'ADN, et assurer une information adéquate de l'autorité compétente pour l'approbation d'un programme de formation.

Le RPN prévoit des dispositions pour l'obtention de certificats de qualification par le biais d'examens administratifs de qualification et de programmes de formation approuvés. Les deux peuvent prendre en compte les certificats délivrés à l'issue de programmes de formation.

1. Cette prescription est introduite pour tenir compte de l'article 19 de la directive. La première phrase correspond au principe énoncé à l'article 19, paragraphe 2, de la directive, qui prévoit certaines exigences uniformes minimales en matière de contenu et d'organisation à présenter aux fins de l'approbation des programmes de formation. La finalité de ces exigences minimales uniformes est de supprimer les obstacles inutiles à l'entrée dans la profession (par exemple, des examens supplémentaires pour les candidats qui ont déjà acquis les compétences nécessaires dans le cadre de leur formation).

La deuxième phrase de cette prescription va au-delà du contenu de la directive. Une instruction de service devrait définir de manière uniforme les documents qui doivent être présentés aux fins de l'approbation d'un programme de formation afin de maintenir le niveau actuel de coopération étroite et empreinte de confiance entre les États membres de la CCNR en ce qui concerne l'approbation des programmes de formation. C'est ainsi que, par exemple, conformément à l'approche suivie jusqu'ici dans l'instruction de service relative à l'approbation des programmes de formation des experts en GNL, que concrétise l'article 15.05, les éléments requis pour l'approbation d'un examen théorique sont également indiqués, tandis que les détails de l'examen pratique correspondant sont déjà fixés dans un standard CESNI.

2. Cette prescription correspond à l'article 19, paragraphe 3, de la directive, et vise à garantir que les certificats délivrés dans le cadre de programmes de formation approuvés par d'autres États conformément à la directive soient reconnus dans les États membres de la CCNR pour la délivrance des certificats de qualification.

3. La prescription introduite ici s'inspire des première et deuxième phrases de l'article 19, paragraphe 5, de la directive. En ce qui concerne les programmes de formation approuvés en vertu du RPN, la CCNR recueille, auprès des autorités compétentes, des informations relatives à l'abrogation et la suspension de l'approbation. Il incombe également à la CCNR de publier la version électronique de la liste des programmes de formation approuvés.

4. Aux termes de l'article 19, paragraphe 1, deuxième alinéa, les États veillent à évaluer et à garantir la qualité des programmes de formation. Bien que le RPN et la directive ne fixent pas de durée de validité en matière d'approbation, les conditions à remplir pour obtenir l'approbation font, au bout de dix ans, l'objet d'un contrôle, qui permet de s'assurer, en plus du contrôle aléatoire ou occasionnel pouvant intervenir à n'importe quel moment, les conditions à satisfaire aux fins de l'approbation sont toujours réunies.

5. La première phrase correspond à l'article 19, paragraphe 4, de la directive. La deuxième phrase est une formulation négative de l'article 19, paragraphe 3, de la directive. L'approbation d'un programme de formation à l'issue de l'examen est déterminante pour la validité du certificat de qualification. Si le programme de formation n'est plus approuvé, les examens passés après le retrait ou la suspension de l'approbation donnée au programme de formation ne sont pas pris en compte pour la délivrance d'un certificat de qualification.

## **Article 7.01**

### **Admission à l'examen administratif de qualification**

1. La prescription contenue dans la première phrase de l'article 7.11, chiffre 1, ancienne version, est adaptée en ce sens qu'elle ne peut plus désormais être appliquée uniquement à l'examen sanctionnant l'obtention d'un certificat de qualification mais à tout examen administratif à réussir en vue de l'obtention d'un certificat de qualification. Le RPN adopte ainsi le principe selon lequel les examens basés sur les

compétences sont nécessaires pour l'obtention de chaque qualification et non plus seulement pour l'obtention d'un certificat de qualification pour les conducteurs.

2. Étant donné que la finalité d'un examen consiste avant tout à évaluer les qualifications d'un candidat et non son aptitude médicale, qui peut changer à tout moment, la prescription stipule également, à l'instar des deuxième et quatrième phrases de l'article 7.11, chiffre 1, ancienne version, qu'un examen administratif peut être passé même en cas d'aptitude restreinte.

## **Article 7.02**

### **Contenu de l'examen administratif de qualification**

1. La prescription est une adaptation de l'article 7.12, ancienne version à la procédure applicable aux examens administratifs prévus pour l'ensemble des qualifications.

Il est procédé à plusieurs adaptations rédactionnelles reprenant la terminologie de la directive (voir article 18, paragraphe 1).

Des précisions sont apportées à l'article 7.12, chiffre 2, ancienne version, tel que remanié dans cette nouvelle prescription, et les détails ne seront plus uniquement réglés sous la forme d'instructions de service. Tous les examens administratifs comportent au moins une partie théorique, et, dans certains cas, une partie théorique et une partie pratique. Ceci est conforme aux exigences de l'article 17, paragraphe 3, de la directive.

2. Aucune modification n'est apportée à l'article 7.12, chiffre 3, ancienne version.

## **Article 7.03**

### **Commission d'examen pour les examens administratifs de qualification**

1. Le chiffre 1 fait l'objet d'une adaptation rédactionnelle par rapport à l'article 7.08, chiffre 1, ancienne version ; voir la définition de l'«autorité compétente» figurant à l'article 1.02, chiffre 53.

2. La deuxième phrase de l'article 18, paragraphe 1, de la directive stipule que l'examen doit être réalisé par des examinateurs qualifiés. L'article 7.08, paragraphe 2, ancienne version, est adapté conformément à cette exigence.

3. Cette prescription nouvellement introduite est conforme au principe énoncé à l'article 18, paragraphe 5, de la directive.

## **Article 8.01**

### **Suspension de la validité du certificat de qualification**

1. Cette prescription est une adaptation de l'article 7.20, chiffre 1, ancienne version. La prescription relative à la suspension de la validité s'applique désormais à tous les certificats de qualification sanctionnant des compétences diverses et plus aux seules patentes du Rhin. Cette prescription est conforme à l'article 14, paragraphe 2, de la directive et génère des exigences identiques dans le RPN.

2. Le chiffre 2 de la prescription correspond au principe du contrôle de l'aptitude médicale énoncé à l'article 23, paragraphe 4, de la directive et remplace l'article 7.20, chiffre 2, ancienne version. Il est en outre prévu que le titulaire du certificat de qualification ne paie les frais occasionnés que dans le cas où les éléments objectifs sont confirmés.

3. Le chiffre 3 de la prescription est plus strict que la règle énoncée à l'article 14, paragraphe 2, de la directive. Outre la suspension de la validité du certificat, les autorités compétentes peuvent prévoir des prescriptions subsidiaires, ce qui a déjà été possible dans le cadre du RPN et est conforme au droit administratif national des États membres, aussi bien de la CCNR que de l'UE.

4. La première phrase du chiffre 4 de cette prescription correspond aux exigences de l'article 14, paragraphe 2, de la directive. La base de données contient des informations relatives à la suspension du certificat de qualification, pour en faciliter la gestion de manière efficace.

La deuxième phrase correspond à l'article 7.20, chiffre 2, lettre b, ancienne version. La troisième phrase correspond à la troisième phrase de l'article 7.20, chiffre 1, lettre a, ancienne version.

5. Le chiffre 5 de la prescription correspond à l'ancienne version de l'article 7.20, chiffre 3. Cette disposition a fait l'objet de deux adaptations : d'une part, il est tenu compte de la particularité selon laquelle le certificat de qualification ne peut être présenté à l'autorité compétente que dans son format physique, et d'autre part, il doit être présenté à l'appréciation de l'autorité compétente (à sa demande).

## **Article 8.02**

### **Retrait du certificat de qualification**

1. La prescription correspond à l'article 14, paragraphe 1, de la directive et modernise les conditions relatives au retrait des certificats de qualification à deux égards (article 7.22, chiffre 1, ancienne version) : en premier lieu, du point de vue rédactionnel, en faisant référence aux «certificats de qualification de conducteur de bateau», qui recouvrent la patente du Rhin, la patente de sport et la patente de l'administration, et, en second lieu, avec de nouvelles références aux prescriptions correspondantes pour les certificats de conducteur de bateau au chapitre 12, qui prévoient une qualification spécifique du conducteur de bateau pour exercer une fonction de commandement à bord. L'article 14, paragraphe 1, de la directive prévoit le retrait d'un certificat de qualification ou d'autorisations spécifiques : les conditions en matière de retrait sont définies sommairement dans la directive, et décrites plus en détail ici. La formulation indique clairement que le retrait est une mesure beaucoup plus lourde de conséquences que la suspension temporaire de la validité, qui, à l'inverse, peut être considérée comme une mesure moins restrictive dans d'autres cas d'infraction.

2. Le chiffre 2 de la prescription prévoit le retrait du certificat de qualification pour des activités spécifiques. La disposition fait référence aux prescriptions spécifiant les exigences applicables à l'exercice de ces activités spécifiques. L'inaptitude médicale peut également entraîner le retrait d'un tel certificat de qualification.

3. Le chiffre 3 de la prescription correspond à l'article 3.07, chiffre 3, ancienne version : comme le modèle adopté par le CESNI a changé et qu'il n'y a plus de page de couverture, le nombre de pages est adapté.

4. Le chiffre 4 de la prescription modernise l'article 7.22, chiffre 2, ancienne version :

Il est procédé à un ajustement rédactionnel concernant la patente du Rhin, qui est remplacée par tout certificat de qualification, et il est précisé qu'il s'agit d'une exigence ou d'une restriction médicale. Enfin, la référence à l'article 7.14, chiffre 2, ancienne version, est remplacée par une nouvelle référence à l'article 4.01, chiffre 4.

5. Le chiffre 5 de la prescription modernise l'article 7.22, chiffre 3, ancienne version, car désormais le certificat de qualification existe également sous forme électronique.

6. Le chiffre 6 de la prescription correspond l'article 7.22, chiffre 4, ancienne version, qui a fait l'objet de quelques ajustements rédactionnels.

7. L'article 7.22, chiffre 5, ancienne version, qui était une disposition spécifique régissant uniquement les certificats de qualification des conducteurs, est supprimée.

Le chiffre 7 de la prescription est une adaptation de l'article 7.22, chiffre 6, ancienne version, à la directive, indiquant que l'enregistrement dans la base de données est nécessaire (article 14, paragraphe 3, de la directive). Cette prescription illustre la coopération entre la CCNR, les autorités compétentes et les autorités de délivrance.

## **Article 8.03**

### **Confiscation du certificat de qualification qui a été délivré en tant que document physique**

1. La confiscation du certificat de qualification n'est pas prévue dans la directive. La règle existante et éprouvée reposant sur la coopération étroite entre les États membres de la CCNR, qui figurait dans le paragraphe 7.24, ancienne version, a été adaptée pour intégrer la nouvelle terminologie.

En ce sens, une nouvelle référence est faite aux articles 8.03 et 8.01, et il est procédé à un ajustement rédactionnel par rapport à l'article 7.24, chiffre 1, ancienne version.

2. Article 7.24, chiffre 2, ancienne version : adaptation rédactionnelle.

3. Article 7.24, chiffre 3, ancienne version : nouvelle référence à l'article 8.01, chiffre 1, et simplification rédactionnelle.

4. Article 7.24, chiffre 4, ancienne version : adaptation rédactionnelle.

## **Article 9.01**

### **Qualifications au niveau de base et au niveau opérationnel**

1. Cette prescription est nouvellement introduite afin de définir le champ d'application de la section. Conformément à la directive, le RPN fait la distinction entre les niveaux de base, opérationnel et de commandement. La première phrase reprend la classification de l'annexe I.1 de la directive. La version

allemande contient une modification rédactionnelle mineure par rapport à l'annexe I de la directive : « Einstiegsniveau » est remplacé par « Einstiegsebene » par analogie à « Betriebsebene ».

L'affectation du matelot, du maître-matelot et du timonier au niveau opérationnel est conforme à l'article 3, paragraphe 17, et à l'annexe I.2 de la directive.

2. En classant les mécaniciens au niveau opérationnel, conformément à la classification précédente du personnel des machines, la CCNR fait usage d'une marge de manœuvre, puisque l'article 2, paragraphe 1, de la directive s'applique exclusivement aux « membres de l'équipage de pont, ... » et que l'article 3, paragraphe 9, exclut le mécanicien.

#### **Article 10.01**

##### **Exigences minimales en matière d'âge, de conformité administrative, de compétence et de temps de navigation**

Le nouveau titre de la prescription correspond au titre de l'annexe I de la directive.

La disposition repose sur l'ancienne version de l'article 3.02, 1<sup>ère</sup> phrase, qui comprend les conditions pour la qualification.

Suite à l'adaptation du RPN aux exigences de la directive, une distinction est faite entre les niveaux de base, opérationnel et de commandement.

L'homme de pont et le matelot léger appartiennent au niveau de base, le matelot, le maître-matelot et le timonier au niveau opérationnel.

Les exigences relatives au personnel des machines (mécanicien) sont fixées séparément à l'article 10.02.

1. Cette prescription correspond à l'annexe I 1.1. de la directive et adapte l'actuel article 3.02, 1<sup>ère</sup> phrase, chiffre 1, aux exigences de la directive.

2. Cette prescription correspond à l'annexe I 1.2. de la directive et adapte l'actuel article 3.02, 1<sup>ère</sup> phrase, chiffre 2, aux exigences de la directive.

Il existe une différence terminologique par rapport à la directive : contrairement au texte de la directive, qui fait référence au « Auszubildenden » dans la version allemande, le terme « Leichtmatrose » (« matelot léger » / « lichtmatroos »), qui désigne le matelot léger en navigation intérieure, est conservé, comme dans les versions française et néerlandaise de la directive.

Il est fait référence au chapitre 6, où sont énoncées les exigences pour l'agrément d'un programme de formation.

3. Cette prescription correspond à l'annexe I 2.1. de la directive et adapte l'actuel article 3.02, 1<sup>ère</sup> phrase, chiffre 3, aux exigences de la directive.

Il n'est plus possible d'obtenir la qualification de matelot seulement par le temps de navigation. La qualification doit être démontrée par un examen de compétence au niveau opérationnel. En outre, la possibilité de travailler comme matelot est facilitée pour les personnes qui changent de carrière et l'âge minimum de la deuxième alternative est ramené de 19 à 18 ans.

Il est fait référence au chapitre 6 du RPN, où sont énoncées les exigences pour l'agrément d'un programme de formation.

4. Cette prescription correspond à l'annexe I 2.2. de la directive et adapte l'actuel article 3.02, 1<sup>ère</sup> phrase, chiffre 4, aux exigences de la directive.

Conformément à la lettre a), la qualification de maître-matelot peut être acquise par le biais du temps de navigation, à condition que le candidat ait également réussi l'examen de matelot (niveau opérationnel). La qualification doit être démontrée par un examen de compétence au niveau opérationnel ainsi que par un temps de navigation.

Il est fait référence au chapitre 6, où sont énoncées les exigences pour l'agrément d'un programme de formation.

5. Cette prescription correspond à l'annexe I 2.3. de la directive et adapte l'actuel article 3.02, 1<sup>ère</sup> phrase, chiffre 5, aux exigences de la directive.

En vertu de la lettre a), la qualification de timonier peut être acquise par un temps de navigation à condition que le candidat ait réussi l'examen de matelot (niveau opérationnel) et soit titulaire d'un certificat de radiotéléphonie en cours de validité. L'exigence d'un certificat de radiotéléphonie pour le timonier est nouvellement introduite.

À l'article 10.01, chiffre 5, lettre c), le terme « capitaine » ( »Kapitän « / » kapitein « ) est utilisé pour désigner le capitaine d'un navire de mer. L'attrait d'un passage à la navigation intérieure est accru pour ce groupe professionnel par le fait que ces personnes ne sont pas initialement classées comme matelots lors du passage de la navigation maritime à la navigation intérieure.

## **Article 10.02**

### **Exigences minimales en matière d'âge, de conformité administrative, de compétence et de temps de navigation pour le mécanicien**

La directive ne fixe pas d'exigences minimales pour le mécanicien. Toutefois, le RPN dispose que le mécanicien fait partie de l'équipage de certains bateaux à passagers et assemblages de bâtiments.

Le nouvel article 10.02 modernise le contenu de l'ancien article 3.02, 1<sup>ère</sup> phrase, chiffre 7.

L'âge minimum du mécanicien reste inchangé.

La première variante a été étendue au secteur de la mécatronique afin de tenir compte du fait que les installations techniques de la navigation intérieure comprennent aussi de plus en plus de composants électroniques. En effet, un mécatronicien combine notamment les domaines de la mécanique, de l'électronique et de la technologie de l'information.

Dans la deuxième variante, le temps de navigation est mesuré en jours, car cela correspond au nouvel article 1.01, chiffre 36.

## **Article 10.03**

### **Validité et délivrance des certificats de qualification pour le niveau de base et le niveau opérationnel**

Cette prescription correspond à l'article 11, paragraphe 4, de la directive. Il est fait référence à l'article 4.02, chiffre 1, qui renvoie à l'article 4.01, chiffre 1, et donc aux exigences de l'ES-QIN en matière d'aptitude médicale (partie IV).

Conformément à l'article 11, paragraphe 3, de la directive, la prescription contient une référence directe au modèle de l'ES-QIN pour les certificats de qualification au niveau de base et au niveau opérationnel, lequel prévoit un livret de service combiné à des certificats de qualification pour les membres de l'équipage de pont. Le modèle prévoit aussi expressément l'inscription de la qualification de mécanicien.

## **Article 11.01**

### **Obligation de patente**

1. Le titre de la disposition a été adapté étant donné que, conformément à la directive, il n'y a plus de distinction entre les certificats de conduite de bateau et les certificats radar.

La définition du terme « patente de batelier » est supprimée. En outre, la prescription adapte l'article 6.02, chiffre 1, de l'ancienne version à l'exigence selon laquelle, sur le Rhin, la conduite d'un bâtiment est subordonnée soit à un certificat de qualification de l'Union en tant que conducteur conformément à la directive, soit à un certificat de qualification de conducteur conformément au règlement.

2. L'article 11.02, chiffre 2, est une modernisation de l'article 6.02, chiffre 3, ancienne version. Sur des tronçons qui ne présentent pas de risques spécifiques, il est possible de conduire un bâtiment avec une patente reconnue comme équivalente à une patente de sport ou de l'Administration.

Les personnes qui sont des conducteurs de bateaux de plaisance (article 12.02) et de bâtiments de l'administration (article 12.03) sont exclues du champ d'application de la directive (article 2, paragraphe 2, lettres a) et c)).

À la place d'une patente de sport ou d'une patente de l'administration rhénane, les États membres de la CCNR peuvent reconnaître des certificats de conducteur nationaux.

3. Cette prescription correspond à l'article 6.02, chiffre 4, ancienne version. Il y a deux modifications. D'une part, la longueur maximale des bateaux concernés est portée de 15 à 20 mètres, puisque l'article 2, paragraphe 1, point a), de la directive ne s'applique qu'aux bâtiments d'une longueur supérieure ou égale à 20 mètres, ce qui garantit un régime uniforme pour ces bâtiments de moins de 20 mètres. D'autre part, il est procédé à un alignement rédactionnel sur la directive (« voies d'eau intérieures » (définition à l'article 1.02, chiffre 49)).

4. Cette disposition remplace l'article 6.02, chiffre 5, ancienne version. Les limites en dessous desquelles des réglementations nationales peuvent être établies pour la conduite sans patente sont portées de 15 à 20 m et de 3,68 à 11,03 kW (15 ch).

À la lettre d) est incluse dans le règlement, à des fins de clarification, une exception expresse concernant l'obligation de patente des bâtiments des forces armées. La pratique correspondante avait été convenue par les États membres lors de consultations internes dans les années 1960.

## **Article 11.02**

### **Types de patentes**

Avec la modernisation des articles 6.02 à 6.04, ancienne version, la distinction entre petite et grande patente – en fonction de la longueur du bâtiment, du type et du nombre de passagers autorisés – est abolie. Une enquête menée auprès des autorités compétentes a montré que pratiquement plus aucune petite patente n'était délivrée. Pour les bâtiments exploités à des fins commerciales, il n'existe désormais, conformément aux exigences de la directive, plus qu'une seule patente uniformisée du Rhin pour la conduite de tous les types de bâtiments.

La patente de sport et la patente de l'Administration sont maintenues ; la directive ne s'appliquera pas dans ces domaines. Cela étant, la patente de sport n'est désormais plus valable que pour les bateaux sportifs d'une longueur comprise entre 20 m (au lieu de 15 m) et 25 m ou qui sont équipés d'un moteur de propulsion dépassant 11,03 kW. Il n'y a plus de limite de longueur pour les bateaux de service de l'Administration et les bateaux des services d'incendie.

L'article 6.03, ancienne version, concernant l'obligation de patente radar est abandonné ; il n'y a plus de patente distincte pour la navigation au radar. La navigation au radar est soumise à l'obligation pour le conducteur d'être titulaire de l'autorisation spécifique visée à l'article 13.02, conformément à l'article 6, lettre c), de la directive.

Phrase 2 : Aucune modification, à l'exception d'une référence à l'article 11.02, chiffre 3.

## **Article 12.01**

### **Patente du Rhin**

1. Cette prescription est une adaptation de l'article 7.01, ancienne version, aux exigences minimales à remplir pour la certification d'un conducteur de bateau conformément à l'annexe I, point 3.1., de la directive.

Elle reprend les quatre alternatives présentées à l'annexe I, point 3.1, de la directive. De légères adaptations contextuelles sont apportées au RPN.

La référence à l'approbation du programme de formation pour le niveau du commandement renvoie au chapitre 6 du RPN.

Il est précisé, à la lettre b), que les certificats de qualification de timonier visés par le RPN et la directive sont considérés comme équivalents, ce qui correspond à l'annexe I, point 3.1, b), deuxième tiret.

Il ressort, de la lettre d), une meilleure reconnaissance de l'expérience professionnelle acquise par les personnels en reconversion issus de la navigation maritime, qui auparavant devaient toujours commencer en tant que matelots dans la navigation rhénane.

2. L'article 7.01, chiffre 3, ancienne version, est modifié. Il y est désormais fait référence à l'article 4.01, qui renvoie aux conditions fixées par l'ES-QIN pour l'aptitude médicale (partie IV).

Pour les connaissances et aptitudes professionnelles, il est fait référence à l'ES-QIN (Partie I, Chapitre 2).

3. La directive fait référence, à l'article 17, chiffre 4, aux normes relatives aux épreuves pratiques, mais ne prévoit pas d'examens théoriques. Pour se conformer à la directive, la nouvelle version fait référence à la partie II, chapitre 4, de l'ES-QIN pour l'épreuve pratique. Étant donné que, outre la vérification des éléments d'examen pratique qui y sont énumérés, les connaissances doivent également être vérifiées dans le cadre d'un examen théorique, il est fait référence aux standards de compétence de l'ES-QIN, partie I, chapitre 2. Contrairement à l'examen pratique, l'ES-QIN ne contient pas encore de standard uniforme pour les examens théoriques.

4. Cette prescription détaille le déroulement de l'examen pratique. Elle prévoit, conformément à l'article 17, paragraphe 3, deuxième phrase, de la directive, que, tant les bâtiments que les simulateurs, peuvent être utilisés pour l'examen pratique aux fins de l'obtention d'un certificat de qualification de conducteur.

## **Article 12.02**

### **Patente de sport**

1. Cette prescription, qui correspond pour l'essentiel à l'article 7.03, ancienne version, comporte des nouveautés.

Dans son article 2, paragraphe 2, point a), la directive exclut de son champ d'application les « personnes naviguant à des fins sportives ou de plaisance ». Une modification rédactionnelle indique clairement que l'âge est déterminant au moment de la délivrance de la patente de sport.

2. Le règlement a été modernisé ; il y est désormais fait référence à l'article 4.01, qui renvoie aux conditions fixées par l'ES-QIN pour l'aptitude médicale (partie IV).

La lettre b) élargit la notion de délits ; il ne s'agit pas seulement de délits commis dans le domaine de la navigation, sachant que des délits commis dans d'autres domaines peuvent également restreindre l'aptitude du candidat.

Lettre c) : pas de changement majeur, à l'exception de la suppression de la dernière phrase, que l'on retrouve à l'article 12.02, chiffre 3 ; le programme d'examen pour la patente de sport annexé au règlement reste, lui aussi, inchangé.

3. La prescription précise qu'il y a un examen théorique et un examen pratique. La nouveauté, c'est que l'examen pratique pour la patente de sport peut être passé, non seulement sur un bateau de plaisance (voir article 1.02, chiffre 16), mais aussi sur un simulateur. Toutefois, il ne doit pas nécessairement s'agir d'un simulateur qui réponde aux exigences de l'ES-QIN applicables aux simulateurs. Ces simulateurs peuvent également être utilisés pour la patente de sport. Ils ne doivent cependant être utilisés que pour l'examen de conducteur ou pour l'autorisation spécifique pour la navigation au radar.

### **Article 12.03**

#### **Patente de l'Administration**

1. La prescription repose essentiellement sur l'article 7.04, ancienne version, auquel ont été ajoutés quelques éléments nouveaux.

À son article 2, paragraphe 2, lettre c), la directive exclut de son champ d'application « les personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par les forces armées, les services chargés du maintien de l'ordre public, les services de protection civile, les administrations fluviales, les services d'incendie et les autres services d'urgence ».

Dans la prescription, l'âge minimum est abaissé, passant de 21 à 18 ans.

Une précision est ajoutée au libellé de la lettre b) pour faire la distinction entre les autorités et les services de secours agréés.

Ici aussi, il est fait référence à l'article 4.01 et donc aux exigences de l'ES-QIN en matière d'aptitude médicale (Partie IV).

Lettre d) : suppression de la deuxième moitié de la phrase, qui disposait jusque-là que la capacité était attestée par la réussite à l'examen prévu à cet effet.

Lettre e) : aucune modification.

2. La prescription correspond à l'article 7.04, chiffre 2, ancienne version, dont les références à la connaissance des secteurs ont été retirées.

3. La prescription est formulée de manière analogue à l'article 12.02, chiffre 3. Un examen pratique et un examen théorique sont prévus, et l'utilisation de simulateurs est possible. Le bateau de service de l'Administration est défini à l'article 1.02, chiffre 6.

### **Article 12.04**

#### **Demande d'admission à l'examen administratif de qualification**

1. Cette prescription combine des éléments des articles 7.09 et 7.11, ancienne version avec des éléments nouveaux.

L'article 7.09, chiffre 1, ancienne version, a été adapté : la possibilité d'étendre la patente du Rhin à un secteur donné est régie par ailleurs (article 13.03).

2. Cette prescription repose sur l'article 7.09, chiffre 2. Elle permet à l'autorité compétente de vérifier l'identité et l'aptitude du demandeur. Une copie du certificat restreint de radiotéléphonie est requise pour toutes les patentes.

3. Cette prescription dispose que l'identité doit être prouvée par la présentation d'une carte d'identité ou d'un passeport.



## **Article 12.05**

### **Exemptions et allègements à l'examen**

1. Cette prescription est une version légèrement modifiée de l'article 7.13, ancienne version. La première phrase indique clairement qu'il s'agit d'une exemption de la partie théorique de l'examen de conducteur pour des compétences qui sont déjà acquises. Les deuxième et troisième phrases définissent plus précisément les modalités de cette exemption.
2. Aucune modification, à l'exception d'une nouvelle référence à l'article 11.01, chiffre 3 (au lieu de l'article 6.02, chiffre 4).
3. Intégration de l'article 7.13, chiffre 4, sans la référence à l'itinéraire.

## **Article 12.06**

### **Examens dans le cadre d'un programme de formation approuvé**

1. Cette prescription est introduite pour prévoir, conformément à l'article 17, paragraphe 2, point b), de la directive, que les compétences peuvent être démontrées dans le cadre d'un programme de formation approuvé sans qu'un examen complémentaire distinct soit nécessaire. Avec un certificat de réussite du programme de formation, le candidat peut prouver qu'il satisfait aux exigences de l'article 12.01, chiffre 1, lettre a) ou d) (Annexe I, point 3.1, a) ou d), de la directive).
2. Cette prescription garantit qu'il est vérifié que le candidat à l'obtention d'un certificat de qualification de conducteur remplit les conditions en matière d'âge, de conformité administrative, de compétence et de temps de navigation.
3. Une fois les compétences démontrées, l'autorité compétente délivre une patente du Rhin provisoire.

## **Article 12.07**

### **Validité et délivrance des certificats de qualification de conducteur**

1. Ce paragraphe est nouveau, étant donné que la durée de validité est régie pour la première fois à l'article 11 de la directive. La première phrase correspond à l'article 11, paragraphe 5, de la directive. Le RPN, comme la directive, fait référence aux modèles de l'ES-QIN (partie V, chapitre 1).
2. La directive ne prévoit pas de prescriptions pour la patente de sport. Les délégations ont décidé de limiter la durée de la patente de sport en fonction de l'âge du titulaire : à partir de 60 ans révolus, elle pourra être renouvelée tous les cinq ans, et, à partir de 70 ans révolus, tous les deux ans. La liste des patentes de sport délivrées par les États riverains du Rhin et la Belgique, y compris leurs modèles, peut être consultée sur le site Internet de la CCNR.
3. La directive ne prévoit pas de prescriptions pour la patente de l'Administration. Les délégations ont décidé de ne pas en limiter la durée de validité, mais d'indiquer par écrit la condition qu'elle doit être restituée par le titulaire après la cessation des fonctions. Ici aussi, la liste des patentes de l'administration délivrées par les États riverains du Rhin et la Belgique peut être consultée sur le site Internet de la CCNR.

## **Article 12.08**

### **Patente du Rhin provisoire**

Cette prescription reprend l'article 7.12, chiffres 3 et 4, ancienne version, et l'adapte à la directive. Cette prescription s'applique si le candidat souhaite obtenir la patente du Rhin sous une forme physique. S'il opte pour une patente électronique, la patente provisoire pour le Rhin est superflue, car la patente définitive (électronique) du Rhin peut être établie directement par l'autorité compétente et mise à la disposition du candidat.

Il y a deux cas de figure concernant l'utilisation : premièrement, lorsque le demandeur opte pour le modèle physique lors de la première délivrance de sa patente, et, secondement, lorsque la patente est renouvelée et que le titulaire opte à nouveau pour un modèle physique.

## **Article 13.01**

### **Autorisations spécifiques**

Cette prescription est nouvellement introduite afin de faire la distinction, conformément à l'article 6 de la directive, entre les qualifications professionnelles nautiques générales au niveau de commandement, attestées par le certificat de qualification des conducteurs de bateaux, et les autorisations spécifiques, attestées par des mentions spéciales dans le certificat de qualification du conducteur.

1. Cette prescription correspond à l'article 6 de la directive. Elle introduit les mêmes autorisations spécifiques qui s'appliquent aux voies d'eau intérieures de l'Union européenne.

Étant donné que les prescriptions relatives aux équipages énoncées au chapitre 19 peuvent exiger la présence de plus d'un conducteur, la prescription précise, après les clarifications correspondantes dans le règlement de police, que seul le conducteur responsable dans chaque cas doit être titulaire de l'autorisation spécifique correspondante.

2. Conformément à l'article 7.15 du RPN, ancienne version, le conducteur recevait séparément l'attestation de connaissance de secteur et la patente de batelier. Selon l'article 8.01 du RPN, ancienne version, la patente radar était également considérée comme une patente spécifique. Dorénavant, toutes les autorisations spécifiques seront, en principe, inscrites dans le certificat de qualification de conducteur, conformément à l'article 12, paragraphe 4, de la directive. Une exception est faite concernant l'autorisation spécifique «pour la conduite de bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible», car, dans ce cas, outre l'autorisation spécifique, une opération spécifique, à savoir l'assistance à l'avitaillement, peut être envisagée au titre de l'article 5 de la directive. Ces deux opérations requièrent un expert en GNL dont la compétence est attestée par un certificat de qualification d'expert en gaz naturel liquéfié (article 11, paragraphe 5, et annexe I, section 3.2.3, de la directive). Ce dernier certificat n'est valable que cinq ans.

3. Cette disposition correspond à l'article 17, paragraphe 2, en liaison avec les articles 18 et 19 de la directive.

4. Cette prescription correspond à l'article 12, paragraphe 1, de la directive, qui prévoit que le demandeur doit fournir des pièces justificatives établissant son identité, sa compétence en tant que conducteur et les exigences supplémentaires prévues à l'annexe I de la directive pour l'obtention de l'autorisation spécifique. La référence explicite à la présentation du livret de service permet de vérifier les temps de navigation requis, et, dans le cas de l'expert en ADN, le temps de navigation à bord d'un bâtiment spécifique.

5. La première phrase correspond à la deuxième phrase de l'article 12, paragraphe 4, de la directive, la validité des autorisations spécifiques étant liée à la durée de validité du certificat de qualification de conducteur. La deuxième phrase correspond à la première phrase de l'article 12, paragraphe 4, et renvoie également à l'endroit réservé pour l'inscription selon les modèles de certificats d'aptitude des conducteurs contenus à la partie V de l'ES-QIN.

## **Article 13.02**

### **Autorisation spécifique pour la navigation au radar**

1. Des dispositions spécifiques concernant l'autorisation spécifique pour la navigation au radar sont intégrées dans ce paragraphe, conformément à la directive. À l'article 1.01, lettre q, du RPNR, la navigation au radar est définie comme «une navigation par temps bouché avec utilisation du radar». La référence incorporée ici évite de devoir reproduire une définition figurant à l'article 1.02 du RPNR. Conformément à l'article 6, point c), de la directive, le conducteur d'un bateau navigant au radar doit être titulaire d'une autorisation spécifique en plus de son certificat de qualification de conducteur.

2. La référence au standard de compétence pour la navigation au radar (ES-QIN, partie I, chapitre 4) clarifie les exigences essentielles en matière de compétence énoncées à l'annexe II, section 3.2, de la directive. L'article 17, paragraphe 3, première phrase, point b), de la directive prévoit une épreuve pratique obligatoire. Pour cette épreuve pratique, il est fait référence à l'ES-QIN (partie II, chapitre 1), conformément à l'article 17, paragraphe 4, de la directive. Le programme de l'examen théorique couvre les connaissances requises du conducteur conformément à l'ES-QIN (Partie I, Chapitre 4). Le CESNI continue à travailler sur un programme d'examen théorique commun qui pourrait être appliqué sur le Rhin et d'autres voies d'eau de l'Union.

3. Cette prescription correspond à l'article 17, paragraphe 3, point 2, de la directive. Pour l'agrément et les exigences techniques et fonctionnelles du simulateur, il est fait référence à l'ES-QIN. L'article 21, paragraphe 2, de la directive, contient déjà une référence aux standards.

4. Cette prescription correspond à l'article 12, paragraphes 1 et 3, de la directive. Pour que l'autorisation spécifique puisse être délivrée, l'autorité compétente doit vérifier les justificatifs mentionnés.

5. Ici est introduite à la demande de la délégation allemande une disposition permettant au titulaire d'un certificat national au sens de l'article 11.01, chiffre 3, d'obtenir cette autorisation spécifique pour la navigation au radar.

### **Article 13.03**

#### **Autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques**

1. Dans ce paragraphe, la connaissance des secteurs, telle que visée à l'article 7.05, ancienne version, est alignée sur l'autorisation spécifique correspondante, telle que visée à l'article 6, lettre b. Il n'y a plus d'attestation de connaissance de secteur, mais une autorisation spécifique qui est inscrite sur le certificat de qualification.

La notification des sections de voies d'eau intérieures a été soumise à une procédure distincte en vertu de l'article 9 de la directive.

2. Ici sont énoncées les conditions susceptibles de rendre nécessaire le recensement d'un tronçon de voie d'eau intérieure comme présentant des risques spécifiques, conformément à l'article 9, paragraphe 1, première phrase, de la directive.

3. Cette prescription introduit une référence à l'annexe 5, qui énumère les tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques sur le Rhin.

4. Cette prescription est ajoutée afin d'introduire des exigences identiques à celles de l'article 12, paragraphe 2, de la directive.

5. Cette prescription correspond à l'article 12, paragraphes 2 et 3, de la directive. Pour que l'autorisation spécifique puisse être délivrée, l'autorité compétente doit vérifier les justificatifs mentionnés.

6. Comme à l'heure actuelle, la connaissance du secteur sera vérifiée dans le cadre de l'examen prévu à l'annexe 5. L'admission à l'examen est subordonnée à l'accomplissement de voyages indiqués à l'annexe 5. Les exigences pour l'obtention de l'autorisation spécifique ont été modernisées lors de la révision et permettent également le recours à des procédures d'examen modernes.

7. Ici est introduite à la demande de la délégation allemande une disposition permettant au titulaire d'un certificat de qualification national au sens de l'article 11.01, chiffre 3, d'obtenir cette autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques.

Les conducteurs de bâtiments d'une longueur inférieure à 20 m, à l'exception des bateaux à passagers, des pousseurs et des remorqueurs, sont exemptés de cette obligation.

### **Article 13.04**

#### **Autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime**

1. Des règles spécifiques concernant l'autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime sont introduites dans ce paragraphe, conformément à la directive. L'article 6, point a), de la directive prévoit que les conducteurs souhaitant naviguer sur les voies d'eau intérieures à caractère maritime doivent être titulaires d'une autorisation spécifique en plus de leur certificat de qualification de conducteur.

2. Pour l'examen théorique, il est fait référence aux standards de compétence selon l'ES-QIN (partie I, chapitre 3). Ni la directive ni le RPN ne prévoient d'examen pratique aux fins de l'obtention de l'autorisation spéciale de naviguer sur les voies d'eau intérieures à caractère maritime.

3. Cette prescription correspond à l'article 12, paragraphes 1 et 3, de la directive. Pour que l'autorisation spécifique puisse être délivrée, l'autorité compétente doit vérifier les justificatifs mentionnés.

### **Article 13.05**

#### **Autorisation spécifique pour la conduite de bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible**

Des règles spécifiques concernant l'autorisation spécifique pour la conduite de bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible sont intégrées dans ce paragraphe, conformément à la directive. Selon l'article 6, point d), de la directive, la conduite de bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié nécessite une autorisation spécifique en plus du certificat de qualification de conducteur. Contrairement aux autorisations spécifiques précédentes, aucun examen distinct n'est requis à cet effet, à l'exception du certificat de qualification d'expert en GNL. La preuve est apportée par un certificat de qualification d'expert en gaz naturel liquéfié, conformément à l'article 12, paragraphe 5, de la directive.

### **Article 13.06**

#### **Autorisation spécifique pour la conduite de gros convois**

1. Des règles spécifiques concernant l'autorisation spécifique de conduire de gros convois sont introduites dans ce paragraphe, conformément à la directive. L'article 6, point e), de celle-ci prévoit qu'un conducteur souhaitant conduire un gros convoi doit être titulaire d'une autorisation spécifique en plus de son certificat de qualification de conducteur.

Cette prescription correspond à l'annexe I, section 3.2.4, de la directive ; une expérience supplémentaire en tant que conducteur d'un gros convoi est nécessaire pour obtenir l'autorisation spécifique.

2. Cette prescription correspond à l'article 12, paragraphes 1 et 3, de la directive. Pour que l'autorisation spécifique puisse être délivrée, l'autorité compétente doit vérifier les justificatifs mentionnés. La preuve des temps de navigation est vérifiée par la présentation du livret de service.

### **Article 14.01**

#### **Renvoi aux dispositions de l'ADN**

Le chapitre sur les personnels de sécurité à bord des bâtiments soumis à l'ADN correspond au chapitre 4, ancienne version. La prescription a été complétée par une référence à la directive 2008/68/CE. Les prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses n'ont subi aucune modification. Ni la directive ni le RPN n'imposent leurs propres exigences en ce qui concerne les qualifications du personnel de sécurité, dont les modalités sont déjà fixées par la réglementation internationale relative aux marchandises dangereuses.

### **Article 15.01**

#### **Expertise et instruction**

Le chapitre sur les personnels à bord de bateaux utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible (anciennement chapitre 4a) est aligné sur la directive. Pour sa part, la directive, en définissant, dans son article 3, paragraphe 12, la qualification d'«expert en matière de gaz naturel liquéfié», a repris les dispositions décrivant cette qualification en vertu du RPN entré en vigueur le 1er juillet 2016. Divers articles et dispositions des annexes de la directive ont trait à ces qualifications. Les paragraphes correspondants du RPN, ancienne version, sont adaptés conformément à ceux-ci.

Le chiffre 1 de la prescription a fait l'objet d'un alignement rédactionnel de l'article 4bis.01, chiffre 1, ancienne version, sur l'article 6, lettre d) de la directive.

L'article 4bis.01, chiffre 2, ancienne version, peut être supprimé. Les membres d'équipage participant à l'avitaillement en GNL n'ont plus besoin d'être instruits dans la manipulation du GNL par le conducteur avant de prendre leurs fonctions, étant donné que leurs qualifications doivent être attestées au moyen de leur propre certificat de compétence.

## **Article 15.02**

### **Certificat de qualification**

1. Cette prescription est introduite pour satisfaire à l'obligation d'être muni d'un certificat de qualification prévu à l'article 5, paragraphe 1, de la directive. Le chiffre 1 de la prescription fait référence à l'ES-QIN (partie V, chapitre 1), qui contient un modèle de certificat de qualification d'expert en GNL. Cela correspond à l'article 34 en liaison avec l'article 11, paragraphe 3, de la directive, qui prévoient d'inclure une référence aux standards du CESNI.

2. Le chiffre 2 de la prescription correspond aux exigences minimales relatives à la délivrance du certificat de qualification d'expert en gaz naturel liquéfié introduites à l'annexe I, section 4.2, de la directive.

## **Article 15.03**

### **Formation et examen**

1. Cette prescription annonce les exigences requises concernant les compétences et l'évaluation des qualifications de l'expert en GNL.

La première phrase de l'article 4bis.03, ancienne version, reste inchangé et devient l'article 15.03, chiffre 1.

2. La deuxième phrase de l'article 4bis.03 devient l'article 15.03, chiffre 2. Conformément à la directive, il est fait référence aux standards de compétence de l'ES-QIN (Partie I, chapitre 6), qui décrivent les connaissances théoriques et les aptitudes pratiques relatives à chaque compétence. La clarification rédactionnelle correspond à la terminologie utilisée par le CESNI dans l'ES-QIN. Les connaissances contenues dans la partie A de l'annexe E2 du RPN en vigueur à ce jour ont servi de base à l'élaboration du standard européen présenté dans la partie I, chapitre 6, de l'ES-QIN. La nouvelle version de la prescription n'entraîne donc, dans la pratique, aucun changement en ce qui concerne l'examen théorique.

3. Les troisième et quatrième phrases de l'article 4bis.03 deviennent l'article 15.03, chiffre 3, avec un alignement rédactionnel sur l'article 6, point d), de la directive.

Il n'est plus fait référence à la partie B de l'annexe E2 du RPN, mais aux compétences contenues dans l'ES-QIN (partie I, chapitre 6), qui ont été intégrées en tant qu'élément d'examen au standard européen à respecter pour l'examen pratique prévu pour les experts. Conformément à la directive, l'examen pratique est passé en totalité ou en partie à bord ou sur une installation à terre approuvée.

4. Le chiffre 4 de la prescription précise les conditions de réussite des parties théorique et pratique de l'examen. Outre la référence aux standards de compétence du CESNI pour les experts en GNL (ES-QIN, partie I, chapitre 6), il est fait référence aux standards pour l'examen pratique requis aux fins de l'obtention d'un certificat de qualification pour la fonction d'expert en gaz naturel liquéfié (ES-QIN, partie II, chapitre 3). L'épreuve pratique, déjà prévue dans le chapitre 4bis, ancienne version, à passer avec succès aux fins de l'obtention du certificat de qualification en tant qu'expert en gaz naturel liquéfié correspond à la première phrase de l'article 17, paragraphe 3, point c), de la directive.

5. La règle selon laquelle l'examen pratique est effectué à bord d'un bâtiment ou à terre a été élargie en intégrant une référence à l'ES-QIN (Partie II, Chapitre 3). Dans le standard européen, ces exigences techniques applicables aux bâtiments ou installations à terre utilisés pour l'examen sont précisées par rapport à la troisième phrase de l'article 17, paragraphe 3, de la directive.

## **Article 15.04**

### **Approbation des formations**

1. Il est procédé, dans la prescription, à une modernisation l'article 4bis.05, ancienne version, par rapport à la directive.

Le chiffre 1 ne prévoit plus de stages de recyclage pour le renouvellement des qualifications après cinq ans. Conformément à la directive, le règlement prévoit le renouvellement du certificat de qualification uniquement après une réévaluation sur la base des standards de compétence ou un temps de navigation à bord d'un bâtiment utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible. Il ne faut pas oublier que le CESNI a décidé de travailler sur les contenus standardisés des cours de recyclage, en leur accordant toutefois un niveau de priorité moindre. Conformément à la directive n'est prévue que l'approbation de programmes de formation et non plus l'approbation d'organismes de formation. En ce qui concerne les critères à satisfaire pour les agréments requis, il est fait référence à l'article 15.05.

Les troisième et quatrième phrases de l'article 4bis.05, ancienne version, concernant la délivrance et la prolongation des documents sont supprimées. Le fait que les certificats de qualification soient délivrés par l'autorité compétente ressort des modèles de certificats correspondants délivrés en vertu du présent règlement et de la directive. La prolongation de la validité d'un certificat existant par l'autorité compétente est expressément mentionnée à l'article 15.06, chiffre 2.

2. La première phrase du chiffre 2 de la prescription contient une adaptation rédactionnelle de la cinquième phrase de l'article 4bis.05, ancienne version. Les autorités compétentes sont tenues de notifier à la CCNR toute décision concernant l'approbation des formations (ou l'abrogation ou la suspension d'une telle approbation).

La deuxième phrase reprend la sixième phrase de l'article 4bis.05, ancienne version, à l'exception d'un ajustement rédactionnel, étant donné que ne sont approuvés que des programmes de formation.

## **Article 15.05**

### **Critères pour l'approbation des formations**

1. Cette nouvelle prescription sert à inclure des critères harmonisés aux fins de l'approbation des formations dans le RPN. La première phrase du chiffre 1 de la prescription est conforme à la première phrase de l'article 19, paragraphe 1, de la directive. La première phrase du chiffre 1 de la prescription est conforme à la première phrase de l'article 2 paragraphe 19 de la directive.

2. Le chiffre 2 de la prescription régit l'approbation d'une formation. Les exigences formulées aux lettres a) à c) correspondent aux exigences énoncées à l'article 19, paragraphe 2, de la directive et visent à garantir la qualité de la formation. Afin de garantir celle-ci et l'évaluation des compétences conformément à l'article 27 de la directive, ont été ajoutées les lettres d) à f), qui figuraient auparavant au point 3 des instructions de service aux autorités compétentes (instruction n° 4bis, article 1.03 RPN). Pour des raisons de transparence et de sécurité juridique, les exigences correspondantes sont incluses dans le règlement, où elles sont plus faciles à trouver pour les destinataires des prescriptions.

3. Le chiffre 3 de la prescription concernant le retrait des agréments est conforme au principe énoncé à l'article 27, paragraphe 1, de la directive, visant à garantir que les formations et les examens sont supervisés par l'autorité compétente et à poursuivre l'objectif d'assurance de la qualité de la formation et d'évaluation des compétences.

## **Article 15.06**

### **Validité et prolongation du certificat de qualification**

1. Au chiffre 1 de la prescription, il est procédé à une adaptation rédactionnelle des exigences relatives à la validité du certificat de qualification de l'article 4bis.04, chiffre 1, de l'ancienne version. Cette prescription correspond à l'article 11, chiffre 6, de la directive.

2. Le chiffre 2 de la prescription met à jour l'article 4bis.04, chiffre 2, ancienne version, par une nouvelle référence au modèle de l'ES-QIN (partie V, chapitre 1) pour les certificats de qualification prolongés. Les exigences minimales pour la prolongation d'un certificat de qualification d'expert en gaz naturel liquéfié sont formulées conformément à l'article 13, lettre b), de la directive, et à la deuxième phrase de l'annexe I, section 4.2, de celle-ci.

## **Article 16.01**

### **Personnel de sécurité à bord des bateaux à passagers**

1. Cette prescription correspond à l'article 5.01, ancienne version. Elle dispose que la présence du personnel de sécurité est nécessaire et en précise la durée.

2. Le principe selon lequel le personnel de sécurité peut faire partie de l'équipage ou du personnel de bord demeure inchangé. La définition du personnel de bord dans le RPN reste conforme à celle figurant à l'article 1.01, chiffre 12.1, de l'ES-TRIN.

## **Article 16.02**

### **Expert en navigation à passagers**

Cette prescription correspond à l'article 5.02, ancienne version. Il n'y a pas de modification, à l'exception des références à l'article 16.03 et à l'article 16.04, chiffre 2.

Conformément à l'article 3, paragraphe 11, de la directive, les exigences minimales applicables à l'expert en navigation à passagers visé à la lettre a) sont maintenues, de même que l'annexe I, section 4.1, de la directive (âge minimum de 18 ans) en ce qui concerne le respect des normes de compétence visées à l'article 16.03.

L'exigence en matière de formation est maintenue et contribue à la garantie de la sécurité dans la navigation à passagers, étant donné que l'expert met régulièrement à jour ses connaissances. À cet égard, la lettre b) contient des exigences identiques à celles énoncées dans la deuxième phrase de l'annexe I, section 4.1, de la directive.

### **Article 16.03**

#### **Formation de base pour les experts**

1. Le chiffre 1 de la prescription modernise l'article 5.03, ancienne version. Des références aux articles 16.02 et 16.05 y sont introduites.

La formation de base des experts n'est plus harmonisée uniquement au sein des États membres de la CCNR. Il est fait référence aux standards de compétence pour les experts en navigation à passagers (ES-QIN, partie I, chapitre 5), qui couvrent les connaissances à acquérir pendant la formation théorique. Il est également fait référence aux standards pour l'examen pratique requis en vue d'obtenir un certificat de qualification pour la fonction d'expert en navigation à passagers (ES-QIN, partie II, chapitre 2).

2. Le chiffre 2 précise les conditions de réussite des parties théorique et pratique de l'examen. La première phrase de cette nouvelle disposition répond aux exigences de l'article 17 de la directive ; un examen théorique et une épreuve pratique doivent être passés avec succès afin d'obtenir la qualification pour la fonction d'expert en navigation à passagers. Conformément à la première phrase de l'article 17, paragraphe 3, de la directive, la réussite d'un examen pratique est exigée en plus de celle de l'examen théorique. Il est fait référence aux standards pour l'examen pratique requis en vue d'obtenir un certificat de qualification pour la fonction d'expert en navigation à passagers (ES-QIN, partie II, chapitre 2).

### **Article 16.04**

#### **Stage de recyclage pour les experts**

1. La prescription met à jour l'article 5.04, ancienne version.

L'obligation de suivre une formation de recyclage après cinq ans est conforme à l'article 11, paragraphe 6, de la directive et à la deuxième phrase de l'annexe I, section 4.1, de celle-ci, puisqu'il est nécessaire, dans un délai de cinq ans, de passer un nouvel examen ou de suivre un programme de formation agréé pour obtenir une prolongation de la validité du certificat.

2. À la première phrase du chiffre 2 restée inchangée, mais il y est stipulé que les cours de recyclage doivent notamment comporter des informations relatives aux nouveautés sur la sécurité des passagers. De même, dans la deuxième phrase, les exigences qui garantissent que chaque participant participe activement au cours restent inchangées.

La troisième phrase précise, conformément à l'article 16, paragraphe 1, en liaison avec l'article 17, paragraphe 2, de la directive, que, même dans le cas d'un stage de recyclage, les États veillent à ce que les personnes possèdent les compétences nécessaires à la conduite d'un bâtiment en toute sécurité et que l'évaluation des compétences soit effectuée dans le cadre d'un programme de formation organisé ou approuvé par les États eux-mêmes.

3. L'article 5.04, chiffre 3, ancienne version, est supprimé à cet endroit et déplacé à la deuxième phrase de l'article 16.10, chiffre 1.

### **Article 16.05**

#### **Approbation des formations pour les experts**

1. Cette prescription est nouvellement introduite. Elle crée des conditions identiques à celles prévues à l'article 19 de la directive. Conformément à la directive est prévue l'approbation de programmes de formation et non plus l'approbation d'organismes de formation.

Les autorités compétentes doivent avoir préalablement approuvé les formations, en tenant compte des critères fixés à l'article 16.06.

2. L'obligation pour les autorités compétentes d'informer la CCNR de toute décision sur l'approbation des formations (ou le retrait ou la suspension d'une telle approbation) figurait auparavant aux points 2.1.4 et 2.2.3 de l'instruction de service n° 5 (Instructions de service aux autorités compétentes conformément à l'article 1.03 du RPN). Pour des raisons de transparence et de sécurité juridique, les exigences correspondantes sont incluses dans le règlement, où elles sont plus faciles à trouver pour les destinataires des prescriptions.

Une liste des formations approuvées est publiée par voie électronique par la CCNR.

#### **Article 16.06**

##### **Critères pour l'approbation des formations**

1. Cette nouvelle prescription sert à inclure, dans le RPN, des critères aux fins de l'approbation des formations. Ceci est conforme aux exigences de la troisième phrase de l'article 19, paragraphe 1, de la directive.

2. Le chiffre 2 de la prescription régit l'approbation d'une formation ou d'un stage de recyclage. Les exigences formulées aux lettres a) à c) correspondent à celles énoncées à l'article 19, paragraphe 2, de la directive et visent à garantir la qualité de la formation. Les lettres d) à f) ont été ajoutées afin de garantir la qualité de la formation et l'évaluation des compétences au regard de l'article 27 de la directive.

3. Le chiffre 3 de la prescription concernant le retrait des agréments est conforme au principe énoncé à l'article 27, paragraphe 1, de la directive, visant à garantir que les formations et les examens sont supervisés par l'autorité compétente et à poursuivre l'objectif d'assurance de la qualité de la transmission et de l'évaluation des compétences.

#### **Article 16.07**

##### **Secouriste**

Cette prescription correspond à l'article 5.05, ancienne version. Étant donné que la directive ne prévoit rien concernant les premiers secours et que cette fonction sert à assurer la sécurité dans la navigation à passagers, la disposition peut rester inchangée, à l'exception d'une nouvelle référence à l'article 16.09. Au point 3.1 de l'instruction de service n° 5 (Instructions de service aux autorités compétentes conformément à l'article 1.03 du RPN), les États membres de la CCNR partent du principe que les exigences en matière de formation aux premiers secours sont équivalentes à celles du certificat européen de premiers secours.

#### **Article 16.08**

##### **Porteur d'appareil respiratoire**

Cette prescription correspond à l'article 5.06, ancienne version. Comme la directive ne prévoit rien concernant le port d'appareils respiratoires, et que cette fonction sert à assurer la sécurité dans la navigation à passagers, la disposition peut rester inchangée, à l'exception d'une nouvelle référence à l'article 16.09. En ce qui concerne les exigences applicables au porteur d'un appareil respiratoire, il peut y avoir des différences dans les réglementations nationales des États membres de la CCNR, notamment en ce qui concerne l'aptitude médicale. L'aptitude du titulaire de cette fonction n'est pas détaillée dans l'ES-QIN.

#### **Article 16.09**

##### **Formations et stages de recyclage pour les secouristes et porteurs d'appareil respiratoire**

Cette prescription correspond à l'article 5.07, ancienne version. Elle renvoie aux dispositions nationales des États membres de la CCNR en ce qui concerne les exigences relatives aux cours de formation.

#### **Article 16.10**

##### **Modes d'attestation de la qualification**

1. Cette prescription modernise l'article 5.08, ancienne version. Le modèle de certificat de la CCNR est remplacé par un certificat de compétence conforme au modèle du CESNI (ES-QIN, partie V, chapitre 1), qui répond aux exigences de l'article 5, paragraphe 1, de la directive. Conformément à l'article 11, paragraphe 2, de la directive, ce certificat ne peut être délivré que par une autorité compétente et non plus par l'organisme de formation.



La deuxième phrase introduit, conformément à l'article 11, paragraphe 6, de la directive, l'obligation de renouveler un certificat de compétence tous les cinq ans.

L'exigence selon laquelle le demandeur sollicitant le renouvellement du certificat doit suivre un stage de recyclage tous les cinq ans est également conforme à l'article 5.04, chiffres 1 et 3, ancienne version, ainsi qu'à la deuxième phrase de l'annexe I, section 4.1, de la directive. Cette exigence garantit que l'expert en navigation à passagers met régulièrement à jour ses compétences et que le titulaire d'un certificat de qualification peut ainsi contribuer à l'exploitation, en toute sécurité, des bateaux à passagers.

Conformément à l'article 11, paragraphe 1, de la directive, seule l'autorité compétente peut encore renouveler le certificat ou en délivrer un nouveau.

2. Une nouvelle référence aux articles 16.07 et 16.09 permet d'inclure, dans la prescription, l'achèvement d'un cours suivi pour la première fois et la participation à un cours de recyclage pour les secouristes.

3. Aucune modification, à l'exception de la référence aux articles 16.08 et 16.09.

4. ancienne version (biffé) La possibilité de combiner les certificats d'experts en navigation à passagers, des secouristes et des porteurs d'appareils respiratoires dans un seul document est supprimée.

Cela peut s'expliquer par le fait que la première qualification mentionnée est une qualification spécifique au sens de la directive, à laquelle s'appliquent des règles européennes uniformes en matière de qualification, d'examen et d'attestation de compétences selon les normes CESNI, tandis que les deux autres qualifications ne sont pas régies par le droit de l'Union.

#### **Article 16.11**

##### **Nombre du personnel de sécurité**

1. La prescription correspond à l'article 5.09, chiffre 1, ancienne version. Les règles relatives aux effectifs du personnel de sécurité à bord des bateaux à passagers ne sont pas modifiées.

2. La prescription correspond à l'article 5.09, chiffre 2, ancienne version. Les exceptions aux règles d'équipage pour le personnel de sécurité à bord des bateaux à passagers ne sont pas modifiées.

#### **Article 16.12**

##### **Obligations du conducteur et de l'expert**

1. Le chiffre 1 de la prescription correspond à l'article 5.10, ancienne version. Il n'y a pas de modification, à l'exception des références aux articles 16.02 à 16.09 et 16.10.

2. Le chiffre 2 de cette prescription comprend à présent une lettre d). L'ajout est aligné sur des exigences identiques relatives à la qualification de l'expert en navigation à passagers figurant à l'annexe II de la directive et du RPN. Par exemple, la personne qualifiée doit être en mesure de porter assistance aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite, conformément à l'article 14 du règlement (UE) n° 1177/2010. Des précisions relatives aux compétences sont également données dans les standards de compétence pour les experts en navigation avec passagers (ES-QIN, partie I, chapitre 5), auxquelles l'article 16.03 fait référence. La délimitation des fonctions du conducteur et de l'expert sert à clarifier les tâches des titulaires des qualifications respectives et est conforme à l'exigence du règlement de police et de la directive selon laquelle le conducteur assume l'entière responsabilité de la sécurité à bord.

#### **Article 16.13**

##### **Surveillance**

Cette prescription correspond à l'article 5.11, ancienne version. Il n'y a pas de modification concernant les contrôles qui doivent être effectués tant que des passagers se trouvent à bord.

## **Article 17.01**

### **Généralités**

Les chiffres 1 à 3 de cette prescription correspondent à l'article 2.02, ancienne version.

1. Pas de modification.
2. Pas de modification.
3. Pas de modification, à l'exception de la nouvelle référence aux articles 18.01, 18.02 et 18.03.

Aux chiffres 4 et 5 est introduite la compétence requise pour l'exercice de la fonction de conducteur par le titulaire d'une patente du Rhin, par analogie à l'article 7.01, chiffre 3, lettre b), ancienne version. L'évaluation intervient conformément à la réglementation nationale et l'interdiction de l'exercice de la fonction de conducteur n'équivaut pas à un retrait ou à une suspension de la validité du certificat de qualification au sens des articles 8.01 ou 8.02 du règlement.

## **Article 17.02**

### **Équivalences et dérogations**

1. Cette prescription est nouvellement introduite, notamment afin de pouvoir réagir de manière flexible aux innovations dans la navigation intérieure, telles que l'automatisation, par exemple.

Cette disposition permet aux autorités compétentes d'autoriser des dérogations aux prescriptions relatives aux équipages lorsqu'est assurée une sécurité équivalente de la navigation. Ceci est toutefois soumis à la condition que la CCNR ait préalablement décidé, par le biais d'une recommandation, de l'équivalence du niveau de sécurité de la dérogation éventuelle par rapport à celui assuré par les prescriptions relatives aux équipages énoncées plus loin. Jusqu'à présent, conformément à l'article 3.23 de l'ancienne version, de telles dispositions n'étaient possibles que sur le territoire néerlandais, sur la base des dispositions nationales du binnenvaartwet néerlandais.

2. Cette disposition permet aux autorités compétentes d'adapter au cas par cas les dispositions relatives à l'équipage minimum en présence d'innovations techniques, sur la base des recommandations de la CCNR. Les enseignements acquis lors de l'application de dispositions dérogatoires basées sur les recommandations peuvent être exploités pour élaborer des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.03 du RPN ou des prescriptions qui ne sont pas limitées dans le temps, à des fins expérimentales.

3. Cette prescription prévoit l'inscription de l'équivalence et de la dérogation dans le certificat de navigation intérieure (voir l'article 1.02, chiffre 51 du RPN).

4. Cette prescription prévoit un délai d'un mois pour la notification à la CCNR par les autorités compétentes et pour la publication des équivalences et dérogations accordées.

## **Article 18.01**

### **Modes d'exploitation**

Cette prescription correspond à l'article 3.10, ancienne version.

1. Pas de modification.
2. et 3. Pas de modification, à l'exception d'une nouvelle référence à la section V de l'ES-TRIN concernant les exigences minimales, le montage et les essais de fonctionnement des tachygraphes dans la navigation intérieure. Cela rend inutiles des exigences distinctes dans le RPN. Les équipements concernés, de même que d'autres équipements techniques agréés pour la navigation intérieure dans le cadre de l'ES-TRIN, font l'objet d'une publication sur le site internet cesni.eu. Dans la version néerlandaise du chiffre 2, le mot « semaine de calendrier » a en outre été aligné sur les versions allemande et française.

## **Article 18.02**

### **Temps de repos obligatoire**

Cette prescription correspond à l'article 3.11, ancienne version.

Pas de modification.

### **Article 18.03**

#### **Changement ou répétition du mode d'exploitation**

Cette prescription correspond à l'article 3.12, ancienne version.

1. Pas de modification, à l'exception de la référence à l'article 18.02, chiffre 1 et 3.
2. – 4. Pas de modification.
5. Pas de modification, à l'exception de la référence à l'article 18.02, chiffre 4.
6. Adaptation rédactionnelle de la version allemande, voir la définition à l'article 1.02, chiffre 1.
7. Pas de modification, à l'exception de la référence à l'article 18.02, chiffre 4.

### **Article 18.04**

#### **Livre de bord – Tachygraphe**

Cette prescription correspond essentiellement à l'article 3.13, ancienne version.

1. Conformément à l'article 22, paragraphe 6, et à l'article 3, paragraphe 21, de la directive, seul un livre de bord ouvert aux inscriptions est requis à bord du bâtiment. Il est fait référence à ES-QIN, qui contient un modèle pour le livre de bord dans la partie V, chapitre 5. L'article 22, paragraphe 4, en liaison avec l'article 34 de la directive prévoit la référence aux standards CESNI pour le modèle.

Pour la délivrance d'un premier livre de bord, est seulement prévue l'inscription du numéro européen unique d'identification des bateaux et non l'inscription du numéro officiel du bateau, ce dernier n'étant plus attribué depuis quelques années.

Une adaptation rédactionnelle a été nécessaire par rapport à l'annexe O du RVBR. Outre les certificats de visite et les certificats communautaires, qui sont toujours valables, le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure devrait également être couvert, conformément au modèle figurant à l'annexe 3, section I de l'ES-TRIN.

2. Adaptation rédactionnelle tenant compte de la définition à l'article 1.02, chiffre 54.
3. Pas de modification.
4. Il est désormais prévu que soit inscrit seulement le numéro européen unique d'identification des bateaux et non le numéro officiel du bateau.
5. Pas de modification, à l'exception de la référence à l'article 18.01, chiffre 2.
6. Pas de modification, à l'exception de la nouvelle référence à l'article 18.03.
7. Pas de modification.

### **Article 19.01**

#### **Équipement des bâtiments**

Cette prescription correspond à l'article 3.14, ancienne version. Seul le titre a été modifié en liaison avec la définition du « bâtiment » à l'article 1.02, chiffre 1.

1. Pas de modification.
  - 1.1. Adaptation rédactionnelle pour aligner la rédaction sur celle de l'ES-TRIN et ne plus utiliser « Gefahrenbereiche » dans la version allemande.  
Les lettres g) et h), qui étaient sans objet, ont été supprimées par analogie à l'ES-TRIN.
  - 1.2. Pas de modification.
2. Adaptation rédactionnelle visant à préciser qu'il s'agit de la commission de visite.

### **Article 19.02**

#### **Équipage minimum des automoteurs et des pousseurs**

Cette prescription correspond à l'article 3.15, ancienne version.

Pas de modification.

### **Article 19.03**

#### **Équipage minimum des convois rigides et autres assemblages rigides**

Cette prescription correspond à l'article 3.16, ancienne version.

1. Adaptation rédactionnelle dans la note de bas de page 2.
2. – 4. Pas de modification.

#### **Article 19.04**

##### **Équipage minimum des bateaux à passagers**

Cette prescription correspond à l'article 3.17, ancienne version.

1. – 3. Pas de modification.
4. Pas de modification, à l'exception de la nouvelle référence à l'article 19.02.
5. – 8. Pas de modification.
9. Pas de modification, à l'exception de la nouvelle référence au chapitre 16.
10. Pas de modification.

#### **Article 19.05**

##### **Non-conformité au standard d'équipement visé à l'article 19.01**

Cette prescription correspond à l'article 3.18, ancienne version.

1. Pas de modification, à l'exception de la nouvelle référence aux articles 19.01 à 19.04.
2. Pas de modification, à l'exception de la nouvelle référence aux articles 19.01 à 19.04.
3. Pas de modification.

#### **Article 19.06**

##### **Équipage minimum des autres bâtiments**

Cette prescription correspond à l'article 3.19, ancienne version.

1. Pas de modification, à l'exception de la nouvelle référence aux articles 19.02 à 19.04.
2. Pas de modification, à l'exception de la nouvelle référence à l'article 19.02.
3. Pas de modification.

#### **Article 19.07**

##### **Équipage minimum des navires de mer**

Cette prescription correspond à l'article 3.20, ancienne version.

1. Pas de modification.
2. La première phrase a pu être rédigée de manière plus concise suite à l'introduction d'une définition de la « Convention STCW » à l'article 1.02, chiffre 58. Ainsi, comme à l'article 3, paragraphe 8, de la directive et à l'article 1er, paragraphe 21, de la directive 2008/106/CE, il est fait référence à la version actuelle de la convention STCW.

Nouvelle référence aux articles 19.02 et 19.06. Dans la version néerlandaise, le mot « vaartijdenboek » a été remplacé par le mot « logboek » afin de s'aligner sur les versions allemande et française. Il est ainsi précisé qu'il s'agit du journal de bord des navires de mer.

#### **Article 19.08**

##### **Équipage minimum des péniches de canal**

Cette prescription correspond à l'article 3.21, ancienne version, avec une adaptation mineure concernant la « patente ».

#### **Article 19.09**

##### **Équipage minimum des bateaux de plaisance**

Cette prescription correspond à l'article 3.22, ancienne version avec une adaptation mineure concernant la « patente ».

## **Article 19.10**

### **Exception**

Cette prescription correspond à l'article 3.23, ancienne version.

Pas de modification.

## **Article 20.01**

### **Validité des livrets de service**

L'article 20.01 ne peut refléter la distinction entre les deux types de livrets de livrets de service, étant donné que les prescriptions transitoires ne peuvent concerner que des documents existants. Les livrets de service pour les conducteurs ne seront délivrés qu'à compter de 2023. Toutes les qualifications actuelles à l'exception de celle du conducteur sont traitées dans la prescription transitoire relative aux livrets de service.

1. En ce qui concerne la validité des livres de bord et des livrets de service, il existait jusqu'à présent une disposition transitoire commune dans l'article 9.01, ancienne version. Les livrets de service délivrés jusqu'à l'entrée en vigueur du nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin restent valables dans la mesure fixée par les prescriptions en vigueur lors de leur délivrance, c'est à dire jusqu'à leur date d'expiration initiale, mais au plus tard jusqu'au 17 janvier 2032. Toutefois, afin d'assurer la sécurité de la navigation et d'accélérer l'introduction effective des standards d'aptitude médicale (ES-QIN, partie IV), la première phrase du chiffre 1 de la prescription ne fait que préserver l'acquis qui aurait existé si le RPN était resté en vigueur. Par conséquent, à l'exception du conducteur, les membres de l'équipage doivent, en tant que titulaires éventuels d'un livret de service délivré avant le 18 janvier 2022, justifier leur aptitude médicale s'ils atteignent l'âge de 65 ans avant le 17 janvier 2032. Il leur est ensuite délivré un certificat, conformément aux prescriptions du nouveau RPN.

La deuxième phrase ne fait aucune distinction entre les livrets de service reconnus comme équivalents en vertu du présent règlement et les livrets de service reconnus comme équivalents avant 2022 pour lesquels la même limite d'âge avait été convenue entre les États membres de la CCNR et sept États membres de l'UE situés en dehors du bassin du Rhin.

2. La première phrase du chiffre 2 dispose que, conformément au chiffre 1, le titulaire d'un livret de service doit faire une demande de livret de service délivré en vertu du nouveau règlement avant le 17 janvier 2032 s'il souhaite continuer à travailler en tant que membre d'équipage. En ce qui concerne les conditions de délivrance, la deuxième phrase renvoie à l'article 5.01.

Toute autorité compétente d'un État membre de la CCNR peut échanger l'ancien livret de service contre un nouveau. L'ancien livret de service doit être présenté afin qu'il puisse être invalidé, le demandeur ne pouvant être en possession que d'un seul livret de service actif, conformément à l'article 5.01, chiffre 1, du RPN, ainsi qu'à l'article 34, paragraphe 1, et à l'article 22, paragraphe 6, de la directive. Les exigences selon lesquelles le demandeur doit en outre prouver son identité et, après avoir atteint l'âge de 60 ans, son aptitude médicale, sont conformes à l'article 34, paragraphe 3, troisième phrase, de la directive.

Afin d'accélérer l'entrée en vigueur des exigences identiques de la directive et du RPN, qui sont précisées dans l'ES-QIN, le livret de service peut déjà avoir été remplacé par un livret de service conforme au modèle du CESNI lorsque le titulaire demande une nouvelle qualification ou que lui soit délivré un duplicata. Dans ce cas, le nom du titulaire du certificat de qualification est également consigné pour la première fois dans la base de données, conformément à l'article 2.01 du nouveau RPN.

## **Article 20.02**

### **Validité des livres de bord**

1. Les livres de bord délivrés jusqu'à l'entrée en vigueur du nouveau RPN restent valables dans la mesure fixée par les prescriptions en vigueur lors de leur délivrance, c'est à dire jusqu'à leur date d'expiration initiale, mais au plus tard jusqu'au 17 janvier 2032.

La deuxième phrase ne fait aucune distinction entre les livres de bord reconnus comme équivalents en vertu du présent règlement et les livres de bord au contenu identique reconnus comme équivalents et délivrés par un État non membre de la CCNR (dans ce cas précis, l'Autriche).

2. L'obligation stipulée au chiffre 1, consistant à échanger, avant l'expiration de la période de dix ans, le livre de bord contre un livre de bord conforme au nouveau règlement permet d'introduire de manière effective les livres de bord conformes à l'ES-QIN (partie V, chapitre 5), dont le format est identique à celui prévu par le règlement d'application et au modèle pour le Rhin.

### **Article 20.03**

#### **Validité des patentes du Rhin antérieures**

1. Le chiffre 1 correspond à l'article 38, paragraphe 1, premier alinéa, de la directive. Les grandes et les petites patentes du Rhin, qui s'appliquent toutes deux aux bateaux entrant dans le champ d'application de la directive, tel que défini à son article 2, peuvent rester valables jusqu'au 17 janvier 2032 au plus tard (sauf s'ils expirent plus tôt).

2. Comme les patentes précédentes seront invalidées au plus tard à partir du 18.01.2032, elles doivent être échangées si le conducteur souhaite continuer à travailler. Il est ainsi tenu compte de la différence faite auparavant entre les petites et les grandes patentes du Rhin, devenue à présent obsolète, étant donné qu'il n'y aura plus qu'une seule patente du Rhin à l'avenir. Pour qu'une petite patente du Rhin puisse être échangée contre une patente du Rhin délivrée en vertu du nouveau règlement, le titulaire de la petite patente du Rhin doit également avoir au moins un an d'expérience de conduite en tant que titulaire de la petite patente du Rhin.

Quelle que soit la patente du Rhin, le demandeur doit présenter son ancienne patente et sa pièce d'identité. À partir de l'âge de 60 ans, le demandeur est aussi tenu de justifier son aptitude médicale, conformément à l'article 4.02.

3. La durée de validité des certificats de conduite de bateaux reconnus équivalents par la CCNR est, elle aussi, limitée au 17 janvier 2032. Là encore, des justificatifs attestant la qualification (étayée par le certificat de conducteur), l'identité et, le cas échéant, l'aptitude médicale, doivent être présentés.

La durée de validité des certificats de conducteur délivrés par sept autres États membres de l'UE ne peut être supérieure à celle prévue par le RPN en vigueur et expire au moment du premier examen médical à l'âge de 50 ans ou, en cas d'expiration automatique, le 17 janvier 2032.

4. ancienne version : Étant donné que les patentes radar et les diplômes de conducteur radar ne figurent plus dans le nouveau cadre réglementaire, et que la navigation au radar au sens de l'article 6, point c), de la directive (et de l'article 13.01 du présent règlement), fait l'objet d'une autorisation spécifique inscrite dans le certificat de conduite, il n'y a plus de disposition transitoire concernant la patente radar et le diplôme de conducteur au radar.

L'objectif de la nouvelle réglementation est d'avoir un document unique attestant toutes les qualifications d'un conducteur.

### **Article 20.04**

#### **Validité des patentes de l'Administration et des patentes de sport**

Cette disposition est nouvellement introduite. Selon l'article 2, paragraphe 2, points a) et c), la directive ne s'applique pas aux personnes naviguant à des fins sportives ou de plaisance, ni aux forces armées et aux services d'urgence. La CCNR souhaite ne pas modifier la date de validité des patentes de l'Administration et des patentes de sport.

### **Article 20.05**

#### **Validité de la connaissance de secteur antérieure**

L'autorisation délivrée aux titulaires de patentes du Rhin qui ont passé, avant l'entrée en vigueur du règlement, un examen de conduite sur des tronçons pour lesquels une connaissance de secteur est requise ne sera pas retirée après le 17 janvier 2022. Ceci est conforme au principe de protection de l'autorisation spécifique de navigation sur des sections de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques, tel que prévu à l'article 38, paragraphe 2, en liaison avec l'article 6, point b), de la directive.

## **Article 20.06**

### **Validité des attestations de connaissance de secteur antérieures**

1. Cette prescription concerne les titulaires d'un certificat de conduite reconnu comme équivalent sur le Rhin. Selon le chiffre 1 du règlement, ces conducteurs peuvent également continuer à naviguer sur les sections de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques. Ceci est conforme au principe de protection de l'autorisation spécifique de navigation sur des sections de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques, tel que prévu à l'article 38, paragraphe 2, en liaison avec l'article 6, point b), de la directive.
2. Le chiffre 2 assimile le certificat de route à l'autorisation spéciale de naviguer sur les sections de voies d'eau intérieures présentant des risques particuliers.

## **Article 20.07**

### **Validité de l'autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime**

1. L'autorisation spécifique de naviguer sur les voies d'eau intérieures à caractère maritime est créée par la directive (article 6, point a), et article 8). Étant donné que l'autorisation spécifique est inscrite sur le certificat de qualification de conducteur, cette inscription ne peut se faire que lorsque l'ancienne version de la patente du Rhin est échangée contre une nouvelle patente du Rhin. En ce qui concerne l'ancienne patente du Rhin, les compétences pour naviguer sur les voies d'eau intérieures étaient démontrées par un examen théorique.
2. Selon le chiffre 2 du règlement, le conducteur acquiert l'autorisation spécifique de naviguer sur les voies d'eau intérieures à caractère maritime automatiquement avec l'échange de la patente, étant donné que, selon l'ancienne version du RPN, les connaissances nautiques et des prescriptions pour la navigation sur les voies d'eau à caractère maritime faisaient déjà partie du contenu de l'examen théorique pour l'obtention d'une grande ou petite patente du Rhin. Ceci est conforme au principe énoncé à l'article 38, paragraphe 2, en liaison avec l'article 6, point a), de la directive, qui prévoit de préserver des autorisations spécifiques déjà acquises.

## **Article 20.08**

### **Validité des certificats en vertu de la Convention STCW**

Cette prescription introduit une équivalence entre les qualifications des membres d'équipage des navires de mer en vertu de la convention STCW et les qualifications des membres d'équipage en vertu du RPN. En ce qui concerne la qualification du conducteur, cette équivalence est maintenue jusqu'au 17 janvier 2038, conformément à l'article 38, paragraphe 6, de la directive.

## **Article 20.09**

### **Validité des patentes radar**

1. Cette prescription dispose que les titulaires de patentes radar du Rhin resteront autorisés à naviguer au radar sur le Rhin. Le chiffre 1 correspond ainsi à la notion de protection de l'autorisation spécifique prévue à l'article 38, paragraphe 2, en liaison avec l'article 6, point c), de la directive.
2. Dans le cadre de l'ancienne version du RPN, il était nécessaire que le conducteur soit titulaire d'une patente radar, en plus de sa patente du Rhin, afin de pouvoir naviguer au radar.
3. Comme il existe des certificats d'aptitude à la conduite au radar reconnus comme équivalents par la CCNR, conformément à l'annexe D6 de l'ancien RPN, cela correspond au principe de préservation des autorisations spécifiques acquises lorsque les titulaires de ces certificats radar conservent l'autorisation de naviguer au radar sur le Rhin.

## **Article 20.10**

### **Validité de la qualification de personnel de sécurité à bord de bateaux à passagers ou d'expert en GNL**

1. Selon l'article 4bis.04, chiffre 1, et la deuxième phrase de l'article 5.08, chiffre 1 du RPN, ancienne version, les certificats de qualification d'expert en navigation à passagers et les attestations d'expertise en utilisation de gaz naturel liquéfié comme combustible sont valables cinq ans. Cette disposition transitoire correspond à l'article 11, paragraphe 6, de la directive, qui fixe à cinq ans la validité maximale de ces certificats spéciaux.

2. L'introduction de cette prescription crée une transition entre les activités spécifiques prévues par l'ancienne version du RPN et le nouveau système, qui est identique à la directive.

## **Article 20.11**

### **Prise en compte des temps de navigation**

Une disposition relative à la prise en compte des temps de navigation est maintenue (article 9.04 du RPN, ancienne version). La formulation adaptée indique clairement que les temps de navigation effectués avant l'entrée en vigueur du règlement peuvent également être pris en compte pour étayer les qualifications au titre du nouveau RPN. Cela étant, elle s'applique également aux temps de navigation effectués qui ne sont pris en compte que si les conditions générales sont remplies (par exemple, inscription dans un livret de service et validation par l'autorité compétente).

### **Annexe 1 : Certificat médical relatif au contrôle de l'aptitude médicale en navigation intérieure**

Dans le nouveau RPN, il est fait référence à un modèle qui a été élaboré dans le cadre du CESNI/QP, sur proposition de la délégation allemande. Le modèle a été adopté par le CESNI lors de la session de printemps 2022 par la résolution 2022-I-2 et favorise l'harmonisation sur toutes les voies d'eau européennes.

### **Annexe 2 : Programme d'examen pour l'obtention d'une patente de sport et d'une patente de l'administration**

Les programmes d'examen pour la patente de sport et la patente de l'administration sont maintenus. La proposition repose sur l'actuelle annexe D7. Pour le programme d'examen théorique en vue de l'obtention de la patente du Rhin et de l'autorisation spécifique pour la navigation radar, il convient de se référer aux connaissances énoncées dans les standards de compétence de l'ES-QIN, (Partie I, chapitres 2 et 4). Tel est le cas aussi pour l'autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime.

### **Annexes 3 et 4 : Patente de sport et patente de l'Administration**

Un renvoi au site web de la CCNR devrait permettre de garantir que les patentes nationales en vigueur pourront être présentées sous forme numérique et que la liste des patentes pourra être actualisée s'il y a lieu.

### **Annexe 5 : Particularités de la navigation sur les tronçons du Rhin recensés comme tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques**

Cette annexe prévoit, dans une partie A, des exigences pour les tronçons du Rhin présentant un risque spécifique et, dans une partie B, une liste des parties du Rhin pour lesquelles sont requises des qualifications supplémentaires du conducteur.

Conformément à l'article 7.05 de l'ancien RPN, est prévue dans la partie A, chiffre 1, la nécessité d'une autorisation spécifique pour la navigation sur les voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques pour les tronçons compris entre le p.k. 335,92 (écluses d'Iffezheim) et le p.k. 857,40 (bac de Spyck).

À la partie A, chiffre 2 le RPN prévoit, en ce qui concerne l'examen, que la preuve des autorisations spécifiques sera apportée, sous la forme d'un examen oral ou d'un examen à choix multiple, dans chaque cas en combinaison avec des voyages de secteur.

La liste des exigences en matière de connaissances est reprise (ancien article 7.06, chiffre 2) et davantage précisée pour une application harmonisée des critères.

Le conducteur qui navigue sur des voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques doit posséder une connaissance précise des caractéristiques et particularités locales des sections de voie d'eau mentionnées, afin de naviguer sur lesdites sections en toute sécurité.



- 1) Le conducteur doit posséder des connaissances concernant les flux et vitesses du courant de la section. Il doit être capable d'adapter son comportement de conduite à la situation locale.
- 2) Le conducteur doit connaître les caractéristiques hydromorphologiques de la section de voie d'eau et doit être capable d'adapter sa conduite en conséquence.
- 3) Le conducteur doit posséder une connaissance suffisante des conditions nautiques locales de la section de voie d'eau, y compris en l'absence de services adéquats d'information sur le chenal navigable ou de cartes appropriées.
- 4) Le conducteur doit connaître les dispositions locales spécifiques relatives au trafic.

Partie A, chiffre 3 : La fréquence des voyages de secteur requis est changée par rapport aux règles en vigueur à ce jour, désormais sont requis six voyages au total au lieu de 16, dont trois vers l'amont et trois vers l'aval. Le candidat doit avoir parcouru le tronçon au cours des trois dernières années. Les voyages effectués jusqu'à 10 ans auparavant ne sont pas pris en compte.

Partie A, chiffre 4 : L'exigence relative au bâtiment avec lequel les voyages sont effectués reste inchangée.

Partie A, chiffre 5 : Les voyages de secteur effectués sont attestés par le livret de service. Il reste à déterminer si les modèles actuels de la Partie V de l'ES-QIN devraient être révisés, afin de préciser que le candidat doit effectivement avoir été présent dans la timonerie ou avoir décidé lui-même du cap et de la vitesse du bâtiment.

Partie A, chiffre 6 : Cette prescription vise à rendre plus efficace dans la pratique la deuxième phrase de la disposition du chiffre 3: si, à l'avenir, pour être admissible à l'examen de connaissance de secteur, le candidat doit obligatoirement avoir été présent dans la timonerie ou avoir décidé de manière autonome du cap et de la vitesse du bâtiment, ce chiffre permettra au candidat d'en faire la demande au conducteur concerné.

Comme cette prescription ne peut pas être appliquée de manière contraignante, elle a essentiellement une fonction de rappel.

Dans la partie B sont énumérées les parties suivantes du Rhin, avec des indications supplémentaires sur les tronçons pour lesquels sont exigées des qualifications supplémentaires du conducteur :

- Rhin du p.k. 335,92 (écluse d'Iffezheim) au p.k. 352,07 (frontière franco-allemande),
- Rhin du p.k. 352,07 (frontière franco-allemande) au p.k. 425,00 (Mannheim),
- Rhin du p.k. 425,00 (Mannheim) au p.k. 498 (Mayence, Mainspitze),
- Rhin du p.k. 498,00 (Mayence, Mainspitze) au p.k. 592,00 (Coblence, embouchure de la Moselle),
- Rhin du p.k. 592,00 (Coblence, embouchure de la Moselle) au p.k. 769,00 (Krefeld),
- Rhin du p.k. 769,00 (Krefeld) au p.k. 857,40 (bac de Spyck/frontière avec les Pays-Bas).

#### **Annexes 6 et 7 : Attestation de secouriste en navigation à passagers et Attestation de porteur d'appareil respiratoire en navigation à passagers (Modèle)**

Ces annexes ne relèvent pas du champ d'application de la directive (UE) 2017/2397. Il s'agit d'une actualisation des annexes C2 et C3 actuelles ; il doit également être possible d'enregistrer le numéro d'identification du membre d'équipage (CID).

#### **Annexe 8 : Attestation pour la justification du temps de repos exigé conformément à l'article 18.03, chiffres 2 à 6**

Le projet repose sur l'actuelle annexe A4, les renvois et la terminologie sont adaptées au nouveau règlement.

Le tableau synoptique suivant présente de manière simplifiée la modernisation du RPN, en vue d'intégrer les standards CESNI et d'introduire une approche basée sur les compétences.

Le tableau contient quatre colonnes :

- **Colonne 1** : version actuelle du RPN;
- **Colonne 2** : nouveau RPN;
- **Colonne 3** : directive (UE) 2017/2397, le cas échéant, les dispositions ne relevant pas du champ d'application de la directive sont signalées par un « \* » ;
- **Colonne 4** : observations relatives aux modifications du nouveau RPN concernant
  - la conformité avec la directive,
  - les éléments nouveaux du RPN,
  - les renvois à l'ES-QIN,
  - les explications détaillées des prescriptions qui présentent systématiquement un intérêt particulier.

RPN - version précédente (Article)	Nouveau RPN (Article)	Directive (UE) 2017/2397 (Article)	Observations relatives aux modifications du nouveau RPN
2.01	1.01 Champ d'application	2	Exigence identique, mais exclusion des bacs, car pas de compétence de la CCNR
1.01	1.02 Définitions	3	Exigence identique
1.02	1.03 Prescriptions de caractère temporaire	*	Insertion d'une clause relative au maintien de dispositions conformes à la directive (UE) 2017/2397.
1.03	1.04 Instructions de service	*	Pas de modification
--	1.05 Suivi ( <b>nouveau</b> )	27	Exigence identique
--	1.06 Évaluation ( <b>nouveau</b> )	28	Exigence identique
--	2.01 Enregistrement de données dans un registre numérique ( <b>nouveau</b> )	25	Exigence identique
3.01	3.01 Dénomination des qualifications	3 (9) 3 (11) 3 (12) *	Exigence identique avec qualifications supplémentaires
3.05	3.02 Validité des documents relatifs aux équipages	12 (4) 4 (2) 5 (1) 4 (3) 5 (2) 10 (1) + (2)	Exigence identique : autorisations spécifiques, livret de service et certificat de qualification combinés dans un document, certificat de qualification pour des opérations spécifiques, principe de l'équivalence des qualifications de la navigation maritime et de la navigation intérieure.
7.14 chiffre 5	3.03 Duplicata	*	Complément
7.16, 8.08	3.04 Frais	*	Complément
3.03	4.01 Aptitude des membres de l'équipage	23	Exigence identique Renvoi à l'ES-QIN (Partie IV) [Standards pour l'aptitude médicale]
3.04, 7.17, 7.18	4.02 Contrôle périodique de l'aptitude	23 (3)	Exigence identique
3.03 chiffre 2	4.03 Aptitude médicale du mécanicien	*	Complément

RPN - version précédente (Article)	Nouveau RPN (Article)	Directive (UE) 2017/2397 (Article)	Observations relatives aux modifications du nouveau RPN
3.06	5.01 Livret de service	4 (1) 4 (2) 5 (1) 22 (1) 22 (2) 22 (4) 22 (6)	Exigence identique Modèle : Renvoi à l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 2), (Partie V, Chapitre 4) [Standards pour le livret de service combiné avec des certificats de qualification/ Standards pour le livret de service]
3.09	5.02 Justification du temps de navigation et des secteurs parcourus	7 (1)	Exigence identique
--	6.01 Approbation d'un programme de formation <b>(nouveau)</b>	19	Exigence identique avec précision
7.11 chiffre 1	7.01 Admission à l'examen administratif	*	Complément
7.12	7.02 Contenu de l'examen administratif	17 (3) 18 (1)	Exigence identique : Parties théorique et pratique de l'examen
7.08	7.03 Commissions d'examen pour les examens administratifs	18 (1) phrase 2 18 (5)	Exigence identique
7.20	8.01 Suspension de la validité du certificat de qualification	14 (2) 23 (4), 3 (13)	Exigence identique
7.22	8.02 Retrait du certificat de qualification	14 (1) 15 phrase 1 14 (3)	Exigence identique
7.24	8.03 Confiscation du certificat de qualification qui a été délivré en tant que document physique	*	Complément
--	9.01 Qualifications au niveau de base et au niveau opérationnel <b>(nouveau)</b>	Annexe I.1 et 2. 3 (17)	Exigence identique Nouveau : Distinction en niveau de base et niveau opérationnel
3.02	10.01 Exigences minimales en matière d'âge, de conformité administrative, de compétence et de temps de navigation	Annexe I.1. et 2.	Exigence identique en tenant en compte le personnel des machines

RPN - version précédente (Article)	Nouveau RPN (Article)	Directive (UE) 2017/2397 (Article)	Observations relatives aux modifications du nouveau RPN
3.02 phrase 1 chiffre 7	10.02 Exigences minimales en matière d'âge, de conformité administrative, de compétence et de temps de navigation pour le mécanicien	*	Complément
--	10.03 Validité et délivrance des certificats de qualification pour le niveau de base et le niveau opérationnel ( <b>nouveau</b> )	11 (4) 11 (3)	Exigence identique Nouveau : Introduction d'une validité Renvoi à l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 2) [Standards pour le livret de service combiné avec des certificats de qualification]
6.02	11.01 Obligation de patente	4 (1) *	Exigence identique et modification concernant la patente de sport
6.04	11.02 Types de patente	4 (1) 6 lettre c)	Exigence identique La patente radar devient partie intégrante de la patente, suppression de la petite patente
7.01	12.01 Patente du Rhin	Annexe I 3.1 17 (3) 17 (4)	Exigence identique Renvoi à l'ES-QIN (Partie I, Chapitre 2), (Partie II, Chapitre 4); (Partie III, Chapitre 1 et 2) [Standards de compétence pour le niveau de commandement/ Standards pour l'examen pratique requis pour l'obtention d'un certificat de qualification de conducteur / Exigences techniques et fonctionnelles applicables aux simulateurs de conduite des bateaux et aux simulateurs radar dans la navigation intérieure/ Standards pour la procédure administrative pour l'agrément de simulateurs de conduite des bateaux et de simulateurs radar]
7.03	12.02 Patente de sport	2 (2) lettre a)	Exclusion du champ d'application de la directive Nouveau : Distinction entre examen théorique et pratique et possibilité d'examen pratique sur le simulateur
7.04	12.03 Patente de l'Administration	2 (2) lettre c)	Exclusion du champ d'application de la directive Nouveau : Distinction entre examen théorique et examen pratique et possibilité d'examen pratique sur le simulateur

RPN - version précédente (Article)	Nouveau RPN (Article)	Directive (UE) 2017/2397 (Article)	Observations relatives aux modifications du nouveau RPN
7.09, 7.11	12.04 Demande d'admission à l'examen administratif	*	Adaptation
7.13	12.05 Dispenses et allègements à l'examen	*	Adaptation
--	12.06 Examens dans le cadre d'un programme de formation approuvé <b>(nouveau)</b>	17 (2) lettre b)	Exigence identique
--	12.07 Validité et délivrance des certificats de qualification de conducteur <b>(nouveau)</b>	11	Exigence identique - Renvoi à l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 1) [Standards pour les certificats de qualification de conducteur et pour les certificats de qualification d'expert en gaz naturel liquéfié (GNL) et d'expert en navigation à passagers]
7.14 chiffres 3 et 4	12.08 Patente du Rhin provisoire	*	Complément
7.15, 8.02, 8.05	13.01 Autorisations spécifiques <b>(nouveau)</b>	6 12 (1) 12 (2) 12 (3) 12 (4) 17 (2) et 18 et 19	Identique à la systématique de la directive : l'attestation de connaissances de secteur est une des différentes autorisations spécifiques
6.03, 8.01, 8.04	13.02 Autorisation spécifique pour la navigation au radar	6 lettre c 17 (3) 17 (4) 21 (2) 12 (1), (3) Annexe II 3.2.	Exigence identique Renvoi à l'ES-QIN (Partie I, Chapitre 4), (Partie II, Chapitre 1), (Partie III, Chapitre 1 et 2) [Standards de compétence pour la navigation au radar/ Standards pour l'examen pratique requis pour l'obtention d'une autorisation spécifique pour la navigation au radar/ Exigences techniques et fonctionnelles applicables aux simulateurs de conduite des bateaux et aux simulateurs radar dans la navigation intérieure/ Standards pour la procédure administrative pour l'agrément de simulateurs de conduite des bateaux et de simulateurs radar]

RPN - version précédente (Article)	Nouveau RPN (Article)	Directive (UE) 2017/2397 (Article)	Observations relatives aux modifications du nouveau RPN
7.05	13.03 Autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques	6 lettre b) et 9 12 (2), (3)	Exigence identique
7.01	13.04 Autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime <b>(nouveau)</b>	6 lettre a) et 8 12 (1), (3)	Exigence identique Renvoi à l'ES-QIN (Partie I, Chapitre 3) [Standards de compétence pour la navigation sur les voies d'eau intérieures à caractère maritime]
Chapitre 4bis	13.05 Autorisation spécifique pour la conduite de bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible	6 lettre d) 12 (5) 12 (1), (3)	Exigence identique
--	13.06 Autorisation spécifique pour la conduite de gros convois <b>(nouveau)</b>	6 lettre e) Annexe I 3.2.4 12 (1), (3)	Exigence identique
4.01	14.01 Renvoi aux dispositions de l'ADN	2	Exigence identique
4a.01	15.01 Expertise et instruction	3 (12) 6 lettre d)	Exigence identique
4a.02	15.02 Certificat de qualification	5 (1) 34 et 11 (3) Annexe I 4.2	Exigence identique Renvoi à l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 1) [Standards pour les certificats de qualification de conducteur et pour les certificats de qualification d'expert en gaz naturel liquéfié (GNL) et d'expert en navigation à passagers]
4a.03	15.03 Formation et examen	17 (3) phrase 1 lettre c) et phrase 3	Exigence identique Renvoi à l'ES-QIN (Partie I, Chapitre 6), (Partie II, Chapitre 3) [Standards de compétence pour les experts en gaz naturel liquéfié (GNL)/ Standards pour l'examen pratique requis pour l'obtention d'un certificat de qualification pour la fonction d'expert en gaz naturel liquéfié (GNL)]
4a.05	15.04 Approbation des formations	5 (1), 17	Exigence identique

RPN - version précédente (Article)	Nouveau RPN (Article)	Directive (UE) 2017/2397 (Article)	Observations relatives aux modifications du nouveau RPN
--	15.05 Critères pour l'approbation des formations <b>(nouveau)</b>	19 (1) 19 (2) 27	Exigence identique
4a.04	15.06 Validité et prolongation du certificat de qualification	11 (6) 13 lettre b) Annexe I 4.2 phrase 2	Exigence identique Modèle : Renvoi à l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 1) [Standards pour les certificats de qualification de conducteur et pour les certificats de qualification d'expert en gaz naturel liquéfié (GNL) et d'expert en navigation à passagers]
5.01	16.01 Personnel de sécurité à bord des bateaux à passagers	*	Pas de modification
5.02	16.02 Expert en navigation à passagers	3 (11) Annexe I 4.1	Exigence identique
5.03	16.03 Formation de base pour les experts	17 (2) 17 (3)	Exigence identique Renvoi à l'ES-QIN (Partie I, Chapitre 5), (Partie II, Chapitre 2) [Standards de compétence pour les experts en navigation avec passagers/ Standards pour l'examen pratique requis pour l'obtention d'un certificat de qualification pour la fonction d'expert en navigation à passagers]
5.04	16.04 Stages de recyclage pour les experts	11 (6) Annexe I 4.1 phrase 2 16 (1) et 17 (2)	Exigence identique
--	16.05 Approbation des formations pour les experts <b>(nouveau)</b>	19	Exigence identique
--	16.06 Critères pour l'approbation des formations <b>(nouveau)</b>	19 (1) 19 (2) 27	Exigence identique
5.05	16.07 Secouriste	*	Pas de modification
5.06	16.08 Porteur d'appareil respiratoire	*	Pas de modification



RPN - version précédente (Article)	Nouveau RPN (Article)	Directive (UE) 2017/2397 (Article)	Observations relatives aux modifications du nouveau RPN
5.07	16.09 Formations et stages de recyclage pour les secouristes et porteurs d'appareil respiratoire	*	Pas de modification
5.08	16.10 Modes d'attestation de la qualification	5 (1) 11 (1) 11 (2) 11 (6) Annexe I 4.1 phrase 2	Exigence identique Modèle : Renvoi à l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 1) [Standards pour les certificats de qualification de conducteur et pour les certificats de qualification d'expert en gaz naturel liquéfié (GNL) et d'expert en navigation à passagers]
5.09	16.11 Nombre du personnel de sécurité	*	Pas de modification
5.10	16.12 Obligations du conducteur et de l'expert	Annexe II 4.1	Exigence identique
5.11	16.13 Surveillance	*	Pas de modification
2.02, 7.01	17.01 Généralités	*	Adaptation
--	17.02 Équivalences et dérogations <b>(nouveau)</b>	*	Complément
3.10	18.01 Modes d'exploitation	*	Adaptation Adaptation subséquente concernant le tachygraphe : renvoi à l'ES-TRIN, pas de modification de fond
3.11	18.02 Repos obligatoire	*	Pas de modification
3.12	18.03 Changement ou répétition de mode d'exploitation	*	Pas de modification
3.13	18.04 Livre de bord - Tachygraphe	22 (6) 3 (21)	Exigence identique Modèle : Renvoi à l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 5) [Standards pour le livre de bord]
3.14	19.01 Équipement des bâtiments	*	Pas de modification
3.15	19.02 Équipage minimum des automoteurs et des pousseurs	*	Pas de modification

RPN - version précédente (Article)	Nouveau RPN (Article)	Directive (UE) 2017/2397 (Article)	Observations relatives aux modifications du nouveau RPN
3.16	19.03 Équipage minimum des convois rigides et autres assemblages rigides	*	Pas de modification
3.17	19.04 Équipage minimum des bateaux à passagers	*	Pas de modification
3.18	19.05 Non-conformité au standard d'équipement visé à l'article 19.01	*	Pas de modification
3.19	19.06 Équipage minimum des autres bâtiments	*	Pas de modification
3.20	19.07 Équipage minimum des navires de mer	*	Pas de modification
3.21	19.08 Équipage minimum des péniches de canal	*	Pas de modification
3.22	19.09 Équipage minimum des bateaux de plaisance	*	Pas de modification
3.23	19.10 Exception	*	Pas de modification
9.01	20.01 Validité des livrets de service	38 (4)	Exigence identique Modèle : Renvoi à l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 2) [Standards pour le livret de service combiné avec des certificats de qualification]
9.01	20.02 Validité des livres de bord	38 (4)	Exigence identique
9.02	20.03 Validité des patentes du Rhin antérieures	38 (1)	Exigence identique
--	20.04 Validité des patentes de l'Administration et des patentes de sport <b>(nouveau)</b>	*	Complément
--	20.05 Validité de la connaissance de secteur antérieure <b>(nouveau)</b>	38 (2) et 6 lettre b)	Exigence identique
--	20.06 Validité des attestations de connaissance de secteur antérieures <b>(nouveau)</b>	38 (2) et 6 lettre b)	Exigence identique

<b>RPN - version précédente</b> (Article)	<b>Nouveau RPN</b> (Article)	<b>Directive (UE) 2017/2397</b> (Article)	<b>Observations</b> relatives aux modifications du nouveau RPN
--	20.07 Validité de l'autorisation spécifique pour les voies d'eau intérieures <b>(nouveau)</b>	38 (2) et 6 lettre a), 8	Exigence identique
--	20.08 Validité des certificats en vertu de la Convention STCW <b>(nouveau)</b>	38 (6)	Exigence identique
9.03	20.09 Validité des patentes radar	38 (2) et 6	Exigence identique
9.05	20.10 Validité de la qualification de personnel de sécurité à bord de bateaux à passagers ou d'expert en GNL	11 (6)	Exigence identique
9.04	20.11 Prise en compte des temps de navigation	*	Pas de modification
Annexe B2	Annexe 1 : Certificat médical relatif au contrôle de l'aptitude médicale en navigation rhénane (Modèle)	23 (1)	Modèle de certificat médical en cours d'élaboration dans le cadre du CESNI.
Annexe D7	Annexe 2 : Programme d'examen pour l'obtention d'une patente de sport et d'une patente de l'administration	*	Exclusivement programme d'examen pour la patente de sport et la patente de l'administration.
--	Annexe 3 : Patente de sport	*	Complément
--	Annexe 4 : Patente de l'Administration	*	Complément
--	Annexe 5 : Particularités de la navigation sur les tronçons du Rhin recensés comme tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques	6 lettre b et 9	Complément
Annexe C2	Annexe 6 : Attestation de secouriste en navigation à passagers (Modèle)	*	Quelques modifications visant à harmoniser la terminologie par rapport à celle des modèles CESNI.

<b>RPN - version précédente</b> (Article)	<b>Nouveau RPN</b> (Article)	<b>Directive (UE)</b> <b>2017/2397</b> (Article)	<b>Observations</b> relatives aux modifications du nouveau RPN
Annexe C3	Annexe 7 : Attestation de porteur d'appareil respiratoire en navigation à passagers (Modèle)	*	Quelques modifications visant à harmoniser la terminologie par rapport à celle des modèles CESNI.
Annexe A4	Annexe 8 : Attestation pour la justification du temps de repos exigé conformément à l'article 18.03, chiffres 2 à 6 (Modèle)	*	Adaptation des références et de la terminologie.

### **Alternative éventuelle aux amendements envisagés**

Aucune, à l'exception d'un rejet des modifications proposées.

### **Conséquences de ces amendements**

Le nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin joint en annexe est adopté en remplacement de la version actuellement en vigueur, adoptée par la résolution 2010-I-8 et ainsi abrogée.

### **Conséquences d'un rejet des amendements proposés**

Il serait possible de renoncer à ces amendements. Cependant, il serait alors impossible de mettre en œuvre les dispositions de l'ES-QIN de manière coordonnée et harmonisée dans les cadres juridiques respectifs de la CCNR et de l'UE.

## Résolution

**(Résolution adoptée par procédure écrite le 8 novembre 2022)**

### I

La Commission centrale,

réaffirmant son engagement en faveur d'une réglementation modernisée relative aux qualifications dans un cadre juridique européen, conformément à l'objectif énoncé dans la Déclaration de Bâle (2006) et confirmé dans la Déclaration de Mannheim (2018),

souhaitant promouvoir l'intégration et le développement du marché européen de la navigation intérieure, notamment par la création d'un cadre juridique pour la formation de personnel navigant qualifié,

souhaitant assurer la sécurité de la navigation, et prête à relever les défis de la transition environnementale et numérique,

vu la directive (UE) 2017/2397 et afin d'harmoniser le cadre juridique rhénan et de l'Union européenne de manière à assurer la reconnaissance mutuelle automatique des documents délivrés conformément aux nouvelles prescriptions, pour renforcer ainsi la mobilité des employés et l'attrait des activités professionnelles dans la navigation intérieure,

vu le Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure (ES-QIN) adopté par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) établi en 2015,

sur la proposition de son Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle,

- adopte le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin figurant à l'annexe,
- abroge avec effet au 1<sup>er</sup> avril 2023 le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, tel qu'adopté dans sa dernière version par la résolution 2010-I-8,
- invite ses États membres à mettre en oeuvre le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin dans les meilleurs délais.

Le nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2023.

## II

La Commission centrale,

dans l'intérêt d'une mise en œuvre rapide des instructions de service visées à l'article 1.04 du règlement susmentionné,

délègue à son Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle l'approbation et l'amendement de ces instructions de service. En cas de désaccord au sein du comité, les projets seront soumis à la Commission centrale.

Le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, à chaque session plénière, fera rapport sur les approbations intervenues depuis la session plénière précédente à la Commission Centrale, qui en prendra acte.

**Annexe**          Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin

**Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin  
(RPN)**

**RÈGLEMENT RELATIF AU PERSONNEL DE LA  
NAVIGATION SUR LE RHIN  
(RPN)**





<b>PARTIE I : DISPOSITIONS GÉNÉRALES .....</b>	<b>1</b>
<b>CHAPITRE 1 : DISPOSITIONS GÉNÉRALES APPLICABLES AUX PARTIES I, II ET III.....</b>	<b>1</b>
Article 1.01 Champ d'application .....	1
Article 1.02 Définitions.....	1
Article 1.03 Prescriptions de caractère temporaire de la Commission centrale pour la navigation du Rhin .....	5
Article 1.04 Instructions de service.....	5
Article 1.05 Suivi.....	6
Article 1.06 Évaluation.....	6
<b>CHAPITRE 2 : REGISTRE .....</b>	<b>7</b>
Article 2.01 Enregistrement dans un registre numérique .....	7
<b>PARTIE II : QUALIFICATIONS.....</b>	<b>8</b>
SECTION 1 : DISPOSITIONS GÉNÉRALES.....	8
<b>CHAPITRE 3 : DISPOSITIONS GÉNÉRALES .....</b>	<b>8</b>
Article 3.01 Dénomination des fonctions .....	8
Article 3.02 Validité des documents relatifs aux équipages .....	8
Article 3.03 Duplicata.....	9
Article 3.04 Frais.....	9
<b>CHAPITRE 4 : APTITUDE MÉDICALE.....</b>	<b>10</b>
Article 4.01 Aptitude médicale des membres de l'équipage .....	10
Article 4.02 Contrôle périodique de l'aptitude médicale .....	10
Article 4.03 Aptitude médicale du mécanicien.....	11
<b>CHAPITRE 5 : LIVRET DE SERVICE ET TEMPS DE NAVIGATION .....</b>	<b>12</b>
Article 5.01 Livret de service .....	12
Article 5.02 Justification des temps de navigation et des voyages de secteur .....	13
<b>CHAPITRE 6 : PROGRAMMES DE FORMATION APPROUVÉS .....</b>	<b>14</b>
Article 6.01 Approbation d'un programme de formation.....	14
<b>CHAPITRE 7 : ADMISSION À L'EXAMEN ET DÉROULEMENT DE L'EXAMEN ADMINISTRATIF DE QUALIFICATION .....</b>	<b>15</b>
Article 7.01 Admission à l'examen administratif de qualification .....	15
Article 7.02 Contenu de l'examen administratif de qualification .....	15
Article 7.03 Commission d'examen pour les examens administratifs de qualification .....	15
<b>CHAPITRE 8 : VÉRIFICATION ET RETRAIT DES CERTIFICATS DE QUALIFICATION .....</b>	<b>16</b>
Article 8.01 Suspension de la validité du certificat de qualification .....	16
Article 8.02 Retrait du certificat de qualification .....	16
Article 8.03 Confiscation du certificat de qualification qui a été délivré en tant que document physique .....	17

SECTION 2 : QUALIFICATIONS AU NIVEAU DE BASE ET AU NIVEAU OPERATIONNEL.....	18
<b>CHAPITRE 9 : CHAMP D'APPLICATION DE LA PRÉSENTE SECTION.....</b>	<b>18</b>
Article 9.01 Fonctions au niveau de base et au niveau opérationnel.....	18
<b>CHAPITRE 10 : CONDITIONS D'OBTENTION DES CERTIFICATS DE QUALIFICATION POUR LE NIVEAU DE BASE ET LE NIVEAU OPÉRATIONNEL.....</b>	<b>19</b>
Article 10.01 Exigences minimales en matière d'âge, de conformité administrative, de compétence et de temps de navigation.....	19
Article 10.02 Exigences minimales en matière d'âge, de conformité administrative, de compétence et de temps de navigation pour le mécanicien .....	20
Article 10.03 Validité et délivrance des certificats de qualification pour le niveau de base et le niveau opérationnel .....	21
SECTION 3 : QUALIFICATIONS AU NIVEAU DE COMMANDEMENT .....	22
<b>CHAPITRE 11 : OBLIGATION DE PATENTE ET TYPES DE PATENTES .....</b>	<b>22</b>
Article 11.01 Obligation de patente .....	22
Article 11.02 Types de patentes .....	22
<b>CHAPITRE 12 : OBTENTION DES PATENTES.....</b>	<b>23</b>
Article 12.01 Patente du Rhin.....	23
Article 12.02 Patente de sport .....	24
Article 12.03 Patente de l'Administration.....	24
Article 12.04 Demande d'admission à l'examen administratif de qualification.....	25
Article 12.05 Exemptions et allègements à l'examen.....	25
Article 12.06 Examen dans le cadre d'un programme de formation approuvé .....	26
Article 12.07 Validité et délivrance des certificats de qualification de conducteur .....	26
Article 12.08 Patente du Rhin provisoire .....	27
<b>CHAPITRE 13 : OBTENTION DES AUTORISATIONS SPÉCIFIQUES .....</b>	<b>28</b>
Article 13.01 Autorisations spécifiques.....	28
Article 13.02 Autorisation spécifique pour la navigation au radar .....	28
Article 13.03 Autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques .....	29
Article 13.04 Autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime.....	30
Article 13.05 Autorisation spécifique pour la conduite de bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible .....	30
Article 13.06 Autorisation spécifique pour la conduite de gros convois .....	30
SECTION 4 : QUALIFICATIONS POUR LES OPERATIONS SPECIFIQUES .....	31
<b>CHAPITRE 14 : PERSONNEL DE SÉCURITÉ À BORD DES BÂTIMENTS SOUMIS À L'ADN .....</b>	<b>31</b>
Article 14.01 Renvoi aux dispositions de l'ADN .....	31

<b>CHAPITRE 15 : PERSONNEL DE SÉCURITÉ À BORD DES BÂTIMENTS UTILISANT LE GAZ NATUREL LIQUÉFIÉ (GNL) COMME COMBUSTIBLE .....</b>	<b>32</b>
Article 15.01 Expertise et instruction .....	32
Article 15.02 Certificat de qualification .....	32
Article 15.03 Formation et examen .....	32
Article 15.04 Approbation des formations .....	33
Article 15.05 Critères pour l'approbation des formations .....	33
Article 15.06 Validité et prolongation du certificat de qualification .....	34
<b>CHAPITRE 16 : PERSONNEL DE SÉCURITÉ À BORD DES BATEAUX À PASSAGERS .....</b>	<b>35</b>
Article 16.01 Personnel de sécurité à bord des bateaux à passagers .....	35
Article 16.02 Expert en navigation à passagers .....	35
Article 16.03 Formation de base pour les experts .....	35
Article 16.04 Stage de recyclage pour les experts .....	36
Article 16.05 Approbation des formations pour les experts .....	36
Article 16.06 Critères pour l'approbation des formations .....	36
Article 16.07 Secouriste .....	37
Article 16.08 Porteur d'appareil respiratoire .....	37
Article 16.09 Formations et stages de recyclage pour les secouristes et porteurs d'appareil respiratoire .....	37
Article 16.10 Modes d'attestation de la qualification .....	38
Article 16.11 Nombre du personnel de sécurité .....	39
Article 16.12 Obligations du conducteur et de l'expert .....	39
Article 16.13 Surveillance .....	40
<b>PARTIE III : ÉQUIPAGE .....</b>	<b>41</b>
<b>CHAPITRE 17 : GÉNÉRALITÉS .....</b>	<b>41</b>
Article 17.01 Généralités .....	41
Article 17.02 Équivalences et dérogations .....	42
<b>CHAPITRE 18 : MODES D'EXPLOITATION, TEMPS DE REPOS OBLIGATOIRE, LIVRE DE BORD .....</b>	<b>43</b>
Article 18.01 Modes d'exploitation .....	43
Article 18.02 Temps de repos obligatoire .....	43
Article 18.03 Changement ou répétition du mode d'exploitation .....	44
Article 18.04 Livre de bord - Tachygraphe .....	45
<b>CHAPITRE 19 : ÉQUIPAGE MINIMUM À BORD .....</b>	<b>47</b>
Article 19.01 Équipement des bâtiments .....	47
Article 19.02 Équipage minimum des automoteurs et des pousseurs .....	49
Article 19.03 Équipage minimum des convois rigides et autres assemblages rigides .....	50
Article 19.04 Équipage minimum des bateaux à passagers .....	52
Article 19.05 Non-conformité au standard d'équipement visé à l'article 19.01 .....	55
Article 19.06 Équipage minimum des autres bâtiments .....	55
Article 19.07 Équipage minimum des navires de mer .....	56
Article 19.08 Équipage minimum des péniches de canal .....	56
Article 19.09 Équipage minimum des bateaux de plaisance .....	56
Article 19.10 Exception .....	56

<b>PARTIE IV : DISPOSITIONS TRANSITOIRES .....</b>	<b>57</b>
<b>CHAPITRE 20 : DISPOSITIONS TRANSITOIRES .....</b>	<b>57</b>
Article 20.01 Validité des livrets de service .....	57
Article 20.02 Validité des livres de bord .....	57
Article 20.03 Validité des patentes du Rhin antérieures .....	57
Article 20.04 Validité des patentes de l'Administration et des patentes de sport .....	58
Article 20.05 Validité de la connaissance de secteur antérieure .....	58
Article 20.06 Validité des attestations de connaissance de secteur antérieures .....	59
Article 20.07 Validité de l'autorisation spécifique pour les voies d'eau intérieures à caractère maritime .....	59
Article 20.08 Validité des certificats en vertu de la Convention STCW .....	59
Article 20.09 Validité des patentes radar .....	59
Article 20.10 Validité de la qualification de personnel de sécurité à bord de bateaux à passagers ou d'expert en GNL .....	60
Article 20.11 Prise en compte des temps de navigation .....	60
<b>ANNEXES .....</b>	<b>61</b>
ANNEXE 1 : CERTIFICAT MEDICAL RELATIF AU CONTROLE DE L'APTITUDE MEDICALE EN NAVIGATION INTERIEURE (MODELE) .....	61
ANNEXE 2 : PROGRAMME D'EXAMEN POUR L'OBTENTION D'UNE PATENTE DE SPORT ET D'UNE PATENTE DE L'ADMINISTRATION .....	62
ANNEXE 3 : PATENTE DE SPORT .....	65
ANNEXE 4 : PATENTE DE L'ADMINISTRATION .....	66
ANNEXE 5: PARTICULARITES DE LA NAVIGATION SUR LES TRONÇONS DU RHIN RECENSES COMME TRONÇONS DE VOIES D'EAU INTERIEURES PRESENTANT DES RISQUES SPECIFIQUES .....	67
ANNEXE 6 : ATTESTATION DE SECOURISTE EN NAVIGATION A PASSAGERS (MODELE) .....	73
ANNEXE 7 : ATTESTATION DE PORTEUR D'APPAREIL RESPIRATOIRE EN NAVIGATION A PASSAGERS (MODELE) .....	74
ANNEXE 8 : ATTESTATION POUR LA JUSTIFICATION DU TEMPS DE REPOS EXIGE CONFORMEMENT A L'ARTICLE 18.03, CHIFFRES 2 A 6 (MODELE) .....	75

## **PARTIE I : DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

### **CHAPITRE 1 : DISPOSITIONS GÉNÉRALES APPLICABLES AUX PARTIES I, II ET III**

#### **Article 1.01 Champ d'application**

Le présent règlement s'applique aux

- a) bâtiments d'une longueur égale ou supérieure à 20 m ;
- b) bâtiments dont le produit L · B · T est égal ou supérieur à un volume de 100 m<sup>3</sup> ;
- c) remorqueurs et aux pousseurs destinés à remorquer, pousser ou mener à couple des bâtiments visés aux lettres a), b) ou f) ;
- d) bateaux possédant un certificat d'agrément conformément à l'ADN ;
- e) bateaux à passagers ;
- f) engins flottants

sauf disposition contraire du présent règlement.

#### **Article 1.02 Définitions**

Dans le présent règlement on appelle

##### **Types de bâtiment**

1. « bâtiment » un bateau de navigation intérieure, un navire de mer ou un engin flottant ;
2. « bateau de navigation intérieure » un bateau destiné exclusivement ou essentiellement à naviguer sur les voies d'eau intérieures ;
3. « navire de mer » un bateau admis et destiné essentiellement à la navigation maritime ou côtière ;
4. « automoteur » un bateau destiné au transport de marchandises construit pour naviguer isolément par ses propres moyens mécaniques de propulsion ;
5. « bac » un bâtiment qui assure un service de traversée de la voie navigable et qui est classé comme bac par l'autorité compétente ;
6. « bateau de service de l'Administration » un bateau qui est exploité dans le cadre du service de l'Administration ;
7. « bateau des services d'incendie » un bâtiment qui est exploité dans le cadre du service de secours ;
8. « remorqueur » un bateau spécialement construit pour effectuer le remorquage ;
9. « pousseur » un bateau spécialement construit pour assurer la propulsion d'un convoi poussé ;

10. « chaland » un bateau destiné au transport de marchandises construit pour être remorqué et non muni de moyens mécaniques de propulsion ou muni de moyens mécaniques de propulsion qui permettent seulement d'effectuer de petits déplacements ;
11. « barge de poussage » un bateau destiné au transport de marchandises, construit ou spécialement aménagé pour être poussé et non muni de moyens mécaniques de propulsion ou muni de moyens mécaniques de propulsion qui permettent seulement d'effectuer de petits déplacements lorsqu'il ne fait pas partie d'un convoi poussé ;
12. « bateau à passagers » un bateau construit et aménagé pour le transport de plus de 12 passagers ;
13. « bateau d'excursions journalières » un bateau à passagers sans cabines pour le séjour de nuit de passagers ;
14. « bateau à cabines » un bateau à passagers muni de cabines pour le séjour de nuit de passagers ;
15. « engin flottant » une construction flottante portant des installations destinées à travailler, telles que grues, dragues, sonnettes, élévateurs ;
16. « bateau de plaisance » un bateau destiné à des fins sportives ou de plaisance, dont il est prouvé qu'il est utilisé comme tel et que les personnes à bord naviguent à des fins sportives ou de plaisance ;

#### **Assemblages de bâtiments**

17. « convoi » un convoi rigide ou un convoi remorqué ;
18. « convoi rigide » un convoi poussé ou une formation à couple ;
19. « convoi poussé » un assemblage rigide de bâtiments dont un au moins est placé devant le ou les deux bâtiments motorisés qui assurent la propulsion du convoi et qui sont appelés « pousseurs » ; est également considéré comme rigide un convoi composé d'un bâtiment pousseur et d'un bâtiment poussé accouplés de manière à permettre une articulation guidée ;
20. « formation à couple » un assemblage de bâtiments accouplés latéralement de manière rigide, dont aucun n'est placé devant celui qui assure la propulsion de l'assemblage ;
21. « convoi remorqué » un assemblage d'un ou de plusieurs bâtiments, établissements flottants ou matériels flottants qui est remorqué par un ou plusieurs bâtiments motorisés faisant partie du convoi ;
22. « gros convoi » un convoi poussé dont le produit longueur totale x largeur totale des bâtiments poussés est égal ou supérieur à 7 000 m<sup>2</sup> ;

#### **Termes de technique navale**

23. « longueur » ou « L » la longueur maximale de la coque en mètres, gouvernail et beaupré non compris ;
24. « largeur » ou « B » la largeur maximale de la coque en mètres, mesurée à l'extérieur du bordé (roues à aubes, bourrelets de défense, etc. non compris) ;
25. « tirant d'eau » ou « T » la distance verticale en mètres entre le point le plus bas de la coque, la quille ou d'autres appendices fixes n'étant pas pris en compte, et le plan du plus grand enfoncement du bâtiment ;

## Personnel

26. «conducteur de bateau» ou «conducteur», un membre d'équipage de pont qui est qualifié pour faire naviguer un bâtiment sur les voies d'eau intérieures et qui est qualifié pour exercer la pleine responsabilité à bord, y compris en ce qui concerne l'équipage, les passagers et la cargaison ;
27. « équipage » l'équipage de pont et le personnel des machines ;
28. « équipage de pont » l'équipage à l'exception du personnel des machines ;
29. « membres d'équipage de pont », les personnes qui participent à l'exploitation générale d'un bâtiment naviguant sur les voies d'eau intérieures et qui effectuent des tâches diverses telles que des tâches liées à la navigation, au contrôle de l'exploitation du bâtiment, à la manutention de cargaison, à l'arrimage, au transport de passagers, à la mécanique navale, à l'entretien et à la réparation, à la communication, à la santé et à la sécurité, et à la protection de l'environnement, autres que les personnes exclusivement affectées au fonctionnement des moteurs, des grues et des équipements électriques et électroniques ;
30. « équipage minimum » l'équipage prescrit conformément au chapitre 19 du présent règlement ;
31. « personnel de bord » toutes les personnes employées à bord d'un bateau à passagers qui ne font pas partie de l'équipage ;
32. « personnel de sécurité » le personnel de sécurité prescrit par l'ADN, l'expert en gaz naturel liquéfié (GNL), l'expert en navigation à passagers, le secouriste et le porteur d'appareil respiratoire ;
33. « expert en gaz naturel liquéfié », une personne qui est qualifiée pour intervenir dans la procédure d'avitaillement d'un bâtiment utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible ou pour être le conducteur d'un tel bâtiment ;
34. « expert en navigation à passagers », une personne travaillant à bord du bateau qui est qualifiée pour prendre des mesures dans les situations d'urgence à bord de bateaux à passagers ;
35. « passager » toute personne à bord d'un bateau à passagers qui ne fait pas partie de l'équipage ou du personnel de bord ;
36. « temps de navigation » le temps, mesuré en jours passés à bord d'un bâtiment par les membres d'équipage de pont au cours d'un voyage effectué à bord d'un bâtiment sur des voies d'eau intérieures, y compris lors des activités de chargement et de déchargement nécessitant des opérations de navigation active ;
37. « navigation au radar » une navigation par temps bouché avec utilisation du radar ;
38. « risque spécifique », un danger pour la sécurité en raison de conditions de navigation particulières qui exigent de la part des conducteurs des compétences dépassant le niveau attendu d'après les standards généraux de compétence relatives au niveau du commandement ;
39. « certificat de qualification » un certificat délivré conformément au présent règlement ;
40. « certificat de qualification de l'Union », un certificat délivré par une autorité désignée d'un État membre de l'Union européenne attestant qu'une personne respecte les exigences de la directive (UE) 2017/2397<sup>1</sup> ;

---

<sup>1</sup> Directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE (JO L 345 du 27.12.2017, p. 53)



41. « certificat restreint de radiotéléphonie » (« CRR »), un certificat national, délivré conformément au règlement des radiocommunications annexé à la Convention internationale des télécommunications, autorisant l'exploitation d'une station de radiotéléphonie sur un bâtiment de navigation intérieure ;
42. « patente du Rhin » un certificat de qualification de conducteur conformément à l'article 12.01 ;
43. « livret de service », un registre personnel détaillant les antécédents professionnels d'un membre d'équipage, notamment le temps de navigation et les trajets effectués ;
44. « livre de bord », un registre officiel des trajets effectués par un bâtiment et son équipage ;
45. « livret de service actif » ou « livre de bord actif », un livret de service ou un livre de bord ouvert à l'enregistrement de données ;
46. « compétence », la capacité avérée d'utiliser les connaissances et aptitudes requises par les normes établies aux fins de la bonne exécution des tâches nécessaires à l'exploitation des bâtiments de navigation intérieure ;
47. « niveau du commandement », le niveau de responsabilité consistant à travailler comme conducteur de bateau et à veiller à ce que les autres membres d'équipage de pont exécutent correctement l'ensemble des tâches inhérentes à l'exploitation d'un bâtiment ;
48. « niveau opérationnel », le niveau de responsabilité consistant à travailler comme matelot, comme maître matelot ou comme timonier et à contrôler en permanence l'accomplissement de l'ensemble des tâches relevant de son domaine de compétence conformément aux procédures appropriées et sous la direction d'une personne exerçant des fonctions au niveau du commandement ;

#### **Autres termes**

49. « voie d'eau intérieure » une voie d'eau pouvant être parcourue par les bâtiments mentionnés à l'article 1.01, à l'exception de la mer ;
50. « ADN » le Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), dans la version en vigueur ;
51. « Certificat de bateau de navigation intérieure » un certificat de visite des bateaux du Rhin ou un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure visé à l'article 1.04 du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) ;
52. « Commission de visite » l'autorité nationale compétente pour la délivrance du certificat de visite et dont la composition est définie à l'article 2.01 du RVBR ;
53. « autorité compétente » l'autorité nationale d'un État riverain du Rhin ou de la Belgique désignée pour l'exécution des tâches prévues par le présent règlement ;

54. « autorité de délivrance » l'autorité compétente d'un État qui a délivré le certificat de qualification correspondant ;
55. « gaz naturel liquéfié (GNL) » un gaz naturel qui a été liquéfié en le refroidissant à une température de -161°C ;
56. « ES-TRIN » le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure, édition 2021/1<sup>2</sup>. Pour l'application de l'ES-TRIN, l'État membre désigne un État riverain du Rhin ou la Belgique ;
57. « ES-QIN » le Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure, édition 2019/1<sup>3</sup> ;
58. « Convention STCW », la convention de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (1978), telle qu'elle s'applique aux questions concernées, compte tenu des dispositions transitoires de l'article VII et de la règle I/15 de la convention et comprenant, selon le cas, les dispositions applicables du code STCW, l'ensemble de ces dispositions étant appliquées dans leur version actualisée.

### **Article 1.03**

#### **Prescriptions de caractère temporaire de la Commission centrale pour la navigation du Rhin**

1. La Commission centrale pour la navigation du Rhin pourra adopter des prescriptions de caractère temporaire d'une durée de validité de trois ans au maximum lorsqu'il apparaîtra nécessaire,
  - a) de déroger, dans des cas d'urgence, au présent règlement ou
  - b) de permettre des essais sans nuire à la sécurité ni au bon ordre de la navigation.
2. Les prescriptions dérogatoires doivent être conformes aux exigences de la directive (UE) 2017/2397 et des textes législatifs de l'Union Européenne adoptés en vertu de cette directive.

### **Article 1.04**

#### **Instructions de service**

Afin de faciliter et d'uniformiser l'application du présent règlement, la CCNR peut adopter des instructions de service. Les autorités compétentes devront se tenir à ces instructions de service.

---

<sup>2</sup> Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), édition 2021/1, adopté par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) dans sa résolution 2020-II-1 du 13 octobre 2020

<sup>3</sup> Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure (ES-QIN), édition 2019, adopté par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) par les résolutions 2019-II-1 à 5 du 15 octobre 2019 et 2018-II-2 à 14 du 8 novembre 2018

### **Article 1.05** **Suivi**

1. Toutes les activités exercées par l'autorité compétente des États riverains du Rhin ou de la Belgique ou sous son contrôle liées à la formation, aux évaluations de compétences, ainsi qu'à la délivrance, au renouvellement, à la suspension, au retrait et à la mise à jour des certificats de qualification, des livrets de service et des livres de bord doivent faire l'objet d'un suivi continu dans le cadre d'un système de normes de qualité afin de garantir la réalisation des objectifs du présent règlement.
2. L'autorité compétente veille à ce que les objectifs de formation et les standards de compétence connexes à atteindre soient clairement définis et les niveaux des connaissances et aptitudes à atteindre et à examiner conformément au présent règlement soient clairement identifiés.
3. L'autorité compétente veille à ce que, compte tenu des politiques, des systèmes, des contrôles et des examens internes d'assurance qualité établis pour assurer la réalisation des objectifs définis, le champ d'application des normes de qualité couvre :
  - a) la délivrance, le renouvellement, la suspension et le retrait des certificats de qualification, des livrets de service et des livres de bord ;
  - b) tous les cours et programmes de formation ;
  - c) les examens et évaluations effectués par les États riverains du Rhin ou de la Belgique ou sous leur autorité ; et
  - d) les qualifications et l'expérience que doivent posséder les formateurs et les examinateurs.

### **Article 1.06** **Évaluation**

1. L'autorité compétente veille à ce que des organismes indépendants évaluent, les activités liées à l'acquisition et l'évaluation des compétences, ainsi qu'à l'administration des certificats de qualification, des livrets de service et des livres de bord, au plus tard le 17 janvier 2037, et au moins tous les dix ans par la suite.
2. L'autorité compétente veille à ce que les résultats des évaluations effectuées par ces organismes indépendants soient dûment étayés et portés à l'attention des autorités compétentes concernées. Si nécessaire, l'autorité compétente prend les mesures appropriées en vue de remédier à toute carence détectée par l'évaluation indépendante.

## **CHAPITRE 2 : REGISTRE**

### **Article 2.01 Enregistrement dans un registre numérique**

1. Chaque certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré par une autorité compétente est inscrit, avec les données qu'il contient, dans le registre national que ces autorités doivent tenir conformément aux dispositions de l'article 25 de la directive (UE) 2017/2397.
2. Les registres nationaux des autorités compétentes sont reliés conformément aux dispositions du règlement délégué (UE) 2020/473<sup>4</sup> à la base de données gérée par la Commission européenne conformément à l'article 25 de la directive (UE) 2017/2397.

---

4 Règlement délégué (UE) 2020/473 de la Commission du 20 janvier 2020 complétant la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les normes applicables aux bases de données relatives aux certificats de qualification de l'Union, aux livrets de service et aux livres de bord, JO L 100 du 01.04.2020, p. 1

## **PARTIE II : QUALIFICATIONS**

### **Section 1 : Dispositions générales**

### **CHAPITRE 3 : DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

#### **Article 3.01 Dénomination des fonctions**

1. Les membres de l'équipage de pont sont l'homme de pont, le matelot léger, le matelot, le maître-matelot, le timonier et le conducteur. Le personnel des machines est constitué du mécanicien.
2. D'autres fonctions sont l'expert en navigation à passagers, l'expert en gaz naturel liquéfié ainsi que le secouriste, le porteur d'appareil respiratoire et le personnel de sécurité à bord des bateaux transportant des marchandises dangereuses.

#### **Article 3.02 Validité des documents relatifs aux équipages**

1. Sur le Rhin sont valables les certificats de qualification de l'Union, les livrets de service et livres de bord délivrés en vertu de la directive (UE) 2017/2397, ainsi que les certificats de qualification, les livrets de service et livres de bord délivrés en vertu du présent règlement, qui prévoit des exigences identiques à celles énoncées dans ladite directive.

La qualification pour une fonction à bord doit pouvoir être attestée à tout moment

- a) par le conducteur, au moyen d'un certificat de qualification de conducteur pour le type et les dimensions du bâtiment concerné ou un certificat de qualification de l'Union de conducteur, assorti le cas échéant des autorisations spécifiques nécessaires ;
- b) par les autres membres d'équipage, au moyen d'un livret de service en cours de validité qui leur est délivré et qui contient un certificat de qualification ou un certificat de qualification de l'Union ;
- c) par les experts en navigation à passagers et les experts en gaz naturel liquéfié, par un certificat de qualification ou un certificat de qualification de l'Union, de même par les secouristes, les porteurs d'appareil respiratoire et le personnel de sécurité à bord des bateaux transportant des marchandises dangereuses, par un certificat relatif à ces opérations spécifiques.

Par dérogation aux lettres b) et c), les membres d'équipage de navires de mer naviguant sur le Rhin, à l'exception du conducteur, peuvent attester de leur qualification en présentant un certificat délivré ou reconnu conformément à la convention STCW.

2. Le titulaire d'un certificat de qualification de conducteur peut aussi exercer la fonction d'homme de pont, de matelot, de maître-matelot ou de timonier. Le titulaire d'un certificat de qualification de timonier peut aussi exercer la fonction d'homme de pont, de matelot ou de maître-matelot. Le titulaire d'un certificat de qualification de maître-matelot peut aussi exercer la fonction d'homme de pont ou de matelot. Le titulaire d'un certificat de qualification de matelot peut aussi exercer la fonction d'homme de pont.

3. Sur le Rhin sont également valables les certificats de qualification et les attestations qui ont été délivrés ou qui sont valables en vertu du présent Règlement et qui ne sont pas couverts par le champ d'application de la directive (UE) 2017/2397.

### **Article 3.03 Duplicata**

En cas de détérioration, de perte ou de disparition pour toute autre raison d'un certificat de qualification, d'un livret de service ou d'un livre de bord, l'autorité de délivrance inscrit une mention correspondante dans son registre national et établit, sur demande, un nouveau certificat de qualification, livret de service ou livre de bord. Le titulaire doit rendre la perte crédible auprès de l'autorité de délivrance. Un certificat de qualification, un livret de service ou un livre de bord détérioré ou retrouvé doit être remis à l'autorité de délivrance ou lui être présenté en vue de son annulation.

### **Article 3.04 Frais**

L'examen ou la délivrance d'un certificat de qualification, d'un livret de service ou d'un livre de bord, ainsi que l'établissement du duplicata et l'échange sont subordonnés au paiement de frais appropriés par le demandeur. Le montant des frais est déterminé par les États membres de la CCNR conformément à leur réglementation nationale.

## CHAPITRE 4 : APTITUDE MÉDICALE

### Article 4.01

#### Aptitude médicale des membres de l'équipage

1. Les titulaires d'un certificat de qualification doivent répondre aux conditions d'aptitude médicale. Tel est le cas s'ils remplissent les conditions de l'ES-QIN pour l'aptitude médicale (Partie IV).
2. Pour la première délivrance du certificat de qualification, l'aptitude médicale du demandeur doit être attestée par un certificat médical conforme à l'annexe 1, délivré par un médecin reconnu et ne datant pas de plus de trois mois. S'il subsiste un doute sur l'aptitude médicale, l'autorité compétente peut exiger du demandeur la présentation de certificats médicaux additionnels ou de médecins spécialisés.
3. Si le certificat médical fait ressortir une aptitude médicale restreinte permanente ou temporaire, les mesures d'atténuation des risques et les restrictions sont mentionnées sur le certificat de qualification dans les conditions fixées par l'ES-QIN (Partie IV).

### Article 4.02

#### Contrôle périodique de l'aptitude médicale

1. L'attestation de l'aptitude médicale de tous les titulaires d'un certificat de qualification doit être renouvelée dans les conditions prévues par l'article 4.01, chiffres 1 et 2 :
  - a) tous les cinq ans à l'âge de 60 ans révolus ;
  - b) tous les deux ans à l'âge de 70 ans révolus.
2. Pour lever une atténuation ou une restriction de l'aptitude médicale mentionnée sur le certificat de qualification en application de l'article 4.01, chiffre 3, le titulaire du certificat de qualification présente un certificat médical dans les conditions prévues par l'article 4.01, chiffre 2.
3. Le titulaire du certificat de qualification doit présenter le certificat médical correspondant à l'autorité qui a délivré le certificat de qualification. À l'occasion du renouvellement d'un certificat de qualification délivré conformément au présent règlement, il peut aussi présenter le certificat médical à une autre autorité compétente. Celle-ci transmet les documents à l'autorité de délivrance. Dans le cas du renouvellement d'une patente, l'autorité compétente peut délivrer pour la période jusqu'à la décision de l'autorité de délivrance, une patente du Rhin ou une patente de sport provisoire, si l'aptitude médicale correspondante est attestée.

### **Article 4.03**

#### **Aptitude médicale du mécanicien**

Par dérogation à l'article 4.01, chiffre 1, deuxième phrase, l'aptitude médicale du titulaire d'un certificat de qualification en tant que mécanicien est définie par les exigences suivantes relatives à la vision :

Les conditions énoncées pour « tous les officiers mécaniciens » dans le Code STCW, tableau A-I/9 « Normes minimales d'acuité visuelle en service applicables aux gens de mer » sont applicables, à l'exception de celles relatives à la perception des couleurs. Les mécaniciens peuvent présenter un trouble du sens chromatique.



## CHAPITRE 5 : LIVRET DE SERVICE ET TEMPS DE NAVIGATION

### Article 5.01 Livret de service

1. Le livret de service délivré en vertu du présent règlement pour les membres de l'équipage à l'exception du conducteur contient, d'une part, des données de caractère général, telles que l'attestation de l'aptitude médicale et les certificats de qualification du titulaire au sens de l'article 3.02 et, d'autre part, des indications spécifiques relatives aux voyages effectués, en particulier les détails concernant les temps de navigation du titulaire.
2. Le livret de service délivré en vertu du présent règlement pour les membres d'équipage qui ne sont pas conducteur est délivré selon le modèle figurant dans l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 2). Le livret de service pour les conducteurs est délivré selon le modèle figurant dans l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 4).
3. L'autorité compétente est responsable des données de caractère général et des visas de contrôle. À cet effet, elle est en droit de demander la présentation de livres de bord, complets ou par extraits, ou d'autres justificatifs appropriés. Elle ne peut apposer le visa de contrôle que pour des voyages datant de moins de 15 mois.
4. Un membre d'équipage titulaire d'un certificat de qualification ne peut détenir qu'un seul livret de service actif.
5. Le titulaire doit remettre le livret de service au conducteur lors de la première prise de service à bord.
6. Le conducteur est responsable de l'inscription des données spécifiques relatives aux voyages effectués. Le conducteur doit
  - a) porter régulièrement dans le livret de service toutes les inscriptions conformément aux instructions relatives à la tenue du livret de service figurant dans les livrets de service ;
  - b) conserver le livret de service en lieu sûr dans la timonerie jusqu'à la fin du service ou jusqu'au terme du contrat de travail ou de tout autre arrangement ;
  - c) à la demande du titulaire, remettre le livret de service à ce dernier sans délai et à tout moment.

### **Article 5.02**

#### **Justification des temps de navigation et des voyages de secteur**

1. Les voyages de secteurs exigés et le temps de navigation doivent être attestés au moyen d'un livret de service dûment rempli et contrôlé.
2. Lorsqu'un livret de service n'est pas requis en vertu des prescriptions nationales des États riverains du Rhin et de la Belgique sur des voies d'eau intérieures non reliées au réseau navigable d'un autre État, y compris celles classées comme voies d'eau intérieures à caractère maritime, ou en vertu de la directive (UE) 2017/2397, le temps de navigation peut aussi être attesté au moyen d'un document administratif en cours de validité. Ce document administratif contient au moins les indications suivantes :
  - a) types, dimensions, nombre de passagers, noms des bâtiments à bord desquels la personne a navigué ;
  - b) noms des conducteurs ;
  - c) dates du début et de la fin des voyages ;
  - d) fonctions exercées ;
  - e) secteurs parcourus (désignation exacte avec lieu de départ et d'arrivée).

Pour les patentes de l'Administration, les voyages et le temps de navigation prescrits sont attestés par un certificat délivré par l'autorité dont relève le demandeur.

3. Le temps de navigation peut aussi être attesté au moyen d'un certificat de qualification de conducteur visé à l'article 12.01 ou à l'article 12.03, dans la mesure où il a déjà été attesté pour l'obtention de ce certificat.
4. Le temps de navigation en mer doit être attesté au moyen d'un livret de service de la navigation maritime. Le temps de navigation effectué en navigation côtière ou de pêche doit être attesté au moyen d'un document administratif en cours de validité.
5. Le temps de fréquentation d'une école professionnelle de bateliers doit être attesté au moyen d'un certificat de cette école.
6. Les documents visés au chiffre 2 doivent, en cas de besoin, être présentés dans une traduction officielle en langue allemande, française ou néerlandaise.

## CHAPITRE 6 : PROGRAMMES DE FORMATION APPROUVÉS

### Article 6.01 Approbation d'un programme de formation

1. L'autorité compétente ne peut approuver un programme de formation qu'aux conditions suivantes :
  - a) les objectifs de formation, contenus enseignés, méthodes, supports utilisés, procédures, y compris le cas échéant l'utilisation de simulateurs, et le matériel didactique sont correctement documentés et permettent aux candidats d'atteindre les standards de compétence ;
  - b) les programmes pour l'évaluation des compétences respectives sont conduits par des personnes qualifiées, ayant une connaissance approfondie du programme de formation ;
  - c) les examens sont conduits par des examinateurs qualifiés, qui ne sont pas en situation de conflit d'intérêts.

Les documents à soumettre en vue de l'approbation du programme de formation font l'objet d'une instruction de service aux autorités compétentes.

2. Pour la délivrance des certificats de qualification, les États riverains du Rhin et la Belgique reconnaissent tous les certificats délivrés à l'issue de programmes de formation approuvés en vertu du chiffre 1 par d'autres États conformément au présent règlement ou à la directive (UE) 2017/2397.
3. Les autorités compétentes informent la CCNR de toute décision relative à l'approbation d'un programme de formation ou relative au retrait ou à la suspension de l'approbation.

La liste des programmes de formation approuvés est publiée par la CCNR sous forme électronique.

4. L'approbation est délivrée pour une durée indéterminée. Après une période de dix ans, l'organisateur du programme de formation soumet à l'autorité compétente les documents démontrant que les conditions énoncées au chiffre 1 sont toujours réunies.
5. Si le programme de formation ne remplit plus les conditions visées au chiffre 1, l'autorité compétente est tenue de retirer ou de suspendre l'approbation sans délai. Les certificats délivrés à compter du retrait ou de la suspension ne doivent plus être pris en considération par l'autorité compétente pour la délivrance d'un certificat de qualification.

## **CHAPITRE 7 : ADMISSION À L'EXAMEN ET DÉROULEMENT DE L'EXAMEN ADMINISTRATIF DE QUALIFICATION**

### **Article 7.01**

#### **Admission à l'examen administratif de qualification**

1. Après soumission du dossier de demande complet conformément aux exigences applicables, le candidat est admis à passer l'examen administratif de qualification si les exigences correspondantes sont remplies.
2. Si le certificat médical fait ressortir une aptitude médicale restreinte, l'admission à l'examen est néanmoins possible. Si la demande est rejetée, cela doit être motivé.

### **Article 7.02**

#### **Contenu de l'examen administratif de qualification**

1. Le candidat doit fournir la preuve à une commission d'examen, qu'il possède des connaissances et aptitudes suffisantes ; ces compétences sont démontrées lors d'un examen comprenant une partie théorique et, si cela est prescrit, une partie pratique.
2. En cas d'échec à l'examen, le candidat est informé des raisons. La commission d'examen peut lier la participation à un nouvel examen à certaines exigences ou conditions ou accorder certaines dispenses.

### **Article 7.03**

#### **Commission d'examen pour les examens administratifs de qualification**

1. L'autorité compétente institue une ou plusieurs commissions d'examen en vue de faire passer les examens administratifs de qualification. Chaque commission d'examen se compose d'un président appartenant à l'autorité compétente et au moins de deux assesseurs possédant une expertise suffisante.
2. La commission d'examen pour l'examen oral ou pratique pour les certificats de qualification au sens du présent règlement doit être composée de manière à comprendre au moins un examinateur qui soit titulaire du certificat de qualification correspondant.
3. Pendant les examens écrits ou sur ordinateur, les examinateurs peuvent être remplacés par un ou plusieurs superviseurs qualifiés.

## **CHAPITRE 8 : VÉRIFICATION ET RETRAIT DES CERTIFICATS DE QUALIFICATION**

### **Article 8.01 Suspension de la validité du certificat de qualification**

1. L'autorité compétente peut suspendre la validité d'un certificat de qualification pour une durée limitée, pour des raisons de sécurité ou d'ordre public.
2. Si des faits justifient des doutes concernant l'aptitude médicale du titulaire d'un certificat de qualification, l'autorité compétente, l'employeur et le conducteur peuvent exiger du membre d'équipage la présentation d'un certificat médical actuel relatif à l'aptitude médicale correspondante ainsi que la présentation de certificats additionnels de médecins spécialisés en vue de l'appréciation de l'aptitude médicale. Les frais ne sont à la charge du titulaire que si les éléments objectifs sont confirmés. Si ces attestations ne sont pas présentées dans les délais fixés par l'autorité compétente, celle-ci prononce la suspension de la validité du certificat de qualification.
3. La suspension peut être assortie de dispositions subsidiaires (par ex. de conditions).
4. Les autorités compétentes consignent sans délai les suspensions dans la base de données mentionnée à l'article 2.01. L'autorité compétente informe l'autorité de délivrance ainsi que la CCNR de la suspension, de la durée de la suspension ainsi que de son motif. Si les doutes concernant l'aptitude médicale sont levés avant l'expiration de la durée de suspension, la suspension doit être levée.
5. En cas de suspension, le certificat de qualification qui a été délivré en tant que document physique doit être remis à l'autorité compétente, à sa demande, pour rétention administrative.

### **Article 8.02 Retrait du certificat de qualification**

1. Si le titulaire d'un certificat de qualification s'avère inapte au sens des articles 12.01, chiffre 2, ou 12.02, chiffre 2, à la conduite d'un bâtiment, alors l'autorité de délivrance doit lui retirer le certificat de qualification de conducteur.
2. Si le titulaire d'un autre certificat de qualification s'avère inapte à l'exercice de sa qualification au sens des articles 14.01, 15.02 ou 16.10, l'autorité de délivrance doit lui retirer le certificat de qualification. Est également inapte au sens de la première phrase ci-avant quiconque n'est plus apte sur le plan médical au sens de l'article 4.01 ou de l'article 4.03.
3. Lorsqu'il est prouvé que le titulaire d'un livret de service délivré en vertu du présent règlement est inapte au sens de l'article 4.01, chiffre 1 ou de l'article 4.03, l'autorité de délivrance inscrit, sur la page 1 du livret de service, la mention « INAPTE », dûment authentifiée par elle.
4. Si le titulaire d'un certificat de qualification a omis de façon répétée de remplir une condition médicale ou de respecter une restriction visée à l'article 4.01, chiffre 3, l'autorité de délivrance peut lui retirer le certificat de qualification.
5. Le certificat de qualification perd sa validité au moment de son retrait. Le certificat de qualification invalidé doit être remis sans délai à l'autorité de délivrance ou, pour le format électronique, doit être marqué comme invalidé.

6. Lors du retrait, l'autorité de délivrance peut décider :
  - a) qu'un nouveau certificat de qualification ne pourra être délivré avant l'expiration d'un certain délai, ou
  - b) que le demandeur doit remplir certaines conditions pour être admis à un nouvel examen.
7. L'autorité qui retire le certificat de qualification consigne sans délai le retrait dans la base de données mentionnée à l'article 2.01 et en informe la CCNR. Si une autorité compétente constate des faits susceptibles de justifier un retrait, elle en informe l'autorité de délivrance.

### **Article 8.03**

#### **Confiscation du certificat de qualification qui a été délivré en tant que document physique**

1. En cas de présomption sérieuse d'un retrait (article 8.02) d'un certificat de qualification ou de sa suspension (article 8.01), ou en cas de présomption basée sur des faits d'une obtention frauduleuse du certificat de qualification, l'autorité compétente peut ordonner la confiscation provisoire du certificat de qualification.
2. Un certificat de qualification provisoirement confisqué doit être remis sans délai à l'autorité de délivrance ou au tribunal compétent conformément aux prescriptions nationales des États riverains du Rhin et de la Belgique avec indication des motifs.
3. Après avoir été informée de la décision de confiscation, l'autorité de délivrance rend sans délai sa décision relative à la suspension ou au retrait du certificat de qualification. Si un tribunal est compétent, il rend sa décision conformément aux prescriptions nationales des États riverains du Rhin et de la Belgique. Dans l'attente de la décision visée à la phrase 1 ou 2 ci-avant, la décision de confiscation équivaut à une décision au sens de l'article 8.01, chiffre 1.
4. La confiscation provisoire du certificat de qualification s'achève et le certificat de qualification doit être restitué au titulaire si le motif de la décision disparaît, si n'est pas ordonnée la suspension ou si le certificat de qualification n'est pas retiré.

**Section 2 :  
Qualifications au niveau de base et au niveau opérationnel**

**CHAPITRE 9 :  
CHAMP D'APPLICATION DE LA PRÉSENTE SECTION**

**Article 9.01  
Fonctions au niveau de base et au niveau opérationnel**

1. Les fonctions au niveau de base comprennent l'homme de pont et le matelot léger. Les fonctions au niveau opérationnel comprennent le matelot, le maître-matelot et le timonier.
2. Le champ d'application de la présente section comprend aussi le mécanicien.

## **CHAPITRE 10 : CONDITIONS D'OBTENTION DES CERTIFICATS DE QUALIFICATION POUR LE NIVEAU DE BASE ET LE NIVEAU OPÉRATIONNEL**

### **Article 10.01**

#### **Exigences minimales en matière d'âge, de conformité administrative, de compétence et de temps de navigation**

Pour pouvoir obtenir un certificat de qualification, les membres de l'équipage de pont au niveau de base et au niveau opérationnel doivent répondre aux exigences minimales en matière d'âge, de conformité administrative, de compétence et de temps de navigation suivantes :

1. pour l'homme de pont :
  - a) être âgé de 16 ans au moins et
  - b) avoir terminé une formation de base en matière de sécurité conformément aux exigences nationales;
  
2. pour le matelot léger :
  - a) être âgé de 15 ans au moins et
  - b) avoir conclu un contrat de formation dans le cadre d'un programme de formation approuvé selon le chapitre 6 pour le niveau opérationnel ;
  
3. pour le matelot :
  - a) soit
    - aa) être âgé de 17 ans au moins et
    - bb) avoir terminé avec succès un programme de formation approuvé selon le chapitre 6 pour le niveau opérationnel d'au moins deux ans, comprenant un temps de navigation d'au moins 90 jours ;
  - b) soit
    - aa) être âgé de 18 ans au moins et
    - bb) avoir passé avec succès un examen administratif de qualification pour le niveau opérationnel et
    - cc) avoir effectué un temps de navigation d'au moins 360 jours en tant que membre de l'équipage de pont, dont jusqu'à 180 jours de temps de navigation peuvent être remplacés par 250 jours d'expérience professionnelle à bord d'un navire de mer en tant que membre de l'équipage de pont ;
  - c) soit
    - aa) avoir terminé avec succès un programme de formation approuvé selon le chapitre 6 pour le niveau opérationnel d'au moins neuf mois, comprenant un temps de navigation d'au moins 90 jours, et
    - bb) avoir acquis avant l'inscription à ce programme une expérience professionnelle d'au moins cinq ans, ou
    - cc) avoir acquis avant l'inscription à ce programme une expérience professionnelle d'au moins 500 jours à bord d'un navire de mer en tant que membre d'un équipage de pont, ou
    - dd) avoir terminé avec succès, avant l'inscription à ce programme, un quelconque programme de formation professionnelle d'au moins trois ans ;



4. pour le maître-matelot :
  - a) soit avoir effectué en navigation intérieure un temps de navigation d'au moins 180 jours en tant que matelot ;
  - b) soit avoir terminé avec succès un programme de formation approuvé selon le chapitre 6 pour le niveau opérationnel d'au moins trois ans, comprenant un temps de navigation d'au moins 270 jours ;
5. pour le timonier :
  - a) soit avoir effectué en navigation intérieure un temps de navigation d'au moins 180 jours en tant que maître-matelot et avoir un certificat restreint de radiotéléphonie en cours de validité ;
  - b) soit
    - aa) avoir terminé avec succès un programme de formation approuvé selon le chapitre 6 pour le niveau opérationnel d'au moins trois ans, comprenant un temps de navigation d'au moins 360 jours ; et
    - bb) avoir un certificat restreint de radiotéléphonie en cours de validité ;
  - c) soit
    - aa) avoir une expérience professionnelle d'au moins 500 jours en tant que capitaine à bord d'un navire de mer ;
    - bb) avoir passé avec succès un examen administratif de qualification pour le niveau opérationnel et
    - cc) avoir un certificat restreint de radiotéléphonie en cours de validité.

#### **Article 10.02**

#### **Exigences minimales en matière d'âge, de conformité administrative, de compétence et de temps de navigation pour le mécanicien**

Pour pouvoir obtenir un certificat de qualification, le mécanicien doit répondre aux exigences minimales en matière d'âge, de conformité administrative, de compétence et de temps de navigation suivantes :

- a) être âgé de 18 ans au moins et avoir passé avec succès un examen sanctionnant un cycle de formation professionnelle dans les secteurs du moteur, de la mécanique ou, si elle inclut des connaissances sur les moteurs, de la mécatronique ;
- ou
- b) être âgé de 19 ans au moins et avoir effectué un temps de navigation d'au moins 180 jours à bord d'un bateau motorisé en tant que maître-matelot.

### **Article 10.03**

#### **Validité et délivrance des certificats de qualification pour le niveau de base et le niveau opérationnel**

1. La validité des certificats de qualification pour le niveau de base et le niveau opérationnel expire au plus tard le jour du prochain examen médical visé à l'article 4.02, chiffre 1. Après cette date, le certificat de qualification perd d'office sa validité sans qu'il soit nécessaire que l'autorité compétente prenne une décision distincte.
2. Les certificats de qualification pour le niveau de base et le niveau opérationnel sont délivrés selon le modèle correspondant de l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 2).

**Section 3 :  
Qualifications au niveau de commandement**

**CHAPITRE 11 :  
OBLIGATION DE PATENTE ET TYPES DE PATENTES**

**Article 11.01  
Obligation de patente**

1. Quiconque conduit un bâtiment sur le Rhin doit être titulaire d'un certificat de qualification de l'Union de conducteur délivré en vertu de la directive (UE) 2017/2397 ou d'un certificat de qualification de conducteur délivré en vertu du présent règlement.
2. Pour la conduite d'un bâtiment à l'aval du bac de Spijk (p.k. 857,40) et sur la section comprise entre Bâle (Mittlere Rheinbrücke p.k. 166,53) et les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) est suffisante, au lieu des patentes visées aux articles 12.02 et 12.03, une autre patente reconnue équivalente par l'autorité compétente.
3. Pour les bâtiments d'une longueur inférieure à 20 m, à l'exception des bateaux à passagers, des pousseurs et des remorqueurs, est suffisant un certificat de qualification de conducteur conforme aux prescriptions nationales des États riverains du Rhin et de la Belgique pour les voies d'eau intérieures.
4. L'obligation de patente est exclusivement réglée par les prescriptions nationales des États riverains du Rhin et de la Belgique
  - a) pour les bacs ;
  - b) pour les bâtiments actionnés uniquement par la force musculaire ;
  - c) pour les bâtiments d'une longueur inférieure à 20 m qui ne naviguent qu'à la voile ou qui sont munis d'un moteur de propulsion d'une puissance ne dépassant pas 11,03 kW ;
  - d) pour les bâtiments des forces armées.

**Article 11.02  
Types de patentes**

Au sens du présent règlement on distingue

- a) la patente du Rhin pour la conduite de tous les bâtiments ;
- b) la patente de sport pour la conduite d'un bateau de plaisance dont la longueur est inférieure à 25 m ;
- c) la patente de l'Administration pour la conduite de bateaux de service de l'Administration et de bateaux des services d'incendie.

Ces patentes autorisent aussi la conduite d'un bâtiment visé à l'article 11.01, chiffre 3.

## CHAPITRE 12 : OBTENTION DES PATENTES

### Article 12.01 Patente du Rhin

1. Tout candidat doit satisfaire aux exigences suivantes :

a) soit

- aa) être âgé de 18 ans au moins ;
- bb) avoir terminé avec succès un programme de formation d'au moins trois ans approuvé selon le chapitre 6 pour le niveau du commandement ;
- cc) avoir effectué un temps de navigation d'au moins 360 jours dans le cadre de ce programme de formation ou ultérieurement ; et
- dd) avoir un certificat restreint de radiotéléphonie en cours de validité ;

b) soit

- aa) être âgé de 18 ans au moins ;
- bb) avoir un certificat de qualification de timonier conformément au présent règlement ou conformément à la directive (UE) 2017/2397 ;
- cc) avoir effectué un temps de navigation d'au moins 180 jours ;
- dd) avoir passé avec succès un examen administratif de qualification pour le niveau du commandement et
- ee) avoir un certificat restreint de radiotéléphonie en cours de validité ;

c) soit

- aa) être âgé de 18 ans au moins ;
- bb) avoir effectué un temps de navigation d'au moins 540 jours, ou d'au moins 180 jours si peut également être attestée une expérience professionnelle d'au moins 500 jours acquise en tant que membre d'un équipage de pont à bord d'un navire de mer ;
- cc) avoir passé avec succès un examen administratif de qualification pour le niveau du commandement et
- dd) avoir un certificat restreint de radiotéléphonie en cours de validité ;

d) soit

- aa) avoir terminé avec succès un programme de formation approuvé selon le chapitre 6 pour le niveau du commandement d'au moins un an et demi, comprenant un temps de navigation d'au moins 180 jours et au terme duquel doit être attesté un temps de navigation supplémentaire de 180 jours, et
- bb) avoir acquis avant l'inscription à ce programme une expérience professionnelle d'au moins cinq ans, ou
- cc) avoir acquis avant l'inscription à ce programme une expérience professionnelle d'au moins 500 jours à bord d'un navire de mer en tant que membre d'un équipage de pont, ou
- dd) avoir terminé avec succès, avant l'inscription à ce programme, un quelconque programme de formation professionnelle d'au moins trois ans et
- ee) avoir un certificat restreint de radiotéléphonie en cours de validité.

2. Tout candidat doit posséder les capacités nécessaires pour la fonction de conducteur. Le candidat possède ces qualités lorsqu'il :
  - a) possède l'aptitude médicale au sens de l'article 4.01 du présent règlement ;
  - b) est qualifié, c'est-à-dire lorsqu'il possède les capacités professionnelles et connaissances nécessaires en vertu de l'ES-QIN (Partie I, Chapitre 2).
3. La qualification visée au chiffre 2, lettre b), est attestée par la réussite d'un examen théorique sur les connaissances nécessaires conformément à l'ES-QIN (Partie I, Chapitre 2) et d'un examen pratique conformément à l'ES-QIN (Partie II, Chapitre 4).
4. L'examen pratique visé au chiffre 3 peut être passé à bord d'un bâtiment mentionné dans l'ES-QIN ou sur un simulateur agréé à cet effet par l'autorité compétente conformément à l'ES-QIN (Partie III, Chapitre 2). Le simulateur doit satisfaire aux exigences techniques et fonctionnelles de l'ES-QIN (Partie III, Chapitre 1).

### **Article 12.02** **Patente de sport**

1. Tout candidat doit être âgé de 18 ans au moins au moment de la délivrance de la patente de sport.
2. Le candidat doit posséder les qualités nécessaires. Le candidat possède ces qualités lorsqu'il :
  - a) possède l'aptitude médicale au sens de l'article 4.01 du présent règlement ;
  - b) n'a pas commis de délits qui laissent présumer que son comportement antérieur ne permet pas la conduite sûre d'un bâtiment ;
  - c) est qualifié, c'est-à-dire lorsqu'il possède les capacités et connaissances nécessaires, qui comprennent les connaissances nautiques ainsi que la connaissance des règlements et de la voie d'eau.
3. La qualification est attestée par la réussite d'un examen théorique et d'un examen pratique conformément à l'annexe 2.

L'examen pratique peut être passé à bord d'un bateau de plaisance ou sur un simulateur agréé à cet effet par l'autorité compétente.

### **Article 12.03** **Patente de l'Administration**

1. Tout candidat à la patente de l'Administration doit, au moment de la délivrance de la patente de l'Administration :
  - a) être âgé de 18 ans au moins ;
  - b) appartenir à une autorité, notamment de police ou de douane, ou à un service de secours agréé, tel que par exemple un service d'incendie privé ;
  - c) posséder l'aptitude médicale au sens de l'article 4.01 du présent règlement ;
  - d) être qualifié, c'est-à-dire posséder les capacités et connaissances professionnelles nécessaires, qui comprennent les connaissances nautiques, ainsi que la connaissance des règlements et de la voie d'eau ;
  - e) avoir pratiqué la navigation intérieure pendant trois ans au moins, dont trois mois au moins au cours de la dernière année.

2. L'autorité dont dépend le candidat doit avoir délivré un certificat attestant que celui-ci remplit les indications visées au chiffre 1, lettres b) et e) ci-avant.
3. La qualification est attestée par la réussite d'un examen théorique et d'un examen pratique conformément à l'annexe 2.

L'examen pratique peut être passé à bord d'un bateau de service de l'administration ou sur un simulateur agréé à cet effet par l'autorité compétente.

#### **Article 12.04**

##### **Demande d'admission à l'examen administratif de qualification**

1. Le candidat qui souhaite obtenir une patente par le biais d'un examen administratif de qualification doit adresser à l'autorité compétente une demande d'admission à cet examen et de délivrance de la patente comprenant les indications suivantes :
  - a) nom et prénom(s), date de naissance, lieu de naissance, adresse ;
  - b) type de la patente demandée.
2. La demande en vue de l'obtention d'une patente doit être accompagnée des pièces suivantes :
  - a) une photo d'identité récente ;
  - b) un certificat médical conformément aux dispositions de l'article 4.01, chiffre 2 ;
  - c) l'attestation relative au temps de navigation ;
  - d) une copie du certificat restreint de radiotéléphonie.
3. L'identité doit être prouvée par la présentation d'une carte d'identité ou d'un passeport.

#### **Article 12.05**

##### **Exemptions et allègements à l'examen**

1. Quiconque a réussi un examen professionnel final peut être exempté de la partie de l'examen théorique pour l'obtention de la patente du Rhin qui concerne les connaissances ayant fait l'objet de l'examen professionnel final. La CCNR publie une liste de ces examens professionnels finaux et des parties de l'examen pour l'obtention de la patente du Rhin pour lesquelles ils autorisent l'exemption. La liste des examens reconnus comme étant équivalents est publiée par la CCNR sous forme électronique.
2. Le titulaire d'un certificat de qualification visé à l'article 11.01, chiffre 3, peut être dispensé de la partie de l'examen pour la patente de sport portant sur les connaissances nautiques.
3. Sur demande, le titulaire d'une patente de l'Administration obtient sans examen une patente de sport.

### **Article 12.06**

#### **Examen dans le cadre d'un programme de formation approuvé**

1. Dans le cas d'un examen dans le cadre d'un programme de formation approuvé conformément à l'article 12.01, chiffre 1, lettre a) ou d), le candidat demande la délivrance d'une patente du Rhin auprès de l'autorité compétente après avoir terminé avec succès le programme de formation conformément aux dispositions de l'article 12.04, chiffres 2 à 4. Outre les documents qui y sont mentionnés, le candidat doit joindre le certificat relatif à la réussite du programme de formation.
2. L'autorité vérifie alors si les conditions de l'article 12.01 sont réunies. Une admission à l'examen préalable et distincte conformément à l'article 7.01 n'est pas nécessaire.
3. Si sont réunies toutes les conditions de l'article 12.01, l'autorité compétente délivre la patente du Rhin conformément aux dispositions de l'article 12.08, chiffre 1.

### **Article 12.07**

#### **Validité et délivrance des certificats de qualification de conducteur**

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 4.02, chiffre 1, la patente du Rhin (article 12.01) est délivrée avec une validité de 13 ans à compter de la date de réussite de la dernière partie de l'examen requis. Après l'expiration de la date visée à l'article 4.02, chiffre 1, la patente du Rhin expire d'office sans qu'il soit nécessaire que l'autorité compétente prenne une décision distincte. La patente du Rhin est délivrée par l'autorité compétente conformément au modèle correspondant de l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 1).
2. La patente de sport (article 12.02) est délivrée avec une validité jusqu'à la date mentionnée à l'article 4.02, chiffre 1. Après cette date, la patente de sport expire d'office, sans qu'il soit nécessaire que l'autorité compétente prenne une décision distincte. La liste des patentes de sport délivrées par les États riverains du Rhin et de la Belgique figure à l'annexe 3.
3. La patente de l'Administration (article 12.03) est délivrée pour une durée illimitée, mais à condition qu'elle soit restituée à l'autorité concernée après que le titulaire ait quitté le service. La liste des patentes de l'Administration délivrées par les États riverains du Rhin et de la Belgique figure à l'annexe 4.

---

**Article 12.08**  
**Patente du Rhin provisoire**

Si, après avoir réussi l'examen, le demandeur opte pour un modèle physique, l'autorité compétente délivre une patente du Rhin provisoire pour la période comprise entre la réussite de l'examen et la réception de la carte de patente. À cet effet, l'autorité compétente imprime un extrait de la base de données électronique, qui tient lieu de patente du Rhin provisoire. L'autorité compétente peut également délivrer une patente du Rhin provisoire pour la période comprise entre la date prévue pour le renouvellement de la patente et la réception de la nouvelle carte de patente du Rhin.



## **CHAPITRE 13 : OBTENTION DES AUTORISATIONS SPÉCIFIQUES**

### **Article 13.01 Autorisations spécifiques**

1. La conduite d'un bâtiment nécessite une autorisation spécifique si, en tant que conducteur responsable, il
  - a) navigue au radar ;
  - b) navigue sur des voies d'eau qui ont été recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques ;
  - c) navigue sur des voies d'eau classées comme voies d'eau intérieures à caractère maritime ;
  - d) conduit des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible ou
  - e) conduit de gros convois.
2. Les autorisations spécifiques, à l'exception de l'autorisation visée au chiffre 1, lettre d), sont inscrites dans le certificat de qualification de conducteur.
3. Les examens requis pour les autorisations spécifiques peuvent être passés dans le cadre d'un examen administratif de qualification ou d'un programme de formation approuvé.
4. Sont à joindre à la demande d'admission à l'examen pour l'autorisation spécifique :
  - a) une copie du certificat de qualification de conducteur en cours de validité ou une preuve qu'ils respectent les exigences minimales applicables pour les certificats de qualification de conducteur ;
  - b) le cas échéant, une copie des pages pertinentes du livret de service.

L'identité doit être prouvée par la présentation d'une carte d'identité ou d'un passeport.

5. La validité d'une autorisation spécifique est déterminée par la validité du certificat de qualification de conducteur en question. La durée de validité de l'autorisation spécifique prend fin à l'expiration de la durée de validité du certificat de qualification. L'autorisation spécifique est inscrite sur le certificat de qualification de conducteur correspondant conformément aux exigences de l'ES-QIN.

### **Article 13.02 Autorisation spécifique pour la navigation au radar**

1. La conduite au radar tel que prévu dans le Règlement de police pour la navigation du Rhin nécessite à cet effet une autorisation spécifique.
2. Tout candidat doit posséder les compétences énoncées dans l'ES-QIN (Partie I, Chapitre 4). Cela est attesté par la réussite d'un examen théorique sur les connaissances nécessaires conformément à l'ES-QIN (Partie I, Chapitre 4) et d'un examen pratique conformément à l'ES-QIN (Partie II, Chapitre 1).
3. L'examen pratique peut être passé à bord d'un bâtiment mentionné dans l'ES-QIN ou sur un simulateur agréé à cet effet par l'autorité compétente conformément à l'ES-QIN (Partie III, Chapitre 2). Le simulateur doit satisfaire aux exigences techniques et fonctionnelles de l'ES-QIN (Partie III, Chapitre 1).

4. L'autorité compétente délivre l'autorisation spécifique pour la navigation au radar après qu'il soit établi que le demandeur satisfait aux exigences définies aux chiffres 2 et 3 et après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par le demandeur conformément à l'article 13.01.
5. Les titulaires de certificats de qualification nationaux au sens de l'article 11.01, chiffre 3, peuvent aussi obtenir l'autorisation spécifique pour la navigation au radar conformément aux chiffres 1 et 2 ci-dessus.

### **Article 13.03**

#### **Autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques**

1. La conduite d'un bâtiment sur une voie d'eau recensée comme tronçon de voie d'eau intérieure présentant des risques spécifiques au sens du chiffre 2 ci-après nécessite à cet effet une autorisation spécifique.
2. Lorsque cela s'avère nécessaire pour assurer la sécurité de la navigation, les États riverains peuvent recenser des tronçons qui traversent leur propre territoire comme tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques, lorsque ces risques sont dus à l'une ou plusieurs des raisons suivantes :
  - a) des modifications fréquentes des structures des flux et de leur vitesse ;
  - b) les caractéristiques hydromorphologiques de la voie d'eau intérieure et l'absence, sur la voie d'eau intérieure, de services d'information sur les chenaux adéquats ou de graphiques appropriés ;
  - c) l'existence d'une réglementation spécifique du trafic local justifiée par des caractéristiques hydromorphologiques de la voie d'eau intérieure, ou
  - d) une fréquence élevée d'accidents sur un tronçon particulier de la voie d'eau intérieure, attribuée à l'absence d'une compétence qui n'est pas couverte par l'ES-QIN, Partie I, Chapitre 2.
3. Les tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques sont énumérés dans l'annexe 5.
4. Le demandeur fournit à l'autorité compétente des pièces justificatives établissant de manière satisfaisante :
  - a) son identité ;
  - b) qu'il satisfait aux exigences établies concernant la compétence relative aux risques spécifiques sur le tronçon de voie d'eau intérieure pour lequel l'autorisation est requise ;
  - c) qu'il est titulaire d'un certificat de qualification en tant que conducteur, ou qu'il respecte les exigences minimales applicables pour les certificats de qualification en tant que conducteur.
5. Pour l'obtention de l'autorisation spécifique sur le Rhin le titulaire d'un certificat de qualification de conducteur doit avoir passé avec succès l'examen visé à l'annexe 5. Pour être admis à l'examen pour un tronçon déterminé par le demandeur lui-même, doivent être attestés auprès de l'autorité compétente les voyages de secteurs visés à l'annexe 5.
6. L'autorité compétente réalise une évaluation de la compétence des demandeurs relative aux risques spécifiques et délivre l'autorisation spécifique, après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par le demandeur.

7. Les titulaires de certificats de qualification nationaux au sens de l'article 11.01, chiffre 3, peuvent aussi obtenir l'autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques conformément à l'annexe 5.

#### **Article 13.04**

#### **Autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime**

1. La conduite d'un bâtiment sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime nécessite à cet effet une autorisation spécifique.
2. Tout candidat doit avoir réussi un examen théorique conformément à l'ES-QIN (Partie I, Chapitre 3).
3. L'autorité compétence délivre l'autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime après qu'il soit établi que le demandeur satisfait aux exigences définies au chiffre 2 et après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par le demandeur conformément à l'article 13.01.

#### **Article 13.05**

#### **Autorisation spécifique pour la conduite de bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible**

La conduite d'un bâtiment utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible nécessite à cet effet une autorisation spécifique. Cela est attesté par un certificat de qualification d'expert en gaz naturel liquéfié, dont l'obtention est déterminée aux articles 15.02 à 15.04.

#### **Article 13.06**

#### **Autorisation spécifique pour la conduite de gros convois**

1. La conduite d'un grand convoi nécessite à cet effet une autorisation spécifique.  
  
Tout candidat doit attester un temps de navigation d'au moins 720 jours, dont au moins 540 jours comme conducteur et au moins 180 jours au cours desquels il a décidé seul du cap et de la vitesse d'un gros convoi.
2. L'autorité compétence délivre l'autorisation spécifique pour la conduite de gros convois après qu'il soit établi que le demandeur satisfait aux exigences définies au chiffre 1 et après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par le demandeur conformément à l'article 13.01.

**Section 4 :  
Qualifications pour les opérations spécifiques**

**CHAPITRE 14 :  
PERSONNEL DE SÉCURITÉ À BORD DES BÂTIMENTS SOUMIS À L'ADN**

**Article 14.01  
Renvoi aux dispositions de l'ADN**

Sans préjudice des dispositions de la Directive 2008/68/CE, à bord des bateaux transportant des marchandises dangereuses, une personne doit être titulaire d'une attestation d'expert conforme au modèle du 8.6.2 de l'ADN, en vertu des 7.1.3.15 et 7.2.3.15 de l'ADN.

## **CHAPITRE 15 : PERSONNEL DE SÉCURITÉ À BORD DES BÂTIMENTS UTILISANT LE GAZ NATUREL LIQUÉFIÉ (GNL) COMME COMBUSTIBLE**

### **Article 15.01 Expertise et instruction**

Le conducteur et les membres d'équipage titulaires d'un certificat de qualification qui interviennent dans la procédure d'avitaillement de bâtiments utilisant du GNL comme combustible doivent être qualifiés en tant qu'expert en gaz naturel liquéfié.

### **Article 15.02 Certificat de qualification**

1. Les experts en gaz naturel liquéfié attestent leur expertise par un certificat de qualification d'expert en GNL selon le modèle de l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 1).
2. Le certificat de qualification d'expert en GNL est délivré si les exigences des articles 15.03 et 15.04 sont remplies et si le candidat est âgé d'au moins 18 ans.

### **Article 15.03 Formation et examen**

1. La formation relative à l'expertise est constituée d'une partie théorique et d'une partie pratique et sera conclue par un examen.
2. La partie théorique de la formation comprend les compétences figurant dans l'ES-QIN (Partie I, Chapitre 6) avec la mention « connaissance de ».
3. La partie pratique de la formation porte sur l'application pratique des connaissances théoriques à bord d'un bâtiment utilisant du GNL comme combustible et/ou dans une installation à terre appropriée à cet effet. Elle comprend les compétences énoncées dans l'ES-QIN (Partie I, chapitre 6) avec la mention « aptitude à ».
4. L'examen comprend une partie théorique et une partie pratique. La partie théorique de l'examen est réussie, si le candidat a justifié de manière suffisante des compétences énoncées dans l'ES-QIN (Partie I, Chapitre 6) avec la mention « connaissance de ». La partie pratique de l'examen est réussie, si le candidat a passé avec succès l'examen pratique pour l'obtention du certificat de qualification d'expert en GNL conformément à l'ES-QIN (Partie II, Chapitre 3).
5. La partie pratique de l'examen est passée à bord d'un bâtiment et/ou dans une installation à terre appropriée à cet effet, qui sont conformes aux « Exigences techniques applicables aux bâtiments et installations à terre utilisés pour l'examen pratique » énoncées dans l'ES-QIN (Partie II, Chapitre 3).

### **Article 15.04 Approbation des formations**

1. L'approbation de formations est délivrée par les autorités compétentes sur la base de critères harmonisés définis à l'article 15.05.
2. Les autorités compétentes informent la CCNR de chaque décision sur l'approbation de formations ou sur l'abrogation ou la suspension d'une telle approbation.

La liste des formations approuvées est publiée électroniquement par la CCNR.

### **Article 15.05 Critères pour l'approbation des formations**

1. L'autorité compétente peut approuver une formation si elle a acquis la conviction que l'institut de formation propose des formations et examens garantissant la maîtrise nécessaire aux membres d'équipage de bâtiments utilisant du GNL comme combustible.

Les formations et examens doivent être conformes à l'article 15.03.

2. La demande d'approbation doit être déposée par écrit et doit comporter :
  - a) un programme de formation détaillé avec indication du contenu et de la durée des matières enseignées, ainsi que de la méthode d'enseignement,
  - b) une liste des enseignants, y compris la preuve de leur expertise et l'indication des matières enseignées par chacun,
  - c) des informations relatives au lieu de formation et au matériel pédagogique, ainsi que l'indication des installations mises à disposition pour les exercices pratiques,
  - d) les conditions de participation à la formation, comme par exemple le nombre de participants,
  - e) une description du programme d'examen (examens théoriques et pratiques) et des résultats requis pour réussir à l'examen, tant pour le premier examen que pour l'examen de prolongation de la qualification,
  - f) une déclaration stipulant que l'institut de formation s'engage à notifier dans délai et à sa propre initiative à l'autorité compétente toute modification des indications visées aux lettres a) à e).
3. L'autorité compétente assure un contrôle des formations et des examens. Elle peut révoquer une approbation accordée, si
  - a) les conditions pour l'approbation n'ont pas été ou ne sont plus réunies, ou
  - b) l'institut de formation n'a pas rempli ses obligations de coopération ou ses autres obligations.

**Article 15.06**  
**Validité et prolongation du certificat de qualification**

1. Le certificat de qualification a une durée de validité de cinq ans.
2. Sur la demande du titulaire, le certificat de qualification en cours de validité selon le modèle de l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 1) est prolongé de cinq ans à compter du dépôt de la demande par l'autorité compétente si ledit titulaire
  - a) peut attester du temps de navigation suivant à bord d'un bâtiment utilisant du GNL comme combustible :
    - au moins 180 jours au cours des cinq dernières années, ou
    - au moins 90 jours au cours de la dernière année ;ou, si tel n'est pas le cas,
  - b) qu'il a réussi, dans le cadre d'un programme de formation approuvé, un nouvel examen tel que visé à l'article 15.03.

## **CHAPITRE 16 : PERSONNEL DE SÉCURITÉ À BORD DES BATEAUX À PASSAGERS**

### **Article 16.01 Personnel de sécurité à bord des bateaux à passagers**

1. À bord de tout bateau à passagers doit se trouver du personnel de sécurité en nombre suffisant tant que des passagers sont à bord.
2. Les membres du personnel de sécurité peuvent faire partie de l'équipage ou du personnel de bord.

### **Article 16.02 Expert en navigation à passagers**

Pour obtenir le certificat de qualification d'expert en navigation à passagers, le candidat doit être âgé de 18 ans au moins et posséder la qualification nécessaire. Celle-ci est réputée acquise lorsque la personne concernée :

- a) a suivi une formation de base reconnue par l'autorité compétente satisfaisant au minimum aux exigences fixées à l'article 16.03 et a passé l'examen final avec succès, et
- b) a régulièrement participé aux stages de recyclage conformément à l'article 16.04, chiffre 2.

### **Article 16.03 Formation de base pour les experts**

1. Les personnes devant assurer la fonction d'expert au sens de l'article 16.02 doivent avoir suivi une formation de base en vue de l'acquisition des compétences spécifiques énoncées dans l'ES-QIN (Partie I, Chapitre 5). La formation de base doit être suivie dans le cadre d'une formation organisée ou approuvée par l'autorité compétente dans les conditions fixées par l'article 16.05 et doit comporter :
  - a) une formation théorique permettant d'acquérir les connaissances énoncées dans l'ES-QIN (Partie I, Chapitre 5) ;
  - b) une formation pratique permettant d'acquérir les aptitudes énoncées dans l'ES-QIN (Partie II, Chapitre 2).
2. À l'issue de cette formation, est organisé un examen qui comprend une partie théorique et une partie pratique.

La partie théorique de l'examen est réussie si le candidat justifie l'acquisition des connaissances enseignées lors de la formation visée à la lettre a).

La partie pratique est réussie si le candidat a passé avec succès l'examen pratique conformément à l'ES-QIN (Partie II, Chapitre 2). La partie pratique de l'examen est passée à bord d'un bateau ou dans une installation à terre qui est conforme aux exigences techniques énoncées dans l'ES-QIN (Partie II, Chapitre 2).



### **Article 16.04** **Stage de recyclage pour les experts**

1. Le titulaire d'un certificat de qualification d'expert en navigation à passagers doit participer à un stage de recyclage organisé ou agréé par l'autorité compétente avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de sa participation réussie à la formation de base.
2. Le stage de recyclage doit porter notamment sur les risques courants typiques (par exemple prévention des mouvements de panique, lutte contre l'incendie) en situation de danger et, le cas échéant, comporter des informations relatives aux nouveautés en matière de sécurité des passagers. À l'issue de ce stage de recyclage, un examen, qui comprend une partie théorique et une partie pratique, est conduit. L'article 16.03, chiffre 2, s'applique par analogie.

Le stage de recyclage doit être suivi dans le cadre d'une formation organisée ou approuvée par l'autorité compétente dans les conditions fixées par l'article 16.05.

### **Article 16.05** **Approbation des formations pour les experts**

1. L'approbation de formations est délivrée par les autorités compétentes sur la base de critères définis à l'article 16.06.
2. Les autorités compétentes informent la CCNR de chaque décision sur l'approbation des formations ou sur le retrait ou la suspension d'une telle approbation.

La liste des formations approuvées est publiée électroniquement par la CCNR.

### **Article 16.06** **Critères pour l'approbation des formations**

1. L'autorité compétente peut approuver une formation ou un stage de recyclage si elle a acquis la conviction que l'institut de formation propose des formations (ou des stages de recyclage) et des examens garantissant les compétences spécifiques des experts en navigation à passagers conformément à l'article 16.03.
2. La demande d'approbation doit être déposée par écrit et doit comporter :
  - a) un programme de formation détaillé avec indication du contenu et de la durée des matières enseignées et avec indication de la méthode d'enseignement,
  - b) une liste des enseignants, y compris la preuve de leur expertise et l'indication des matières enseignées par chacun,
  - c) des informations relatives aux locaux de formation et au matériel pédagogique, ainsi que l'indication des installations mises à disposition pour les exercices et l'examen pratiques,
  - d) les conditions de participation aux cours, comme par exemple le nombre de participants,
  - e) une description du programme d'examen (examens théoriques et pratiques) et des résultats requis pour la réussite de l'examen, tant pour le premier examen ainsi que pour l'examen requis pour la prorogation du certificat de qualification,
  - f) une déclaration stipulant que l'institut de formation notifiera spontanément à l'autorité compétente toute modification des indications visées aux lettres a) à e).

3. L'autorité compétente assure un contrôle des formations et des examens. Elle peut révoquer une approbation accordée, si
- a) les conditions pour l'approbation n'ont pas été ou ne sont plus réunies, ou
  - b) l'institut de formation n'a pas rempli ses obligations de coopération ou ses autres obligations.

### **Article 16.07 Secouriste**

Le secouriste doit être âgé de 17 ans au moins et posséder la qualification nécessaire. Celle-ci est réputée acquise lorsque la personne concernée

- a) a suivi une formation de secouriste, et
- b) a régulièrement participé aux formations et stages de recyclage conformément à l'article 16.09.

### **Article 16.08 Porteur d'appareil respiratoire**

Le porteur d'appareil respiratoire doit être âgé de 18 ans au moins et posséder l'aptitude requise pour l'utilisation des appareils respiratoires visés à l'article 19.12, chiffre 10, lettre a) de l'ES-TRIN en vue du secours à personnes. Celle-ci est réputée acquise lorsque la personne concernée apporte la preuve de l'aptitude médicale et de la qualification conformément aux prescriptions nationales des États riverains du Rhin ou de la Belgique et a régulièrement participé aux formations et stages de recyclage conformément à l'article 16.09.

### **Article 16.09 Formations et stages de recyclage pour les secouristes et porteurs d'appareil respiratoire**

Les formations et stages de recyclage pour les secouristes et les porteurs d'appareil respiratoire doivent être dispensés conformément aux prescriptions d'un des États riverains du Rhin ou de la Belgique.

### **Article 16.10**

#### **Modes d'attestation de la qualification**

1. Après réussite à l'examen final visé à l'article 16.03, chiffre 2 et sur présentation des justificatifs relatifs à la formation, l'autorité compétente établit un certificat de qualification d'expert en navigation à passagers conforme à l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 1).

Le certificat de qualification visé au chiffre 1 doit être renouvelé tous les cinq ans. Tout demandeur sollicitant le renouvellement de ce certificat doit suivre un stage de recyclage conformément à l'article 16.04 avant expiration d'un délai de cinq ans à compter de sa participation au stage de base ou au stage de recyclage précédent.

Après la participation de l'expert en navigation à passagers au stage de recyclage l'autorité compétente proroge son certificat d'expert en navigation à passagers pour cinq ans ou lui délivre un nouveau certificat.

2. Sur présentation des justificatifs relatifs à la formation visés aux articles 16.07 et 16.09, l'autorité compétente établit ou proroge une attestation d'aptitude à la fonction de secouriste conforme à l'annexe 6. Sont également admis au titre d'attestation les documents établis par les organisations nationales ou régionales de la Croix Rouge ou d'organisations nationales ou régionales comparables de premiers secours et publiés par la CCNR.
3. Sur présentation des justificatifs relatifs à la formation visés aux articles 16.08 et 16.09, l'autorité compétente établit ou proroge une attestation d'aptitude à la fonction de porteur d'appareil respiratoire conformément au modèle de l'annexe 7.

Les justificatifs relatifs à la formation tiennent lieu d'attestation lorsqu'ils ont été délivrés par un organisme de formation approuvé en vertu du droit national d'un État riverain du Rhin ou de la Belgique et que le modèle correspondant a été publié par la CCNR.

### **Article 16.11** **Nombre du personnel de sécurité**

1. Les fonctions d'experts de la navigation à passagers, de secouristes et de porteurs d'appareil respiratoire doivent être présentes en nombre correspondant au tableau ci-après :

- a) en cours de voyage à bord :

aa) bateaux d'excursions journalières			
Groupe	nombre de personnes à bord	experts en navigation à passagers	secouristes
1	jusqu'à 250	1	1
2	plus de 250	1	2

bb) bateaux à cabines				
Groupe	nombre de lits occupés	experts en navigation à passagers	Secouristes	porteurs d'appareils respiratoires
1	jusqu'à 100	1	1	2
2	plus de 100	1	2	2

- b) disponible en permanence en stationnement :  
le personnel de sécurité prescrit pour le Groupe 1 à la lettre a) ci-dessus.

Pour les bateaux à cabines dont la longueur est inférieure ou égale à 45 m et dont les cabines sont pourvues à portée de main d'un nombre de masques de repli correspondant au nombre de lits s'y trouvant, les porteurs d'appareils respiratoires ne sont pas exigés.

2. À bord des bateaux d'excursions journalières dont le nombre maximum de personnes admises ne dépasse pas 75 et à bord des bateaux à passagers en stationnement, une même personne peut exercer à la fois la fonction d'expert en navigation à passagers et de secouriste. Dans les autres cas, une même personne ne peut exercer à la fois, la fonction d'expert en navigation à passagers, de secouriste et de porteur d'appareil respiratoire.

### **Article 16.12** **Obligations du conducteur et de l'expert**

1. Sans préjudice des prescriptions du Règlement de police pour la navigation du Rhin, le conducteur doit
- a) familiariser l'expert en navigation à passagers avec le dossier de sécurité et le plan de sécurité visés à l'article 19.13 de l'ES-TRIN ;
  - b) veiller à instruire le personnel de sécurité dans la connaissance du bateau à passagers ;
  - c) pouvoir justifier à tout moment la qualification du personnel de sécurité à bord visée aux articles 16.02 à 16.09 au moyen des attestations visés à l'article 16.10 ;
  - d) veiller à ce que l'accomplissement des rondes de sécurité soit attesté.

2. L'expert en navigation à passagers est chargé de la surveillance des installations et équipements de sécurité prévus par le dossier de sécurité ainsi que de la sécurité des passagers en cas de danger ou en cas de situations d'urgence à bord. Il doit avoir une connaissance détaillée du dossier de sécurité et du plan de sécurité et, en conformité avec les instructions du conducteur,
  - a) attribuer aux membres de l'équipage et du personnel de bord dont l'intervention est prévue par le dossier de sécurité les tâches qui y sont prévues en situation d'urgence ;
  - b) régulièrement informer les membres de l'équipage et du personnel de bord de la teneur des tâches qui leur incombent ;
  - c) informer en début de voyage les passagers des bateaux à cabines des règles de comportement et de la teneur du plan de sécurité ;
  - d) porter assistance aux passagers relativement aux droits des passagers.

### **Article 16.13** **Surveillance**

Tant que des passagers se trouvent à bord, une ronde de sécurité doit être faite toutes les heures durant la nuit. L'accomplissement de cette ronde doit pouvoir être attesté d'une manière appropriée.

## **PARTIE III : ÉQUIPAGE**

### **CHAPITRE 17 : GÉNÉRALITÉS**

#### **Article 17.01 Généralités**

1. L'équipage et le personnel de sécurité qui doivent se trouver à bord des bâtiments naviguant sur le Rhin, en vertu du Règlement de police pour la navigation du Rhin, doivent être conformes aux prescriptions du présent règlement.

L'équipage prescrit pour le mode d'exploitation et le temps de navigation appliqués et le personnel de sécurité doivent être constamment à bord du bâtiment faisant route. Un départ sans l'équipage ou sans le personnel de sécurité prescrits n'est pas autorisé.

Lorsque, en raison de circonstances imprévues (par exemple, maladie, accident, ordre d'une autorité), au maximum un membre de l'équipage prescrit fait défaut à bord en cours de route, les bâtiments peuvent néanmoins continuer leur voyage jusqu'au premier poste de stationnement approprié situé dans le sens de la navigation - les bateaux à passagers jusqu'au terminus de la journée - pour autant qu'il y ait à bord un titulaire d'un certificat de qualification de conducteur valable pour le trajet à parcourir ainsi qu'un autre membre de l'équipage prescrit.

La personne chargée de surveiller et de soigner des enfants de moins de six ans se trouvant à bord ne peut pas être membre de l'équipage minimum à moins que des mesures soient prises pour assurer la sécurité des enfants sans surveillance permanente.

2. Chaque État riverain du Rhin ou la Belgique peut prescrire que ses prescriptions relatives à la protection des travailleurs sont applicables à bord des bâtiments rhénans immatriculés dans cet État. Les bâtiments non immatriculés sont soumis aux dispositions de l'État riverain ou de la Belgique dans lequel l'entreprise ou le propriétaire a son siège principal ou son domicile légal.

Par dérogation à cette disposition, les autorités compétentes des États riverains concernés ou de la Belgique peuvent convenir bilatéralement que certains bâtiments immatriculés dans un État sont soumis aux prescriptions de l'autre État.

Les femmes enceintes et les accouchées ne peuvent pas faire partie de l'équipage pendant 14 semaines au moins, dont au minimum six semaines avant et sept semaines après l'accouchement.

3. Pour l'application des articles 18.01, 18.02 et 18.03, il devra être tenu compte également des temps de navigation et de repos effectués en dehors du champ d'application du présent règlement.
4. Le titulaire d'une patente du Rhin ne peut exercer la fonction de conducteur que s'il possède la capacité nécessaire.
5. La capacité visée au chiffre 4 peut être vérifiée par l'autorité compétente conformément au droit national. Si l'autorité compétente parvient à la conclusion que le titulaire de la patente du Rhin ne possède pas la capacité nécessaire, elle peut lui interdire d'exercer la fonction de conducteur.

Un retrait ou une suspension de la patente du Rhin conformément à l'article 8.01 ou l'article 8.02 n'est pas admissible pour ce seul motif.

---

**Article 17.02**  
**Équivalences et dérogations**

1. Lorsque les dispositions de la présente partie exigent l'application de certaines prescriptions relatives aux équipages, l'autorité compétente peut autoriser, sous réserve que soient observées les exigences du Règlement de police pour la navigation du Rhin, l'application d'autres prescriptions relatives aux équipages si celles-ci sont reconnues équivalentes en vertu de recommandations de la CCNR.
2. Sur la base d'une recommandation de la CCNR, l'autorité compétente peut appliquer à des fins d'essai et pour une durée limitée d'autres dispositions relatives à l'équipage minimum à un bâtiment présentant des innovations techniques, pour autant que ces dispositions assurent une sécurité suffisante en conjonction avec des innovations techniques.
3. Les équivalences et dérogations visées aux chiffres 1 et 2 doivent être inscrites dans le certificat de bateau de navigation intérieure.
4. Les autorités compétentes informent la CCNR dans un délai d'un mois des équivalences et dérogations accordées. La CCNR publie une liste des équivalences et dérogations accordées.

## **CHAPITRE 18 : MODES D'EXPLOITATION, TEMPS DE REPOS OBLIGATOIRE, LIVRE DE BORD**

### **Article 18.01 Modes d'exploitation**

1. On distingue les modes d'exploitation suivants :
  - A1 la navigation de 14 heures au plus,
  - A2 la navigation de 18 heures au plus,
  - B la navigation de 24 heures au plus,par période de 24 heures.
2. En mode d'exploitation A1, la navigation pourra être prolongée à 16 heures au plus et au maximum une fois par semaine de calendrier, si le temps de navigation est attesté par les enregistrements d'un tachygraphe conforme aux exigences de l'annexe 5, section V, de l'ES-TRIN relative aux exigences minimales, prescriptions relatives à l'installation et au contrôle de fonctionnement des tachygraphes pour la navigation intérieure et en bon état de fonctionnement, lorsque, outre le conducteur, l'équipage minimum prescrit compte un autre membre possédant le certificat de qualification de timonier.
3. Un bâtiment naviguant en mode d'exploitation A1, respectivement A2, doit interrompre sa navigation pendant huit heures, respectivement six heures continues, à savoir
  - a) en mode d'exploitation A1 entre 22.00 heures et 06.00 heures et
  - b) en mode d'exploitation A2 entre 23.00 heures et 05.00 heures.

Il peut être dérogé à ces horaires si le temps de navigation est attesté par les enregistrements d'un tachygraphe conforme aux exigences de l'annexe 5, section V, de l'ES-TRIN relative aux exigences minimales, prescriptions relatives à l'installation et au contrôle de fonctionnement des tachygraphes pour la navigation intérieure et en bon état de fonctionnement. Le tachygraphe doit être en service au moins depuis le début de la dernière période de repos ininterrompu de huit respectivement six heures et doit être accessible à toute heure aux organes de contrôle.

### **Article 18.02 Temps de repos obligatoire**

1. En mode d'exploitation A1, tout membre de l'équipage doit disposer de huit heures de repos ininterrompu en dehors du temps de navigation pour chaque période de 24 heures comptée à partir de la fin de toute période de repos de huit heures.
2. En mode d'exploitation A2, tout membre de l'équipage doit disposer de huit heures de repos dont six heures de repos ininterrompu en dehors du temps de navigation pour chaque période de 24 heures comptée à partir de la fin de toute période de repos de six heures. Tout membre de l'équipage âgé de moins de 18 ans doit disposer de huit heures de repos ininterrompu dont six heures de repos en dehors du temps de navigation.
3. En mode d'exploitation B, tout membre de l'équipage doit disposer d'un temps de repos de 24 heures par période de 48 heures, dont au moins deux fois six heures ininterrompues.



4. Par dérogation aux chiffres 1 et 2 ci-avant, le temps de repos peut aussi être pris pendant la navigation,
  - si les membres d'équipage requis pour la sécurité du bateau sont toujours déployés en nombre suffisant durant cette période, au moins l'un d'entre eux devant être un conducteur, et
  - s'il est possible de prendre le temps de repos dans un local attribué à un seul membre d'équipage et approprié pour la prise du repos, lequel est protégé contre les effets inadmissibles du bruit et des vibrations. Le niveau de pression acoustique ne doit pas y dépasser 60 dB(A), ce qui doit être indiqué dans le certificat de bateau de navigation intérieure, la mesure du niveau de pression acoustique étant effectuée conformément à l'ES-TRIN en vigueur.
5. Pendant son temps de repos obligatoire, un membre de l'équipage ne peut être tenu à aucune obligation, y compris de surveillance ou de disponibilité ; les fonctions de garde et de surveillance prévues par les réglementations de police pour les bâtiments en stationnement ne sont pas à considérer comme une obligation au sens du présent alinéa.
6. Les prescriptions de la réglementation du travail, y compris les prescriptions relevant du droit de l'Union Européenne et les dispositions des conventions collectives qui prévoient des temps de repos d'une durée supérieure ne sont pas affectées.

### **Article 18.03** **Changement ou répétition du mode d'exploitation**

1. Par dérogation à l'article 18.02, chiffres 1 et 3, un changement ou une répétition du mode d'exploitation ne peut avoir lieu qu'à condition d'observer les prescriptions des chiffres 2 à 6.
2. Le passage du mode d'exploitation A1 au mode d'exploitation A2 ne peut s'effectuer que
  - a) si l'équipage a été entièrement remplacé ou
  - b) si les membres d'équipage prévus pour le mode d'exploitation A2 prouvent qu'ils ont observé immédiatement avant le changement un temps de repos de huit heures dont six heures en dehors du temps de navigation et si le renfort prescrit pour le mode d'exploitation A2 se trouve à bord.
3. Le passage du mode d'exploitation A2 au mode d'exploitation A1 ne peut s'effectuer que
  - a) si l'équipage a été entièrement remplacé ou
  - b) si les membres d'équipage prévus pour le mode d'exploitation A1 prouvent qu'ils ont observé immédiatement avant le changement un temps de repos ininterrompu de huit heures en dehors du temps de navigation.
4. Le passage du mode d'exploitation B au mode d'exploitation A1 ou A2 ne peut s'effectuer que
  - a) si l'équipage a été entièrement remplacé ou
  - b) si les membres d'équipage prévus pour le mode d'exploitation A1 respectivement A2 prouvent qu'ils ont observé huit respectivement six heures de repos ininterrompu immédiatement avant le changement.
5. Le passage du mode d'exploitation A1 ou A2 au mode d'exploitation B ne peut s'effectuer que
  - a) si l'équipage a été entièrement remplacé ou
  - b) si les membres d'équipage prévus pour le mode d'exploitation B prouvent qu'ils ont observé immédiatement avant le changement un temps de repos ininterrompu de huit heures respectivement six heures en dehors du temps de navigation ou conformément aux prescriptions de l'article 18.02, chiffre 4, et si le renfort prescrit pour le mode d'exploitation B se trouve à bord.

6. Un bâtiment peut être mis en service directement après un voyage en mode d'exploitation A1 ou A2 pour un nouveau voyage en mode d'exploitation A1 ou A2 à condition que l'équipage ait été entièrement remplacé et que les nouveaux membres d'équipage prouvent qu'ils ont observé un temps de repos ininterrompu de huit heures respectivement six heures en dehors du temps de navigation immédiatement avant le début dudit nouveau voyage en mode d'exploitation A1 respectivement A2.
7. Le temps de repos de six ou de huit heures est justifié par une attestation conforme à l'annexe 8 ou par une copie de la page du livre de bord comportant les indications relatives aux temps de navigation et de repos observés sur le bâtiment à bord duquel le membre d'équipage a effectué le dernier voyage. Si le temps de repos a été pris pendant la navigation, est requise également une copie du certificat de bateau de navigation intérieure du bateau concerné, dans lequel est indiqué que le niveau de pression acoustique maximal dans le local de ce bateau est conforme aux exigences de l'article 18.02, chiffre 4.

### **Article 18.04** **Livre de bord - Tachygraphe**

1. À bord de chaque bâtiment, à l'exception des remorqueurs et pousseurs de port, des barges de poussage sans équipage, des bateaux des autorités et des bateaux de plaisance, un livre de bord actif selon le modèle de l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 5) doit se trouver dans la timonerie. Ce livre de bord doit être tenu conformément aux instructions qu'il contient. La responsabilité de la présence du livre de bord et des inscriptions qui doivent y être portées incombe au conducteur. Le premier livre de bord doit être délivré par une autorité compétente sur présentation du certificat de bateau de navigation intérieure en cours de validité.
2. Les livres de bord ultérieurs peuvent être délivrés par toutes les autorités compétentes, qui y apposent le numéro d'ordre ; ils ne peuvent toutefois être délivrés que sur présentation du livre de bord précédent. Le livre de bord précédent doit être revêtu de la mention indélébile « annulé » et être restitué au conducteur.  
La délivrance d'un nouveau livre de bord peut avoir lieu sur présentation de l'attestation visée au chiffre 4 ci-dessous. Le propriétaire du bâtiment doit veiller à ce que le livre de bord précédent soit présenté à la même autorité compétente qui a inscrit le nouveau livre de bord dans l'attestation visée au chiffre 4, pour recevoir la mention « annulé » dans un délai de 30 jours après la date de délivrance du nouveau livre de bord. Le propriétaire du bâtiment doit en outre veiller à ce que le livre de bord soit alors ramené à bord.
3. Le livre de bord annulé doit être conservé à bord pour une durée de six mois après la dernière inscription.

4. Lors de la délivrance du premier livre de bord conformément au chiffre 1, l'autorité qui délivre le premier livre de bord certifie cette délivrance au moyen d'une attestation mentionnant le nom du bâtiment, le numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI), le numéro d'ordre du livre de bord et la date de la délivrance. Cette attestation doit être conservée à bord et être présentée sur demande. La délivrance des livres de bord ultérieurs conformément au chiffre 2 est à inscrire sur l'attestation par l'autorité compétente.
5. Le respect des temps de repos peut en outre être attesté au moyen des enregistrements d'un tachygraphe en bon état de fonctionnement conforme à l'article 18.01, chiffre 2. Les enregistrements des tachygraphes doivent être conservés à bord pendant six mois après le dernier enregistrement.
6. En cas de remplacement ou de renfort de l'équipage en vertu de l'article 18.03, il doit être joint pour chaque nouveau membre d'équipage une attestation conforme à l'annexe 8 ou une copie de la page du livre de bord comportant les indications relatives aux temps de navigation et de repos observés sur le bâtiment à bord duquel il a effectué le dernier voyage en tant que membre d'équipage.
7.
  - a) Les instructions relatives à la tenue du livre de bord selon lesquelles un seul schéma par voyage est suffisant pour l'inscription des temps de repos ne s'appliquent que pour les membres d'équipage en mode d'exploitation B ; Dans les modes d'exploitation A1 et A2 le début et la fin des temps de repos doivent être inscrits, chaque jour, pendant le voyage, pour chaque membre de l'équipage ;
  - b) Les inscriptions nécessaires après un changement de mode d'exploitation doivent être portées sur une nouvelle page du livre de bord ;
  - c) Si sont effectués deux voyages ou plus par jour alors que l'équipage reste inchangé, il suffit de mentionner l'heure du début du premier voyage du jour et l'heure de la fin du dernier voyage du jour.

## CHAPITRE 19 : ÉQUIPAGE MINIMUM À BORD

### Article 19.01 Équipement des bâtiments

1. Sans préjudice des dispositions de l'ES-TRIN, les automoteurs, pousseurs, convois poussés et bateaux à passagers, pour être exploités avec l'équipage minimum prescrit en vertu de la présente section, doivent satisfaire à l'un des standards d'équipement suivants :
  - 1.1 Standard S1
    - a) Les installations de propulsion doivent être aménagées de façon à permettre la modification de la vitesse et l'inversion du sens de la propulsion depuis le poste de gouverne.

Les machines auxiliaires nécessaires à la marche du bâtiment doivent pouvoir être mises en marche et arrêtées depuis le poste de gouverne, à moins qu'elles ne fonctionnent automatiquement ou que ces machines fonctionnent sans interruption au cours de chaque voyage.
    - b) Les niveaux critiques
      - de la température de l'eau de refroidissement des moteurs principaux,
      - de la pression de l'huile de graissage des moteurs principaux et des organes de transmission,
      - de la pression d'huile et de la pression d'air des dispositifs d'inversion des moteurs principaux, des organes de transmission réversible ou des hélices,
      - du niveau de remplissage du fond de cale de la salle des machines principalesdoivent être signalés par des dispositifs qui déclenchent dans la timonerie des signaux d'alarme optiques et acoustiques. Les signaux d'alarme acoustiques peuvent être réunis dans un seul appareil sonore. Ils peuvent s'arrêter dès que la panne est constatée. Les signaux d'alarme optiques ne doivent être éteints que lorsque les troubles correspondants sont éliminés ;
    - c) L'alimentation en combustible et le refroidissement des moteurs principaux doivent être automatiques ;
    - d) L'installation de gouverne doit être manœuvrable par une personne, sans effort particulier, même à l'enfoncement maximum autorisé ;
    - e) L'émission des signaux optiques et acoustiques visés par le Règlement de police pour la navigation du Rhin pour les bâtiments faisant route doit pouvoir se faire depuis le poste de gouverne ;
    - f) S'il n'est pas possible de communiquer directement entre le poste de gouverne et l'avant du bateau, l'arrière du bateau, les logements et la salle des machines, une liaison phonique doit être prévue. Pour la salle des machines, la liaison phonique peut être remplacée par des signaux optiques et acoustiques ;
    - g) L'effort nécessaire pour manœuvrer des manivelles et des dispositifs pivotants analogues d'engins de levage ne doit pas être supérieur à 160 N ;
    - h) Les treuils de remorque mentionnés au certificat de bateau de navigation intérieure doivent être motorisés ;
    - i) Les pompes d'assèchement et les pompes de lavage du pont doivent être motorisées ;
    - j) Les principaux appareils de commande et instruments de contrôle doivent être disposés de manière ergonomique ;
    - k) Les équipements visés à l'article 6.01, chiffre 1, de l'ES-TRIN doivent pouvoir être commandés à distance depuis le poste de gouverne.

1.2 Standard S2

- a) pour les automoteurs naviguant isolément :  
standard S1 auquel est ajouté un propulseur d'étrave pouvant être commandé depuis le poste de gouverne ;
- b) pour les automoteurs assurant la propulsion d'une formation à couple :  
standard S1 auquel est ajouté un propulseur d'étrave pouvant être commandé depuis le poste de gouverne ;
- c) pour les automoteurs assurant la propulsion d'un convoi poussé composé de l'automoteur et d'un bâtiment en flèche :  
standard S1 auquel est ajouté un équipement en treuils d'accouplement à fonctionnement hydraulique ou électrique. Cet équipement n'est toutefois pas exigé lorsque le bâtiment à l'avant du convoi poussé est équipé d'un propulseur d'étrave pouvant être commandé depuis le poste de gouverne de l'automoteur assurant la propulsion du convoi ;
- d) pour les pousseurs assurant la propulsion d'un convoi poussé :  
standard S1 auquel est ajouté un équipement en treuils d'accouplement à fonctionnement hydraulique ou électrique. Cet équipement n'est toutefois pas exigé lorsqu'un bâtiment à l'avant du convoi poussé est équipé d'un propulseur d'étrave pouvant être commandé depuis le poste de gouverne du pousseur ;
- e) pour les bateaux à passagers :  
standard S1 auquel est ajouté un propulseur d'étrave pouvant être commandé depuis le poste de gouverne. Cet équipement n'est toutefois pas exigé lorsque l'installation de propulsion et de gouverne du bateau à passagers permet une manœuvrabilité équivalente.

2. La conformité ou la non-conformité du bâtiment aux prescriptions du chiffre 1.1 ou 1.2 est certifiée par la Commission de visite par une mention au n° 47 du certificat de bateau de navigation intérieure.

## Article 19.02 Équipage minimum des automoteurs et des pousseurs

1. L'équipage minimum des automoteurs et des pousseurs comprend :

Groupe	Membres d'équipage	Nombre de membres d'équipage en mode d'exploitation A1, A2 ou B et pour le standard d'équipement S1 ou S2							
		A1		A2		B			
		S1	S2	S1	S2	S1	S2		
1	L ≤ 70 m	conducteur.....	1		2		2	2	
		timonier.....	-		-		-	-	
		maître-matelot.....	-		-		-	-	
		matelot.....	1		-		1	-	
		matelot léger.....	-		-		1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1) 3)</sup>	
2	70 m < L ≤ 86 m	conducteur.....	1 ou 1	1	2		2	2	
		timonier.....	-	-	-		-	-	
		maître-matelot.....	1	-	-		-	-	
		matelot.....	-	1	-		2	1	
		matelot léger.....	-	1	1 <sup>1)</sup>		-	1	
3	L > 86 m	conducteur.....	1 ou 1	1	2	2	2 ou 2	2	
		timonier.....	1	1	-	-	1	1 <sup>2)</sup>	1
		maître-matelot.....	-	-	-	-	-	-	-
		matelot.....	1	-	1	-	2	1	1
		matelot léger.....	-	2	1	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	-	1

<sup>1)</sup> Le matelot léger ou un des matelots légers peut être remplacé par un homme de pont.  
<sup>2)</sup> Le timonier doit être titulaire d'une patente du Rhin ou d'un certificat de qualification de l'Union de conducteur. Une autorisation spécifique au sens de l'article 13.01, chiffre 1, lettre b) n'est pas requise.  
<sup>3)</sup> Un des matelots légers doit être âgé de plus de 18 ans.

2. Les matelots prescrits dans le tableau du chiffre 1 ci-dessus peuvent être remplacés par des matelots légers âgés de 17 ans au moins, qui sont au minimum dans leur troisième année de formation et qui peuvent attester d'un temps de navigation d'un an en navigation intérieure.

3. L'équipage minimum prescrit dans le tableau du chiffre 1 ci-dessus,  
a) pour le Groupe 1, mode d'exploitation B, Standard S2,  
b) pour le Groupe 2, mode d'exploitation A1, Standard S2, et  
c) pour le Groupe 3, mode d'exploitation A1, Standard S1 et mode d'exploitation A2, Standard S2,

peut être réduit d'un matelot léger durant une période ininterrompue de trois mois au maximum par année civile lorsque ce matelot léger suit une formation dans une école professionnelle de bateliers. Une période d'un mois au minimum doit séparer les périodes de réduction de l'équipage. La formation dans une école professionnelle de bateliers doit être attestée par un certificat établi par ladite école, dans lequel sont portées les périodes de présence à l'école. La phrase 1, lettres a) et c) deuxième alternative, ne s'applique que si, pendant que l'un des matelots légers est en formation, l'autre matelot léger se trouve à bord. Ces dispositions ne s'appliquent pas pour les matelots légers visés au chiffre 2 ci-dessus.

### Article 19.03 Équipage minimum des convois rigides et autres assemblages rigides

1. L'équipage minimum des convois rigides et autres assemblages rigides comprend :

Groupe	Membres d'équipage	Nombre de membres d'équipage en mode d'exploitation						
		A1, A2 ou B et pour le standard d'équipement S1 ou S2						
		A1		A2		B		
		S1	S2	S1	S2	S1	S2	
1	Dimensions de l'assemblage L ≤ 37 m B ≤ 15 m	conducteur.....	1		2		2	2
		timonier.....	-		-		-	-
		maître-matelot.....	-		-		-	-
		matelot.....	1		-		1	-
		matelot léger.....	-		-		1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)3)</sup>
		mécanicien.....	-		-		-	-
2	Dimensions de l'assemblage 37 m < L ≤ 86m B ≤ 15 m	conducteur.....	1 ou 1	1	2		2	2
		timonier.....	- -	-	-		-	-
		maître-matelot.....	1 -	-	-		-	-
		matelot.....	- 1	1	-		2	1
		matelot léger.....	- 1	1	1 <sup>1)</sup>		-	1
		mécanicien.....	- -	-	-		-	-
3	Pousseur + 1 Barge de poussage de L > 86 m ou Dimensions de l'assemblage 86 m < L ≤ 116,5 m B ≤ 15 m	conducteur.....	1 ou 1	1	2	2	2 ou 2	2
		timonier.....	1 1	1	-	-	1 1 <sup>2)</sup>	1
		maître-matelot.....	- -	-	-	-	- -	-
		matelot.....	1 -	-	1	-	2 1	1
		matelot léger.....	- 2	1	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	- -	1
		mécanicien.....	- -	-	-	-	- -	-
4	Pousseur + 2 Barges de poussage <sup>1)</sup> Automoteur + 1 Barge de poussage <sup>1)</sup>	conducteur.....	1	1	2	2	2 ou 2	2 ou 2
		timonier.....	1	1	-	-	1 1 <sup>2)</sup>	1 1 <sup>2)</sup>
		maître-matelot.....	-	-	-	1	- -	1 1
		matelot.....	1	-	2	-	2 2	- -
		matelot léger.....	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	- -	1 1
		mécanicien.....	-	-	-	-	1 -	1 -
5	Pousseur + 3 ou plus Barges de poussage <sup>1)</sup> Automoteur + 2 ou plus Barges de poussage*)	conducteur.....	1 ou 1	1	2	2	2 ou 2	2 ou 2
		timonier.....	1 1	1	-	-	1 1 <sup>2)</sup>	1 1 <sup>2)</sup>
		maître-matelot.....	- -	-	-	1	- -	1 1
		matelot.....	2 1	1	2	-	2 2	- -
		matelot léger.....	- 2	1	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	1 <sup>1)</sup> -	2 1
		mécanicien.....	1 1	1	1	1	1 1	1 1

<sup>1)</sup> Le matelot léger ou un des matelots légers peut être remplacé par un homme de pont.

<sup>2)</sup> Le timonier doit être titulaire d'une patente du Rhin ou d'un certificat de qualification de l'Union de conducteur. Une autorisation spécifique au sens de l'article 13.01, chiffre 1, lettre b) n'est pas requise.

<sup>3)</sup> Un des matelots légers doit être âgé de plus de 18 ans.

<sup>\*)</sup> Au sens du présent article le terme « barge de poussage » désigne également des automoteurs ne faisant pas usage de leurs machines de propulsion et des chalands. En outre, s'appliquent les équivalences suivantes : 1 barge de poussage = plusieurs barges d'une longueur totale ne dépassant pas 76,50 m et d'une largeur totale ne dépassant pas 15 m.

2. Les matelots prescrits dans le tableau du chiffre 1 ci-dessus peuvent être remplacés par des matelots légers ayant atteint l'âge minimum de 17 ans, qui sont au minimum dans leur troisième année de formation et qui peuvent attester d'un temps de navigation d'un an en navigation intérieure.
3. L'équipage minimum prescrit dans le tableau du chiffre 1 ci-dessus,
  - a) pour le Groupe 1, mode d'exploitation B, Standard S2,
  - b) pour le Groupe 2, mode d'exploitation A1, Standard S2,
  - c) pour le Groupe 3, mode d'exploitation A1, Standard S1 et mode d'exploitation A2, Standard S2,
  - d) pour le Groupe 4, mode d'exploitation A1, Standard S2 et mode d'exploitation A2, Standard S2, et
  - e) pour le Groupe 5, mode d'exploitation A1, Standard S1, mode d'exploitation A2, Standard S2 et mode d'exploitation B, Standard S2

peut être réduit d'un matelot léger durant une période ininterrompue de trois mois au maximum par année civile lorsque ce matelot léger suit une formation dans une école professionnelle de bateliers. Une période d'un mois au minimum doit séparer les périodes de réduction de l'équipage. La formation dans une école professionnelle de bateliers doit être attestée par un certificat établi par ladite école, dans lequel sont portées les périodes de présence à l'école. La phrase 1, lettres a) et c), deuxième alternative, d) et e), deuxième alternative, ne s'applique que si, pendant que l'un des matelots légers est en formation, l'autre matelot léger se trouve à bord. Ces dispositions ne sont pas applicables pour les matelots légers visés au chiffre 2 ci-dessus.

4. Les mécaniciens prescrits dans le tableau du chiffre 1 ci-dessus peuvent être remplacés par des maîtres-matelots supplémentaires. Ils peuvent aussi être remplacés par des matelots supplémentaires, si un maître-matelot est déjà prescrit dans le tableau du chiffre 1 ci-dessus.



### Article 19.04 Équipage minimum des bateaux à passagers

1. L'équipage minimum des bateaux d'excursions journalières comprend :

Groupe	Membres d'équipage	Nombre des membres d'équipage en mode d'exploitation A1, A2 ou B et pour le standard d'équipement S1 ou S2					
		A1		A2		B	
		S1	S2	S1	S2	S1	S2
1 Nombre admissible de passagers ; jusqu'à 75	conducteur.....	1		2		2	2
	timonier.....	-		-		-	-
	maître-matelot .....	-		-		-	1
	matelot.....	1		1		2	-
	matelot léger.....	-		-		-	1
	mécanicien .....	-		-		-	-
2 Nombre admissible de passagers : de 76 à 250	conducteur .....	1 ou 1	1	2		2	
	timonier.....	- -	-	-		-	
	maître-matelot .....	- -	-	-		-	
	matelot.....	1 -	1	-		1	
	matelot léger.....	1 -	1	1 <sup>1)</sup>		1 <sup>1)</sup>	
	mécanicien .....	- 1	-	1		1	
3 Nombre admissible de passagers : de 251 à 600	conducteur.....	1 ou 1	1	2	2	3	3
	timonier.....	- -	-	-	-	-	-
	maître-matelot .....	1 1	1	-	-	-	-
	matelot.....	- -	-	1	-	1	-
	matelot léger.....	- 2	1	-	1	-	1
	mécanicien .....	1 -	-	1	1	1	1
4 Nombre admissible de passagers : de 601 à 1000	conducteur.....	1	1	2	2	3	3
	timonier.....	1	1	-	-	-	-
	maître-matelot .....	-	-	-	1	-	1
	matelot.....	1	-	2	-	2	-
	matelot léger.....	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	-	1	-	1
	mécanicien .....	1	1	1	1	1	1
5 Nombre admissible de passagers : de 1001 à 2000	conducteur.....	2 ou 2	2	2	2	3	3
	timonier.....	- -	-	-	-	-	-
	maître-matelot .....	- -	1	-	1	-	1
	matelot.....	3 2	1	3	1	3	1
	matelot léger.....	- 2	1	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	1 <sup>1)</sup>	21)
	mécanicien .....	1 1	1	1	1	1	1
6 Nombre admissible de passagers : plus de 2000	conducteur.....	2	2	2	2	3	3
	timonier.....	-	-	-	-	-	-
	maître-matelot .....	-	1	-	1	-	1
	matelot.....	3	1	4	2	4	2
	matelot léger.....	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	-	1	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>
	mécanicien .....	1	1	1	1	1	1

<sup>1)</sup> Le matelot léger ou un des matelots légers peut être remplacé par un homme de pont.

2. L'équipage minimum des bateaux d'excursions journalières à vapeur comprend :

Groupe	Membres d'équipage	Nombre des membres d'équipage en mode d'exploitation A1, A2 ou B et pour le Standard d'équipement S1 ou S2						
		A1		A2		B		
		S1	S2	S1	S2	S1	S2	
1	Nombre admissible de passagers : de 501 à 1000	conducteur.....	1	1	2	2	3	3
		timonier.....	1	1	-	-	-	-
		maître-matelot .....	1	1	1	1	1	1
		matelot.....	1	-	1	-	1	-
		matelot léger.....	-	1	-	1	-	1
	mécanicien <sup>2)</sup> .....	2	2	2	2	3	3	
2	Nombre admissible de passagers : de 1001 à 2000	conducteur.....	2 ou 2	2	2	2	3	3
		timonier.....	-	-	-	-	-	-
		maître-matelot .....	-	1	-	1	-	1
		matelot.....	3	2	1	3	1	3
		matelot léger.....	-	2	1	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	1 <sup>1)</sup>
	mécanicien <sup>2)</sup> .....	3	3	3	3	3	3	

<sup>1)</sup> Le matelot léger ou un des matelots légers peut être remplacé par un homme de pont.  
<sup>2)</sup> La nécessité de mécaniciens est déterminée par la Commission de visite qui en fait mention au n° 52 du certificat de bateau de navigation intérieure.

3. L'équipage minimum des bateaux à cabines comprend :

Groupe	Membres d'équipage	Nombre des membres d'équipage en mode d'exploitation A1, A2 ou B et pour le standard d'équipement S1 ou S2						
		A1		A2		B		
		S1	S2	S1	S2	S1	S2	
1	Nombre admissible de lits : jusqu'à 50	conducteur.....	1	1	2	2	3	3
		timonier.....	-	-	-	-	-	-
		maître-matelot .....	1	-	-	-	-	-
		matelot.....	-	-	1	-	1	-
		matelot léger.....	-	2	-	1	-	1
	mécanicien .....	1	1	1	1	1	1	
2	Nombre admissible de lits : de 51 à 100	conducteur.....	1	1	2	2	3	3
		timonier.....	1	1	-	-	-	-
		maître-matelot .....	-	-	-	-	-	-
		matelot.....	1	-	1	-	1	-
		matelot léger.....	-	1	-	1	-	1
	mécanicien .....	1	1	1	1	1	1	
3	Nombre admissible de lits : plus de 100	conducteur.....	1 ou 1	1	2	2	3	3
		timonier.....	1	1	-	-	-	-
		maître-matelot .....	-	-	-	1	-	1
		matelot.....	2	1	1	3	1	3
		matelot léger.....	-	2	1	-	1	-
	mécanicien .....	1	1	1	1	1	1	

4. Pour les bateaux à passagers visés aux chiffres 1 et 3 ci-dessus naviguant sans passagers à bord, l'équipage minimum se détermine conformément à l'article 19.02.

5. Les matelots prescrits dans les tableaux des chiffres 1 et 2 ci-dessus peuvent être remplacés par des matelots légers âgés de 17 ans au moins, qui sont au minimum dans leur troisième année de formation et qui peuvent attester d'un temps de navigation d'un an en navigation intérieure.

6. L'équipage minimum prescrit dans le tableau du chiffre 1, (bateaux d'excursions journalières),
- a) pour le Groupe 2, mode d'exploitation A1, Standard S2,
  - b) pour le Groupe 3, mode d'exploitation A1, Standard S1,
  - c) pour le Groupe 4, mode d'exploitation A1, Standard S2,
  - d) pour le Groupe 5, mode d'exploitation A1, Standard S1, mode d'exploitation A2, Standard S2 et mode d'exploitation B, Standard S2 et
  - e) pour le Groupe 6, mode d'exploitation A1, Standard S2 et mode d'exploitation B, Standard S2

peut être réduit d'un matelot léger durant une période ininterrompue de trois mois au maximum par année civile lorsque ce matelot léger suit une formation dans une école professionnelle de bateliers. Une période d'un mois au minimum doit séparer les périodes de réduction de l'équipage. La formation dans une école professionnelle de bateliers doit être attestée par un certificat établi par ladite école, dans lequel sont portées les périodes de présence à l'école. La phrase 1 lettres c), d) deuxième et troisième alternative et e), ne s'applique que si, pendant que l'un des matelots légers est en formation, l'autre matelot léger se trouve à bord. Ces dispositions ne sont pas valables pour les matelots légers visés au chiffre 5 ci-dessus.

7. L'équipage minimum prescrit dans le tableau du chiffre 2 (bateaux d'excursions journalières à vapeur),
- a) pour le Groupe 2, mode d'exploitation A1, Standard S1,
  - b) pour le Groupe 2, mode d'exploitation A2, Standard S2 et
  - c) pour le Groupe 2, mode d'exploitation B, Standard S2

peut être réduit d'un matelot léger durant une période ininterrompue de trois mois au maximum par année civile lorsque ce matelot léger suit une formation dans une école professionnelle de bateliers. Une période d'un mois au minimum doit séparer les périodes de réduction de l'équipage. La formation dans une école professionnelle de bateliers doit être attestée par un certificat établi par ladite école, dans lequel sont portées les périodes de présence à l'école. La phrase 1, lettres b) et c), ne s'applique que si, pendant que l'un des matelots légers est en formation, l'autre matelot léger se trouve à bord. Ces dispositions ne sont pas valables pour les matelots légers visés au chiffre 5 ci-dessus.

8. L'équipage minimum prescrit dans le tableau du chiffre 3 (bateaux à cabines),
- a) pour le Groupe 1, mode d'exploitation A1, Standard S2 et
  - b) dans le Groupe 3, mode d'exploitation A1, Standard S1

peut être réduit d'un matelot léger durant une période ininterrompue de trois mois au maximum par année civile lorsque ce matelot léger suit une formation dans une école professionnelle de bateliers. Une période d'un mois au minimum doit séparer les périodes de réduction de l'équipage. La formation dans une école professionnelle de bateliers doit être attestée par un certificat établi par ladite école, dans lequel sont portées les périodes de présence à l'école.

9. Pour les bateaux d'excursions journalières qui font route avec un nombre de passagers déterminé avant le départ et demeurant inchangé au cours du voyage (voyage affrété), l'équipage minimum prescrit au chiffre 1 conformément aux Groupes 2 à 6 peut être réduit au Groupe immédiatement inférieur si la valeur minimum retenue en passagers conformément aux Groupes 2 à 6 n'est pas atteinte. Ceci s'applique sans préjudice des exigences du chapitre 16 et des exigences relatives à l'équipage et au personnel de bord issues du dossier de sécurité.

10. Les mécaniciens prescrits dans les tableaux des chiffres 1 à 3 ci-dessus peuvent être remplacés par des maîtres-matelots supplémentaires. Ces maîtres-matelots peuvent aussi être remplacés par des matelots supplémentaires si, dans les tableaux des chiffres 1 à 3 ci-dessus, est prescrit en tant qu'équipage minimum le nombre des maîtres-matelots qui correspond au nombre des mécaniciens à remplacer.

### **Article 19.05**

#### **Non-conformité au standard d'équipement visé à l'article 19.01**

1. Lorsque l'équipement d'un automoteur, d'un pousseur, d'un convoi rigide, d'un autre assemblage rigide ou d'un bateau à passagers ne correspond pas au standard S1 tel que défini à l'article 19.01 du présent règlement, l'équipage minimum prescrit à l'article 19.02, 19.03 ou 19.04 doit être augmenté
  - a) d'un matelot en modes d'exploitation A1 et A2 et
  - b) de deux matelots en mode d'exploitation B. Toutefois lorsqu'il n'est pas satisfait aux seules exigences des lettres g) et j) ou de l'une des lettres g) ou j) du standard S1 visé à l'article 19.01, chiffre 1.1, l'augmentation en mode d'exploitation B est d'un matelot au lieu de deux.
2. Lorsque l'équipement du bâtiment ne correspond que partiellement au standard S1 tel que défini à l'article 19.01, à savoir lorsqu'il n'est pas satisfait à une ou plusieurs des prescriptions de l'article 19.01, chiffre 1.1, lettres a) à c)
  - a) le matelot prescrit au chiffre 1, lettre a), doit être remplacé par un maître-matelot en modes d'exploitation A1 et A2 et
  - b) les deux matelots prescrits au chiffre 1, lettre b), doivent être remplacés par deux maîtres-matelots en mode d'exploitation B.

Dans le cas de la phrase 1 ci-dessus, les maîtres-matelots peuvent être remplacés par des matelots si les maîtres-matelots font déjà partie de l'équipage minimum prescrit aux articles 19.02, 19.03 ou 19.04.

3. Le complément d'équipage requis est inscrit par la Commission de visite au n° 47 du certificat de bateau de navigation intérieure.

### **Article 19.06**

#### **Équipage minimum des autres bâtiments**

1. La Commission de visite détermine pour les bâtiments qui ne sont pas visés par les articles 19.02 à 19.04 (par exemple remorqueurs, chalands, engins flottants) d'après leurs dimensions, mode de construction, leur aménagement et affectation, l'équipage qui doit se trouver à bord en cours de navigation.
2. Pour les bateaux avitailleurs qui ne peuvent être exploités que sur de courts secteurs, la Commission de visite peut fixer un équipage minimum dérogeant à l'article 19.02.
3. La Commission de visite inscrit les mentions correspondantes au n° 48 du certificat de bateau de navigation intérieure.

### **Article 19.07**

#### **Équipage minimum des navires de mer**

1. Pour la détermination de l'équipage minimum des navires de mer, la partie III du présent règlement est applicable.
2. Par dérogation au chiffre 1, les navires de mer peuvent continuer à naviguer sous le régime des équipages prévus par les dispositions de la Résolution A.481 (XII) de l'OMI et de la Convention STCW, ce à condition que l'équipage corresponde en nombre au moins à l'équipage minimum prévu à la partie III pour le mode d'exploitation B, notamment compte tenu des articles 19.02 et 19.06.

Les documents y afférents, desquels ressortent la qualification des membres d'équipage et leur nombre, doivent alors se trouver à bord. En outre, doit se trouver à bord un titulaire d'un certificat de qualification de conducteur valable pour le secteur à parcourir. Ce titulaire du certificat de qualification de conducteur doit être remplacé par un autre titulaire du certificat de qualification de conducteur après 14 heures de navigation au plus par période de 24 heures.

Les inscriptions suivantes doivent être portées dans le journal de navigation :

- a) noms des titulaires des certificats de qualification de conducteur se trouvant à bord ainsi que début et fin de leur veille ;
- b) début, interruption, reprise et fin du voyage avec les indications suivantes : date, heure, lieu avec son point kilométrique.

### **Article 19.08**

#### **Équipage minimum des péniches de canal**

Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables aux péniches de canal. Toutefois, l'équipage doit comprendre au moins

- un conducteur titulaire de la patente requise en vertu du présent règlement et
- une personne âgée d'au moins 16 ans capable de participer aux manœuvres.

### **Article 19.09**

#### **Équipage minimum des bateaux de plaisance**

Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables aux bateaux de plaisance.

Toutefois, l'équipage doit comprendre au moins

- un conducteur titulaire de la patente requise en vertu du présent règlement et
- une personne capable de participer aux manœuvres.

### **Article 19.10**

#### **Exception**

Pour la navigation à l'aval du bac de Spijk (p.k. 857,40), et pour autant que la frontière germano-néerlandaise n'est franchie ni dans un sens ni dans l'autre, il suffit d'appliquer les prescriptions de la loi néerlandaise « Binnenvaartwet » (Staatsblad 2007 numéro 498).

## **PARTIE IV : DISPOSITIONS TRANSITOIRES**

### **CHAPITRE 20 : DISPOSITIONS TRANSITOIRES**

#### **Article 20.01 Validité des livrets de service**

1. Les livrets de service délivrés ou dont la validité a été prorogée conformément aux prescriptions applicables jusqu'à l'entrée en vigueur du présent règlement restent valables dans la mesure fixée par lesdites prescriptions jusqu'à leur date d'expiration, mais au plus tard jusqu'au 17 janvier 2032. La phrase 1 ci-avant s'applique aussi aux livrets de service reconnus équivalents par la CCNR.
2. Le titulaire d'un livret de service visé au chiffre 1 peut faire la demande, au plus tard le 17 janvier 2032, d'un nouveau livret de service correspondant à sa qualification délivré conformément au présent règlement. La délivrance de ce document intervient conformément aux dispositions de l'article 5.01 du présent règlement.

L'échange peut être effectué auprès de toute autorité compétente d'un État membre de la CCNR. L'autorité compétente délivre le livret de service conformément au présent règlement si le demandeur présente son ancien livret de service visé au chiffre 1 et une copie de sa pièce d'identité. Si le demandeur a atteint l'âge de 60 ans, il doit également présenter l'attestation relative à son aptitude médicale visé à l'article 4.02, datant de trois mois au plus.

Si le titulaire demande une nouvelle qualification ou un duplicata conformément à l'article 3.03 du présent règlement, l'autorité compétente délivre un nouveau livret de service conformément à l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 2).

#### **Article 20.02 Validité des livres de bord**

1. Les livres de bord délivrés ou dont la validité a été prorogée conformément aux prescriptions applicables jusqu'à l'entrée en vigueur du présent règlement restent valables dans la mesure fixée par lesdites prescriptions jusqu'à leur date d'expiration initiale, mais au plus tard jusqu'au 17 janvier 2032. La phrase 1 ci-avant s'applique aussi aux livres de bord reconnus équivalents par la CCNR.
2. Un livre de bord visé au chiffre 1 peut être échangé jusqu'au 17 janvier 2032 au plus tard contre un nouveau livre de bord délivré conformément au présent règlement.

#### **Article 20.03 Validité des patentes du Rhin antérieures**

1. Les grandes ou petites patentes du Rhin délivrées ou dont la validité a été prorogée conformément aux prescriptions applicables jusqu'à l'entrée en vigueur du présent règlement restent valables dans la mesure fixée par lesdites prescriptions jusqu'à leur date d'expiration initiale, mais au plus tard jusqu'au 17 janvier 2032.

2. Les patentes du Rhin visées au chiffre 1 peuvent être échangées contre une patente du Rhin au sens du présent règlement avant la date d'expiration qui y est mentionnée. L'échange de petites patentes du Rhin nécessite d'attester d'un temps de navigation supplémentaire d'un an en qualité de titulaire de la petite patente du Rhin. L'échange peut être effectué auprès de toute autorité compétente d'un État membre de la CCNR. L'autorité compétente délivre la patente du Rhin conformément au présent règlement si le demandeur présente son ancienne patente du Rhin visée au chiffre 1 et une copie de sa pièce d'identité. Si le demandeur a atteint l'âge de 60 ans, il doit également présenter l'attestation relative à son aptitude médicale visé à l'article 4.02, datant de trois mois au plus.
3. Les certificats de conduite reconnus équivalents par la CCNR sont valables sur le Rhin jusqu'à leur date d'expiration, ou au plus tard jusqu'au 17 janvier 2032. Ces certificats peuvent être échangés contre une patente du Rhin auprès d'une autorité compétente suivant la procédure énoncée au chiffre 2.

#### **Article 20.04**

##### **Validité des patentes de l'Administration et des patentes de sport**

Les patentes de l'Administration et patentes de sport valables conformément aux prescriptions applicables jusqu'à l'entrée en vigueur du présent règlement restent valables dans la limite de leur validité antérieure.

#### **Article 20.05**

##### **Validité de la connaissance de secteur antérieure**

Le titulaire d'une grande ou d'une petite patente du Rhin, d'une patente de l'Administration ou d'une patente de sport, délivrée conformément aux prescriptions applicables jusqu'à l'entrée en vigueur du présent règlement ou dont la validité a été prorogée, et qui a passé avec succès l'examen requis pour les secteurs visés à l'annexe 5 du présent règlement, reste autorisé à parcourir dans la mesure fixée par lesdites prescriptions la section correspondante pour laquelle l'examen de connaissance de secteur requis a été passé avec succès.

#### **Article 20.06**

##### **Validité des attestations de connaissance de secteur antérieures**

1. Si le titulaire d'un certificat de conduite reconnu équivalent possède une attestation de connaissance de secteur pour les sections visées à l'annexe 5 du présent règlement, il peut continuer de naviguer sur la section correspondante jusqu'au 17 janvier 2032.
2. Le certificat de connaissance de secteur visé au chiffre 1 atteste l'autorisation spécifique pour la navigation sur les sections présentant des risques spécifiques conformément à l'article 13.03.

#### **Article 20.07**

##### **Validité de l'autorisation spécifique pour les voies d'eau intérieures à caractère maritime**

1. Une grande ou petite patente du Rhin visée à l'article 20.03, chiffre 1, permet jusqu'à sa date d'expiration, ou au plus tard jusqu'au 17 janvier 2032, de parcourir des voies d'eau intérieures à caractère maritime au sens de l'article 13.04.
2. Lors de l'échange d'une grande ou petite patente du Rhin visée à l'article 20.03, la nouvelle patente du Rhin est délivrée en même temps que l'autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime au sens de l'article 13.04.

#### **Article 20.08**

##### **Validité des certificats en vertu de la Convention STCW**

Les membres de l'équipage des navires de mer naviguant sur le Rhin peuvent attester leur compétence au moyen d'un certificat délivré ou reconnu conformément à la Convention STCW. Ceci ne s'applique au conducteur que jusqu'au 17 janvier 2038 et à condition que l'activité de navigation intérieure soit effectuée au début ou à la fin d'un trajet de transport maritime.

#### **Article 20.09**

##### **Validité des patentes radar**

1. Les patentes radar délivrées conformément aux prescriptions applicables jusqu'à l'entrée en vigueur du présent règlement ou dont la validité a été prorogée, restent valables pour la navigation au radar sur le Rhin dans la mesure fixée par lesdites prescriptions jusqu'à leur date d'expiration initiale.
2. Lors de l'échange d'une grande ou petite patente du Rhin visée à l'article 20.03, la nouvelle patente du Rhin est délivrée en même temps que l'autorisation spécifique pour la navigation au radar visée à l'article 13.02.
3. Le titulaire d'un certificat d'aptitude à la conduite au radar reconnu équivalent sur le Rhin peut continuer de naviguer au radar sur le Rhin jusqu'au 17 janvier 2032.



### **Article 20.10**

#### **Validité de la qualification de personnel de sécurité à bord de bateaux à passagers ou d'expert en GNL**

1. Les attestations d'expert en navigation à passagers délivrées par les services compétents conformément aux prescriptions applicables jusqu'à l'entrée en vigueur du présent règlement ou qui sont encore valables ainsi que les attestations d'expertise en utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible délivrées conformément aux prescriptions applicables jusqu'à l'entrée en vigueur du présent règlement ou qui sont encore valables restent valables dans la mesure fixée par lesdites prescriptions jusqu'à leur date d'expiration initiale.
2. Les titulaires des attestations visées au chiffre 1 peuvent demander auprès des autorités compétentes la délivrance d'un nouveau certificat de qualification conformément à l'article 15.06 ou à l'article 16.10 avant la date d'expiration respective de l'attestation. L'autorité compétente délivre le certificat de qualification demandé si le demandeur a présenté son ancienne attestation visée au chiffre 1, une copie de sa pièce d'identité et les attestations requises en vertu de l'article 15.06 ou de l'article 16.10.

### **Article 20.11**

#### **Prise en compte des temps de navigation**

Les temps de navigation requis conformément au présent règlement peuvent être pris en compte aussi s'ils ont été effectués conformément aux prescriptions applicables jusqu'à l'entrée en vigueur du présent règlement.

## Annexes

### **Annexe 1 : Certificat médical relatif au contrôle de l'aptitude médicale en navigation intérieure (Modèle)**

Nom (nom de jeune fille s'il y a lieu) et prénom de la personne examinée	
Date et lieu de naissance	Pièce d'identité

Nom et prénom du médecin examinateur	
Adresse	Numéro(s) de téléphone(s)

La personne examinée a fait l'objet d'un contrôle de son aptitude physique et psychique conformément aux standards pour l'aptitude médicale de l'ES-QIN (aptitude générale, vision et ouïe). Résultats du contrôle :

- Durablement inapte
- Temporairement inapte, probablement jusqu'au \_\_\_\_\_
- Apte sans restrictions
- Aptitude limitée jusqu'au \_\_\_\_\_<sup>1</sup>
- Apte avec une ou plusieurs des restrictions suivantes (code de diagnostic conforme à l'ES-QIN)
  - 01 Correction de la vue (lunettes et/ou lentilles de contact) requise
  - 02 Aide auditive requise
  - 03 Prothèse de membre requise
  - 04 Aucune tâche à accomplir seul dans la timonerie
  - 05 Uniquement lorsqu'il fait jour
  - 06 Aucune tâche navigationnelle autorisée
  - 07 Limitation au bâtiment suivant : \_\_\_\_\_
  - 08 Limitation au secteur suivant : \_\_\_\_\_
  - 09 Limitation à la tâche suivante : \_\_\_\_\_

Tampon

\_\_\_\_\_  
Date et signature du médecin

<sup>1</sup>À n'utiliser que si cela est expressément prévu par les standards ES-QIN pour l'aptitude médicale relatifs à la maladie concernée.

## **Annexe 2 : Programme d'examen pour l'obtention d'une patente de sport et d'une patente de l'administration**

**Remarque préalable :**

**Types de patente** (colonnes 4 à 6)

A - Patente de sport

B - Patente de l'Administration

**Connaissances exigées** (colonne 3)

1 - Connaissances détaillées

2 - Connaissances de base

1	2	3	4	5
chiffre	Matières examinées		A	B
<b>1.</b>	<b>Connaissance des règlements, guides et manuels</b>			
<b>1.1</b>	<b>Règlement de police pour la navigation du Rhin</b> (y compris les prescriptions de caractère temporaire)			
	Chapitre 1 à 7, 15	1	x	x
	Chapitre 8	1		
	Chapitre 9, 10, 12, 14 (pour les secteurs demandés)	1	x	x
	Chapitre 11	1		
	<b>Annexes</b>			
	3. Signalisation des bateaux	1	x	x
	6. Signaux sonores	1	x	x
	7. Panneaux de signalisation pour la navigation	1	x	x
	8. Balisage de la voie navigable	1	x	x
	10. Carnet de contrôle des huiles usées	1	x	x
	<b>Guides / manuels</b>			
	Radiotéléphonie	2	x	x
	Élimination des déchets	2	x	x
<b>1.2</b>	<b>Prescriptions pour la navigation sur les voies d'eau à caractère maritime</b> (signalisation des bateaux, signaux sonores, panneaux de signalisation, signaux maritimes et système de balisage, règles de navigation)	1	x	

1	2	3	4	5
chiffre	Matières examinées		A	B
<b>1.3</b>	<b>Règlement de visite des bateaux du Rhin et du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure</b>			
	Structure et contenu	2	x	x
	Contenu du certificat de bateau de navigation intérieure	2	x	x
<b>1.4</b>	<b>Prescriptions relatives aux équipages, Partie III du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin</b>	1		x
<b>1.5</b>	<b>ADN</b>			
	Structure	2		x
	Documents / consignes	2		x
	Connaissance de la signalisation prescrite en matière de cônes bleus/feux bleus	1		x
	Recherche des prescriptions de service	2		x
<b>1.6</b>	<b>Dispositions relatives aux patentes: Parties II et III du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin</b>			
	Types de patente et autorisations spécifiques	2	x	x
	Critères applicables au retrait de la patente et à la suspension de la validité de la patente	1	x	x
<b>1.7</b>	<b>Prévention des accidents</b>	2	x	x
<b>2.</b>	<b>Connaissances nautiques</b>			
<b>2.1</b>	<b>Rhin et ses affluents</b>	2	x	x
	(caractéristiques essentielles géographiques, hydrologiques, météorologiques et morphologiques)			
<b>2.2</b>	<b>Connaissances des secteurs rhénans demandés</b>			
	Description du chenal navigable vers l'amont et vers l'aval	1	x	x
	Dimensions de la voie navigable	1	x	x
<b>2.3</b>	<b>Navigation sur les voies d'eau à caractère maritime</b>	2	x	
	(détermination du cap, ligne de position et positionnement, utilisation de la carte maritime, procédures de contrôle au compas, connaissances de base des marées)			

1	2	3	4	5
chiffre	Matières examinées		A	B
<b>3.</b>	<b>Connaissances professionnelles</b> (capacités nautiques, techniques de l'exploitation du bateau)			
<b>3.1</b>	<b>Conduite du bateau</b>			
	Conduite, manœuvrabilité	2	x	x
	Fonction des installations de gouverne et propulsion	2	x	x
	Action du courant, du vent et de la suction	2	x	x
	Flottabilité, stabilité et leur application pratique	2	x	x
	Ancrage et amarrage	2	x	x
<b>3.2</b>	<b>Connaissances des machines</b>			
	Construction, fonctionnement des moteurs, fonction des installations électriques	2	x	x
	Manipulation, contrôle de fonctionnement	2	x	x
	Mesures à prendre en cas de dérangement	2	x	x
<b>3.3</b>	<b>Chargement et déchargement</b>			
	Détermination du poids de la cargaison à l'aide du certificat de jaugeage	2		
	Utilisation des échelles de tirant d'eau	2		
	Arrimage de la cargaison	2		x
<b>3.4</b>	<b>Conduite en cas de circonstances particulières</b>			
	Mesures en cas d'avaries, premiers secours, colmatage d'une voie d'eau	2	x	x
	Utilisation d'appareils de sauvetage	2	x	x
	Spécificités en cas d'avaries sur les voies d'eau à caractère maritime	2	x	
	Traitement des déchets et prévention de la pollution des eaux	2	x	x
	Information des autorités compétentes	2	x	x
	Lutte contre les incendies	2	x	x

### ***Annexe 3 : Patente de sport***

La liste des patentes de sport des États riverains du Rhin et de la Belgique ainsi que les informations correspondantes relatives aux modèles sont publiées par la CCNR sur son site Internet [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org).

### ***Annexe 4 : Patente de l'Administration***

La liste des patentes de l'Administration des États riverains du Rhin et de la Belgique ainsi que les informations correspondantes relatives aux modèles sont publiées par la CCNR sur son site Internet [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org).

## ***Annexe 5: Particularités de la navigation sur les tronçons du Rhin recensés comme tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques***

### **Partie A: Exigences pour les tronçons du Rhin présentant un risque spécifique**

1. Quiconque conduit un bâtiment sur les tronçons compris entre le p.k. 335,92 (écluses d'Iffezheim) et le p.k. 857,40 (bac de Spijk) nécessite une autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques.
2. L'examen est passé auprès de l'autorité compétente au titre d'examen administratif de qualification (chapitre 7). L'examen peut se dérouler sous la forme d'un examen à choix multiples ou d'un examen oral. L'examen porte sur les connaissances suivantes du candidat :
  - a) Description du trajet de navigation vers l'amont et vers l'aval
  - b) Connaissance détaillée des caractéristiques de la section, notamment en ce qui concerne les conditions de courant locales et les exigences qui en découlent pour une conduite sûre du bâtiment sur ce tronçon du Rhin.
  - c) Connaissance détaillée du gabarit de la voie navigable
  - d) Connaissance des prescriptions de police applicables sur ce tronçon du Rhin.

Les détails se trouvent dans la partie B.

3. Quiconque souhaite obtenir l'autorisation spécifique visé à cette annexe doit avoir parcouru le tronçon de voie d'eau intérieure correspondant au moins trois fois vers l'avant et trois fois vers l'aval au cours des trois dernières années. Le candidat doit avoir été présent dans la timonerie lors de chacun des voyages visés dans la première phrase ci-avant. Le candidat doit avoir déterminé lui-même le cap et la vitesse du bâtiment au minimum lors de l'un des voyages vers l'amont et de l'un des voyages vers l'aval visés dans la première phrase ci-avant.
4. Les voyages de secteur doivent avoir été effectués à bord d'un bâtiment motorisé pour la conduite duquel est prescrit un certificat de qualification de conducteur.
5. Le candidat atteste de la réalisation du voyage de secteur en présentant son livret de service. Si, au moment de l'inscription à l'examen, le candidat n'a pas encore effectué tous les voyages de secteur nécessaires, le candidat est admis à l'examen sous réserve que tous les voyages de secteur aient été effectués d'ici le jour de l'examen.
6. Le conducteur est tenu - dans le cadre d'une exploitation sûre du bateau - de permettre au candidat d'effectuer des voyages de secteur et de l'assister à cet effet.



## **Partie B: Tronçons du Rhin exigeant des compétences supplémentaires du conducteur**

### **I. Le Rhin, du p.k. 335,92 (écluse d'Iffezheim) au p.k. 352,07 (frontière franco-allemande)**

#### Compétences supplémentaires

Le conducteur qui navigue sur ce tronçon du Rhin présentant des risques spécifiques doit posséder une connaissance précise de ses caractéristiques et particularités locales afin de naviguer sur ce tronçon du Rhin en toute sécurité.

1. Il doit pouvoir décrire le trajet de navigation vers l'amont et vers l'aval
2. Il doit en outre posséder
  - a. une connaissance détaillée des caractéristiques de la section,
  - b. une connaissance détaillée du gabarit de la voie navigable.
3. Le conducteur doit en outre posséder des connaissances
  - a) relatives aux flux et vitesses du courant de ce tronçon du Rhin et doit être capable d'adapter son comportement de conduite à la situation locale. En font partie notamment des connaissances relatives
    - (1) à l'effet inhabituel et à l'importance des épis installés sur cette section,
    - (2) au nombre élevé des changements de côté pour le croisement, de bâbord à tribord et inversement, avec les importants mouvements de giration qui en résultent pour les bâtiments,
    - (3) à l'emplacement des champs d'épis et l'évaluation de leur incidence sur le courant,
    - (4) à la densité élevée du trafic aux embouchures de voies affluentes,
    - (5) aux dispositions spéciales applicables aux bâtiments à partir de certaines longueurs,
    - (6) à l'étroitesse des eaux navigables et les zones dans lesquelles le croisement de convois poussés devrait être évité,
    - (7) aux variations importantes de l'orientation et de la vitesse du courant,
    - (8) aux dispositions relatives à la vitesse minimale des convois poussés,
    - (9) aux conditions particulières dues à la présence d'un grand nombre de menues embarcations,
  - b) relatives aux caractéristiques hydromorphologiques de ce tronçon du Rhin et être capable d'adapter sa conduite en conséquence. En font partie notamment des connaissances relatives
    - (1) à la nature variable du sous-sol, avec des bancs de gravier, des champs d'épis et des sédiments fins,
    - (2) à la forte tendance à la formation de hauts fonds, avec la présence de zones à risques dans le chenal navigable,
    - (3) à la profondeur disponible dans les eaux navigables, afin de pouvoir s'écarter au passage de bâtiments naviguant vers l'aval et d'utiliser la trajectoire optimale vers l'amont,
    - (4) à l'emplacement et à la configuration des postes de stationnement d'urgence et des zones permettant la giration en cas d'interruptions imprévisibles de la navigation,
    - (5) aux nombreuses zones de danger.

## **II. Le Rhin, du p.k. 352,07 (frontière franco-allemande) au p.k. 425,00 (Mannheim)**

Les compétences supplémentaires correspondent aux compétences supplémentaires du chiffre I (Le Rhin, du p.k. 335,92 (écluse d'Iffezheim) au p.k. 352,07 (frontière franco-allemande)).

## **III. Le Rhin, du p.k. 425,00 (Mannheim) au p.k. 498 (Mayence, Mainspitze)**

### Compétences supplémentaires

Le conducteur qui navigue sur ce tronçon du Rhin présentant des risques spécifiques doit posséder une connaissance précise de ses caractéristiques et particularités locales afin de naviguer sur ce tronçon du Rhin en toute sécurité.

1. Il doit pouvoir décrire le trajet de navigation vers l'amont et vers l'aval.
2. Il doit en outre posséder
  - a. une connaissance détaillée des caractéristiques de la section,
  - b. une connaissance détaillée du gabarit de la voie navigable,
  - c. la connaissance des prescriptions de police applicables sur cette section.
3. Le conducteur doit en outre posséder des connaissances
  - a) relatives aux flux et vitesses du courant de ce tronçon du Rhin et doit être capable d'adapter son comportement de conduite à la situation locale. En font partie notamment des connaissances relatives
    - aux variations de plus de 6 m des hauteurs d'eau sur quelques sections,
    - au tracé du chenal navigable sur la voie d'eau en période de hautes eaux,
    - à l'emplacement de tous les points où la profondeur et la largeur sont réduites en période de basses eaux,
    - aux modifications de l'aspect de la voie d'eau et de son environnement en raison de fortes variations des hauteurs d'eau,
    - aux variations du débit et de la vitesse du courant en période de hautes ou basses eaux,
    - aux courants transversaux,
  - b) relatives aux caractéristiques hydromorphologiques de ce tronçon du Rhin et doit être capable d'adapter sa conduite en conséquence. En font partie des connaissances relatives
    - aux réductions de la profondeur,
    - aux points de gestion du débit solide,
    - aux sections présentant des exigences sur le plan nautique,
  - c) Le conducteur doit connaître les dispositions locales spécifiques relatives au trafic.

**IV. Le Rhin, du p.k. 498,00 (Mayence, Mainspitze) au p.k. 592,00 (Coblence, embouchure de la Moselle)**

Compétences supplémentaires

Le conducteur qui navigue sur ce tronçon du Rhin présentant des risques spécifiques doit posséder une connaissance précise de ses caractéristiques et particularités locales afin de naviguer sur ce tronçon du Rhin en toute sécurité.

1. Il doit pouvoir décrire le trajet de navigation vers l'amont et vers l'aval.
2. Il doit en outre posséder
  - a. une connaissance détaillée des caractéristiques de la section,
  - b. une connaissance détaillée du gabarit de la voie navigable,
  - c. la connaissance des prescriptions de police applicables sur cette section.
3. Le conducteur doit en outre posséder des connaissances
  - a) relatives aux flux et vitesses du courant de ce tronçon du Rhin et doit être capable d'adapter son comportement de conduite à la situation locale. En font partie notamment des connaissances relatives
    - à la navigation dans le Rheingau,
    - au changement de l'étiage équivalent (EE) du Rhin de 2,10 m à 1,90 m sur cette section,
    - au calcul des différentes échelles de référence pour la détermination de la profondeur du chenal et de l'enfoncement possible sur cette section,
    - à l'effet du courant,
    - à la désignation et à l'emplacement de postes de stationnement appropriés, afin de pouvoir réagir de manière appropriée et sûre en cas d'événements imprévisibles,
  - b) relatives aux dispositions locales spécifiques relatives au trafic,
    - à la régulation du trafic dans le secteur du Gebirge,
    - aux aires d'attente,
    - à l'interdiction de dépassement.

**V. Le Rhin, du p.k. 592,00 (Coblence, embouchure de la Moselle) au p.k. 769,00 (Krefeld)**

Compétences supplémentaires

Le conducteur qui navigue sur ce tronçon du Rhin présentant des risques spécifiques doit posséder une connaissance précise de ses caractéristiques et particularités locales afin de naviguer sur ce tronçon du Rhin en toute sécurité.

1. Il doit pouvoir décrire le trajet de navigation vers l'amont et vers l'aval
2. Il doit en outre posséder
  - a. une connaissance détaillée des caractéristiques de la section,
  - b. une connaissance détaillée du gabarit de la voie navigable.
3. Le conducteur doit en outre posséder des connaissances
  - a) relatives aux flux et vitesses du courant de ce tronçon du Rhin et doit être capable d'adapter son comportement de conduite à la situation locale. En font partie notamment des connaissances relatives
    - aux variations des hauteurs d'eau, susceptible d'atteindre plus de 7 m
    - au tracé du chenal navigable sur la voie d'eau en période de hautes eaux,
    - à l'emplacement de tous les points où la profondeur et la largeur sont réduites en période de basses eaux,
    - aux modifications de l'aspect de la voie d'eau et de son environnement en raison de fortes variations des hauteurs d'eau,
    - aux variations du débit et de la vitesse du courant en période de hautes ou basses eaux,
    - aux courants transversaux,
  - b) relatives aux caractéristiques hydromorphologiques de ce tronçon du Rhin et doit être capable d'adapter sa conduite en conséquence. En font partie les conditions locales, à savoir la gestion du débit solide, les réductions de la profondeur et de la largeur non signalées.

## **VI. Le Rhin du p.k. 769,00 (Krefeld) au p.k. 857,40 (Bac de Spyck / frontière avec les Pays-Bas)**

### Compétences supplémentaires

Le conducteur qui navigue sur ce tronçon du Rhin présentant des risques spécifiques doit posséder une connaissance précise de ses caractéristiques et particularités locales afin de naviguer sur ce tronçon du Rhin en toute sécurité.

1. Il doit pouvoir décrire le trajet de navigation vers l'amont et vers l'aval
2. Il doit en outre posséder
  - a. une connaissance détaillée des caractéristiques de la section,
  - b. une connaissance détaillée du gabarit de la voie navigable,
  - c. la connaissance des prescriptions de police applicables sur cette section.
3. Le conducteur doit en outre posséder des connaissances
  - a) relatives aux flux et vitesses du courant de ce tronçon du Rhin et doit être capable d'adapter son comportement de conduite à la situation locale. En font partie notamment des connaissances relatives
    - au tracé du chenal navigable sur la voie d'eau
    - aux effets des hautes et basses eaux sur l'aspect de la voie d'eau et de son environnement, ainsi que sur les débits et les vitesses du courant
    - aux courants transversaux,
  - b) relatives aux caractéristiques hydromorphologiques de ce tronçon du Rhin et doit être capable d'adapter sa conduite en conséquence. En font partie des connaissances relatives :
    - au tracé du chenal navigable : Dans cette section nettement plus large, la réduction de largeur change de côté après chaque virage. Les procédures de croisement et de dépassement nécessitent une expérience suffisante et une concertation radiotéléphonique préalable, suffisamment tôt, sur la voie 10.
    - à l'emplacement de tous les points présentant une réduction de la profondeur et de la largeur, en particulier des points où la réduction de la largeur n'est pas signalée, ainsi que des points de gestion du débit solide,
    - aux sections présentant des difficultés.
  - c) Le conducteur doit connaître les dispositions locales spécifiques relatives au trafic.

### Annexe 6 : Attestation de secouriste en navigation à passagers (Modèle)

valable jusqu'au : .....

.....

Lieu et date de la prolongation

valable jusqu'au : .....

.....

valable jusqu'au : .....

.....

valable jusqu'au : .....

.....

valable jusqu'au : .....

.....

**Attestation de secouriste en  
navigation à passagers**

**n° .....**

Pages  
intérieures

Monsieur  
Madame .....

Nom(s) de famille, prénom(s)

né (e) le/ à : .....

.....

Numéro d'identification du membre d'équipage, si disponible

Possède les connaissances spéciales relatives aux  
mesures de secourisme à prendre en cas d'accident  
en navigation à passagers.

Attestation valable jusqu'au

.....

.....

Lieu et date de la délivrance

Photo du titulaire  
35 mm x 45 mm

.....  
Signature du titulaire

(autorité compétente)

.....  
(Signature)

### **Annexe 7 : Attestation de porteur d'appareil respiratoire en navigation à passagers (Modèle)**

valable jusqu'au : .....

.....  
Lieu et date de la prolongation

valable jusqu'au : .....

.....

valable jusqu'au : .....

.....

valable jusqu'au : .....

.....

.....

**Attestation de porteur d'appareil  
respiratoire en navigation à  
passagers**

n° .....

Pages  
intérieures

Monsieur  
Madame .....

Nom(s) de famille, prénom(s)

né (e) le/ à : .....

.....

Numéro d'identification du membre d'équipage, si disponible

Possède les connaissances spéciales relatives au  
port d'appareils respiratoires en navigation à  
passagers.

Attestation valable jusqu'au

.....

.....

(Lieu et date de la délivrance)

Photo du titulaire  
35 mm x 45 mm

.....  
Signature du titulaire

(autorité compétente)

.....  
(Signature)

**Annexe 8 : Attestation pour la justification du temps de repos exigé  
conformément à l'article 18.03, chiffres 2 à 6 (Modèle)**

(uniquement valable en liaison avec le livret de service,  
ou avec le certificat de qualification de conducteur visé à l'article 11.01, chiffre 1  
ou avec la patente du Rhin provisoire visée à l'article 12.08 du RPN)

Nom et prénom : .....

Numéro du livret de service ou du certificat de qualification conducteur :

Nom du bâtiment, numéro européen unique d'identification des bateaux	Fin du voyage	Fin du voyage	Mode d'exploitation précédant la fin du voyage	Dernier temps de repos précédant la fin du voyage		Signature du conducteur
	Date	Heure		Début	Fin	
	E	E1	E2	E3	E4	
1	2	3	4	5	6	7

**Indications relatives au contenu de l'attestation :**

1. L'attestation doit être complétée à chaque changement de bateau par le conducteur du bateau à bord duquel le membre d'équipage a effectué son dernier voyage.
2. L'attestation doit être présentée au conducteur du bateau à bord duquel est entamé le nouveau voyage.
3. Les indications portées dans l'attestation doivent être conformes aux indications figurant dans le livret de service et dans le livre de bord du bateau à bord duquel le membre d'équipage a effectué son précédent voyage.

\*\*\*