

Notice explicative concernant les standards CESNI pour les modèles de documents relatifs aux équipages dans le domaine de la navigation intérieure

Communication du Secrétariat

1. Introduction

Au mois d'octobre 2019, le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) a adopté :

- 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
- Standards pour le livret de service combiné avec des certificats de qualification visés à l'article 11, paragraphe 3, de la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil 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/CE¹ (la directive)
- Standards pour le certificat d'examen pratique sur simulateur visés à l'article 18, paragraphe 3, de la directive et
- Standards pour le livret de service et pour le livre de bord visés à l'article 22, paragraphe 4, de la directive.

Ces standards² sont destinés à être intégrés dans les réglementations internationales, nationales et régionales (par exemple le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN)).

Le Secrétariat du CESNI a élaboré une note explicative pour documenter les caractéristiques des modèles, les instructions pour les compléter et les conséquences associées à leur utilisation. Cette note a une vocation documentaire.

Cette note donne un aperçu de la situation actuelle en navigation intérieure et fournit des précisions sur les besoins auxquels doivent répondre les modèles, les alternatives possibles et les conséquences de l'adoption des standards.

2. Méthodologie

En ce qui concerne les **certificats de qualification de conducteur**, les experts du CESNI ont vérifié si le modèle de patente du Rhin visé à l'annexe D1 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN), adopté par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), ou le modèle de certificat de conduite de bateau de navigation intérieure présenté à l'annexe 1 de la directive 96/50/CE, fournissait des indications suffisantes aux fins de l'établissement de modèles pour la navigation intérieure dans l'UE à la lumière de la directive. Les modèles, établis conformément aux deux annexes, sont détenus par la majorité du personnel de navigation intérieure actuellement employé sur le Rhin et l'ensemble des voies navigables de l'Union.

En ce qui concerne l'article 12, paragraphe 4, de la directive exigeant que toute autorisation spécifique soit indiquée dans le certificat de qualification relatif aux conducteurs, les experts du

¹ Directive (UE) 2017/2397 du 12 December 2017, JO L 345 du 27.12.2017, p. 53.

² Résolutions CESNI 2019-II-1 à 2019-II-5.

CESNI ont proposé de **créer un nouveau modèle contenant des informations relatives aux autorisations spécifiques** :

- pour naviguer sur des voies d'eau classées comme voies d'eau intérieures à caractère maritime (article 6, point a), de la directive),
- pour naviguer sur des voies d'eau recensées comme des tronçons présentant des risques spécifiques (article 6, point b))
- pour naviguer au radar (article 6, point c)) et
- pour conduire de gros convois (article 6, point e)).

Comme le volume de données à reporter dans le certificat de qualification de conducteur de bateau ne pouvait pas être prévu, principalement en raison de la quantité de tronçons identifiés comme présentant des risques spécifiques, les experts ont mis au point un format physique (copie papier) et un format électronique permettant de contenir plus de données que le format physique actuellement utilisé. Comme le format physique, le format électronique peut servir de preuve authentique attestant les qualifications, à condition qu'il présente les garanties appropriées pour prévenir la fraude, qu'il puisse être «porté» pendant l'exercice des fonctions et qu'il soit facilement accessible pour l'autorité compétente.

En ce qui concerne les **certificats de qualification d'expert GNL** (voir article 6, point d) et article 12, paragraphe 5) **et d'expert en navigation à passagers**, les experts du CESNI ont dû concevoir des modèles entièrement nouveaux. Ils en ont également établi un format physique et un format électronique. À cette fin, le CESNI a recueilli l'expertise des représentants des États membres et des commissions d'examen.

En ce qui concerne les **livrets de service et livres de bord**, les experts ont convenu que les modèles déjà utilisés pour le Rhin (RPNR) pourraient, de manière générale, servir d'exemple quant aux données qu'ils contiennent. Les experts ont noté que le modèle du RPNR a été largement accepté en raison d'un accord multilatéral entre la CCNR et l'Autriche, la Bulgarie, la République tchèque, la Hongrie, la Pologne, la Roumanie et la République slovaque. Les experts ont cependant aussi tenu compte du fait qu'il n'était plus nécessaire de faire la distinction entre le temps de navigation sur le Rhin et les autres voies navigables intérieures de l'Union. Une situation similaire a été constatée pour les livres bord.

Le modèle pour le **certificat d'examen pratique** a dû être mis au point par les experts du CESNI. À cette fin, le CESNI a recueilli l'expertise de représentants des États membres, des commissions d'examen et des opérateurs de simulateurs.

3. **Conséquences pour la navigation intérieure**

Comme l'exige la directive, afin de faciliter les contrôles, les standards CESNI prévoient des modèles harmonisés pour les documents relatifs aux équipages.

Actuellement, selon AQUAPOL (réseau européen des polices fluviales et maritimes), une centaine de types différents de documents sont utilisés en navigation intérieure, recouvrant, par exemple, des documents distincts pour la qualification en tant que conducteur de bateau, pour le certificat radar, ainsi que plusieurs certificats pour divers tronçons présentant des risques spécifiques, délivrés par plusieurs autorités pour le même titulaire.

Le nouvel ensemble de standards permet de documenter les qualifications de tous les membres d'équipage à l'aide de seulement cinq modèles harmonisés différents, y compris le passage de l'examen pratique préalable à l'obtention de la qualification. Le modèle combiné de livret de service et de certificats de qualification et le modèle de livre de bord permettent de documenter et de contrôler toutes les qualifications pertinentes à la lumière des exigences en matière d'équipage, étant donné qu'ils couvrent l'ensemble des membres d'équipage et pas seulement ceux de l'équipage de pont visés par la directive. Pour inclure toutes les qualifications existant en navigation intérieure, seuls quelques documents supplémentaires sont nécessaires en ce qui concerne le personnel de sécurité effectuant des opérations spécifiques (par exemple, le

traitement de marchandises dangereuses conformément à l'ADN³, les interventions en tant que secouriste ou de porteur d'appareils respiratoires à bord de navires à passagers).

Les standards permettent une **meilleure lisibilité** des informations concernant le titulaire qui figurent dans les certificats de qualification et les livrets de service, car les noms doivent être saisis et — si l'orthographe en UNICODE diffère de l'orthographe en ASCII — transcrits en ASCII entre parenthèses.

Les standards prévoient aussi l'**utilisation de la base de données européenne des équipages** (European Crew Database — ECDB) afin de pouvoir y ajouter des numéros de série et ainsi aisément identifier les documents concernés.

3.1. Impact spécifique des modèles harmonisés pour les membres d'équipage et les experts pour des opérations spécifiques

a) Certificat de qualification de conducteur ou d'expert

Pour la première fois en navigation intérieure, un certificat électronique sert d'alternative au papier (ou à tout autre support physique) pour les certificats de qualification des conducteurs et experts en GNL et en navigation à passagers. Le format électronique peut être délivré facilement ; il est facilement accessible hors ligne sur un ordinateur, une tablette ou un smartphone ; il peut être facilement modifié par une autorité compétente en cas de mise à jour (par exemple pour inclure des restrictions médicales ou un secteur comportant des risques spécifiques) ; sa délivrance n'est pas onéreuse ; il n'est pas limité au format de carte d'identité ; et il peut être imprimé, l'original étant conservé par l'autorité de délivrance (pas de risque de perte). Le modèle pour un tel certificat électronique est la page web ECDB du membre d'équipage, laquelle comporte toutes les données relatives au certificat concerné (par exemple le certificat de conducteur) et permet, par un algorithme, de générer un document PDF avec toutes ces informations. Ce document serait le certificat de qualification (électronique) du membre d'équipage. L'approche miroir de l'ECDB présente l'avantage de proposer un certificat plus cohérent et exhaustif et de faciliter les contrôles.

L'origine et l'authenticité peuvent être vérifiées de manière simple sans nécessiter d'outils spécifiques. Le sceau électronique est inséré dans un document PDF/A, en tenant compte de toutes les informations contenues dans le fichier (le texte, la photo, le code barre 2D, etc.). Toute modification du document PDF après le scellement (signature numérique de l'autorité publique) entraînera l'annulation de la signature. Ce sceau électronique peut être vérifié après l'envoi du document électronique au contrôleur (le titulaire du certificat peut le transmettre via une connexion USB ou Bluetooth). Cela peut être fait avec le logiciel Adobe Acrobat Reader (sur un PC) ou une application (app) (à développer). Il est possible de vérifier si le sceau est valide (généré par une autorité compétente) et si le document n'a pas été falsifié.

Le code-barres 2D consistera en un lien vers la base de données (URL). Il pourra être lu avec n'importe quel dispositif ou application traditionnelle de lecture des codes-barres 2D. Pour les experts du CESNI, les paramètres devraient être transmis aux pays utilisant la base de données européenne des équipages dès que les paramètres du lien URL seront connus. Un code-barres 2D similaire avec les mêmes paramètres figurera sur tous les documents, quel que soit leur format (papier, plastique/polycarbonate, électronique).

L'inclusion de formats électroniques ouvre la voie à l'utilisation d'autres documents au format électronique en navigation intérieure.

³ Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN).

b) Livrets de service

Pour les livrets de service, deux modèles ont été adoptés, établissant des instructions harmonisées à l'intention des autorités de délivrance et exposant les caractéristiques du document.

aa) Livrets de service pour conducteurs

Les standards pour le livret de service des conducteurs permettent d'enregistrer les temps de navigation à bord conformément aux exigences de l'ADN et de répondre à la nécessité de vérifier les temps de navigation sur des secteurs spécifiques ou à bord de grands convois.

bb) Livret de service pour les autres membres d'équipage

Pour les membres d'équipage ne détenant pas de certificat de qualification de conducteur de bateau, un document unique combine les fonctions des certificats de qualification et du livret de service.

Pour les membres d'équipage autres que les conducteurs de bateaux, des certificats de qualification, par exemple en tant que maître-matelot ou en tant que timonier, figurent dans le document unique. Ce document comporte également un code-barres 2D servant de lien vers la base de données européenne des équipages.

c) Livre de bord

Les standards pour le livre de bord prévoient une apparence extérieure harmonisée et des instructions uniformes par l'établissement d'un système de numérotation simplifié des fonctions à bord.

Pour tous les documents susmentionnés, le CESNI a également établi des modalités harmonisées destinées à faciliter l'identification du document par un numéro de série.

d) Certificats d'examen pratique

Enfin, les standards pour le certificat d'examen pratique sur simulateur prévoient un format harmonisé, attestant qu'un examen pratique a été passé avec succès sur un simulateur pour l'obtention d'un certificat de qualification de conducteur ou pour l'autorisation spécifique de la navigation au radar, lorsque la partie théorique de l'examen a été passée ailleurs.

3.2 Alternatives possibles à l'introduction de standards harmonisés

Compte tenu de l'objectif d'harmonisation de la réglementation dans les États membres de l'UE et de la CCNR, il n'y a pas d'alternative aux modèles harmonisés. C'est une exigence explicitement formulée en vertu de la directive. Si le CESNI n'avait pas fourni ces normes, la Commission aurait adopté des modèles harmonisés conformes aux exigences de la directive sans l'expertise technique du CESNI. Le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) intègrera exactement les mêmes modèles.

Les standards CESNI permettent la mise en œuvre de modèles dans les instruments juridiques qui seront appliqués à compter du 18 janvier 2022.

3.3 Perspectives

À son article 22, paragraphe 5, la directive exige que la Commission présente au Parlement européen et au Conseil une évaluation portant sur les livrets de service et les livres de bord électroniques infalsifiables, ainsi que sur les cartes professionnelles électroniques infalsifiables intégrant les certificats de qualification de l'Union dans le domaine de la navigation intérieure au plus tard le 17 janvier 2026. La Commission y travaille déjà et prévoit une proposition législative pour le deuxième semestre 2020.

Avant la mise en place d'un tel cadre, les experts du CESNI pourraient rendre compte des résultats de l'application des nouveaux modèles de certificats de qualification, de livrets de service, de modèles combinés, de livres de bord et de certificats d'examen pratique. Les

experts du CESNI pourraient également fournir un retour d'information sur l'effet des nouveaux modèles et leur utilisation dans le cadre de la base de données européenne des équipages (ECDB).
