



## Feuille de route pour les réglementations européennes en matière d'équipages

### 1. Principaux éléments du consensus atteint après analyse et discussion des résultats de l'étude TASCs

Le projet de feuille de route prend en considération le consensus suivant atteint au sein du groupe de travail afin de développer la modernisation des prescriptions minimales relatives aux équipages :

1. Les futures prescriptions relatives aux équipages devraient refléter **la charge de travail** du personnel et son évolution de plus en plus rapide.
2. Les futures prescriptions relatives aux équipages devraient refléter la compétence **des membres d'équipage et du personnel de sécurité**.
3. Les experts conviennent que le **niveau élevé de sécurité** de la navigation intérieure devrait être garanti à tout moment ; le niveau de sécurité élevé et uniforme de la navigation intérieure est un principe général qui doit être évalué objectivement, y compris lorsqu'il s'agit de traiter des dérogations, par exemple pour des projets pilotes.
4. Les experts conviennent qu'il est nécessaire d'offrir plus de **souplesse** que les prescriptions relatives aux équipages actuellement en vigueur, compte tenu des progrès techniques, de la numérisation, de l'automatisation et de l'exploitation innovante des bateaux, et ce à trois niveaux :
  - L'inclusion d'éléments plus déterminants pour la définition des prescriptions en matière d'équipages offrira une plus grande souplesse ;
  - Le cadre juridique devrait faire l'objet de révisions périodiques. (Le CESNI pourrait être chargé de réviser régulièrement les tableaux ou de créer des tableaux supplémentaires pour les nouveaux types de bateaux ou les nouvelles technologies, par ex. l'automatisation) ;
  - La possibilité d'accorder des dérogations pour des projets pilotes innovants pour lesquels le niveau élevé actuel en matière de sécurité peut être garanti.
5. Les experts préfèrent des **tableaux des équipages modernisés qui devraient s'inscrire dans un cadre législatif**.

Les tableaux des équipages peuvent être lus et utilisés facilement et sont donc transparents. Toutefois, l'outil de calcul des équipages pourrait se révéler un dispositif utile : l'outil pourrait appliquer les nouveaux tableaux des équipages, qui seront certainement plus détaillés et plus complexes. L'avantage de cet outil pourrait donc être de rendre les tableaux des équipages (resp. le texte réglementaire) plus faciles à mettre en œuvre pour la gestion des bateaux. Les experts conviennent que le développement d'un outil de calcul des équipages qui s'applique à une situation spécifique et qui pourrait faciliter l'interprétation des nouvelles prescriptions relatives aux équipages ne fait pas partie du travail actuel. Ce n'est que lorsque les prescriptions relatives aux équipages seront entièrement élaborées et approuvées dans des règlements (texte et tableaux) qu'il est souhaitable qu'un tel outil soit mis au point pour aider l'utilisateur, uniquement en tant qu'instrument auxiliaire. À ce stade, il n'est pas considéré comme une responsabilité du groupe de travail de travailler sur cet outil.

Les tableaux des équipages du Règlement relatif au personnel de la navigation du Rhin (RPN) et d'autres règlements pertinents peuvent tenir lieu de base pour la conception de nouveaux tableaux pour différents types de bâtiments et éventuellement différents types de voies navigables.
6. **Les fonctions des membres de l'équipage de pont** prévues par la directive (UE) 2017/2397 devraient être respectées, bien que les experts puissent souhaiter approfondir la distinction entre le niveau opérationnel et le niveau de base.

7. Les experts considèrent que le maniement **et la conduite du bateau à partir d'un centre de contrôle à distance** exigent une qualification approfondie de l'équipage pour parvenir à un niveau de sécurité aussi élevé que celui qui prévaut actuellement en navigation intérieure. Les experts souhaitent étudier les possibilités de prendre en compte l'équipage des centres de contrôle à distance dans les prescriptions relatives aux équipages.
8. Les détails techniques des paramètres concernés pour les types de bâtiments, les tâches à accomplir par le personnel (y compris le personnel employé par l'exploitant du bateau et les tâches accomplies par du personnel employé par un tiers chargé d'effectuer ces tâches), le nombre de personnes nécessaires pour le transport de marchandises et de passagers et les compétences requises pour effectuer ces tâches ainsi que le soutien technique et l'automatisation disponibles, devraient être précisés dans des **standards CESNI** permettant d'introduire des spécifications et des mises à jour appropriées des futures réglementations relatives aux équipages.
9. La mise en œuvre des **outils de contrôle électroniques (e-tools)** devrait aller de pair avec une révision des prescriptions minimales relatives aux équipages, car ces prescriptions devront être appliquées de manière suffisante. De nouvelles prescriptions relatives aux équipages et de nouveaux instruments de contrôle permettant de vérifier en temps réel leur observation devraient entrer en vigueur simultanément.
10. Les prescriptions minimales relatives aux équipages devraient être **harmonisées au niveau européen avec une entrée en vigueur simultanée** des nouvelles dispositions au niveau de la CCNR et de l'UE et au niveau des entités ayant un pouvoir législatif en Europe (par exemple, au niveau des commissions fluviales, le cas échéant).
11. Il est important de **consulter des experts** en la matière dans toute l'Europe.
12. Les experts conviennent que **la directive 2014/112/UE sur le temps de travail** et les prescriptions sur les équipages sont des instruments juridiques différents à prendre en compte séparément. Le temps de travail a une incidence sur la charge de travail des membres d'équipage et le propriétaire/exploitant est responsable de l'observation de la directive sur le temps de travail et des temps de repos obligatoires. Les experts conviennent que les prescriptions relatives aux équipages devraient faire référence à la directive sur le temps de travail et que cet instrument s'applique comme prévu à l'article 3.11(6) du RPN. Une telle formulation peut garantir que les nouvelles réglementations en matière d'équipage n'entrent pas en contradiction avec la directive sur le temps de travail et que la réglementation la plus favorable à l'employé s'applique.

## 2. Conseils techniques sur les caractéristiques des possibles futures réglementations

Cette partie de la feuille de route contient des éléments de consensus pour chaque chapitre. Les tableaux donnent un aperçu des conseils juridiques et techniques nécessaires à l'élaboration des exigences en matière d'équipage. La deuxième colonne présente l'approche suivie et l'expertise requise pour fournir les conseils correspondants.

L'approche et l'expertise suivantes seront abordées :

- Étude documentaire sur la situation telle qu'elle se présente actuellement et du point de vue juridique, réalisée par le Secrétariat à partir des éléments communiqués par les États membres et les experts.
- Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)
- Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF), notamment du secteur du transport de passagers.
- Consultation du secteur avec des experts de l'étude TASCs
- Consultation du secteur avec Edinna et des experts en éducation et en formation
- Consultation du secteur avec des développeurs de bateaux / sociétés de classification.
- Consultation sectorielle : centres de contrôle à distance
- Consultation sectorielle : autres interlocuteurs (en particulier : ...)
- Consultation : gestionnaires des voies navigables
- Discussion avec des experts des exigences techniques applicables aux bateaux
- Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipages et de dotation en personnel
- Discussion avec des experts des technologies de l'information
- Discussion avec des experts des règlements de police
- Discussion avec des experts de l'automatisation de la navigation intérieure
- Discussion avec des experts du transport de marchandises dangereuses
- Discussion avec des experts des infrastructures
- Discussion avec d'autres interlocuteurs (en particulier : ...)

Après la deuxième lecture par le CESNI, les experts mentionnés dans cette liste seront invités à apporter leur contribution.

## 2.1. Champ d'application

Le groupe de travail souhaitera peut-être fournir des conseils techniques supplémentaires en ce qui concerne le champ d'application matériel et géographique d'un instrument juridique sur les futures exigences en matière d'équipages. Il est important de « garder le sens des proportions » et de réglementer au niveau européen ce qui doit l'être pour garantir la sécurité de la navigation, mais d'en exclure l'utilisation locale sur les voies navigables nationales même si elles sont reliées au réseau international. La future réglementation sur les exigences en matière d'équipages et la directive (UE) 2017/2397 devraient prévoir des exemptions géographiques. Les instruments juridiques devront être aussi cohérents que possible (futur instrument juridique pour les outils électroniques, cadre juridique pour les qualifications professionnelles, etc.).

**Les États membres dont les voies navigables ne sont pas reliées au réseau navigable d'un autre État membre** (voies navigables non interconnectées) devraient avoir la possibilité d'appliquer les exigences en matière d'équipages dans le cadre de leur législation nationale. Autrement, les exigences en matière d'équipage entreraient en contradiction avec la directive 2017/2397 qui permet aux États membres de définir différents niveaux de qualification dans la législation nationale pour ces voies navigables.

Des enseignements pourraient être tirés d'un échange sur les résultats d'une recherche documentaire portant sur un inventaire de la réglementation relative aux équipages, tels que le RPN et d'autres règlements internationaux et nationaux en vigueur en matière d'équipages, sur les éléments analysés dans l'étude TASCs, et sur les éléments examinés par des experts complétant l'analyse de l'étude TASCs, et, si nécessaire, sur une réflexion plus approfondie concernant :

1. les personnes,
  2. les bâtiments/bateaux et
  3. les environnements nautiques,
  4. la portée temporelle,
- éléments susceptibles de devoir être couverts par des règles au niveau européen.

### **2.1.1. Personnel concerné**

Les experts conviennent que **les membres de l'équipage de pont** tels qu'identifiés à l'annexe I de la directive (UE) 2017/2397 à tous les niveaux de qualification (niveau de base, niveau opérationnel et niveau de commandement), ainsi que **le personnel de la salle des machines** (membres d'équipage) doivent être couverts par les prescriptions relatives aux équipages. Les experts conviennent également que le « mécanicien », le membre qui représente le plus souvent le personnel de la salle des machines, doit être considéré comme un membre de l'équipage au niveau opérationnel. Le personnel de bord ne devrait pas être considéré comme un membre d'équipage.

Les experts conviennent également que les **qualifications en matière de sécurité** à bord des bateaux à passagers, des bateaux transportant des marchandises dangereuses et des bateaux utilisant le GNL comme combustible devraient être couvertes par les prescriptions relatives aux équipages.

**Définitions** examinées dans le cadre des travaux du groupe de travail CESNI/QP/Crew :

« Membre d'équipage » : « Une personne qui est soit un membre de l'équipage de pont participant à l'exploitation générale d'un bateau navigant sur les voies navigables intérieures, soit un membre du personnel des machines participant à l'exploitation des moteurs, des grues ou des équipements électriques et électroniques. Le membre d'équipage peut se trouver à bord, à terre ou dans un centre de contrôle à distance. »

« Personnel de sécurité » signifie « personnel qui remplit une fonction de sécurité sur les bateaux, par exemple ceux transportant des marchandises dangereuses (ADN), les bateaux utilisant du GNL ou les bateaux à passagers. »

Les experts conviennent qu'aux fins des nouvelles réglementations en matière d'équipages, il ne semble pas nécessaire d'inclure une définition concernant le « personnel de bord ».

Conseils techniques à fournir...	Expertise nécessaire/recherche à effectuer
<p>Des conseils juridiques devraient être fournis, à savoir quels membres d'équipage, fonctions ou qualifications sont <b><u>régis par les réglementations internationales et nationales en vigueur en matière d'équipages</u></b>. Quelles sont les fonctions ou qualifications existantes qui ne sont pas couvertes par la directive sur les qualifications professionnelles ?</p> <p>Il est important d'avoir une vue d'ensemble de toutes les fonctions/qualifications qui sont actuellement communes dans les différents bassins fluviaux.</p> <p>De cette manière, nous pouvons garantir que tout peut être pris en compte et nous disposons de la base nécessaire pour discuter de ce qui devrait être couvert.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Étude documentaire sur la situation telle qu'elle se présente actuellement et du point de vue juridique, réalisée par le Secrétariat à partir des éléments communiqués par les États membres et les experts.</li> </ul>
<p>Des conseils techniques devraient être fournis si – et, dans l'affirmative, pour indiquer dans quelle mesure – <b><u>les membres d'équipage et le personnel de bord supplémentaires</u></b>, tels que définis par exemple à l'article 1.01 (12.1) de l'ES-TRIN (« personnel de bord » : toutes les personnes employées à bord d'un bateau à passagers qui ne font pas partie de l'équipage »), et dont la compétence n'est pas définie en détail dans la directive (UE) 2017/2397, devaient être couverts par les exigences en matière d'équipage, en particulier au regard du rôle qui leur est dévolu dans le dossier de sécurité et si ces personnes servent à bord de navires de mer naviguant sur les voies navigables intérieures, ou servent à bord d'autres bateaux à passagers spécifiques utilisant des moteurs ou des machines pouvant nécessiter un personnel spécifique (par exemple, le personnel des machines, les personnes en mesure d'utiliser la radio conformément aux recommandations émises pour le bassin du Danube, etc., les titulaires d'une licence de pilote assurant ou soutenant les opérations de sauvetage dans les zones de trafic mixte de navigation maritime et intérieure, etc.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li> </ul>
<p>Des conseils techniques devraient être fournis pour savoir si – et, dans l'affirmative, dans quelle mesure – <b><u>les qualifications pour des opérations spécifiques et des autorisations spécifiques</u></b> devaient être couvertes par les exigences en matière d'équipage. Faudrait-il faire une distinction entre les membres de l'équipage minimum requis et les qualifications supplémentaires requises en vertu des articles 5 et 6 de la directive relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles, d'une part, et d'autres catégories de personnel de sécurité soumises à diverses réglementations, d'autre part ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li> </ul>
<p>Des conseils techniques devraient être fournis si des <b><u>qualifications supplémentaires pour le personnel de sécurité</u></b>, non couvertes par la directive (UE) 2017/2397, comme celles des experts ADN et les secouristes (définition ou qualification à prévoir dans le CESNI ?) pour les bateaux de marchandises (comme par exemple en Autriche<sup>1</sup>) et/ou les bateaux à passagers (comme par exemple dans le RPN) et les porteurs d'appareils respiratoires (définition ou qualification à prévoir dans le CESNI ?) pour les bateaux à cabines (comme par exemple dans le RPN), devaient être ajoutées dans les prescriptions relatives aux équipages.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF), notamment du secteur du transport de passagers.</li> <li>• Consultation du secteur avec Edinna et des experts en éducation et en formation</li> <li>• Discussion avec des experts du transport de marchandises dangereuses</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li> </ul>

<sup>1</sup> En Autriche, il ne s'agit pas de membres d'équipage supplémentaires sur les bateaux à marchandises, mais conformément au droit autrichien, au moins deux membres de l'équipage doivent avoir suivi une formation au premier secours.

<p>Des conseils techniques devraient être fournis concernant les <b><u>combinaisons possibles entre le personnel et les qualifications en matière de sécurité</u></b>. Quelles fonctions et quels équipages/catégories de personnel peuvent, ne peuvent pas ou doivent être combinés. Les relations entre les fonctions concernant la responsabilité doivent être clarifiées.</p> <p>Les deux composantes devraient être couvertes par les réglementations relatives aux équipages, mais de manière différente. Les qualifications supplémentaires du personnel de sécurité ne nécessitent pas de membre d'équipage supplémentaire, mais la fonction peut être exercée par un membre de l'équipage minimum et, sur les bateaux à passagers, éventuellement aussi par un membre du personnel de bord.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultation du secteur : Partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF), notamment du secteur du transport de passagers.</li> <li>• Discussion avec des experts du transport de marchandises dangereuses</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li> </ul>
<p>Des conseils techniques devraient également être fournis pour indiquer <b><u>si des qualifications moindres que celles actuellement en place</u></b> pouvaient être suffisantes au niveau opérationnel, même si cela figure déjà dans la directive européenne 2017/2397 sur les qualifications professionnelles. Par exemple, est-il encore nécessaire, dans la navigation intérieure moderne, de posséder des qualifications aussi diverses que celles d'homme de pont, matelot, maître-matelot et timonier ? Le niveau de base, le niveau opérationnel et le niveau de commandement reflétant le niveau de sécurité de base, d'autres critères pourraient être pertinents. Moins de qualifications pourraient avoir une influence sur l'attractivité des professions de la navigation intérieure.</p> <p>Recherches juridiques sur les conséquences / discussion avec la CE pour savoir s'il est possible de modifier la directive et les qualifications existantes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)</li> <li>• Consultation du secteur avec Edinna et des experts en éducation et en formation</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li> </ul>
<p>Des conseils techniques sont nécessaires pour définir les tâches et les compétences requises dans un <b><u>centre de contrôle à distance</u></b> et pour savoir si et dans quelle mesure le personnel travaillant dans un centre de contrôle à distance doit être couvert par la réglementation européenne sur les équipages. (voir annexe relative au consensus, feuille de route 1.8)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)</li> <li>• Consultation du secteur : développeur de bateaux / société de classification.</li> <li>• En étroite collaboration avec les travaux de la CCNR et les travaux ultérieurs du CESNI :</li> <li>• Consultation du secteur : centres de contrôle à distance</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li> <li>• Discussion avec des experts des règlements de police</li> <li>• Discussion avec des experts en automatisation de la navigation intérieure</li> </ul>

Les experts estiment que **des définitions spécifiques pour les prescriptions relatives aux équipages** et pour les questions liées à la sécurité sociale doivent être examinées.

- Étude documentaire sur la situation telle qu'elle se présente actuellement et du point de vue juridique, réalisée par le Secrétariat à partir des éléments communiqués par les États membres et les experts.
- Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)
- Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel
- Discussion avec des experts des règlements de police



### **2.1.2. Bâtiments / Bateaux concernés**

Les experts estiment que, de manière générale, **les bâtiments commerciaux destinés au transport de marchandises et de passagers** devraient être couverts par des prescriptions relatives aux équipages. Dans les deux catégories de transport commercial, l'utilisation concrète du bateau peut avoir une incidence sur les exigences en matière d'équipage.

Les experts conviennent que les bâtiments exclus par la directive (UE) 2017/2397 ne devraient pas être couverts par les réglementations européennes en matière d'équipage.

La présente directive ne s'applique pas aux personnes :

- a) naviguant à des fins sportives ou de plaisance ;
- b) intervenant dans l'exploitation de bacs qui ne se déplacent pas de façon autonome ;
- c) 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<sup>2</sup>.

Les experts conviennent que les réglementations européennes devraient couvrir tout ce qui peut **être réglementé au mieux au niveau européen**.

Il faut cependant garder à l'esprit que certains faits peuvent être mieux évalués au niveau national ou local sans pour autant compromettre la sécurité de la navigation intérieure européenne.

---

<sup>2</sup> voir article 2 de la directive (UE) 2017/2397.

Conseils techniques à fournir...	Expertise nécessaire/recherche à effectuer
<p>Des conseils juridiques devraient être fournis en ce qui concerne les bateaux qui sont <b><u>régis par les réglementations internationales et nationales en vigueur en matière d'équipage.</u></b></p> <p>Quels sont les bâtiments qui ne sont couverts qu'au niveau national dans la réglementation actuelle en matière d'équipages, ou pour lesquels des exceptions sont possibles ?</p> <p>Avant de définir le champ d'application, il faut savoir quels bâtiments sont couverts par la réglementation actuelle et comment et pourquoi une réglementation nationale ou locale pourrait être plus appropriée pour des bâtiments spécifiques.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Étude documentaire sur la situation telle qu'elle se présente actuellement et du point de vue juridique, réalisée par le Secrétariat à partir des éléments communiqués par les États membres et les experts.</li> </ul>
<p>Des conseils techniques devraient être fournis si <b><u>les bateaux commerciaux desservant des zones limitées</u></b>, par exemple les ferries et les bateaux de service opérant dans certaines zones seulement (bateaux avitailleurs, remorqueurs portuaires, etc.) devraient être couverts par une réglementation européenne relative aux équipages.</p> <p>Est-il approprié d'inclure dans la réglementation européenne en matière d'équipages les bâtiments, tels que les bacs, qui n'effectuent qu'une tâche strictement limitée dans une zone strictement limitée ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li> </ul>
<p>Des conseils techniques doivent être fournis si <b><u>des bateaux</u></b> ne contribuant pas directement au transport de marchandises et de passagers (bateaux déshuileurs, bateaux avitailleurs, dragues et autres engins flottants, etc.) devaient être couverts par une réglementation européenne relative aux équipages ou si l'inclusion de tels bateaux devait être limitée aux engins flottants habités ou équipés en permanence pour accueillir des membres d'équipage.</p> <p>Il conviendrait de déterminer (en ce qui concerne la réglementation relative aux équipages, la charge de travail, le niveau de sécurité, les qualifications, etc.) si des bâtiments particuliers doivent être couverts par une réglementation européenne ou une réglementation nationale (par exemple, les bacs, les équipements flottants, les engins flottants, les bâtiments de chantier utilisés sur les voies navigables, les bateaux-mouches, etc.).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultation du secteur : autres (agences d'ingénierie)</li> <li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences techniques applicables aux bateaux</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li> </ul>
<p>Des conseils techniques pourraient également être nécessaires en vue d'inclure les <b><u>bateaux de plaisance qui sont ou peuvent être utilisés à des fins commerciales</u></b> (par exemple, le transport de passagers).</p> <p>Une définition claire est nécessaire pour les bateaux de sport, les bateaux de plaisance, les bateaux à passagers et l'impact de l'utilisation commerciale. (Voir les définitions ES-QIN + ES-TRIN.)</p> <p>Les experts s'accordent à dire que cette inclusion rendrait la réglementation plus compliquée car elle exigerait des niveaux de qualification supplémentaires. Nous ne pouvons pas exiger le même certificat de conducteur pour un bateau à passagers de 600 passagers et un bateau de plaisance ouvert avec un moteur hors-bord utilisé comme bateau-taxi avec deux passagers à son bord.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li> <li>• Consultation du secteur : autres interlocuteurs (EBA European Boating Association)</li> </ul>
<p>Des conseils techniques devraient être fournis si les <b><u>bateaux de taille modeste</u></b> devaient être exclus au regard de la directive 2017/2397 et de l'ES-TRIN (qui n'inclut pas les ferries naviguant librement).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li> </ul>

<p>Des conseils techniques peuvent également être nécessaires si – et, dans l'affirmative, pour indiquer dans quelle mesure – des <b>bateaux historiques</b> (par exemple les bateaux à vapeur) ou des bateaux opérant selon des schémas d'exploitation traditionnels (par exemple des répliques de bateaux historiques servant à démontrer le savoir-faire de la batellerie ou des développements techniques) devaient être couverts par une réglementation européenne en matière d'équipages.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)</li><li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li></ul>
<p>Quels sont <b>les bateaux spécifiques</b> pour lesquels on pourrait se demander si une réglementation européenne serait appropriée ?</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)</li><li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li><li>• Discussion avec des experts des exigences techniques applicables aux bateaux</li></ul>

### 2.1.3. Environnements nautiques concernés

Les experts considèrent que, de manière générale, les voies de navigation empruntées par le personnel disposant de compétences conformément à la directive (UE) 2017/2397 devraient être couvertes par des futures réglementations européennes relatives aux équipages.

Conseils techniques à fournir...	Expertise nécessaire/recherche à effectuer
Des conseils juridiques devraient être fournis en ce qui concerne les environnements nautiques qui sont <b><u>régis par les réglementations internationales et nationales en vigueur en matière d'équipages.</u></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Étude documentaire sur la situation telle qu'elle se présente actuellement et du point de vue juridique, réalisée par le Secrétariat à partir des éléments communiqués par les États membres et les experts.</li> </ul>
Des conseils techniques devraient être fournis si <b><u>d'autres zones de navigation</u></b> , comme les eaux côtières (par exemple en Suède) ou les voies navigables où les titulaires d'une licence de pilote assurant ou soutenant la sécurité de l'exploitation des bateaux dans les zones de trafic mixte de navigation maritime et intérieure, devaient être couvertes par une future réglementation européenne en matière d'équipages. S'il s'avère que cela n'est pas utile, des conseils techniques devraient être fournis si certains navires de mer devaient être traités séparément dans le cadre d'une future réglementation européenne en matière d'équipages.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li> <li>• Consultation : gestionnaires des voies navigables</li> </ul>
Des conseils techniques devraient être fournis si – et, dans l'affirmative, pour indiquer dans quelle mesure – les bateaux opérant uniquement <b><u>sur des voies navigables isolées</u></b> (telles que des lacs ou des voies navigables non interconnectées aux voies navigables d'un autre pays) devaient être couverts par les exigences en matière d'équipages.  La directive 2017/2397 permet aux États membres de définir différents niveaux de qualification en droit national pour ces voies navigables. Il n'est donc pas possible d'appliquer des exigences en matière d'équipages imposant les qualifications définies dans la directive 2017/2397 pour ces voies navigables.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li> <li>• Consultation : gestionnaires des voies navigables</li> </ul>
Des conseils techniques seraient nécessaires si – et, dans l'affirmative, pour indiquer dans quelle mesure – la réglementation nationale pouvait s'appliquer à des bateaux spécifiques, naviguant sur des trajets d'intérêt local, sur des <b><u>voies navigables qui sont reliées au réseau navigable d'un autre État membre.</u></b>  Pour les États membres dont les voies navigables sont interconnectées, des dérogations pourraient être possibles sous certaines conditions.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li> <li>• Consultation : gestionnaires des voies navigables</li> </ul>

### 2.1.4 Champ d'application temporel

Conseils techniques à fournir...	Expertise nécessaire/recherche à effectuer
<p>Des conseils juridiques devraient être fournis en ce qui concerne les environnements nautiques qui sont <b><u>régis par les réglementations internationales et nationales en vigueur en matière d'équipages.</u></b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Étude documentaire sur la situation telle qu'elle se présente actuellement et du point de vue juridique, réalisée par le Secrétariat à partir des éléments communiqués par les États membres et les experts.</li> </ul>
<p>Des conseils techniques devraient être fournis si la réglementation en matière d'équipages devait s'appliquer uniquement <b><u>pendant le temps de navigation ou également pendant le temps de repos.</u></b> Le chargement et le déchargement devraient-ils être inclus dans le temps de navigation ? Il est nécessaire de préciser ce que l'on entend par « temps de navigation », « temps hors navigation », « pendant le voyage », « temps d'exploitation du bateau », « chargement », « déchargement ».</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li> <li>• Consultation du secteur avec des experts de l'étude TASCs</li> </ul>
<p>Des conseils techniques devraient être fournis si la réglementation en matière d'équipages devait s'appliquer aux <b><u>obligations de surveillance pendant le temps hors navigation.</u></b></p> <p>Recherche juridique : La réglementation applicable en matière de surveillance devrait être examinée.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li> <li>• Discussion avec des experts des règlements de police</li> <li>• Consultation du secteur avec des experts de l'étude TASCs</li> </ul>

## **2.2 Principaux types de bateaux et leurs catégories**

Le groupe de travail souhaitera peut-être fournir, dans un instrument juridique contenant les exigences futures en matière d'équipages, des conseils techniques supplémentaires dans le domaine de l'identification et de la définition des principaux types de bateaux mentionnés dans les tableaux des équipages. La consultation d'experts du domaine devrait également associer des experts de l'ES-TRIN étant donné que les types de bateaux visés par les exigences en matière d'équipages et les exigences techniques devraient être identiques.

Des enseignements pourraient être tirés d'un échange sur les résultats de la recherche documentaire consacrée aux exigences actuelles en matière d'équipages, les éléments analysés dans l'étude TASCs et les éléments discutés par les experts pour compléter l'analyse de l'étude TASCs, et, si nécessaire, une réflexion plus approfondie pourrait être menée sur

1. une distinction générale entre les types de bateaux en fonction des activités spécifiques relatives au transport de marchandises et de passagers ;
  2. les caractéristiques spécifiques des principaux types de bateaux identifiés ;
  3. les éléments qui pourraient justifier une dérogation à la règle ;
- des aspects susceptibles de devoir être couverts par des règles au niveau européen.

### 2.2.1. Distinction entre les différents bateaux utilisés pour le transport de marchandises et les bateaux à passagers

Les experts estiment que, dans les tableaux des équipages, une distinction générale doit être faite entre les bateaux utilisés pour le transport de marchandises et les bateaux à passagers.

Conseils techniques à fournir...	Expertise nécessaire/recherche à effectuer
<p>Des conseils juridiques devraient être fournis, à savoir quels <b>types de bateaux font l'objet d'une distinction dans les réglementations internationales et nationales en vigueur</b> ?</p> <p>Quels types de bateaux trouve-t-on dans la réglementation en vigueur qui ne sont pas affectés à une catégorie (comme ceux mentionnés à l'article 3.19 du RPN) ?</p> <p>Il semble raisonnable de ne pas créer de catégorie distincte pour tous les bateaux existants et de ne pas les réglementer tous au niveau européen, étant donné que, pour des bateaux tels que ceux mentionnés au paragraphe 3.19 du RPN, les autorités locales pourraient mieux les administrer et de manière plus adaptée qu'un règlement européen. Des réglementations européennes ne devraient pas devenir trop compliquées.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Desk study on current and legal situation by the Secretariat with the input from member states and experts</li><li>• Sector consultation: Social partners (ESO, EBU, ETF)</li><li>• Discussion experts crew and manning requirements</li><li>• Discussion experts technical requirements vessels</li></ul>

**a) Bateaux utilisés pour le transport de marchandises : distinction entre les automoteurs et les convois**

Les experts considèrent aussi que les bateaux à cargaison sèche et liquide pourraient faire l'objet de **tableaux spécifiques pour les automoteurs et les bateaux utilisés dans un assemblage de bateaux** (convoi poussé ou remorqué, assemblage rigide, etc.).

<b>Conseils techniques à fournir...</b>	<b>Expertise nécessaire/recherche à effectuer</b>
<p>Des conseils techniques pourraient être fournis sur <b><u>la manière dont ces bateaux devraient être regroupés</u></b>, en tenant compte du fait que la charge de travail et la sécurité sont toutes deux considérées comme un facteur décisif.</p> <p>Un futur système de répartition des équipages pour les bateaux de marchandises <b><u>devrait-il faire la distinction</u></b> :</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. entre les bateaux automoteurs et les assemblages de bateaux?</li><li>2. au sein des assemblages de bateaux, entre : convois poussés, convois remorqués, assemblages rigides, bateaux non motorisés dotés d'appareils à gouverner dans les convois remorqués, autres ?</li><li>3. entre les bateaux à cargaison liquide et sèche ?</li><li>4. avec d'autres critères ?</li></ol>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)</li><li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li><li>• Discussion avec des experts des exigences techniques applicables aux bateaux</li><li>• Consultation du secteur avec des experts de l'étude TASCs</li></ul>



**b) Bateaux à passagers : distinction entre les bateaux d'excursions journalières et les bateaux à cabines**

Les experts estiment que, dans les tableaux des équipages, une **distinction générale devrait être faite entre les bateaux offrant des cabines privées pour les passagers et les bateaux qui en sont dépourvus**, en ce qui concerne les opérations de surveillance, d'évacuation et de sauvetage qui peuvent différer entre ces catégories de bateaux à passagers.

Conseils techniques à fournir...	Expertise nécessaire/recherche à effectuer
<p>Des conseils techniques pourraient être fournis sur <b><u>la manière dont ces bateaux devraient être regroupés</u></b>, en tenant compte du fait que la charge de travail et la sécurité sont toutes deux considérées comme un facteur décisif.</p> <p>Un futur système de dotation en personnel pour les bateaux à passagers <b><u>devait-il faire la distinction entre</u></b> :</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Les bateaux disposant de cabines privées («Fahrgastkabinenschiff») et les bateaux n'offrant pas cette prestation («Tagesausflugsschiff») ?</li><li>2. Combien y a-t-il de passagers à bord et leur nombre est-il connu avant le début du voyage ?</li><li>3. D'autres critères ?</li></ol> <p>La question concernant le nombre de membres du «personnel de sécurité» à bord devrait-elle remplir les mêmes critères que le nombre de membres d'équipage nautique minimum ?</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF), notamment du secteur du transport de passagers.</li><li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li><li>• Discussion avec des experts des exigences techniques applicables aux bateaux</li><li>• Consultation du secteur avec des experts de l'étude TASCs</li></ul>

### **2.2.2. Caractéristiques spécifiques des principaux types de bateaux**

Les experts estiment que **la définition de catégories de bateaux pourrait permettre** à l'exploitant de déterminer plus facilement l'équipage et le personnel de sécurité nécessaires pour exploiter le bateau en toute sécurité. Les experts estiment également que ces catégories pourraient faciliter les opérations de contrôle.

### a) Bateaux en général

Conseils techniques à fournir...	Expertise nécessaire/recherche à effectuer
<p>Les experts ont exprimé des doutes sur le fait que les critères actuellement appliqués à ces bateaux reflètent (encore) la charge de travail et le niveau de sécurité en ce qui concerne les principales catégories de bateaux.</p> <p>Quels sont les critères précis à prendre en compte pour déterminer l'équipage nautique minimum en fonction du type de bateau de marchandises:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Longueur du bateau (taille)?</li><li>2. Puissance du bateau ?</li><li>3. Niveau d'automatisation ?</li><li>4. Standards techniques ?</li><li>5. Charge de travail à bord ?</li><li>6. Durée du voyage ou zone de navigation correspondante ?</li><li>7. Exploitation du bateau (navigation, hors navigation, chargement...)</li><li>8. Situations d'urgence</li><li>9. Zone de navigation correspondante</li><li>10. Autres critères ?</li></ol> <p>Tenir compte du fait qu'un nombre trop important de facteurs pourraient rendre le tableau <b>trop complexe</b> à gérer ?</p> <p>Comment déterminer avec précision le critère de « <b>charge de travail</b> » ? Préciser : Quand la charge de travail est-elle si élevée que l'on peut dire que le bateau a besoin d'un homme de pont/matelot/timonier supplémentaire ? Il est nécessaire d'élaborer une définition de la charge de travail et de la manière dont elle peut être mesurée.</p> <p>La charge de travail doit être évaluée à tout moment en combinaison avec le temps de travail total déjà effectué et la fatigue qui se fait sentir – une approche globale.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)</li><li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li><li>• Discussion avec des experts des exigences techniques applicables aux bateaux</li><li>• Consultation du secteur avec des experts de l'étude TASCs</li><li>• Consultation du secteur avec Edinna et des experts en éducation et en formation</li><li>• Consultation du secteur avec des développeurs de bateaux / sociétés de classification.</li><li>• Discussion avec des experts des technologies de l'information</li><li>• Discussion avec des experts des règlements de police</li><li>• Discussion avec des experts de l'automatisation de la navigation intérieure</li><li>• Discussion avec des experts du transport de marchandises dangereuses</li></ul>

**b) Bateaux utilisés pour le transport de marchandises**

Conseils techniques à fournir...	Expertise nécessaire/recherche à effectuer
<p>En ce qui concerne les <b>bateaux de marchandises</b>, les experts pourraient fournir des conseils techniques quels <b>éléments sont des facteurs adaptés pour définir les catégories de bateaux</b>. Des conseils techniques sont nécessaires pour définir les catégories et dresser la liste d'autres éléments déterminants.</p> <p>Il conviendrait de prendre en considération au moins les éléments suivants pour les tableaux des équipages pour les membres des équipages à bord des bateaux utilisés pour le transport de marchandises :</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Capacité de charge</li><li>2. Assemblage de bateaux : nombre de bateaux composant cet assemblage ?</li><li>3. Cargaison</li><li>4. Autres critères ?</li></ol>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)</li><li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li><li>• Discussion avec des experts des exigences techniques applicables aux bateaux</li><li>• Consultation du secteur avec des experts de l'étude TASCs</li></ul>

**c) Bateaux à passagers**

Conseils techniques à fournir...	Expertise nécessaire/recherche à effectuer
<p>En ce qui concerne les bateaux à passagers, les experts pourraient fournir des conseils techniques quels <b>éléments sont des facteurs adaptés pour définir les catégories de bateaux</b>. Des conseils techniques sont nécessaires pour définir les catégories et dresser la liste d'autres éléments déterminants.</p> <p>Il conviendrait de prendre en considération au moins les <b>éléments</b> suivants pour les tableaux des équipages pour les membres des équipages et du personnel de sécurité à bord des bateaux à passagers :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. le nombre de passagers autorisés à bord (comme dans le RPN en règle générale),</li> <li>2. le nombre réel de passagers à bord (comme dans le RPN pour des opérations de transport affrété spécifiques),</li> <li>3. la mention de la présence de passagers à bord ou</li> <li>4. des exemptions spécifiques pour les petits bateaux à passagers opérant dans certaines zones locales (comme les exigences nationales néerlandaises, belges ou allemandes en matière d'équipages)</li> <li>5. Un bateau à passagers sans passagers peut-il être considéré comme un transporteur de marchandises ?</li> <li>6. Autres critères?</li> </ol> <p>Pour les <b>bateaux à cabines</b>, des conseils techniques devraient être fournis si – et, dans l'affirmative, pour indiquer dans quelle mesure – le nombre de personnes, de lits ou de cabines à bord devait être pris en compte.</p> <p>La <b>clause de flexibilité pour les bateaux à passagers affrétés</b> (où l'équipage dépend du nombre de passagers préalablement notifié, cf. article 3.17, chiffre 9 du RPN) s'est-elle révélée utile et son champ d'application pourrait-il éventuellement être étendu ?          Cette règle a été introduite en 2017 pour accorder une plus grande flexibilité. Si elle a fait ses preuves, on pourrait envisager d'en étendre quelque peu le champ d'application.</p> <p>Devrait-il y avoir des exemptions spécifiques pour les <b>petits bateaux à passagers</b> et/ou les <b>bateaux opérant dans certaines zones</b> ? Quels pourraient être les critères permettant de classer un bateau dans la catégorie des « petits » bateaux à passagers ou de déterminer ce à quoi correspond une « certaine zone » ?</p> <p>Quels sont les critères précis à prendre en compte pour déterminer le nombre minimum d'<b>experts en navigation à passagers</b> à bord ou à disposition des différents types de bateaux à passagers ?</p> <p>Quel « <b>personnel de sécurité</b> » <b>devrait en outre se trouver à bord</b> ou être à disposition (par exemple, secouriste ou porteur d'appareils respiratoires) ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF), notamment du secteur du transport de passagers.</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences techniques applicables aux bateaux</li> <li>• Consultation du secteur avec des experts de l'étude TASCS</li> </ul>

### 2.3. Principales caractéristiques techniques du bâtiment

Les experts estiment que l'étude TASCs a montré que des **évolutions importantes sont intervenues en matière de propulsion du bateau, d'équipements techniques sur le pont** (par exemple, treuils, dispositifs d'accouplement, ancres, etc.), dans la timonerie (outils de communication et informatiques, caméras, etc.) et dans la salle des machines (par exemple, en vue de l'entretien nécessaire pour les moteurs principaux et auxiliaires, etc. ), tandis que les standards S1 et S2 tels que définis par l'ES-TRIN (ESI-III-10) et le RPN reflètent principalement les standards techniques et la technologie utilisées à la fin des années 1980 pour les technologies de propulsion de l'époque et la technologie utilisée par le personnel chargé de la conduite depuis l'environnement de la timonerie et par le personnel chargé des activités de manœuvre (utilisation de treuils, d'ancres, etc.).

Les experts considèrent que les définitions actuelles des **standards S1 et S2** ne reflètent plus la charge de travail et le niveau de sécurité et ne sont pas adaptées pour prendre en compte des évolutions telles que la numérisation et l'automatisation.

Conseils techniques à fournir...	Expertise nécessaire/recherche à effectuer
<p>Des conseils juridiques devraient être fournis en ce qui concerne <b>les standards minimums actuels qui sont définis</b> comme étant une condition préalable à la navigation avec un équipage minimum.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Étude documentaire sur la situation telle qu'elle se présente actuellement et du point de vue juridique, réalisée par le Secrétariat à partir des éléments communiqués par les États membres et les experts.</li> </ul>
<p>Des conseils techniques devraient être fournis lorsqu'il est nécessaire de travailler avec des <b>standards minimums</b> (cf. S1 et S2 du RPN). Quels éléments d'équipement devraient être définis pour déterminer le standard technique d'un bateau ? Combien de standards sont nécessaires ?</p> <p>Quel équipement technique réduit le temps et la charge de travail physique d'un équipage ?</p> <p>La feuille de route souligne à juste titre que les standards S1 et S2 tels que définis par l'ES-TRIN (ESI-III-10) et le RPN reflètent principalement les standards techniques et la technologie utilisées à la fin des années 1980.</p> <p>Il serait utile d'examiner les différents équipements techniques du point de vue de leur fonction et de leur impact sur la charge de travail des membres de l'équipage.</p> <p>Des conseils techniques devraient être fournis sur la question de savoir si, comment, et dans quelle mesure, les <b>niveaux d'automatisation</b> actuellement en cours de révision, tenant compte des tâches à effectuer de la manière définie par les standards de compétences de l'ES-QIN pour le niveau opérationnel (OL) et le niveau de commandement (ML), peuvent être liés aux standards techniques utilisés dans les tableaux des équipages.</p> <p>Sur la base des résultats de projets pilotes, des conseils techniques peuvent également être fournis pour la définition de standards techniques qui permettraient, à terme, d'avoir un <b>équipage minimum de zéro (à bord)</b>, une fois que les règlements de police et les exigences techniques le permettront. Les conseils techniques pourraient être plus fructueux sur la base de l'évaluation des projets pilotes et après des discussions dans d'autres forums plus avancés.</p> <p>Seafar navigue déjà avec un équipage d'une taille inférieure au minimum requis, mais, si on inclut les effectifs du centre de contrôle à distance, la taille de l'équipage est supérieure au minimum requis.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF), notamment du secteur du transport de passagers.</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences techniques applicables aux bateaux</li> <li>• Consultation du secteur avec des experts de l'étude TASCs</li> <li>• Consultation du secteur avec Edinna et des experts en éducation et en formation</li> <li>• Consultation du secteur avec des développeurs de bateaux / sociétés de classification.</li> <li>• Consultation du secteur : centres de contrôle à distance</li> <li>• Discussion avec des experts de l'automatisation de la navigation intérieure</li> </ul>

<p>Des conseils techniques devraient être fournis sur l'impact que les exigences en matière d'équipage peuvent avoir sur la gestion des <b>situations d'homme par-dessus bord</b> et les exigences techniques pouvant apporter des solutions dans le cas d'un équipage réduit.</p> <p>Une discussion spécifique au contexte est nécessaire.</p> <p>Le plus gros problème est le bateau qui se retrouve sans conducteur.</p> <p>Définir le lien avec les niveaux d'automatisation et ce qui devrait être en place sur le bateau pour garantir la sécurité.</p> <p>Différence entre un bateau relié à un RCC (centre de contrôle à distance) et un bateau non relié à un RCC.</p> <p>La présence d'un gilet de sauvetage avec transpondeur AIS est requise dans le secteur maritime, mais n'est pas obligatoire sur les voies de navigation intérieures ; cet équipement est également très coûteux.</p> <p>Le bateau pourrait passer en mode non actif dans une situation d'homme par-dessus bord. Le gilet de sauvetage pourrait être relié à la technologie de pilotage du bateau par un signal. Mais cela n'existe probablement pas.</p> <p>En navigation maritime, il existe une nouvelle technologie, tandis qu'une puce intégrée au gilet de sauvetage déclenche un signal GPS au cas où un homme tomberait par-dessus bord.</p>	
<p>Quel équipement technique pourrait permettre de déterminer le nombre de membres d'équipage requis <b>dans les situations d'urgence</b> ?</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)</li><li>• Consultation du secteur avec des experts de l'étude TASCs</li><li>• Discussion avec des experts des règlements de police</li></ul>



## 2.4. Flexibilité

En termes de flexibilité, les experts se réfèrent à l'exemple de la directive (UE) 2017/2397 où le CESNI a fourni des détails sur les exigences essentielles fixées dans un ou plusieurs instruments juridiques internationaux. Le cadre législatif autorise une certaine flexibilité. Les tableaux pouvant être inclus dans un instrument juridique, le CESNI pourrait être consulté lors de **l'élaboration des tableaux (1er niveau)** et les **tenir à jour à intervalles appropriés (2e niveau)** et travailler sur **les dérogations pour des cas individuels (3e niveau)**.

Les experts conviennent qu'il est nécessaire d'offrir plus de souplesse que les prescriptions relatives aux équipages actuellement en vigueur, et ce à trois niveaux :

1. inclusion d'éléments plus déterminants;
2. révisions périodiques du cadre juridique ;
3. possibilité d'accorder des dérogations à des projets pilotes innovants.

#### **2.4.1. Inclusion d'éléments plus déterminants**

Les experts conviennent que l'inclusion d'éléments plus déterminants est essentielle pour élaborer une réglementation souple qui reflète la charge de travail et garantisse un niveau de sécurité élevé dans la navigation intérieure.

Outre des tableaux des équipages comportant davantage de facteurs décisifs pour accroître la flexibilité, une plus grande flexibilité peut également être envisagée pour les situations dans lesquelles, pour un trajet spécifique, un ensemble convenu de standards comportant des **facteurs atténuants ou aggravants** peut être appliqué pour remplacer les tableaux des équipages plus généraux.

Ces éléments déterminants dépendent des caractéristiques des bâtiments (2.2.2.), des caractéristiques techniques du bâtiment (2.3) et d'autres facteurs.

Conseils techniques à fournir...	Expertise nécessaire/recherche à effectuer
Des conseils juridiques pourraient être fournis en ce qui concerne les éléments qui, en plus des caractéristiques des bateaux et leurs particularités techniques, <b><u>ont une incidence sur l'équipage nécessaire à bord.</u></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Étude documentaire sur la situation telle qu'elle se présente actuellement et du point de vue juridique, réalisée par le Secrétariat à partir des éléments communiqués par les États membres et les experts.</li> </ul>
Des conseils juridiques pourraient être fournis en ce qui concerne les éléments qui, en plus des caractéristiques des bateaux et leurs particularités techniques, <b><u>ont une incidence sur l'équipage nécessaire à bord.</u></b> Au moins les éléments suivants devraient être pris en considération : <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Tâches à accomplir pendant le voyage ?               <ol style="list-style-type: none"> <li>i. Travaux à effectuer lors du passage d'une écluse</li> <li>ii. Réparation, entretien et inspection</li> <li>iii. Autres critères ?</li> </ol> </li> <li>b. Caractéristiques de la voie d'eau ? Par exemple : s'agit-il d'un canal, de tronçons droits, d'une voie d'eau en courbe, quels sont les flux et la vitesse du courant ? À moins que ce facteur ne soit couvert par la lettre c («Tâches») ?</li> <li>c. De quelle manière la gestion de la fatigue pourrait-elle avoir un impact ? Un équipage réduit serait-il envisageable si un système de gestion de la fatigue est mis en place ?</li> <li>d. Autres critères ?</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li> <li>• Consultation du secteur avec des experts de l'étude TASCS</li> <li>• Consultation : gestionnaires des voies navigables</li> <li>• Discussion avec des experts des technologies de l'information</li> </ul>
Comment <b><u>évaluer les tronçons de voies navigables</u></b> spécifiques en fonction de leurs caractéristiques afin de définir l'équipage minimum pour un voyage spécifique ?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li> <li>• Consultation du secteur avec des experts de l'étude TASCS</li> <li>• Consultation : gestionnaires des voies navigables</li> <li>• Discussion avec des experts des infrastructures</li> </ul>

<p>Des conseils techniques devraient être fournis si la réglementation en matière d'équipage devait s'appliquer en fonction des <b>modes d'exploitation</b> ou du voyage.</p> <p>S'il doit être possible de déterminer l'équipage minimum pour un type d'exploitation et un voyage spécifique, il faut pouvoir sélectionner les critères du voyage en détail. L'étude TASCs peut donner des orientations, mais il est nécessaire de définir les critères applicables à l'équipage afin de disposer d'une base juridique pour le calcul d'un voyage spécifique.</p> <p>Le calcul de l'équipage minimum pour un voyage spécifique dépend des caractéristiques de chaque voie navigable ou tronçon de voie navigable, par exemple du nombre d'écluses à franchir. Il serait donc nécessaire d'examiner l'influence des voies navigables ou des tronçons de voies navigables ou du nombre d'écluses et d'éventuelles autres caractéristiques qui pourraient avoir une incidence sur le nombre des membres d'équipage et sur la manière de le calculer.</p> <p>L'inclusion et éventuellement la diversification des modes d'exploitation peuvent être considérées comme un élément d'<b>allègement de la charge administrative</b> des exploitants qui ne souhaitent pas calculer les équipages requis en fonction des caractéristiques d'un voyage ou d'un bateau spécifique.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)</li><li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li><li>• Consultation du secteur avec des experts de l'étude TASCs</li></ul>
<p>De quelle manière le <b>temps d'exploitation</b> pourrait-il être prolongé si l'équipage dépasse en nombre ou en qualification l'équipage minimum ?</p> <p>Prolonger la période de référence pour le temps d'exploitation de quelques jours au lieu de 24 heures ?</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)</li><li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li><li>• Consultation du secteur avec des experts de l'étude TASCs</li></ul>

#### 2.4.2. Révisions périodiques du cadre juridique

Le CESNI peut intervenir de manière plus flexible, pour réagir aux progrès techniques et pour les travaux de mise à jour des tableaux. Des procédures spécifiques adaptées à la future situation juridique devront être discutées au sein des instances compétentes.

Conseils techniques à fournir...	Expertise nécessaire/recherche à effectuer
<p>Quelles sont les règles obligatoires dans le cadre d'une réglementation en matière d'équipages et quels sont <b>les détails pouvant être régis par les standards CESNI</b> ?</p> <p>L'équipement technique évolue rapidement et l'automatisation progresse ; la numérisation et l'écologisation continueront à être développées. Il faudrait donc que les facteurs susceptibles de changer soient réglementés par les standards CESNI, afin de pouvoir répondre aux nouvelles situations avec plus de souplesse et de s'y adapter plus rapidement.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Étude documentaire sur la situation telle qu'elle se présente actuellement et du point de vue juridique, réalisée par le Secrétariat à partir des éléments communiqués par les États membres et les experts.</li></ul>
<p>Faut-il prévoir des <b>périodes fixes pour la révision</b> des tableaux des équipages afin de les tenir à jour ? Par exemple tous les deux ans.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)</li><li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li></ul>

### **2.4.3. Possibilité d'accorder des dérogations à des projets pilotes innovants.**

Les dérogations peuvent concerner des bateaux assurant un niveau de sécurité équivalent, par exemple des projets pilotes. Des dérogations individuelles pour les bateaux sont également possibles, comme dans la directive technique<sup>3</sup> et le RVBR, complétées par un acte d'exécution/une procédure appropriée. Une procédure juridique appropriée doit être efficace et fondée sur des critères objectifs. Le rôle concret des acteurs dans le processus de dérogations devra être décrit à un stade ultérieur.

Les experts n'ont pas encore examiné les exemptions actuellement prévues dans les réglementations nationales. Les experts pourraient prendre en compte ces exemptions sur la base d'un inventaire des prescriptions relatives aux équipages qui sont déjà en vigueur.

---

<sup>3</sup> Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE (JO L 252 du 16.9.2016, p. 118).

Conseils techniques à fournir...	Expertise nécessaire/recherche à effectuer
<p>Des conseils juridiques pourraient être fournis en ce qui concerne les <b>possibilités juridiques actuelles</b> par rapport aux critères nationaux à satisfaire pour que soient accordées des exemptions et des dérogations aux exigences en matière d'équipages.</p> <p>Comment accorder une place dans la réglementation à des expériences/projets pilotes jugés sûrs au niveau national ? Il est important que les États membres aient la possibilité de prévoir des exemptions, par exemple pour les projets pilotes au niveau national.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Étude documentaire sur la situation telle qu'elle se présente actuellement et du point de vue juridique, réalisée par le Secrétariat à partir des éléments communiqués par les États membres et les experts.</li> </ul>
<p>Des conseils techniques pourraient-ils être fournis pour savoir <b>quelles prescriptions relatives aux équipages</b> pourraient faire l'objet de dérogations ?</p> <p>Quels problèmes pourraient se poser si ces dérogations étaient autorisées ?</p> <p>Comment pouvons-nous assurer au mieux la coordination entre les règlements relatifs aux équipages, les règlements techniques et les règlements de police ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li> </ul>
<p>Des conseils juridiques et techniques pourraient-ils être fournis sur la manière dont les dérogations devraient être accordées ? <b><u>En général ou dans des cas particuliers ?</u></b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Étude documentaire sur la situation telle qu'elle se présente actuellement et du point de vue juridique, réalisée par le Secrétariat à partir des éléments communiqués par les États membres et les experts.</li> </ul>
<p>Des conseils pourraient être fournis en ce qui concerne <b>les autorités responsables de l'octroi des dérogations</b> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• les autorités nationales, peut-être avec le soutien des commissions fluviales ou de la Commission européenne ?</li> <li>• Combiner une décision à partir des éléments fournis par : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ l'autorité de voie navigable</li> <li>○ une équipe d'experts techniques en rapport avec le bateau (commission de visite)</li> </ul> </li> </ul> <p>Quel est le rôle du CESNI dans la procédure de décision des dérogations ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li> </ul>
<p>Les experts pourraient également fournir des conseils techniques sur les réflexions qui pourraient conduire à l'hypothèse que ces exemptions reflètent (encore) la charge de travail et la sécurité du transport des marchandises et des personnes, comme le montre l'étude TASCs, par exemple,</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. le niveau d'automatisation de la navigation, l'exploitation du bâtiment, la manutention de la cargaison, la communication,</li> <li>2. l'organisation de l'entretien et de la réparation, ainsi que des visites,</li> <li>3. de nouveaux facteurs déterminants pour la définition des besoins en personnel</li> <li>4. la réglementation sur les équipements techniques et le personnel dans les standards CESNI</li> <li>5. réduction de la charge de travail par l'équipement technique et l'automatisation</li> <li>6. les circonstances qui peuvent influencer la charge de travail pendant un voyage, par exemple le nombre d'écluses à franchir, les conditions météorologiques, etc.</li> <li>7. un niveau de qualification plus élevé que celui requis des membres de l'équipage pourrait permettre une majoration du temps d'exploitation.</li> </ol>	

Des conseils techniques pourraient être fournis sur la manière dont des **modifications de la charge de travail** peuvent être objectivement mesurées et prises en compte lors de l'adaptation des exigences en matière d'équipages. La gestion de la fatigue et un niveau de sécurité équivalent en termes de navigation devraient être des paramètres importants à mettre en œuvre dans cette discussion.

Comment pouvons-nous garantir un niveau de sécurité équivalent lorsque nous approuvons des dérogations et comment pouvons-nous mesurer cette garantie ?

- Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel
- Discussion avec des experts des exigences techniques applicables aux bateaux
- Consultation du secteur avec des experts de l'étude TASCs
- Consultation du secteur avec Edinna et des experts en éducation et en formation
- Consultation du secteur avec des développeurs de bateaux / sociétés de classification.
- Discussion avec des experts des technologies de l'information
- Discussion avec des experts des règlements de police
- Discussion avec des experts de l'automatisation de la navigation intérieure
- Discussion avec des experts du transport de marchandises dangereuses



## **2.5. Cadre pour la protection du personnel au niveau de base**

Les experts conviennent que les matelots légers et les hommes de pont (niveau de base) devraient continuer à faire partie de l'équipage minimum, afin de promouvoir le placement des matelots légers et d'attirer de nouveaux arrivants dans le secteur.

Les experts conviennent que les personnes sans emploi qui effectuent un « stage découverte » devraient avoir suivi une formation de base en matière de sécurité. Il faut les distinguer des personnes qui possèdent une connaissance de la profession mais qui n'effectuent pas de tâches particulières à bord (leur présence se limitant à une visite de quelques heures).

Conseils techniques à fournir...	Expertise nécessaire/recherche à effectuer
<p>Des conseils juridiques devraient être fournis sur la <b><u>pratique actuelle en ce qui concerne les hommes de pont et les matelots légers</u></b> au niveau national.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Étude documentaire sur la situation telle qu'elle se présente actuellement et du point de vue juridique, réalisée par le Secrétariat à partir des éléments communiqués par les États membres et les experts.</li> </ul>
<p>Quelles sont <b><u>les qualifications</u></b> que doit posséder, dans chaque État membre, <b><u>un instructeur</u></b> à bord d'un bateau afin de pouvoir former des matelots légers ?</p> <p>Existe-t-il des éléments démontrant que les stagiaires sur les petits bateaux dont l'équipage se réduit au conducteur sont moins bien formés que les autres ? Il est actuellement possible de former un matelot léger sur des bateaux inférieur ou égaux à 55 m et dont l'équipage se réduit au conducteur. Comme cela ne date pas d'hier, rien n'indique pour l'instant qu'une bonne formation ne peut y être dispensée.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li> <li>• Consultation du secteur avec Edinna et des experts en éducation et en formation</li> </ul>
<p>Une réglementation en matière d'équipages devrait-elle exiger des <b><u>qualifications supplémentaires</u></b> si l'homme de pont est le seul membre d'équipage en plus du conducteur ?</p> <p>Une réglementation en matière d'équipages devrait en principe couvrir l'affectation des différents membres de l'équipage d'un bateau et non les exigences relatives à leurs qualifications. Celles-ci relèvent du champ d'application de la directive 2017/2397. Il est important de lire attentivement les dispositions indiquant quelles tâches peuvent être assignées à un homme de pont. Cela dépendra des différents facteurs examinés dans les autres chapitres. On pourrait donc considérer qu'un homme de pont peut être le seul membre d'équipage en plus du conducteur si la situation reste conforme aux exigences relatives à la sécurité de la navigation et de l'homme de pont.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li> <li>• Consultation du secteur avec Edinna et des experts en éducation et en formation</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences techniques applicables aux bateaux</li> </ul>

### a) Matelots légers

Les experts estiment que les matelots légers peuvent faire partie de l'équipage de pont minimum, étant donné qu'ils ont un rôle spécifique à jouer pour l'arrivée de nouveaux membres d'équipage dans le secteur.

Conseils techniques à fournir...	Expertise nécessaire/recherche à effectuer
<p>Des conseils techniques devraient être fournis sur la question de savoir <b><u>si un matelot léger peut être le seul membre d'équipage en plus du conducteur</u></b> (quelle est l'expérience requise au niveau débutant ?) et, dans l'affirmative, sur la qualification nécessaire pour accompagner un matelot léger comme il se doit. Les caractéristiques relatives au type de bateau doivent également être prises en compte (sinon, les petits bateaux d'une longueur inférieure ou égale à 55 m, naviguant seulement avec un conducteur, ne pourraient pas prendre de matelots légers à leur bord, alors que ces bateaux doivent être mis à contribution pour que l'offre en matière de formation pratique assurée dans plusieurs pays soit suffisante).</p> <p>Recherche juridique concernant la définition.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li> <li>• Consultation du secteur avec Edinna et des experts en éducation et en formation</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences techniques applicables aux bateaux</li> </ul>
<p>Des conseils techniques pourraient être fournis sur le point de savoir s'il est possible de faire <b><u>la distinction entre un matelot léger moins expérimenté et un matelot léger plus expérimenté</u></b>. Y a-t-il des tâches qui ne peuvent être exécutées que par des matelots légers ayant déjà passé un certain temps de service ou de navigation ou s'étant déjà acquitté de certaines missions au cours de leur formation. Les effets des nouvelles exemptions doivent être examinés avec soin.</p> <p>Recherche juridique concernant la définition.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li> <li>• Consultation du secteur avec Edinna et des experts en éducation et en formation</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences techniques applicables aux bateaux</li> </ul>

## b) Hommes de pont

Les experts estiment que les hommes de pont possédant une formation de base en matière de sécurité peuvent faire partie de l'équipage de pont minimum.

Conseils techniques à fournir..	Expertise nécessaire/recherche à effectuer
Des conseils techniques pourraient être fournis si <b><u>des qualifications supplémentaires</u></b> devaient être requises pour l'accompagnement d'un homme de pont.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li> <li>• Consultation du secteur avec Edinna et des experts en éducation et en formation</li> </ul>
Des conseils techniques devraient être donnés si, comme le matelot léger, <b><u>l'homme de pont devait être le seul membre d'équipage à part le conducteur</u></b> , sous réserve que l'homme de pont soit accompagné comme il se doit.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li> <li>• Consultation du secteur avec Edinna et des experts en éducation et en formation</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences techniques applicables aux bateaux</li> </ul>
Des conseils techniques pourraient être fournis si, tout comme pour le matelot léger, on peut faire <b><u>la distinction entre un homme de pont moins expérimenté et un homme de pont plus expérimenté.</u></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultation du secteur : partenaires sociaux (OEB, UENF, ETF)</li> <li>• Discussion avec des experts des exigences en matière d'équipage et de dotation en personnel</li> <li>• Consultation du secteur avec Edinna et des experts en éducation et en formation</li> </ul>

## **Champ d'application des instruments juridiques en navigation intérieure et dérogations afférentes**

### **I. Directive (UE) 2017/2397 sur les qualifications professionnelles**

Le champ d'application de la directive est défini à son article 2. Les définitions des termes contenus, entre autres, à l'article 2 figurent à l'article 3. Les exemptions relatives aux voies navigables nationales qui ne sont pas reliées au réseau navigable d'un autre État membre sont prévues à l'article 7 en ce qui concerne l'obligation de détenir un certificat de qualification, en tant que membre d'équipage de pont, en tant que titulaire d'un certificat de qualification pour des opérations spécifiques et en tant que conducteur de bateau qui doit être titulaire d'autorisations spécifiques (voir articles 4 à 6). Les définitions pertinentes pour ces articles se trouvent à l'article 3, paragraphes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 11, 12, 13, 23, 24, 25 et 26.

*L'article 2 se lit comme suit :*

#### *« Article 2*

#### **Champ d'application**

1. La présente directive s'applique aux membres d'équipage de pont, aux experts en matière de gaz naturel liquéfié et aux experts en matière de navigation avec passagers, pour les types de bâtiments suivants sur toute voie d'eau intérieure de l'Union:

- a) les bateaux dont la longueur est supérieure ou égale à 20 mètres;
- b) les bateaux dont le produit longueur × largeur × tirant d'eau est égal ou supérieur à 100 mètres cubes;
- c) les remorqueurs et pousseurs destinés à:
  - i) remorquer ou pousser les bateaux visés aux points a) et b);
  - ii) remorquer ou pousser des engins flottants;
  - iii) mener à couple les bateaux visés aux points a) et b) ou des engins flottants;
- d) les bateaux à passagers;
- e) les bateaux tenus de posséder un certificat d'agrément conformément à la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil;
- f) les engins flottants.

2. La présente directive ne s'applique pas aux personnes:

- a) naviguant à des fins sportives ou de plaisance;
- b) intervenant dans l'exploitation de bacs qui ne se déplacent pas de façon autonome;
- c) 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.

3. Sans préjudice de l'article 39, paragraphe 3, la présente directive ne s'applique pas non plus aux personnes naviguant dans des États membres qui ne possèdent pas de voies d'eau intérieures reliées au réseau navigable d'un autre État membre et qui:

- a) effectuent exclusivement des trajets limités dans une zone géographique réduite, lorsque la distance depuis le point de départ n'est jamais supérieure à dix kilomètres; ou
- b) naviguent exclusivement de manière saisonnière. »

L'article 39, paragraphe 4, stipule que les États membres ne sont pas tenus de transposer cette directive aussi longtemps que la navigation intérieure est techniquement impossible sur son territoire (CY, MT).

## **II. Directive (UE) 2016/1629 sur les exigences techniques**

Outre les actes d'exécution autorisant des dérogations aux fins de l'utilisation de nouvelles technologies conformément à l'article 25, l'article le plus pertinent se lit comme suit :

### *« Article 24*

#### **Dérogations applicables à certaines catégories de bâtiments**

1. Tout en maintenant un niveau de sécurité suffisant, les États membres peuvent autoriser des dérogations à l'application de tout ou partie de la présente directive en ce qui concerne:

- a) les bâtiments qui naviguent sur des voies d'eau intérieures non reliées entre elles;
- b) les bâtiments d'un port en lourd ne dépassant pas 350 tonnes ou les bâtiments non destinés au transport de marchandises et dont le déplacement d'eau n'atteint pas 100 mètres cubes, dont la quille a été posée avant le 1er janvier 1950 et qui naviguent exclusivement sur leur territoire.

2. Sans préjudice des dispositions de la convention révisée pour la navigation du Rhin, les États membres peuvent autoriser, en ce qui concerne la navigation sur leur territoire, des dérogations à la présente directive pour les bâtiments effectuant des trajets limités dans une zone géographique réduite ou dans des zones portuaires. Lesdites dérogations ainsi que les trajets ou les zones pour lesquels elles sont valables doivent être mentionnés dans le certificat du bâtiment.

3. Les États membres communiquent à la Commission les dérogations qu'ils ont autorisées conformément aux paragraphes 1 et 2. La Commission informe les autres États membres en conséquence. »

À l'article 2 de la directive, le champ d'application est défini comme suit :

### *« Article 2*

#### **Champ d'application**

1. La présente directive s'applique aux bâtiments suivants:

- a) aux bateaux d'une longueur (L) égale ou supérieure à 20 mètres;
- b) aux bateaux dont le produit longueur (L) × largeur (B) × tirant d'eau (T) est égal ou supérieur à 100 mètres cubes;
- c) aux remorqueurs et pousseurs destinés à remorquer ou pousser soit les bâtiments visés aux points a) et b) soit des engins flottants ou destinés à mener à couple de tels bâtiments ou engins flottants;
- d) aux bateaux à passagers;
- e) aux engins flottants.

2. La présente directive ne s'applique pas:

- a) aux bacs;
- b) aux bateaux militaires;
- c) aux navires de mer, y compris les remorqueurs et pousseurs de mer, qui:
  - i) circulent ou stationnent sur les eaux fluvio-maritimes; ou
  - ii) circulent temporairement sur les voies d'eau intérieures,

pour autant qu'ils soient munis au moins:

- d'un certificat qui atteste la conformité avec la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (ci-après dénommée «convention SOLAS»), ou d'un certificat équivalent;
- d'un certificat qui atteste la conformité avec la convention internationale de 1966 sur les lignes de

charge, ou d'un certificat équivalent, et d'un certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (ci-après dénommé «certificat IOPP») qui atteste la conformité avec la convention internationale de 1973/78 pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommée «convention Marpol»),

- dans le cas des navires de mer non couverts par la convention SOLAS ni par la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge ni par la convention Marpol, des certificats appropriés et des marques de franc-bord exigés par la législation de l'État dont ils battent pavillon;
- dans le cas de bateaux à passagers non couverts par l'ensemble des conventions visées au premier tiret, d'un certificat sur les règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, délivré conformément à la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil; ou
- dans le cas de bateaux de plaisance non couverts par l'ensemble des conventions visées au premier tiret, d'un certificat du pays dont ils battent pavillon attestant un niveau de sécurité suffisant. »

Selon l'article 3, litt. p, les « voies d'eau intérieures reliées entre elles » sont définies comme suit :

«voies d'eau intérieures reliées entre elles», les voies d'eau d'un État membre reliées aux voies d'eau intérieures d'un autre État membre par des voies d'eau intérieures sur lesquelles peuvent naviguer en vertu de la législation nationale ou internationale des bâtiments relevant du champ d'application de la présente directive.

Aux termes de l'article 40, qui se lit comme suit, certains États membres ne sont pas concernés par la directive :

*« Article 40*

#### **Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive, à l'exception du Danemark, de l'Estonie, de l'Irlande, de la Grèce, de l'Espagne, de Chypre, de la Lettonie, de Malte, du Portugal, de la Slovénie et de la Finlande. »

\*\*\*