



**Conseil Economique et  
Social**

Distr.  
GENERALE

TRANS/SC.3/WP.3/2002/4  
9 janvier 2002

Original : FRANCAIS

---

**COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS**

Groupe de travail des transports par  
voie navigables

Groupe de travail de l'unification des  
prescriptions techniques et de sécurité  
en navigation intérieure  
(Vingt-troisième session, 19-21 mars 2002)  
point 7 de l'ordre du jour)

**EQUIPAGE MINIMUM OBLIGATOIRE SUR LES  
BATEAUX DE NAVIGATION INTERIEURE**

Transmis par la Commission centrale pour la  
navigation du Rhin (CCNR)

Note : Le secrétariat reproduit ci-après le texte du chapitre 23 du Règlement de visite des bateaux du Rhin concernant les équipages, en vigueur depuis le 1er juillet 2001, reçu de la CCNR.

## **CHAPITRE 23**

### **EQUIPAGES**

#### **Article 23.01**

##### *Généralités*

1. L'équipage qui doit se trouver à bord des bâtiments naviguant sur le Rhin, en vertu du Règlement de police pour la navigation du Rhin, doit être conforme aux prescriptions du présent chapitre, pour tous les modes d'exploitation.

L'équipage prescrit pour le mode d'exploitation et le temps de navigation utilisé doit être constamment à bord du bâtiment faisant route. Un départ sans l'équipage prescrit n'est pas autorisé.

Lorsque pour une cause imprévue (par exemple, maladie, accident, ordre d'une autorité) au maximum un membre de l'équipage prescrit fait défaut à bord en cours de route, les bâtiments peuvent néanmoins continuer leur voyage jusqu'au premier lieu de stationnement approprié situé dans le sens de la navigation - les bateaux à passagers jusqu'au terminus de la journée - s'il y a à bord un titulaire de la patente requise en vertu du Règlement des patentes du Rhin valable pour le trajet à parcourir ainsi qu'un autre membre de l'équipage prescrit.

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

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

En dérogation à cette disposition, les autorités compétentes des Etats riverains ou de la Belgique peuvent convenir bilatéralement que certains bateaux immatriculés dans un Etat sont soumis aux prescriptions de l'autre Etat.

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

3. Pour l'application des articles 23.05, 23.06 et 23.08, il devra être tenu compte également des temps de navigation et de repos effectués en dehors du champ d'application du présent Règlement.

4. 180 jours de navigation effective en navigation intérieure comptent pour un an de temps de navigation. Dans un délai de 365 jours consécutifs on peut prendre en considération au maximum 180 jours de navigation effective. 250 jours de navigation maritime, côtière ou de pêche comptent pour un an de temps de navigation.

## Article 23.02

### *Membres de l'équipage – Qualification*

1. Les membres de l'équipage peuvent être homme de pont, matelot léger (mousse), matelot, matelot garde-moteur, maître-matelot, timonier, conducteur, mécanicien.
2. Les qualifications pour les membres de l'équipage sont les suivantes :
  - 2.1 pour l'homme de pont, être âgé de 16 ans au moins;
  - 2.2 pour le matelot léger (mousse), être âgé de 15 ans au moins et avoir un contrat d'apprentissage qui prévoit la fréquentation d'une école professionnelle de bateliers ou la participation à un cours par correspondance agréé par l'autorité compétente et préparant à un diplôme équivalent;
  - 2.3 pour le matelot,
    - a) être âgé de 17 ans au moins et
      - avoir subi avec succès un examen sanctionnant la formation visée au chiffre 2.2, ou
      - avoir subi avec succès un examen sanctionnant une formation dans une école professionnelle de bateliers, ou
      - avoir subi avec succès un autre examen de matelot reconnu par l'autorité compétente,ou
    - b) être âgé de 19 ans au moins et avoir navigué en faisant partie d'un équipage de pont pendant trois ans au moins dont un an au moins dans la navigation intérieure et deux ans soit en navigation intérieure, soit en navigation maritime, côtière ou de pêche;
  - 2.4 pour le matelot garde-moteur
    - a) être matelot et
      - avoir subi avec succès un examen de matelot garde-moteur reconnu par l'autorité compétente,ou
    - b) avoir effectué un temps de navigation d'un an au moins comme matelot à bord d'un bateau de navigation intérieure motorisé et avoir des connaissances de base en matière de moteurs;

2.5 pour le maître-matelot

- a) avoir effectué en navigation intérieure un temps de navigation d'un an au moins comme matelot et
- avoir achevé avec succès la formation visée au chiffre 2.2, ou
  - avoir subi avec succès un examen final d'une école professionnelle de bateliers ou
  - avoir subi avec succès un autre examen de matelot reconnu par l'autorité compétente,

ou

- b) avoir achevé avec succès une formation visée au chiffre 2.2 dont la durée aura été de trois ans au moins ou avoir subi avec succès un examen final après une formation de trois ans au moins dans une école professionnelle de bateliers si cette formation comprend un temps de navigation d'un an au moins en navigation intérieure,

ou

- c) avoir effectué en navigation intérieure un temps de navigation d'un an au moins comme matelot au sens du chiffre 2.3, lettre b), et avoir subi avec succès un examen pratique conforme à l'annexe C, chiffre 3.1, du Règlement des Patentes du Rhin en application de la Directive relative aux procédures d'examen adoptée en vertu de l'article 1.05 du Règlement des Patentes du Rhin,

ou

- d) avoir effectué en navigation intérieure un temps de navigation de deux ans au moins comme matelot au sens du chiffre 2.3, lettre b);

2.6 pour le timonier

- a) avoir effectué en navigation intérieure un temps de navigation d'un an au moins comme maître-matelot ou de trois ans au moins comme matelot au sens du chiffre 2.3, lettre b),

ou

- b) être titulaire d'une patente de batelier établie en vertu de la Directive 96/50/CE ou d'une patente de batelier conformément à l'appendice I à la Directive 91/672/CEE

ou

- c) avoir effectué en navigation intérieure un temps de navigation de quatre ans et être titulaire d'un certificat de capacité équivalent à la Grande Patente, permettant la conduite d'un bateau sur les voies de navigation intérieure d'un Etat membre de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin,

ou

- d) avoir effectué en navigation intérieure un temps de navigation de quatre ans et être titulaire d'un certificat de capacité reconnu par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin comme équivalent à la Grande Patente conformément à l'article 3.05, chiffre 3, du Règlement des patentes du Rhin, permettant la conduite de bâtiments sur d'autres voies de navigation intérieure;

2.7 pour le conducteur :

être titulaire de la patente requise en vertu du Règlement des patentes du Rhin;

2.8 pour le mécanicien :

- a) être âgé de 18 ans au moins et avoir subi avec succès un examen sanctionnant un cycle de formation professionnelle dans les secteurs du moteur et de la mécanique,

ou

- b) être âgé de 19 ans au moins et avoir exercé pendant deux ans au moins l'activité de matelot garde-moteur sur un bateau de navigation intérieure motorisé.

#### Article 23.03

#### ***Membres de l'équipage – Aptitude***

1. L'aptitude physique professionnelle doit être justifiée par un certificat médical, conforme aux annexes B1 et B2 du Règlement des patentes du Rhin, délivré au moment du premier enrôlement comme membre d'équipage par un médecin désigné par l'autorité compétente. Le certificat médical ne doit pas dater de plus de trois mois.
2. Les exigences relatives à la vision et à l'ouïe prescrites à l'annexe B1 du Règlement des patentes du Rhin ne sont toutefois pas obligatoires pour la fonction de mécanicien.
3. La justification de l'aptitude conformément aux chiffres 1 et 2 doit être renouvelée à l'âge de 65 ans accomplis et ultérieurement tous les ans dans un délai de trois mois.
4. Au cas où une autorité compétente a des doutes sur l'aptitude physique d'un membre d'équipage, elle peut demander la présentation d'un nouveau certificat médical. Le titulaire ne supporte les frais qui en résultent que dans le cas où les doutes étaient justifiés.

#### Article 23.04

#### ***Preuve de la qualification - Livret de service***

1. Le livret de service contient, d'une part, des données de caractère général telles que les certificats médicaux et la qualification du titulaire au sens de l'article 23.02 et, d'autre part, les

données spécifiques relatives aux voyages effectués. L'autorité compétente locale est responsable des données de caractère général et des visas de contrôle. A cet effet, elle est en droit de demander la présentation de livres de bord, complets ou par extraits, ou d'autres justificatifs appropriés. Elle ne peut apposer le visa de contrôle que pour des voyages datant de moins de 15 mois.

2. Tout membre de l'équipage doit avoir un livret de service personnel conforme au modèle de l'annexe F ou un autre livret de service valable reconnu comme équivalent par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. La personne au nom de laquelle le livret de service a été établi est appelée le titulaire du livret de service.

Le titulaire du livret de service doit

- a) remettre le livret de service au conducteur lors de la première prise de service et
- b) présenter le livret de service à l'autorité compétente locale au moins une fois tous les douze mois à compter de la date à laquelle il a été établi, afin qu'elle y inscrive le visa de contrôle visé au chiffre 1 ci-dessus.

Le timonier est dispensé de l'obligation visée à la lettre b) ci-dessus de présenter le livret de service s'il ne veut pas acquérir la grande patente visée au Règlement des patentes du Rhin. Si un timonier veut néanmoins acquérir plus tard cette patente, ne pourront être pris en compte que les voyages inscrits dans le livret de service et munis du visa de contrôle mentionné au chiffre 1 ci-dessus.

3. Le conducteur doit

- a) porter dans le livret de service régulièrement toutes les inscriptions conformément aux indications et directives relatives à la tenue du livret de service figurant à l'annexe F,
- b) conserver le livret de service en lieu sûr dans la timonerie jusqu'à la fin du service ou jusqu'au terme du contrat de travail ou de tout autre arrangement
- c) à la demande du titulaire, remettre le livret de service à ce dernier sans délai et à tout moment.

4. Pour les membres d'équipage titulaires d'une Grande Patente conforme à l'annexe A1 ou d'une Grande Patente provisoire conforme à l'annexe A2 du Règlement des patentes du Rhin, ces patentes tiennent lieu de livret de service.

5. La preuve de la qualification pour un emploi à bord doit pouvoir être fournie à tout moment

- a) par le conducteur au moyen de la patente requise en vertu du Règlement des patentes du Rhin,
- b) par les autres membres de l'équipage au moyen du livret de service ou de la patente visée à la lettre a) ci-dessus.

## **Article 23.05**

### ***Modes d'exploitation***

1. On distingue les modes d'exploitation suivants :
  - A1 la navigation de 14 heures au plus,
  - A2 la navigation de 18 heures au plus,
  - B la navigation de 24 heures au plus,  
par période de 24 heures.
2. En mode d'exploitation A1 la navigation pourra être prolongée à 16 heures au plus et au maximum une fois par semaine de calendrier, si le temps de navigation est attesté par les enregistrements d'un tachygraphe en bon état de fonctionnement, conforme à l'annexe H, ayant subi un essai de type et agréé par l'autorité compétente d'un Etat riverain du Rhin ou de la Belgique et lorsque, outre le conducteur, l'équipage minimum prescrit compte un autre membre possédant la qualification de timonier.
3. Un bateau naviguant en mode d'exploitation A1, respectivement A2 doit interrompre sa navigation pendant huit heures, respectivement six heures continues, à savoir
  - a) en mode d'exploitation A1 entre 22.00 heures et 06.00 heures et
  - b) en mode d'exploitation A2 entre 23.00 heures et 05.00 heures.

Il peut être dérogé à ces horaires si le bateau est équipé d'un tachygraphe en bon état de fonctionnement, conforme à l'annexe H, ayant subi un essai de type et agréé par l'autorité compétente d'un Etat riverain du Rhin ou de la Belgique. Ce tachygraphe doit être en service au moins depuis le début de la dernière période de repos ininterrompu de huit respectivement six heures et doit être accessible à toute heure aux organes de contrôle.

## **Article 23.06**

### ***Repos obligatoire***

1. En mode d'exploitation A1, tout membre de l'équipage doit disposer de huit heures de repos ininterrompu en dehors des temps de voyage pour chaque période de 24 heures comptée à partir de la fin de toute période de repos de huit heures.
2. En mode d'exploitation A2, tout membre de l'équipage doit disposer de huit heures de repos dont six heures de repos ininterrompu en dehors des temps de voyage pour chaque période de 24 heures comptée à partir de la fin de toute période de repos de six heures. Tout membre de l'équipage âgé de moins de 18 ans doit disposer de huit heures de repos ininterrompu dont six heures de repos en dehors des temps de voyage.

3. Dans le mode d'exploitation B, tout membre de l'équipage doit disposer d'un temps de repos de 24 heures par période de 48 heures dont au moins deux fois six heures ininterrompues.
4. Pendant son temps de repos obligatoire, un membre de l'équipage ne peut être tenu à aucune obligation, y compris de surveillance ou de disponibilité ; les fonctions de garde et de surveillance prévues par les réglementations de police pour les bâtiments en stationnement ne sont pas à considérer comme une obligation au sens du présent alinéa.
5. Les dispositions prévues par la réglementation du travail et par les conventions collectives en ce qui concerne les durées plus longues de la période de repos restent valables.

### **Article 23.07**

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

1. Par dérogation à l'article 23.05, chiffre 1, un changement ou une répétition de mode d'exploitation peut avoir lieu à condition d'observer les prescriptions des chiffres 2 à 6.
2. Le passage du mode d'exploitation A1 au mode d'exploitation A2 ne peut s'effectuer que
  - a) si l'équipage a été entièrement remplacé ou
  - b) si les membres d'équipage prévus pour le mode d'exploitation A2 prouvent qu'ils ont observé immédiatement avant le changement un temps de repos de huit heures dont six heures en dehors du temps de navigation et si le renfort prescrit pour le mode d'exploitation A2 se trouve à bord.
3. Le passage du mode d'exploitation A2 au mode d'exploitation A1 ne peut s'effectuer que
  - a) si l'équipage a été entièrement remplacé ou
  - b) si les membres d'équipage prévus pour le mode d'exploitation A1 prouvent qu'ils ont observé immédiatement avant le changement un repos ininterrompu de huit heures en dehors du temps de navigation.
4. Le passage du mode d'exploitation B au mode d'exploitation A1 ou A2 ne peut s'effectuer que
  - a) si l'équipage a été entièrement remplacé ou
  - b) si les membres d'équipage prévus pour le mode d'exploitation A1 respectivement A2 prouvent qu'ils ont observé huit respectivement six heures de repos ininterrompu immédiatement avant le changement.
5. Le passage du mode d'exploitation A1 ou A2 au mode d'exploitation B ne peut s'effectuer que
  - a) si l'équipage a été entièrement remplacé ou



- b) si les membres d'équipage prévus pour le mode d'exploitation B prouvent qu'ils ont observé huit respectivement six heures de repos ininterrompu immédiatement avant le changement, en dehors du temps de navigation, et si le renfort prescrit pour le mode d'exploitation B est à bord.

6. Un bateau peut être mis en service directement après un voyage en mode d'exploitation A1 ou A2 pour un nouveau voyage en mode d'exploitation A1 ou A2 à condition que l'équipage ait été entièrement remplacé et que les nouveaux membres d'équipage prouvent qu'ils ont observé une période de repos ininterrompu de huit heures respectivement six heures en dehors des temps de navigation immédiatement avant le début dudit nouveau voyage en mode d'exploitation A1 respectivement A2.

7. Le temps de repos de six ou de huit heures est justifié par une attestation conformément à l'annexe K ou par une copie de la page du livre de bord comportant les indications relatives aux temps de navigation et de repos observés sur le bateau à bord duquel le membre d'équipage a effectué le dernier voyage.

### **Article 23.08**

#### ***Livre de bord - Tachygraphe***

1. A bord de chaque bateau, à l'exception des remorqueurs et pousseurs de port, des barges sans équipage, des bâtiments des autorités et des bâtiments de sport, un livre de bord conforme au modèle de l'annexe E doit se trouver dans la timonerie. Ce livre de bord doit être tenu conformément aux instructions qu'il contient. La responsabilité de la présence du livre de bord et des inscriptions qui doivent y être portées incombe au conducteur. Le premier livre de bord, qui doit porter le numéro 1, le nom du bateau et son numéro officiel doit être délivré par l'autorité qui a délivré le certificat de visite au bateau.

La possibilité visée au point 2 des instructions relatives à la tenue du livre de bord de ne mentionner les heures de repos que par un seul schéma une fois pour chaque voyage n'est valable que pour les membres d'équipage en mode d'exploitation B. Dans les modes d'exploitation A1 et A2 le début et la fin des temps de repos doivent être inscrits chaque jour pendant le voyage pour chaque membre.

Les inscriptions nécessaires après un changement de mode d'exploitation doivent être portées sur une nouvelle page du livre de bord.

2. Les livres de bord ultérieurs peuvent être délivrés par une autorité compétente locale qui y appose le numéro d'ordre ; ils ne peuvent toutefois être délivrés que sur présentation du livre de bord précédent. Le livre de bord précédent doit être revêtu de la mention indélébile "annulé" et être rendu au conducteur.

La délivrance d'un nouveau livre de bord peut avoir lieu sur présentation de l'attestation visée au chiffre 4 ci-dessous. Dans ce cas le propriétaire du bateau doit veiller à ce que le livre de bord précédent ait été présenté à la même autorité compétente locale qui a inscrit le nouveau livre de bord dans l'attestation visée au chiffre 4, pour recevoir la mention "annulé" dans un délai de 30 jours après la date de délivrance du nouveau livre de bord. Le conducteur doit en outre veiller à ce que le livre de bord soit alors ramené à bord.

3. Le livre de bord annulé doit être conservé à bord pendant six mois après la dernière inscription.
4. Lors de la délivrance du premier livre de bord conformément au chiffre 1, l'autorité qui délivre le premier livre de bord certifie cette délivrance au moyen d'une attestation mentionnant le nom du bateau, le numéro officiel du bateau, le numéro du livre de bord et la date de la délivrance. Cette attestation doit être conservée à bord et être présentée sur demande. La délivrance des livres de bord ultérieurs conformément au chiffre 2 est à inscrire par l'autorité compétente sur l'attestation.
5. Les enregistrements des tachygraphes doivent être conservés à bord pendant six mois après la dernière inscription.
6. En cas de remplacement ou de renfort de l'équipage en vertu de l'article 23.07, il doit être joint pour chaque nouveau membre d'équipage une attestation conformément à l'annexe K ou une copie de la page du livre de bord comportant les indications relatives aux temps de navigation et de repos observés sur le bateau à bord duquel il a effectué le dernier voyage en tant que membre d'équipage.

## **Article 23.09**

### *Équipement des bateaux*

1. Sans préjudice des autres dispositions du présent Règlement, les automoteurs, pousseurs, convois poussés et bateaux à passagers devant être exploités avec un équipage minimum doivent satisfaire à l'un des standards d'équipement suivants :

#### 1.1 Standard S1

- a) Les installations de propulsion doivent être aménagées de façon à permettre la modification de la vitesse et l'inversion du sens de la propulsion depuis le poste de gouverne.

Les machines auxiliaires nécessaires à la marche du bateau doivent pouvoir être mises en marche et arrêtées depuis le poste de gouverne, à moins qu'elles ne fonctionnent automatiquement ou que ces machines fonctionnent sans interruption au cours de chaque voyage.

- b) Les niveaux critiques

de la température de l'eau de refroidissement des moteurs principaux, de la pression de l'huile de graissage des moteurs principaux et des organes de transmission, de la pression d'huile et de la pression d'air des dispositifs d'inversion des moteurs principaux, des organes de transmission réversible ou des hélices, du niveau de remplissage du fond de cale de la salle des machines principales doivent être signalés par des dispositifs qui déclenchent dans la timonerie des signaux d'alarme sonores et optiques. Les signaux d'alarme acoustiques peuvent être réunis dans un seul appareil sonore. Ils peuvent s'arrêter dès que la panne est constatée. Les signaux d'alarme optiques ne doivent être éteints que lorsque les troubles correspondants sont éliminés.

- c) L'alimentation en carburant et le refroidissement des moteurs principaux doivent être automatiques.
- d) La manœuvre du gouvernail doit pouvoir se faire par une personne sans effort particulier même à l'enfoncement maximum autorisé.
- e) L'émission des signaux optiques et sonores prescrits par le Règlement de police pour la navigation du Rhin pour les bateaux faisant route doit pouvoir se faire depuis le poste de gouverne.
- f) S'il n'est pas possible de s'entendre directement entre le poste de gouverne et l'avant du bateau, l'arrière du bateau, les logements et la salle des machines, une liaison phonique doit être prévue. Pour la salle des machines, la liaison phonique peut être remplacée par des signaux optiques et acoustiques.
- g) Le canot prescrit doit pouvoir être mis à l'eau par un membre d'équipage seul et en temps utile.
- h) Un projecteur manœuvrable depuis le poste de gouverne doit être installé à bord.
- i) L'effort nécessaire pour manœuvrer des manivelles et des dispositifs pivotants analogues d'engins de levage ne doit pas être supérieur à 160 N.
- j) Les treuils de remorque mentionnés au certificat de visite doivent être motorisés.
- k) Les pompes d'assèchement et les pompes de lavage du pont doivent être motorisés.
- l) Les principaux appareils de commande et instruments de contrôle doivent être disposés conformément à l'ergonomie.
- m) Les équipements visés à l'article 6.01, chiffre 1 doivent pouvoir être commandés depuis le poste de gouverne.

## 1.2 Standard S2

- a) pour les automoteurs naviguant isolément :  
standard S1 auquel est ajouté un boteur actif pouvant être commandé depuis le poste de gouverne;
- b) pour les automoteurs assurant la propulsion d'une formation à couple :  
standard S1 auquel est ajouté un boteur actif pouvant être commandé depuis le poste de gouverne;

- c) pour les automoteurs assurant la propulsion d'un convoi poussé composé de l'automoteur et d'un bâtiment en flèche :

standard S1 auquel est ajouté un équipement en treuils d'accouplement à fonctionnement hydraulique ou électrique. Cet équipement n'est toutefois pas exigé lorsque le bâtiment à l'avant du convoi poussé est équipé d'un boteur actif pouvant être commandé depuis le poste de gouverne de l'automoteur assurant la propulsion du convoi;

- d) pour les pousseurs assurant la propulsion d'un convoi poussé :

standard S1 auquel est ajouté un équipement en treuils d'accouplement à fonctionnement hydraulique ou électrique. Cet équipement n'est toutefois pas exigé lorsqu'un bâtiment à l'avant du convoi poussé est équipé d'un boteur actif pouvant être commandé depuis le poste de gouverne du pousseur;

- e) pour les bateaux à passagers :

standard S1 auquel est ajouté un boteur actif pouvant être commandé depuis le poste de gouverne. Cet équipement n'est toutefois pas exigé lorsque l'installation de propulsion et de gouverne du bateau à passagers permet une manoeuvrabilité équivalente.

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

### Article 23.10

#### *Equipage minimum des automoteurs et des pousseurs*

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

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

1) Le matelot léger ou un des matelots légers peut être remplacé par un homme de pont.  
2) Le timonier doit être titulaire de la patente prescrite au Règlement des patentes du Rhin.  
3) Un des matelots légers doit être âgé de plus de 18 ans.

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

3. L'équipage minimum prescrit dans le tableau du chiffre 1 ci-dessus,

a) pour le Groupe 2, mode d'exploitation A1, Standard S2 et

b) pour le Groupe 3, mode d'exploitation A1, Standard S1,

peut être réduit d'un matelot léger durant une période ininterrompue de trois mois au maximum par année civile lorsque ce matelot léger suit une formation dans une école professionnelle de bateliers. Une période d'un mois au minimum doit séparer les périodes de réduction de l'équipage. La formation dans une école professionnelle de bateliers doit être attestée par un certificat établi par ladite école, dans lequel sont portées les périodes de présence à l'école. Ces dispositions ne sont pas valables pour les matelots légers visés au chiffre 2 ci-dessus.

**Article 23.11**

**Equipage minimum des convois rigides et autres assemblages rigides**

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

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

1) Le matelot léger ou un des matelots légers peut être remplacé par un homme de pont  
2) Le timonier doit être titulaire de la patente prescrite au Règlement des patentes du Rhin.  
3) Un des matelots légers doit être âgé de plus de 18 ans.  
\*) Au sens du présent article le terme "barge" désigne également des automoteurs ne faisant pas usage de leurs machines de propulsion et des chalands. En outre, s'appliquent les équivalences suivantes :  
1 barge = plusieurs barges d'une longueur totale ne dépassant pas 76,50 m et d'une largeur totale ne dépassant pas 15 m.

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

3. L'équipage minimum prescrit dans le tableau du chiffre 1 ci-dessus,

a) pour le Groupe 2, mode d'exploitation A1, Standard S2 et

b) pour les Groupes 3, 5 et 6, mode d'exploitation A1, Standard S1,

peut être réduit d'un matelot léger durant une période ininterrompue de trois mois au maximum par année civile lorsque ce matelot léger suit une formation dans une école professionnelle de bateliers. Une période d'un mois au minimum doit séparer les périodes de réduction de l'équipage. La formation dans une école professionnelle de bateliers doit être attestée par un certificat établi par ladite école, dans lequel sont portées les périodes de présence à l'école. Ces dispositions ne sont pas valables pour les matelots légers visés au chiffre 2 ci-dessus.

**Article 23.12**

***Equipage minimum des bateaux à passagers***

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

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

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



**Article 23.12 (suite)**

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

Groupe	Membres d'équipage	Nombre des membres d'équipage en mode d'exploitation A1, A2 ou B et pour le Standard d'équipement S1 ou S2						
		A1		A2		B		
		S1	S2	S1	S2	S1	S2	
1	Nombre admissible de passagers: de 501 à 1000	conducteur .....	1	1	2	2	3	3
		timonier .....	1	1	-	-	-	-
		maître-matelot .....	1	1	1	1	1	1
		matelot .....	1	-	1	-	1	-
		matelot léger .....	-	1	-	1	-	1
		mécanicien ou matelot garde-moteur <sup>2)</sup>	2	2	2	2	3	3
2	Nombre admissible de passagers: de 1001 à 2000	conducteur .....	2 ou 2	2	2	2	3	3
		timonier .....	- -	-	-	-	-	-
		maître-matelot .....	- -	1	-	1	-	1
		matelot .....	3 2	1	3	1	3	1
		matelot léger .....	- 2	1	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>
		mécanicien ou matelot garde-moteur <sup>2)</sup>	3 3	3	3	3	3	3
<sup>1)</sup> Le matelot léger ou un des matelots légers peut être remplacé par un homme de pont. <sup>2)</sup> La nécessité de mécaniciens ou de matelots garde-moteur est déterminée par la commission de visite qui en fait mention au n° 52 du certificat de visite.								

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

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

4. Pour les bateaux à passagers visés aux chiffres 1 et 3 ci-dessus naviguant sans passagers à bord, l'équipage minimum se détermine conformément à l'article 23.10.

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

6. L'équipage minimum prescrit dans le tableau du chiffre 1, (bateaux d'excursions journalières),

- a) pour le Groupe 2, mode d'exploitation A1, Standard S2 et
- b) pour les Groupes 3 et 5, mode d'exploitation A1, Standard S1,

peut être réduit d'un matelot léger durant une période ininterrompue de trois mois au maximum par année civile lorsque ce matelot léger suit une formation dans une école professionnelle de bateliers. Une période d'un mois au minimum doit séparer les périodes de réduction de l'équipage. La formation dans une école professionnelle de bateliers doit être attestée par un certificat établi par ladite école, dans lequel sont portées les périodes de présence à l'école. Ces dispositions ne sont pas valables pour les matelots légers visés au chiffre 5 ci-dessus.

7. L'équipage minimum prescrit dans le tableau du chiffre 2 (bateaux d'excursions journalières à vapeur), pour le Groupe 2, mode d'exploitation A1, Standard S1, peut être réduit d'un matelot léger durant une période ininterrompue de trois mois au maximum par année civile lorsque ce matelot léger suit une formation dans une école professionnelle de bateliers. Une période d'un mois au minimum doit séparer les périodes de réduction de l'équipage. La formation dans une école professionnelle de bateliers doit être attestée par un certificat établi par ladite école, dans lequel sont portées les périodes de présence à l'école. Ces dispositions ne sont pas valables pour les matelots légers visés au chiffre 5 ci-dessus.

8. L'équipage minimum prescrit dans le tableau du chiffre 3, (bateaux à cabines), pour le Groupe 3, mode d'exploitation A1, Standard S1, peut être réduit d'un matelot léger durant une période ininterrompue de trois mois au maximum par année civile lorsque ce matelot léger suit une formation dans une école professionnelle de bateliers. Une période d'un mois au minimum doit séparer les périodes de réduction de l'équipage. La formation dans une école professionnelle de bateliers doit être attestée par un certificat établi par ladite école, dans lequel sont portées les périodes de présence à l'école.

### **Article 23.13**

#### ***Cas où l'équipement minimum visé à l'article 23.09 est incomplet***

1. Lorsque l'équipement d'un automoteur, d'un pousseur, d'un convoi rigide, d'un autre assemblage rigide ou d'un bateau à passagers ne correspond pas au standard S1 prévu à l'article 23.09, chiffre 1.1, l'équipage minimum prescrit à l'article 23.10, 23.11 ou 23.12 doit être augmenté

- a) d'un matelot en modes d'exploitation A1 et A2 et

- b) de deux matelots en mode d'exploitation B. Toutefois lorsqu'il n'est pas satisfait aux seules exigences des lettres i) et l) ou de l'une des lettres i) ou l) du standard S1 prévu à l'article 23.09, chiffre 1.1, l'augmentation en mode d'exploitation B est d'un matelot au lieu de deux.
2. En outre, lorsqu'il n'est pas satisfait à une ou plusieurs des prescriptions de l'article 23.09, chiffre 1.1, lettres a) à c),
- a) le matelot prescrit au chiffre 1, lettre a), doit être remplacé par un matelot garde-moteur en modes d'exploitation A1 et A2 et
  - b) les deux matelots prescrits au chiffre 1, lettre b), doivent être remplacés par deux matelots garde-moteur en mode d'exploitation B.

#### **Article 23.14**

##### ***Equipage minimum des autres bâtiments***

La Commission de visite détermine pour les bâtiments qui ne sont pas visés par les articles 23.10 à 23.12 (par exemple remorqueurs, chalands, engins flottants) d'après leurs dimensions, mode de construction, leur aménagement et affectation, l'équipage qui doit se trouver à bord en cours de navigation.

Pour les bateaux avitailleurs qui ne peuvent être exploités que sur de courts secteurs, la Commission de visite peut fixer un équipage minimum dérogeant à l'article 23.10.

#### **Article 23.15**

##### ***Exonérations et réductions***

Pour la navigation à l'aval du bac de Spijk (p.k. 857,40), et pour autant que la frontière germano-néerlandaise n'est franchie ni dans un sens ni dans l'autre, il suffit d'appliquer les prescriptions de la loi néerlandaise "Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart" (Staatsblad 1993 numéro 368)."

Ajouter un article 24.05 libellé comme suit :

"Article 24.05

##### ***Dispositions transitoires relatives au chapitre 23 - Equipages***

Sans préjudice des dispositions de l'article 23.03 relatives à l'aptitude physique, la disposition transitoire suivante est applicable pour le chapitre 23 :

1. Un homme de pont en service en navigation intérieure au 31 décembre 2001 pourra obtenir la qualification de matelot lorsqu'il sera âgé de 19 ans au moins et qu'il aura navigué en faisant partie d'un équipage de pont pendant trois ans au moins dont un an au moins en navigation intérieure et deux ans soit en navigation intérieure, soit en navigation maritime, côtière ou de pêche. Ce matelot pourra obtenir la qualification de

- a) maître-matelot lorsqu'il aura navigué comme matelot pendant un an au moins en navigation rhénane,
  - b) timonier lorsqu'il aura navigué comme matelot pendant deux ans au moins en navigation rhénane.
2. Un matelot en service en navigation intérieure au 31 décembre 2001 pourra obtenir la qualification de maître-matelot lorsqu'il aura navigué comme matelot pendant un an au moins en navigation rhénane.
3. Un matelot en service en navigation intérieure au 31 décembre 2001 pourra obtenir la qualification de timonier lorsqu'il aura navigué comme matelot pendant deux ans au moins en navigation rhénane.
4. Un maître-matelot en service en navigation intérieure au 31 décembre 2001 pourra obtenir la qualification de timonier lorsqu'il aura navigué comme maître-matelot pendant un an au moins en navigation rhénane."

**Annexe B**  
**au Règlement de visite des bateaux du Rhin**  
**Modèle du certificat de visite**

*La rubrique 47 du certificat de visite est libellée comme suit :*

"

47. Equipement du bateau selon l'article 23.09.  
Le bateau répond <sup>\*)</sup> / ne répond pas <sup>\*)</sup> à l'article 23.09, chiffre 1.1 <sup>\*)</sup> / à l'article 23.09, chiffre 1.2 <sup>\*)</sup>.  
Conformément à l'article 23.13, l'équipage minimum doit être augmenté <sup>\*)</sup> / ne doit pas être augmenté <sup>\*)</sup> comme suit :

	Mode d'exploitation		
	A1	A2	B
Matelot .....			
Remplacement du matelot par un matelot garde-moteur .			

Observations et conditions particulières :

.....  
.....

"

Ajouter une annexe K libellée comme suit :

**"Annexe K  
au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin**

**(Modèle)**

**Attestation pour la justification du temps de repos exigé  
conformément l'article 23.07, chiffres 2 à 6**

(uniquement valable en liaison avec le livret de service,  
ou la grande patente conformément à l'annexe 1

ou la grande patente provisoire conformément à l'annexe 2 du Règlement des patentes du Rhin)

Nom :

Numéro du livret de service ou de la patente :

Nom ou numéro officiel du bateau	Fin du voyage date	Fin du voyage heure	Mode d'exploitation précédant la fin du voyage	Dernier temps de repos précédant la fin du voyage		Signature du conducteur
				Début	Fin	
	E	E1	E2	E3	E4	
1	2	3	4	5	6	7

La présente attestation fait partie du livre de bord du bateau à bord duquel le membre d'équipage entame son nouveau voyage et constitue un document visé à l'article 1.10 du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin.

Les indications erronées ou non conformes peuvent être sanctionnées ; elles constituent au minimum des infractions.

Le conducteur du bateau à bord duquel le membre d'équipage a effectué son précédent voyage est responsable des indications fournies par la présente attestation.

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

1. L'attestation doit être complétée à chaque changement de bateau par le conducteur du bateau à bord duquel le membre d'équipage a effectué son dernier voyage.

2. L'attestation doit être présentée au conducteur du bateau à bord duquel est entamé le nouveau voyage.

3. Les indications portées dans l'attestation doivent être conformes aux indications figurant dans le livret de service et dans le livre de bord du bateau à bord duquel le membre d'équipage a effectué son précédent voyage."

---