



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.3/2008/12
30 juillet 2008

Original: FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable

Cinquante-deuxième session
Genève, 13-15 octobre 2008
Point 9 b) de l'ordre du jour

**PROCEDURE HARMONISEE D'EXAMEN DES DEMANDES DE RECONNAISSANCE
DES CERTIFICATS DE BATEAU ET DES CERTIFICATS DE CONDUCTEUR :
RECONNAISSANCE MUTUELLE DES CERTIFICATS DE CONDUCTEUR**

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

Note du secrétariat: Lors de sa cinquante et unième session, le Groupe de travail SC.3 avait demandé au secrétariat de réunir des documents de base de la CCNR et de la Commission Européenne sur le sujet de la reconnaissance des certificats de conducteur afin de faciliter l'élaboration d'un document commun sur ce sujet (ECE/TRANS/SC.3/178, para. 26). Dans sa communication pour la trente-troisième session du SC.3/WP.3, la CCNR a indiqué que l'annexe au Protocole 4 de sa Résolution (2005-I) contenait une analyse de l'harmonisation des prescriptions communautaires relatives aux certificats de conduite avec le règlement des patentes du Rhin (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2008/26). Le Groupe de travail voudrait peut être prendre compte de cette analyse, reproduite en annexe, et la transmettre à son groupe d'experts volontaires sur la reconnaissance des certificats de conducteur en tant que l'un des documents de base.

* Le secrétariat reproduit le document ci-après tel qu'il a été reçu.

Annexe

HARMONISATION DES PRESCRIPTIONS COMMUNAUTAIRES RELATIVES AUX CERTIFICATS DE CONDUITE AVEC LE REGLEMENT DES PATENTES DU RHIN (ANNEXE 1 AU PROTOCOLE 4 DE LA RESOLUTION (2005-I)).

I. INTRODUCTION

1. En vertu de la Convention du 14 décembre 1922 incorporée à l'Acte de Mannheim, la patente de batelier du Rhin, délivrée par l'autorité compétente d'un Etat contractant, est obligatoire pour naviguer sur le Rhin. La Convention de 1922 précise que la patente de batelier doit mentionner les voies d'eau et les catégories de bateau sur lesquels la navigation est autorisée. Il existe quatre types de patente, distincts selon la taille et/ou la fonction du bateau. Le règlement des patentes du Rhin en fixe les conditions d'obtention. D'autres règlements, tels que le Règlement relatif au personnel de sécurité en navigation à passagers et le Règlement des patentes radar, sont également pertinents pour la matière.

2. Si la patente rhénane est toujours exigée sur le Rhin, des dispenses et des dérogations sont néanmoins prévues dans les règlements et permettent aux candidats détenteurs de documents de navigation valables sur d'autres voies d'eau d'obtenir la patente rhénane sans passer tous les examens requis dans le cadre de la procédure normale. La dispense n'est cependant jamais totale : les connaissances spécifiques à la navigation rhénane¹, à savoir la connaissance des règlements en vigueur sur le Rhin et la connaissance de la navigation sur le secteur demandé, requièrent en toutes circonstances la réussite à un examen spécifique à la patente rhénane. Par ces dispenses et dérogations, n'est donc reconnue qu'une équivalence partielle de la patente rhénane avec d'autres certificats de conduite. Le 7ème protocole additionnel à la Convention révisée, entré en vigueur le 1^{er} décembre 2004, va plus loin en conférant à la CCNR la possibilité de reconnaître d'autres documents comme équivalents à la patente de batelier du Rhin.

3. Du côté communautaire, deux directives ont été adoptées en matière de certificats de conduite. La directive 91/672 CEE a tout d'abord posé le principe de la reconnaissance réciproque, entre les Etats membres de la Communauté, des certificats de conduite nationaux. La Communauté a ensuite entrepris d'harmoniser les conditions d'obtention des certificats de conduite nationaux. La directive 96/50 propose ainsi un modèle uniforme de certificat national, tout en laissant aux Etats membres la responsabilité des modalités de délivrance du certificat. Ces directives reconnaissent la patente rhénane comme un titre valable pour la navigation sur toutes les voies navigables de la Communauté. Les voies d'eau nationales non reliées au réseau navigable des autres Etats membres ne sont pas non plus concernées par ces directives.

4. Dans son livre blanc (COM 2001/370), la Commission européenne a exprimé le souhait de poursuivre le travail d'harmonisation en la matière. C'est dans ce cadre que s'inscrit le courrier adressé à la CCNR le 29 avril 2003, par lequel la Commission demande à la Commission Centrale de lui communiquer les conditions sous lesquelles la CCNR pourrait reconnaître le certificat communautaire comme un titre de navigation valide sur le Rhin. Ce travail a été conduit dans le cadre du Comité STF et du Groupe de travail STF/G de la Commission Centrale.

¹ Article 3.05(3).

5. Avant de présenter les conclusions de la CCNR, il importe de préciser la portée de cette analyse. Tout d'abord, le certificat de conduite communautaire constitue déjà un titre valide pour la conduite des bateaux sur le Rhin à l'aval du bac de Spijk². Concernant la conduite à l'amont du bac de Spijk, la grande patente reste requise pour la conduite des bateaux de 35 mètres et plus et les bateaux destinés au transport de 12 passagers et plus. La petite patente est requise pour la conduite des bateaux de moins de 35 mètres. La directive communautaire s'applique aux certificats de conduite des bateaux de marchandises de 20 mètres et plus et des bateaux destinés au transport de 12 personnes et plus³. Deux situations doivent donc être distinguées. Les certificats nationaux transposant la directive communautaire devront être reconnus équivalents à la petite patente pour la conduite de bateaux à marchandises de dimension inférieure à 35 mètres. Ils devront en revanche être reconnus équivalents à la grande patente pour la conduite de bateaux à marchandises de 35 mètres et plus et des bateaux destinés au transport de 12 passagers et plus, qui forment la partie de loin la plus importante du trafic sur le Rhin. L'analyse est principalement conduite sur la base des conditions requises pour l'obtention de la grande patente. Référence n'est faite dans ce document à la petite patente que lorsque les conditions diffèrent.

6. Ainsi circonscrit, le travail visant à comparer, puis à rapprocher, le contenu de ces deux textes ne peut pourtant aboutir qu'à un résultat imparfait, car il consiste à comparer deux instruments qui n'ont pas le même objectif ni la même portée. La directive communautaire, par définition, ne fixe les conditions d'obtention des certificats que dans ses grandes lignes, les Etats gardant une marge de manœuvre lors de sa transposition dans leur ordre interne⁴. L'objectif de la directive n'est pas d'uniformiser mais d'harmoniser les réglementations nationales, dans la mesure nécessaire pour éviter les distorsions de concurrence et permettre la libre circulation des travailleurs. Il est donc entendu que des différences peuvent persister d'une réglementation nationale à l'autre dans les limites définies par le droit communautaire. A l'inverse, les règlements rhénans ont pour objectif d'uniformiser la réglementation des Etats membres en ce domaine. Ils forment dès lors un ensemble réglementaire complet et donc inévitablement plus détaillé que la directive communautaire. Ainsi, ils règlent non seulement les critères d'obtention de la patente mais aussi les procédures d'examen et de délivrance de la patente. Les autorités compétentes pour délivrer la patente sont nommément désignées et la démarche qu'elles doivent suivre est précisée, notamment par le biais de 'directives' qui leur sont directement adressées. En pratique, les autorités compétentes des différents Etats membres travaillent en étroite collaboration. Par son degré de précision, la réglementation rhénane s'apparente donc davantage aux réglementations nationales transposant la directive communautaire.

7. Deux solutions sont envisageables pour établir l'équivalence de ces deux textes de nature et d'objectif différents :

- a) Soit le contenu de la directive est modifié afin de se rapprocher des conditions posées par le règlement des patentes (révision limitée). Les modifications consisteraient principalement à préciser le contenu de certaines conditions d'obtention. La recherche

² Article 1.03 du Règlement des patentes du Rhin.

³ Article 3 de la directive.

⁴ Ils sont notamment autorisés à poser des exigences complémentaires pour les connaissances locales ou la conduite d'un bateau pour passagers, après consultation de la commission (Article 8 § 2).

de l'équivalence concernerait ici la directive communautaire et répondrait donc directement à l'objectif recherché. Cette méthode a cependant l'inconvénient d'être lente eu égard à la lourdeur des procédures décisionnelles dans l'ordre communautaire. Par ailleurs, le résultat final ne pourra jamais être complet puisque des exigences complémentaires seront toujours requises sur le Rhin, notamment pour ce qui concerne la connaissance des secteurs.

- b) Soit une toute nouvelle directive, beaucoup plus ambitieuse et détaillée, est adoptée par la Communauté européenne ("CE") (révision profonde). Cette directive prévoirait d'une part plusieurs types de certificats communautaires, d'un niveau plus ou moins élevé, adapté à la difficulté, variable, de la navigation sur les différents fleuves européens et/ou au type de bateau. D'autre part, la directive ne se limiterait pas à établir les conditions d'obtention du certificat communautaire. Elle réglementerait aussi les modalités de délivrance des certificats, qui sont pour le moment laissées à la libre appréciation des Etats de la CE. Cette méthode permettrait en outre de prendre en compte le Danube.

8. Etant donné que la modification de la directive, de quelque nature qu'elle soit, demandera un délai qui peut facilement s'étaler sur plusieurs années, une solution intérimaire consisterait à prononcer l'équivalence sur la base de la réglementation nationale de transposition de la directive communautaire. En effet, chaque Etat est libre de transposer dans sa réglementation nationale les exigences, posées par la directive, dans la teneur des dispositions du règlement des patentes, selon des conditions qui pourraient être définies dans le cadre du règlement d'application prévu par le Protocole additionnel n°7. La Commission Centrale pourrait ainsi prononcer la reconnaissance des certificats délivrés sur cette base.

9. En vue d'une éventuelle reconnaissance des certificats de conduite communautaires sur le Rhin, une analyse a été effectuée sur la base des aspects suivants :

- I. les critères d'obtention ;
- II. les procédures d'obtention ;
- III. la mise en œuvre et le suivi de la reconnaissance.

II. ANALYSE ET COMPARAISON DES CRITERES D'OBTENTION

10. Les critères d'obtention de la patente et du certificat communautaire peuvent être rangés sous trois rubriques:

- 1. la compétence professionnelle, constituée de :
 - 1.1 la connaissance professionnelle (théorique) de la conduite des bateaux en navigation intérieure ;
 - 1.2 l'expérience professionnelle ;
- 2. l'aptitude, qui comprend l'aptitude physique (voir chiffre 1) et psychique de la personne, l'âge minimum et l'honorabilité⁵ ;
- 3. les compétences complémentaires et notamment la connaissance des secteurs.

11. L'analyse a été menée en considérant et comparant tour à tour ces trois critères. Un tableau récapitulatif est présenté à la fin de chaque section. Il résume les exigences complémentaires qui devraient être adoptées sur la base du Protocole additionnel n° 7 et posées dans le cadre d'un

⁵ Ce dernier critère est uniquement prévu dans le Règlement des patentes.

règlement de la CCNR pour reconnaître l'équivalence du certificat communautaire au cas où la directive communautaire resterait dans son état actuel. La deuxième colonne du tableau indique les modifications proposées à la directive, dans le cadre d'une révision limitée de la directive, correspondant à l'hypothèse présentée *supra* au paragraphe 7 a).

1. La compétence professionnelle

a. La connaissance professionnelle

12. Connaissances professionnelles générales : La connaissance professionnelle comprend la connaissance nautique et la connaissance de la réglementation de la navigation, notamment la signalisation. Ces exigences, spécifiées en annexe dans chacune des deux réglementations, sont globalement équivalentes. Seule la référence à la réglementation pour le transport des marchandises dangereuses manque dans la directive communautaire. Une adaptation n'est pas proposée ici, dans la mesure où cette réglementation sera bientôt intégrée au droit communautaire par le biais d'une autre directive encore en cours d'élaboration. La directive exige que le candidat connaisse le CEVNI tandis que le Règlement des patentes du Rhin requiert la connaissance du RPNR. Les deux ensembles réglementaires sont cependant considérés comme globalement équivalents, de sorte que la condition complémentaire, liée à la connaissance du RPNR, pourra se limiter aux règles de police spécifiques, aspect qui devra être examiné dans le cadre de la connaissance des secteurs (voir 20 ci-après).

13. Connaissances professionnelles additionnelles pour la conduite des bateaux à passagers: La directive communautaire et la réglementation rhénane posent des exigences complémentaires pour la conduite des bateaux à passagers, qui consistent principalement en la présence à bord d'un membre d'équipage (qui n'est pas nécessairement le conducteur) ayant connaissance des procédures de sécurité exigées. Ces dispositions figurent à l'article 10 de la directive. Dans le régime rhénan, elles font l'objet d'un règlement séparé relatif au personnel de sécurité en navigation à passagers (2004-II-22(II)). Ces exigences complémentaires ne sont pas une condition de l'obtention du certificat de conduite puisqu'elles ne concernent pas nécessairement le conducteur. Elles relèvent davantage de la composition des équipages et ne font pas l'objet d'une proposition d'harmonisation.

14. Connaissances professionnelles additionnelles pour la conduite au radar : Par temps bouché, tous les bâtiments faisant route doivent utiliser le radar⁶. La patente radar n'est donc en théorie pas systématiquement requise mais elle est dans la pratique toujours nécessaire en navigation rhénane. La directive communautaire traite aussi bien du certificat radar que du certificat de conduite, tandis que ces deux patentes font l'objet de deux règlements distincts dans le système rhénan. Le règlement relatif à la délivrance des patentes radar ("RDPR") fixe des conditions d'obtention plus strictes et plus détaillées que celles contenues dans la directive communautaire. Dans le cadre rhénan, le candidat doit notamment être titulaire d'un certificat d'opérateur radio⁷, ce qui n'est pas exigé par la directive communautaire. La CCNR concède qu'il n'est pas nécessaire de poser cette exigence comme condition préalable à l'obtention de la patente radar. L'examen d'obtention de la patente radar contient une partie théorique et une partie pratique sur les matières énumérées à l'Annexe 1 du règlement. La directive est moins

⁶ Article 6.30 du RPNR.

⁷ Article 2.01 c) du RDPR.

détaillée sur le contenu de l'examen sanctionnant l'aptitude à naviguer au radar. D'une part, elle ne prévoit qu'un examen théorique, sans partie pratique. D'autre part, les matières énumérées sont beaucoup moins détaillées. Une reconnaissance générale des diplômes radar délivrés conformément à la directive communautaire ne pourra donc intervenir que lorsque le contenu et les modalités de l'examen auront été précisés dans la directive. Dans la situation actuelle, seuls les diplômes radar délivrés sur la base d'un examen au contenu semblable à celui décrit en annexe du RDPR sont susceptibles d'être reconnus sur le Rhin.

Concernant la forme de l'attestation, le RDPR établit un modèle uniforme de patente radar dans les Etats membres, tout en prévoyant la possibilité d'attester la détention de cette patente par le biais de la mention "radar" sur la carte patente⁸, comme le prévoit aussi la directive⁹.

Modifications du Règlement des patentes du Rhin	Conditions complémentaires à poser en cas de non modification de la directive	Modifications de la directive dans le cadre d'une révision limitée
	Seuls les diplômes radar délivrés sur la base d'un examen au contenu semblable à celui décrit en annexe du RDPR sont susceptibles d'être reconnus sur le Rhin	aligner les conditions d'obtention du certificat radar sur celles prévues dans le RDPR

b. L'expérience professionnelle

15. L'expérience requise est de quatre ans pour la grande patente et le certificat communautaire. Elle est d'un an pour la petite patente. Le critère de l'expérience tel qu'établi par la directive, y compris les exceptions et dérogations qu'elle prévoit, est toujours conforme à ce qui est requis par le Règlement rhénan pour l'obtention de la petite patente. L'analyse ci-dessous ne considérera donc que la question de l'équivalence du certificat communautaire avec la grande patente. Le règlement des patentes du Rhin est plus précis que la directive et indique que l'expérience doit être acquise en tant que matelot ou matelot garde-moteur pour une durée de deux ans ou en tant que maître matelot pour une durée d'un an¹⁰. La directive indique seulement que l'expérience doit être acquise comme membre de l'équipage de pont. Cette absence de précisions vient du fait que, sur le plan communautaire, il n'existe pas (encore) de réglementation sur la composition des équipages, permettant d'identifier les différentes fonctions pour la conduite des bateaux. Cependant, l'absence de précisions sur ce point n'empêche pas de reconnaître les dispositions communautaires équivalentes au règlement rhénan, même s'il serait à terme souhaitable de préciser la directive sur ce point. Le règlement rhénan précise que 180 jours comptent pour un an de navigation, tandis que la directive ne donne pas cette précision : dans le cadre communautaire, il revient à chaque Etat membre de fixer le nombre de jours effectifs valant une année. Ceci entraîne de grandes disparités d'une réglementation nationale à l'autre (de 100 à 180 jours). Une reconnaissance en l'état du certificat communautaire créerait donc une inégalité de traitement entre les conducteurs, qui ne sont pas soumis aux mêmes

⁸ Article 3.04 § 2.

⁹ Article 9§2.

¹⁰ La fonction de matelot est définie dans la réglementation sur les équipages (chapitre 23 du RVBR).

exigences d'expérience. La reconnaissance sans condition complémentaire posée dans un règlement d'application ne pourrait donc intervenir qu'après une modification profonde de la directive par laquelle le nombre de jours valant une année serait fixé à 180 pour la catégorie de certificats destinée à être reconnue sur le Rhin.

16. Conditions permettant une réduction du temps de navigation : les deux textes prévoient que le nombre de 4 années de temps de navigation peut être réduit dans certains cas.

a) Expérience acquise en mer

Les deux réglementations prévoient une réduction en cas d'expérience acquise en mer. La réduction accordée par la directive est cependant supérieure à celle qui est concédée par le règlement des patentes du Rhin. Celui-ci accorde une réduction maximum de 2 ans et précise que 250 jours de navigation en mer valent une année. La directive permet aux Etats membres d'accorder au postulant qui justifie d'une expérience en navigation maritime une réduction pouvant aller jusqu'à 3 ans, sur les 4 années d'expérience requises. La directive ne précise pas que cette expérience doit être acquise comme membre de l'équipage de pont. Elle ne précise pas non plus le nombre de jours qui valent pour une année d'expérience de navigation en mer. Il est proposé d'aligner la directive sur les dispositions rhénanes en la matière. En effet, un an d'expérience en navigation intérieure ne peut être considéré comme suffisant pour satisfaire aux exigences d'expérience professionnelle requise en navigation intérieure.

b) Formation reconnue avec stage pratique

Là encore, les deux réglementations prévoient une réduction de l'expérience requise en cas de formation suivie avec succès mais n'accordent pas le même temps de réduction. Le règlement rhéan accorde une réduction de deux ans, tandis que la directive prévoit une réduction maximum de 3 ans. Le règlement des patentes pourrait être modifié et s'aligner sur la directive (voir également *infra* § 21 et 25).

c) Examen pratique

La directive dispose qu'une réduction maximum de 3 ans peut être accordée au postulant qui passe un examen pratique de conduite ; le certificat est alors limité aux bateaux qui ont des caractéristiques nautiques similaires à celles du bateau ayant servi à l'examen pratique. Cette hypothèse de réduction n'est pas prévue par le Règlement rhéan. En conséquence, les certificats obtenus sur cette base ne pourront être reconnus sur le Rhin que sur présentation du livret de service attestant que le titulaire possède bien les 4 années d'expérience requises par le Règlement des patentes du Rhin. Ce mode d'acquisition du certificat est expressément mentionné sur le certificat, de sorte que cette condition complémentaire pourrait être facilement mise en oeuvre dans la pratique. Précisons enfin que les restrictions posées par la directive, concernant notamment les types de bateaux pour lesquels un certificat ainsi obtenu est valable, continueront de s'appliquer sur le Rhin.

Soulignons que l'examen pratique n'est pas écarté pour des raisons de principe. Sous certaines conditions, il peut rendre l'accès à la profession plus facile et le recours à la technologie de simulation pourrait rendre ce modèle plus attrayant. Cependant, il importe de déterminer les modalités de cet examen et d'en évaluer les avantages et les limites avant d'en généraliser l'usage et de déterminer la réduction du temps de navigation à laquelle il pourrait donner droit.

Modifications du Règlement des patentes du Rhin	Conditions complémentaires à poser en cas de non modification de la directive	Modifications proposées de la directive dans le cadre d'une révision limitée
<p>- Modification de l'article 2.01.3</p> <p>a) réduction de 3 ans maximum en cas de formation suivie avec succès.</p>	<p>- Les certificats délivrés sur la base d'une année d'expérience et d'un examen pratique ne seront reconnus sur le Rhin que sur présentation du livret de service attestant que le titulaire possède le temps d'expérience de navigation requis par le Règlement des patentes du Rhin.</p> <p>- les certificats délivrés sur la base d'un nombre de jours effectifs de navigation inférieur à 180 jours par an ne seront reconnus sur le Rhin que moyennant des obligations complémentaires permettant de constater le respect du nombre de jours requis par le règlement rhénan.</p>	<p>- Modification de l'art. 7(3)b) : réduction de 2 ans maximum en cas d'expérience de la navigation en mer ;</p> <p>- préciser le nombre de jours valant un an de navigation, en mer et en navigation intérieure.</p>

2. Age minimum et aptitude

a. Age minimum

17. Les deux réglementations prévoient que le postulant doit être âgé de 21 ans. La Directive permet cependant aux Etats membres de délivrer des certificats dès l'âge de 18 ans, les autres Etats membres n'étant dans ce cas pas obligés de reconnaître le certificat avant que son titulaire ait atteint l'âge requis par leur propre réglementation. De la même façon, les certificats de conduite communautaires ne seront reconnus sur le Rhin que lorsque leur détenteur aura atteint l'âge de 21 ans.

18. Honorabilité : la délivrance du certificat communautaire n'est pas liée à la présentation du casier judiciaire ou de tout autre document attestant de l'honorabilité du candidat. Cette condition est une condition d'obtention de la patente rhénane mais sans qu'elle soit exigée comme condition complémentaire à remplir pour que le certificat communautaire puisse être reconnu comme un titre valable sur le Rhin.

b. Aptitudes physiques et psychiques

19. 1) Contenu de l'examen médical : La directive est, sur le fond, compatible avec le règlement rhénan mais elle n'est pas assez détaillée dans le contenu de l'examen pour être reconnue sur le Rhin sans autre garantie. La directive ne mentionne que les aptitudes qui doivent être contrôlées mais n'établit aucun critère d'évaluation de ces aptitudes. Il est rappelé que le règlement des patentes a été mis à jour récemment sur ce point, les dispositions concernées reflétant ainsi la pratique dans ce domaine. Une reconnaissance générale du certificat communautaire en tant que tel nécessiterait une modification de la directive qui garantirait que les résultats des examens

médicaux conduits conformément à la directive ont le même sens que des résultats semblables obtenus lors d'examens médicaux menés conformément aux dispositions rhénanes.

Certes, rien dans la directive n'empêche les Etats de l'Union européenne d'adopter dès maintenant le contenu prévu par le règlement rhéan, comme l'ont déjà fait certains Etats membres de la CCNR. En attendant une modification de la directive sur ce point, ne seront donc reconnus sur le Rhin que les certificats communautaires délivrés sur la base de réglementations nationales exigeant un examen médical au contenu semblable à celui figurant en annexe B1 du Règlement des patentes.

2) Renouvellement de l'examen médical : Selon le règlement rhéan, la preuve de l'aptitude physique et psychique doit être renouvelée tous les 5 ans à partir de la 50^{ème} année et tous les ans à partir de la 65^{ème} année (art. 4.01(1)). La directive (art. 6) ne prévoit pas de renouvellement tous les 5 ans à partir de 50 ans. Une harmonisation sur ce point ne pourrait intervenir que dans le cadre d'une modification profonde de la directive, qui imposerait cette condition pour la catégorie de certificats destinée à être reconnue sur le Rhin. Dans l'hypothèse où cette modification profonde ne serait pas retenue, le titulaire d'un certificat communautaire devra présenter une attestation médicale renouvelée tous les 5 ans à partir de l'âge de 50 ans pour être autorisé à conduire un bateau sur le Rhin.

Modifications du Règlement des patentes du Rhin	Conditions complémentaires à poser en cas de non modification de la directive	Modifications proposées de la directive dans le cadre d'une révision limitée
-	<ul style="list-style-type: none"> - les certificats de conduite communautaire ne seront reconnus sur le Rhin que lorsque leur détenteur aura atteint l'âge de 21 ans ; - ne seront reconnus sur le Rhin que les certificats communautaires délivrés sur la base de réglementations nationales exigeant un examen médical au contenu semblable à celui figurant en annexe B1 du Règlement des patentes ; - le titulaire d'un certificat communautaire âgé de 50 ans devra présenter aux autorités compétentes une attestation médicale renouvelée tous les 5 ans. 	<ul style="list-style-type: none"> - ajouter une annexe précisant le contenu de l'examen médical.

3. Compétences complémentaires

20. Connaissance de la situation locale ("Streckenkenntnisse"): Outre une connaissance générale de la navigation, le postulant doit justifier de la connaissance du secteur pour lequel il demande la patente¹¹. Cette connaissance consiste en une expérience pratique de la navigation sur le secteur demandé (exprimée en nombre de trajets effectués, attestés par le livret de service) et une connaissance théorique et réglementaire spécifique à ce secteur (attestée par la réussite à

¹¹ Cette connaissance de secteur n'est cependant pas exigée en aval de bac de Spijk.

un examen). Seules les autorités des Etats riverains du Rhin et de la Belgique sont compétentes pour faire passer l'examen des connaissances de secteur et délivrer la patente du Rhin correspondante. La directive prévoit la possibilité pour les Etats membres d'imposer des exigences complémentaires liées à la connaissance des secteurs (art. 8 alinéa2). Les règles et les procédures d'examen sont laissées à l'appréciation des Etats membres. De la même façon, les détenteurs de documents non rhénans devront remplir les mêmes conditions complémentaires d'obtention de la connaissance des secteurs que doivent remplir les détenteurs de patentes rhénanes et conformément aux procédures établies dans le Règlement des patentes avant de pouvoir naviguer sur le Rhin.

III. ANALYSE ET COMPARAISON DES PROCEDURES D'OBTENTION

21. Conformément aux conditions de la reconnaissance posées par le Protocole additionnel n° 7¹², il importe de s'assurer que les modalités de délivrance des certificats communautaires garantissent le respect effectif de l'équivalence des conditions d'obtention.

21bis. Procédure d'examen de contrôle des connaissances : Le Règlement des patentes du Rhin précise en détail la procédure d'examen et expose les particularités concernant les commissions d'examen que les Etats membres doivent mettre en place (ces dispositions sont comprises dans des directives et des notes de service spécifiques). A l'inverse, les Etats membres de la CE peuvent librement choisir les modalités de mise en œuvre de la directive communautaire. Une plus grande précision de la procédure d'examen dans la directive devrait être envisagée en vue de son alignement à la procédure prévue par le Règlement des patentes du Rhin. Les Etats membres pourraient être invités à établir et transmettre la liste des autorités compétentes pour faire passer les examens, à l'instar du procédé envisagé à l'article 10 du projet de directive sur les prescriptions techniques. Il paraît hautement souhaitable que les autorités compétentes puissent s'orienter vers des pratiques de mise en œuvre harmonisées, dans l'intérêt d'un développement aussi uniforme que possible par les Etats membres de la directive et du règlement. A cette fin, une coopération, comprenant avant tout un échange d'informations, serait à prévoir au niveau opérationnel. Il en est de même pour les formations reconnues et donnant droit à une réduction du temps de navigation requis. La directive n° 1, appendice 1, adoptée en vertu du Règlement des patentes du Rhin, indique les centres de formation agréés et précise pour chacun d'eux la réduction du temps de navigation, exprimée en nombre de jours, qui doit être accordée au postulant ayant suivi cette formation avec succès. L'article 2.1 de la directive parle de formation "conforme à un standard minimum contrôlé par la CCNR". Il y a ainsi un contrôle et un échange d'informations entre les délégations avant qu'une réduction soit accordée. Un tel système devrait être développé au niveau communautaire afin de garantir que les formations reconnues sont effectivement du niveau nécessaire pour justifier la réduction du temps de navigation.

22. Procédures pour l'examen médical : Dans le système rhénan, l'examen médical ne peut être conduit que par des médecins désignés par "l'autorité compétente", dont la liste figure en appendice 1 à la directive n°2. Cette procédure restrictive s'explique par les compétences particulières que doivent posséder les médecins concernés, notamment à l'égard des risques

¹² L'article II du Protocole additionnel n° 7 dispose que "la Commission Centrale peut reconnaître d'autres [...] patentes de batelier, lorsqu'ils sont délivrés sur la base de prescriptions équivalents à celles qu'elle fixe en application de la présente Convention et de procédures qui en garantissent le respect effectif."

médicaux spécifiques à cette profession. La directive prévoit quant à elle que le médecin effectuant le contrôle doit être "reconnu" par "l'autorité compétente". Nonobstant ces différences de formulations, ce sont dans les deux cas les autorités compétentes des Etats membres qui sont chargées de désigner les médecins ou centres médicaux disposant des compétences requises. Le système rhénan dispose en outre d'un modèle d'attestation médicale (annexe B2 au règlement), qui reflète les critères spécifiques et les valeurs limites prévus par l'annexe B1 (cependant d'autres documents que ce modèle sont reconnus cf. art. 3.02.2). Aucun modèle n'est prévu dans la directive. Il est proposé de compléter la directive par un modèle d'attestation médicale, à l'instar de celui prévu à l'annexe B2 du Règlement des patentes.

23. Le critère posé par le Protocole additionnel n° 7 concernant les procédures d'obtention et de délivrance, qui vise à garantir le respect effectif de l'équivalence des conditions d'obtention des documents reconnus sur le Rhin, est donc difficile à mettre en œuvre vis-à-vis de la directive communautaire. Celle-ci en effet ne réglemente que très peu cet aspect, qu'elle laisse à la libre appréciation des Etats de l'Union lorsqu'ils transposent la directive dans leur ordre interne. Une étude comparative des modalités d'obtention nécessiterait donc, en l'état actuel de la directive, que l'on analyse chaque réglementation nationale de transposition de la directive communautaire. Une telle entreprise serait à la fois lourde et peu efficace. La solution idéale consisterait donc à modifier la directive communautaire afin qu'elle réglemente les procédures par lesquelles les capacités des candidats sont testées, selon la méthode exposée au paragraphe 7 b) de ce document. Dans l'hypothèse où cette solution ne pourrait pas être retenue, des mécanismes de mise en œuvre et de suivi de la reconnaissance seraient indispensables.

IV. MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DE LA RECONNAISSANCE

24. L'analyse qui vient d'être présentée et les conditions de la reconnaissance qu'elle pose sont basées presque exclusivement sur l'équivalence des conditions d'obtention des deux documents. Le maintien de la reconnaissance dans le temps suppose que les réglementations de part et d'autre ne soient pas modifiées ou que les modifications soient concomitantes et semblables dans les deux documents. Il faut pour ce faire mettre en place des mécanismes de suivi permettant de garantir le maintien de la reconnaissance dans le temps malgré les évolutions régulières des deux textes. De telles évolutions sont en effet inévitables. A titre d'exemple, les connaissances de secteurs requises sur le Rhin (ou sur d'autres fleuves) vont évoluer avec l'installation, durant les prochaines années, des systèmes intégrés de navigation. De même, le Règlement des patentes du Rhin a été récemment modifié afin d'adapter les formes de l'examen médical aux récentes évolutions intervenues dans ce domaine.

25. Par ailleurs, les modalités par lesquelles les capacités du candidat sont contrôlées devraient dans l'idéal être harmonisées afin que l'équivalence sur le papier soit aussi vérifiée dans la pratique. Comme il a été noté précédemment, ces modalités ne sont pas prévues par la directive communautaire. A défaut d'une équivalence des procédures d'obtention constatée préalablement à la reconnaissance de l'équivalence, des mécanismes d'échanges d'information et d'harmonisation progressive devraient au moins être prévus. Ceux-ci concerneraient notamment l'harmonisation des livrets de services européens et autres documents attestant des temps de navigation, l'harmonisation des procédures d'examen et de contrôle des connaissances, de l'examen médical, ou l'élaboration de critères communs sur la base desquels une formation reconnue pourrait donner droit à une réduction du temps de navigation requis.

26. Ces mécanismes de suivi sont indispensables. Ils pourraient être prévus dans le cadre d'un 'memorandum of understanding' ("MoU") conclu, sur la base de l'accord de coopération, entre la CCNR et la Commission européenne, à l'instar de celui qui est en cours d'élaboration dans le cadre de l'harmonisation des prescriptions techniques.

27. Enfin, des mécanismes de contrôle *a posteriori* et les mesures à prendre au cas où ces contrôles mettent en évidence une non-conformité du certificat reconnu avec les critères d'obtention de la patente rhénane devraient être prévus dans le règlement de la CCNR. Ces mesures sont d'autant plus nécessaires que l'équivalence des procédures d'obtention n'est pas établie. Ce contrôle revêt deux formes principales :

- un contrôle général visant à s'assurer du maintien de l'équivalence des conditions générales d'obtention des deux documents ; s'il est constaté que les conditions d'obtention des deux documents ne sont plus équivalentes, la CCNR pourra adopter une résolution abrogeant la résolution reconnaissant l'équivalence des deux documents ; les mécanismes de suivi et de coopération organisés dans le cadre du MoU, en assurant un contrôle régulier et une évolution concomitante des deux textes, devraient cependant permettre d'éviter cette solution extrême ;
- un contrôle d'un certificat en particulier : il s'agit ici de vérifier que le détenteur du certificat reconnu équivalent remplit effectivement les conditions requises pour pouvoir naviguer sur le Rhin ; ce contrôle, par définition exceptionnel, permettrait à la CCNR ou aux Etats membres de retirer ou de suspendre la validité sur le Rhin du certificat du titulaire qui s'est avéré incapable de conduire sur le Rhin.

TABLEAU RECAPITULATIF

Le tableau ci-joint présente sous forme résumée les trois possibilités de reconnaissance sur le Rhin des certificats de conduite communautaires, présentées dans le rapport.

Il indique ainsi, dans une première colonne, les conditions complémentaires, posées par la CCNR dans un règlement d'application, que les certificats de conduite nationaux délivrés sur la base de la réglementation nationale de transposition de la directive devront remplir pour pouvoir être reconnus sur le Rhin. Ceci correspond à l'hypothèse où la directive ne serait pas modifiée.

La deuxième colonne décrit les modifications de la directive dans le cas d'une modification limitée aux aménagements indispensables à une reconnaissance plus générale des certificats communautaires sur le Rhin.

Enfin, une troisième colonne indique les modifications de la directive à prévoir dans l'hypothèse d'une révision profonde de la directive par laquelle seraient établis plusieurs types de certificats communautaires de niveau de difficulté différent et qui réglementerait aussi les modalités de délivrance des certificats de conduite.

Compétences	Règlement	Directive	Règlement d'application sans modification de la directive	Révision limitée de la directive	Révision profonde de la directive
a. Connaissance professionnelle	Art. 2.01, § 2c	-----	-----	-----	-----
b. Expérience professionnelle base : 4 ans	Art. 2.01 § 1	Art. 7 § 1	-----	-----	Adoption d'un livret de service uniforme.
Exigences complémentaires	Au moins 2 ans d'expérience dans la fonction de matelot ou matelot garde-moteur ou au moins 1 an comme maître-matelot (fonctions définies au chap. 23 RVBR)	Membre de l'équipage de pont	-----	La directive devrait préciser qu'une partie de l'expérience doit être acquise dans des fonctions correspondant au profil professionnel de matelot ou à une autre fonction de niveau équivalent.	Harmonisation des profils professionnels.
Précisions	Art. 2.01 § 3 1 an = 180 jours	-----	Les certificats délivrés sur la base d'un nombre de jours effectifs de navigation < 180 jours/an ne seront reconnus sur le Rhin que moyennant des obligations complémentaires attestées par le livret de service.	-----	La directive serait à compléter avec une définition, exprimée en nombre de jours, de la durée d'une année. Cette durée devrait être de 180 jours pour la catégorie de certificats destinée à être reconnue sur le Rhin.

Compétences	Règlement	Directive	Règlement d'application en cas de non modification de la directive	Révision limitée de la directive	Révision profonde de la directive
Réduction de l'expérience professionnelle requise I] Expérience maritime	Art. 2.01 § 3 b) (2 ans)	Art. 7 § 3b) (3 ans)	La directive communautaire permet une réduction supérieure à celle qui est accordée par le Règlement des patentes. Cette différence ne peut pas être corrigée par imposition de mesures complémentaires adoptées dans le cadre d'un règlement d'application. L'équivalence ne peut donc être obtenue que par la modification de la directive. Dans l'intervalle, cette divergence sera tolérée à titre transitoire.	La réduction devrait être amenée à deux ans. La directive serait à compléter avec une définition, exprimée en nombre de jours, d'une année de navigation. Cette durée devrait être de 250 jours.	Réduction de l'expérience professionnelle requise I] Expérience maritime
II] Formation comprenant une expérience pratique	Art. 2.01 § 3 a) Modifier le Règlement des patentes : la réduction sera amenée à 3 ans	Art. 7 § 3 a) (3 ans)	-----	-----	Apporter des précisions quant aux formations susceptibles de donner droit à une réduction du temps de navigation et la durée de celle-ci. Ces précisions pourraient être apportées soit par l'élaboration de références harmonisées, soit par notification, par les Etats membres à la Commission, des formations concernées.

Compétences	Règlement	Directive	Règlement d'application en cas de non modification de la directive	Révision limitée de la directive	Révision profonde de la directive
III] Examen pratique	----	Art. 7 § 4	Les certificats délivrés sur la base d'une année d'expérience et d'un examen pratique seront reconnus sur le Rhin moyennant 3 années supplémentaires d'expérience acquises après l'examen initial, et attestées par le livret de service. Les conditions posées par ailleurs par la directive valent aussi sur le Rhin.	----	Harmoniser - les conditions de l'examen pratique sur les plans rhénan et communautaire - les réductions du temps de navigation auxquelles il devrait donner droit.
c. Bateaux à passagers	----	Art. 10	Le conducteur n'est habilité à conduire un bateau à passagers sur le Rhin que si lui-même ou un autre membre de l'équipage est en possession d'une attestation spéciale délivrée par l'autorité compétente comme preuve de sa réussite à l'examen sur les connaissances professionnelles pertinentes.	----	----
d. Diplôme radar	---	Art. 9 § 1 et 2	Les diplômes radar délivrés sur la base d'un examen au contenu semblable à celui décrit en annexe du RDPR sont susceptibles d'être reconnus.	Détailler le contenu de l'examen indiqué dans l'annexe de la directive.	Certificat radar européen unique.

Aptitude	Règlement	Directive	Règlement d'application en cas de non modification de la directive	Révision limitée de la directive	Révision profonde de la directive
a. Aptitude : physique et psychique	Art. 2.01 § 2a)	Art. 6 § 1	-----	-----	-----
- Aspects et critères	Annexe B1	-----	Le certificat communautaire délivré sur la base d'un examen médical au contenu correspondant à celui qui est établi à l'annexe B1 du Règlement des patentes sera reconnu.	Harmoniser les critères de l'aptitude et préciser le contenu et la portée de l'examen médical en annexe de la directive.	
- Modèle de l'attestation	Annexe B2	-----	-----	Prévoir un modèle d'attestation des examens médicaux.	
- Réexamen à partir de l'âge de 50 ans tous les 5 ans	Art. 4.01 § 1	-----	Les titulaires âgés de 50 ans devront présenter une nouvelle attestation médicale aux autorités compétentes tous les 5 ans.	-----	Réexamen tous les 5 ans à partir de l'âge de 50 ans, exigé pour la catégorie de certificats destinée à être reconnue sur le Rhin.
- Age minimal	Art. 2.01 § 1	art. 5	Les certificats communautaires seront reconnus sur le Rhin à condition que les titulaires aient atteint l'âge de 21 ans.	-----	La catégorie de certificat destinée à être reconnue sur le Rhin ne sera délivrée qu'à partir de l'âge de 21 ans.
b. Honorabilité	Art. 2.01 § 2b)	-----	-----	*)	
Qualifications complémentaires	Règlement	Directive	Règlement d'application avec ou sans modification de la directive	-----	
Connaissance de secteurs	Art. 2.01 § 4	Art. 8 § 2	Connaissance des secteurs, y compris concernant les règles de navigation dérogatoires, spécifiques au secteur.	-----	

*) La délégation allemande pourrait présenter, lors des travaux de modifications de la directive, une proposition visant à ajouter ce critère parmi les conditions d'obtention du certificat de conduite communautaire.
