

Distr. restreinte
6 février 2013
Français
Original: allemand, français, russe

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par voie navigable

**Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques
et de sécurité en navigation intérieure**

Quarante-deuxième session

Genève, 13–15 février 2013

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

**Recommandations relatives à des prescriptions techniques
harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux
de navigation intérieure (Résolution n° 61)**

Amendements au chapitre 23

Proposition de la Commission du Danube

La Commission du Danube présente ci-après le texte du chapitre 23 «Equipages» des Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (Résolution no 61, révisée), préparé par son groupe «restreint» d'experts pour l'unification des certificats de conducteur de bateau à sa huitième séance qui s'est tenue du 5 au 6 novembre 2012.

COMMISSION DU DANUBE

GR/Patentes/novembre 2012

**Huitième séance du groupe « restreint »
d'experts pour l'unification des certificats
de conducteur de bateau
(5-6 novembre 2012)**

DT II.1.1.3 (12-2)-/ Rev.1 GR/8

Projet

Nouveau texte du

CHAPITRE 23

EQUIPAGE ET PERSONNEL

des

**Recommandations relatives aux prescriptions techniques
applicables aux bateaux de navigation intérieure***

* Les amendements insérés dans le texte suite aux résultats de la septième et huitième séances du groupe « restreint » sont marqués dans le texte. Les tableaux 23-10.1, 23-11.1, 23-12.1 et 23-12.3 figurent sous une forme modifiée.

CHAPITRE 23

EQUIPAGE ET PERSONNEL¹

23-1 GENERALITES

23-1.1 L'équipage minimal prescrit pour le mode d'exploitation et le temps de navigation appliqués et le personnel de sécurité, [s'il est prescrit dans la section 23-17](#), doivent être ~~constamment~~ à bord du bateau faisant route sur le Danube.

Un départ sans l'équipage minimal ou sans le personnel de sécurité prescrits n'est pas autorisé.

23-1.2 Lorsque, pour une cause imprévue (par exemple, maladie, accident, dispositions d'autorités ~~d'Etat~~ [compétentes](#)), au maximum un membre de l'équipage prescrit ou du personnel de sécurité fait défaut à bord en cours de route, les bateaux 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 - pour autant qu'il y ait à bord un titulaire d'un certificat de conducteur de bateau valable pour le trajet à parcourir ainsi qu'un autre membre de l'équipage prescrit.

23-1.3 Pour l'application des sections 23-5, 23-6 et 23-8, il devra être tenu compte également des temps de navigation et de repos effectués en dehors du champ d'application des présentes Recommandations.

23-1.5 180 jours de navigation effective en navigation intérieure comptent pour un an de temps de navigation. Dans un délai de 365 jours consécutifs, peuvent être pris en considération au maximum 180 jours. 250 jours de navigation à bord de navires de mer comptent pour un an de temps de navigation.

23-2 MEMBRES DE L'EQUIPAGE ET EXIGENCES RELATIVES A LA QUALIFICATION

23-2.1 L'équipage exigé pour une exploitation sûre du bateau, peut être composé des membres suivants :

- a) Conducteur de bateau ;
- b) Timonier ;
- c) Maître matelot ;
- d) Matelot garde-moteur ;

¹ Note du secrétariat de la CEE-ONU : le nom du chapitre 23 dans la Résolution n° 61 est « Équipages ».

- e) Matelot ;
- f) Matelot-léger ;
- g) Hommes de pont non qualifiés ;
- h) Mécanicien électricien²;
- i) Mécanicien ;
- j) Spécialistes radio ^{3/}.

23-2.2 Les conditions pour l'attribution d'une qualification aux membres de l'équipage sont les suivantes :

23-2.2.1 Pour le conducteur de bateau :

être titulaire d'un certificat de conducteur de bateau pour la conduite d'un bateau de navigation intérieure délivré conformément aux « Recommandations de la Commission du Danube relatives aux certificats de conducteur de bateau » ou d'un certificat de conducteur de bateau équivalent.

23-2.2.2 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 sous-point b) du point 23-2.3.4 2.2.5, ou
- b) avoir achevé avec succès une formation à condition que cette formation comprenne une expérience de la navigation intérieure en tant qu'apprenti-timonier ou en tant que matelot pendant une période déterminée par l'autorité compétente, ou
- c) avoir réussi tout autre examen de timonier reconnu par l'autorité compétente.

23-2.2.3 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 point 23-2.2.6 , ou

² Membre de l'équipage conformément à la législation nationale.

^{3/} Membre de l'équipage conformément à la législation nationale.

- avoir réussi un examen final d'une école professionnelle de bateliers ou de tout autre établissement de formation équivalent reconnu par l'Etat, ou
 - avoir réussi tout autre examen de maître-matelot reconnu par l'autorité compétente, soit
- b) avoir achevé avec succès la formation visée au point 23-2.2.6 ci-après, dont la durée aura été de trois ans au moins ou avoir réussi un examen final après une formation de trois ans au moins dans une école professionnelle de bateliers si cette formation comprend une expérience de la temps de navigation intérieure d'un an au moins ~~en navigation intérieure~~, soit
- c) avoir effectué en navigation intérieure un temps de navigation de deux ans au moins comme matelot au sens du sous-point b) du point 23-2.2.5.

23-2.2.4 Pour le matelot garde-moteur :

être âgé de 17 ans au moins et soit

- a) posséder la qualification de~~être~~ matelot et avoir réussi un examen de matelot garde-moteur reconnu par l'autorité compétente, soit
- b) ~~avoir posséder~~ au moins une temps de navigation expérience d'un an comme matelot à bord d'un bateau de navigation intérieure à installation de propulsion propre et justifier avoir des connaissances de base en matière de moteurs et mécanismes.

23-2.2.5 Pour le matelot :

- a) être âgé de 17 ans au moins et
 - avoir achevé avec succès la formation visée au point 23-2.2.6, ou
 - avoir réussi un examen sanctionnant une formation dans une école professionnelle de bateliers si cette formation comprend une expérience de la navigation en navigation intérieure, ou
 - avoir réussi tout autre examen de matelot reconnu par l'autorité compétente,soit
- b) être âgé de 19 ans au moins et
 - avoir navigué comme membre 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 ou côtière.

23-2.2.6 Pour le matelot léger :

être âgé de 15 ans au moins ^{4/} 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 une attestation ~~de qualification~~ équivalente. Il ne peut effectuer des travaux à bord d'un bateau que sous la surveillance d'une personne qualifiée.

23-2.2.7 Pour l'homme de pont non qualifié :

être âgé de 16 ans au moins⁵. Il ne peut effectuer des travaux à bord d'un bateau que sous la surveillance d'une personne qualifiée.

23-2.2.8 Pour le mécanicien-électricien (voir point 23-2.1) :

~~a) être âgé de 18 ans au moins et avoir réussi un examen sanctionnant un cycle complet de formation professionnelle sur les systèmes électriques embarqués ; ou~~

~~b) être âgé de 18 ans au moins et avoir une expérience de travail comme membre d'équipage pendant une période déterminée par l'autorité compétente.~~

23-2.2.9 Pour le mécanicien :

a) être âgé de 18 ans au moins et avoir réussi un examen sanctionnant un cycle de formation professionnelle dans les secteurs du moteur et ~~des~~ la ~~mécanismes~~ me ~~que~~ ;

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 à installation de propulsion propremotorisé.

23-2.2.10 Pour le spécialiste radio (voir point 23-2.1)

^{4/} L'âge minimum pour un matelot léger peut être plus élevé si la législation nationale l'exige.

⁵ La limitation d'âge pour l'homme de pont non qualifié peut être plus élevée, si cela est prescrit par la législation nationale.

être âgé de 18 ans au moins et avoir réussi un examen final sanctionnant un cycle de formation professionnelle sur les systèmes radio embarqués et avoir une expérience de la navigation en tant que membre d'équipage pour une période déterminée par l'autorité compétente, ~~ou avoir achevé une période probatoire appropriée d'au moins deux mois à bord de bateaux de navigation intérieure.~~

23-3 APTITUDE PHYSIQUE ET PSYCHIQUE DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE

23-3.1 Tout membre de l'équipage doit répondre aux conditions d'aptitude physique et psychique fixées à l'annexe B1 des « Recommandations de la Commission du Danube relatives aux certificats de conducteur de bateau ». L'aptitude physique et psychique est attestée par les documents suivants lors de la demande du premier livret de service ou d'un certificat de conducteur de bateau pour le Danube :

a) un certificat médical conforme à l'annexe B2 des « Recommandations de la Commission du Danube relatives aux certificats de conducteur de bateau » et ne datant pas de plus de trois mois. S'il en résulte un doute sur l'aptitude physique et psychique, l'autorité compétente peut exiger la présentation de certificats additionnels de médecins spécialisés ;

ou

b) un certificat de conducteur de bateau valable pour lequel s'appliquent au minimum des exigences identiques à celles fixées à l'annexe B1 des « Recommandations de la Commission du Danube relatives aux certificats de conducteur de bateau ».

23-3.2 Les exigences relatives à la vision et à l'ouïe prescrites à l'annexe B1 des « Recommandations de la Commission du Danube relatives aux certificats de conducteur de bateau » ne s'appliquent pas pour la qualification de mécanicien.

23-3.3 La justification de l'aptitude physique et psychique doit être renouvelée par la présentation d'un certificat médical conforme à l'annexe B2 des « Recommandations de la Commission du Danube relatives aux certificats de conducteur de bateau » ne datant pas de plus de trois mois :

a) tous les cinq ans entre l'âge de 50 ans révolus et l'âge de 65 ans, puis tous les ans après l'âge de 65 ans révolus, pour le titulaire d'une certificat patente de batelier conducteur de bateau ;

b) à l'âge de 65 ans révolus et ultérieurement tous les ans pour les autres membres de l'équipage.

23-3.4 Au cas où une autorité compétente aurait des doutes sur l'aptitude physique et psychique d'un membre d'équipage, elle peut demander un contrôle médical conformément aux dispositions visées aux points 23-3.1 et 23-3.2.

23-4 MODE D'ATTESTATION DE LA QUALIFICATION

23-4.1 Attestation de la qualification

Tout membre de l'équipage doit avoir un livret de service délivré à son nom conforme au modèle reproduit en Appendice 5 aux présentes Recommandations. Tous les renseignements essentiels devant figurer dans le livret de service devraient être libellés au moins dans la langue officielle du pays et en français, en allemand ou en russe. Au moment de l'enrôlement, le livret de service doit être remis au conducteur de bateau et tenu à jour et conservé soigneusement par celui-ci jusqu'au dérélement. Sur demande du titulaire le livret de service doit lui être remis à tout moment et sans délai.

Le livret de service contient, d'une part, des données de caractère général telles que les diplômes obtenus, les certificats médicaux et les attestations de qualification du titulaire au sens de la section 23-2 et, d'autre part, les données spécifiques relatives aux voyages effectués ou aux fonctions assumées pendant le service à bord de bateaux.

23-4.1.1 La preuve de la qualification pour un emploi à bord doit pouvoir être fournie à tout moment

- a) par le conducteur au moyen d'un certificat de conducteur de bateau pour le secteur à parcourir, conformément aux « Recommandations de la Commission du Danube relatives aux certificats de conducteur de bateau » ;
- b) par les autres membres de l'équipage au moyen d'un livret de service valable délivré au nom de la personne concernée et conforme au modèle visé à l'Appendice 5 des présentes Recommandations ou d'un Livret de service reconnu comme équivalent.

23-4.2 Livret de service

23-4.2.1 La personne au nom de laquelle le livret de service a été établi est appelée le titulaire du livret de service. Un membre de l'équipage ne peut détenir qu'un seul livret de service. Le livret de service doit être délivré par l'autorité compétente et être imprimé au moins dans la langue officielle du pays respectif et soit en allemand, soit en russe, soit en français.

23-4.2.2 Le livret de service contient, d'une part, des données de caractère général telles que celles relatives à l'aptitude physique et psychique et à la qualification du titulaire au sens de la section 23-2 et, d'autre part, les données spécifiques relatives aux voyages effectués.

23-4.2.3 L'autorité compétente 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 (*Bordbuch*), 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. Le conducteur de bateau est responsable de l'inscription des données spécifiques relatives aux voyages effectués.

23-4.2.4 Le titulaire du livret de service doit :

- a) le remettre au conducteur de bateau lors de la première prise de service et
- b) le présenter à l'autorité compétente 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 conformément au point 23-4.2.3.

23-4.2.5 Le conducteur de bateau (timonier) est dispensé de l'obligation de présenter le livret de service, s'il ne veut pas élargir la validité du certificat de conducteur de bateau dans le sens des « Recommandations de la Commission du Danube relatives aux certificats de conducteur de bateau ». S'il veut néanmoins élargir plus tard la validité de ce certificat, ne pourront être pris en compte que les voyages inscrits dans le livret de service et munis du visa de contrôle conformément au point 23-4.2.3.

23-4.2.6 Le conducteur de bateau doit :

- a) porter dans les livrets de service régulièrement toutes les inscriptions conformément aux indications relatives à la tenue du livret de service y figurant, sauf lorsque le titulaire du livret est conducteur de bateau (timonier) et inscrit, sur la page 10 de son livret de service, la mention suivante dûment signée : "ne souhaite pas élargir la validité - obtenir le certificat de conducteur de bateau" ;
- b) conserver le livret de service en lieu sûr à bord du bateau 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.

23-4.3 Validité du livret de service

23-4.3.1 La validité du livret de service est annulée d'office, même en l'absence d'une disposition spéciale, jusqu'au renouvellement de la preuve de l'aptitude physique et psychique, si celle-ci n'est pas prouvée à nouveau au cours des trois mois suivant les délais de renouvellement fixés au sous-point b) du point 23-3.3 pour une période allant jusqu'au renouvellement de la preuve de l'aptitude physique et psychique.

23-4.3.2 Lorsqu'une autorité compétente a des doutes sur l'aptitude physique et psychique du titulaire d'un livret de service au sens du sous-point a) du point 23-3.1,

a) elle en informe l'autorité établissement compétente ayant délivré le livret de service, qui peut exiger la présentation d'un certificat médical conforme à l'annexe B2 des « Recommandations de la Commission du Danube relatives aux certificats de conducteur de bateau », attestant de l'aptitude physique et psychique actuelle du titulaire ; le titulaire ne supporte les frais qui en résultent que dans le cas où les doutes étaient justifiés ;

b) elle peut suspendre la validité du livret de service, pour une période ne pouvant excéder la date de la décision prise par l'autorité établissement compétente qui a délivré le livret de service sur la base du nouveau certificat médical ; dans cette hypothèse, elle informe l'autorité établissement compétente qui a délivré le livret de service de sa décision.

23-4.3.3 Lorsqu'il est prouvé que le titulaire est inapte au sens des points 23-4.3.1 et 23-4.3.2, l'autorité établissement compétente -ayant délivré le livret de service y inscrit lisiblement, sur les pages 2 et 7, la mention « INAPTE », dûment authentifiée par elle.

23-5 MODES D'EXPLOITATION

23-5.1 On distingue les modes d'exploitation suivants :

A1 La navigation diurne de 14 heures au plus

A2 La navigation semi-continue de 18 heures au plus

B La navigation continue pendant 24 heures au plus

par période de 24 heures

23-5.2 A titre d'exception, 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 E3

au présent chapitre, ayant subi un essai de type et agréé par l'autorité compétente et lorsque, outre le conducteur de bateau, l'équipage minimum prescrit compte un autre membre possédant la qualification de timonier.

23-5.3 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 temps de navigation est attesté par les enregistrements d'un tachygraphe en bon état de fonctionnement, conforme à l'annexe E3 au présent chapitre, ayant subi un essai de type et agréé par l'autorité compétente. 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.

23-6 TEMPS DE REPOS MINIMAL

23-6.1 En mode d'exploitation A1, tout membre de l'équipage doit disposer de 8 heures de repos ininterrompu situées en dehors des temps de voyage pour chaque période de 24 heures comptée à partir de la fin de toute période de repos de 8 heures.

23-6.2 En mode d'exploitation A2, tout membre de l'équipage doit disposer de 8 heures de repos dont 6 heures de temps de repos ininterrompu situées en dehors des temps de voyage pour chaque période de 24 heures comptée à partir de la fin de toute période de repos de 6 heures. Tout membre de l'équipage âgé de moins de 18 ans doit disposer de huit heures de repos ininterrompu dont six heures de repos en dehors du temps de navigation.

23-6.3 En mode d'exploitation B, tout membre de l'équipage doit disposer de 24 heures de repos par période de 48 heures dont au moins deux périodes de 6 heures ininterrompues.

23-6.4 Pendant son temps minimal de repos obligatoire, un membre de l'équipage ne peut être tenu à aucune obligation, y compris de surveillance des installations ou de disponibilité ; les fonctions de garde et de surveillance prévues par les « Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube » pour les bateaux en stationnement ne sont pas à considérer comme l'accomplissement de ses ~~une~~ obligations au sens du présent point.

23-6.5 Les dispositions prévues par la ~~législation réglementation~~ du travail et par les ~~accords tarifaires conventions collectives~~ en ce qui concerne les durées plus longues de la période de repos ~~ne sont pas concernées~~ ~~restent valables~~.

23-7 CHANGEMENT OU REPETITION DE MODE D'EXPLOITATION

23-7.1 Par dérogation aux points 23-5.1 et 23-5.3, un changement ou une répétition de mode d'exploitation ne peut avoir lieu qu'à condition d'observer les prescriptions des points 23-7.2 à 23-7.6.

Le passage du mode d'exploitation A1 au mode A2 ne peut s'effectuer que dans les cas suivants :

- a) si l'équipage a été entièrement remplacé, ou
- b) si les membres d'équipage prévus pour le mode d'exploitation A2 prouvent, documents à l'appui, 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.

23-7.2 Le passage du mode d'exploitation A2 au mode A1 ne peut s'effectuer que dans les cas suivants :

- a) si l'équipage a été entièrement remplacé, ou
- b) si les membres d'équipage prévus pour le mode d'exploitation A1 prouvent, documents à l'appui, qu'ils ont observé immédiatement avant le changement un temps de repos ininterrompu de huit heures en dehors du temps de navigation.

23-7.3 Le passage du mode B aux modes A1 ou A2 ne peut s'effectuer que dans les cas suivants:

- 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, documents à l'appui, qu'ils ont observé huit respectivement six heures de repos ininterrompu immédiatement avant le changement.

23-7.4 Le passage du mode d'exploitation A1 ou A2 au mode B ne peut s'effectuer que dans les cas suivants :

- a) si l'équipage a été entièrement remplacé, ou

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

23-7.5 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 un temps de repos ininterrompu de huit heures respectivement six heures en dehors du temps de navigation ~~immédiatement~~ avant le début dudit nouveau voyage en mode d'exploitation A1 respectivement A2.

23-7.6 Le temps de repos de six ou de huit heures est justifié par une attestation conforme au modèle de l'Annexe E4 au présent chapitre 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.

23-8 LIVRE DE BORD, TACHYGRAPHE

23-8.1 Un livre de bord (*Bordbuch*) ~~dont le modèle figure à l'Annexe E.1 au présent Chapitre conforme aux prescriptions de l'Administration~~ doit se trouver à bord de chaque bateau auquel s'appliquent les dispositions du présent Chapitre conformément à la section 23-1 ~~ci-dessus~~. Ce livre de bord (*Bordbuch*) 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 de bateau. Le premier livre de bord, qui doit porter son numéro d'ordre, le nom du bateau et son numéro européen unique d'identification (ENI) ou son numéro officiel, doit être délivré par l'autorité compétente d'un Etat ~~membre de la Commission riverain~~ du Danube sur présentation ~~d'une attestation de bord du certificat de navigation du bateau en cours de validité~~ valide.

Le début et la fin des temps de repos doivent être inscrits chaque jour pendant le voyage.

23-8.2 ~~Tous l~~es livres de bord ultérieurs peuvent être délivrés par une autorité compétente locale qui y appose les ~~les~~ numéros d'ordre ~~successifs~~ ; 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 « ~~invalide Annulé~~ » et être rendu au conducteur de bateau.

La délivrance d'un nouveau livre de bord peut avoir lieu sur présentation de l'attestation visée au point 23-8.4, dans ce cas le propriétaire du bateau

devant néanmoins veiller à ce que le livre de bord précédent ait été présenté à la même autorité compétente qui a inscrit le nouveau livre de bord dans l'attestation visée au point 23-8.4, pour recevoir la mention « Annulé-annulé » dans un délai de 30 jours après la date de délivrance du nouveau livre de bord. Le propriétaire du bateau doit en outre veiller à ce que le livre de bord soit alors ramené à bord.

23-8.3 Le livre de bord invalidé annulé doit être conservé à bord pendant six mois suivant la dernière inscription.

23-8.4 L'autorité qui délivre le premier livre de bord conformément au point 23-8.1 certifie cette délivrance au moyen d'une attestation mentionnant le nom du bateau, le numéro européen unique d'identification (ENI) ou le numéro officiel du bateau, le numéro d'ordre du livre de bord et la date de sa délivrance. Cette attestation doit être conservée à bord et être présentée sur demande. La délivrance des livres de bord ultérieurs conformément au point 23-8.2 est indiquée par l'autorité compétente sur l'attestation.

23-8.5 L'observation des temps de repos peut en outre être attestée au moyen des enregistrements d'un tachygraphe en bon état de fonctionnement conforme aux prescriptions techniques de l'Annexe E3 du présent chapitre. Les enregistrements des tachygraphes doivent être conservés à bord pendant six mois après la dernière inscription.

23-8.6 En cas de remplacement ou de renfort de l'équipage en vertu de la section 23-7, il doit être joint pour chaque nouveau membre d'équipage une attestation conforme à l'Annexe E4 du présent chapitre 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.

23-8.7 a) 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 de l'équipage ;

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

c) Si l'on effectue deux voyages ou plus par jour alors que l'équipage reste inchangé, il suffit de mentionner l'heure du début du premier voyage du jour et l'heure de la fin du dernier voyage du jour.

23-9 EQUIPEMENT DES BATEAUX

23-9.1 ~~En dehors Sans préjudice~~ des autres dispositions du présent chapitre, les automoteurs destinés au transport de marchandises, automoteurs-pousseurs, pousseurs, convois poussés ~~avec équipage~~ et bateaux à passagers devant naviguer avec un équipage minimal doivent satisfaire aux prescriptions suivantes :

23.9.1.1 STANDARD S 1

- 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 la timonerie du bateau poste de gouverne.

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

- b) Les niveaux critiques
- de la température de l'eau de refroidissement des machines principales,
 - de la pression de l'huile de graissage des machines principales et des organes de transmission,
 - de la pression d'huile et de la pression d'air des dispositifs d'inversion des machines principales, des organes de transmission réversible ou des hélices,
 - du niveau de remplissage du fond de cale de la salle des machines,

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 être arrêtés dès que la panne est constatée. Les signaux d'alarme optiques ne s'éteignent doivent être éteints que lorsque les problèmes correspondants ont été éliminés ;

- c) L'alimentation en carburant et le refroidissement des machines principales 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 les « Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le

Danube » (DFND) pour les bateaux faisant route doit pouvoir se faire depuis la timonerie e poste de gouverne ;

- f) S'il n'est pas possible de communiquer s'entendre directement entre la timonerie e 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 un système d'émission des signaux optiques et acoustiques ;
- g) Le canot de bateau prescrit doit pouvoir être mis à l'eau par un membre d'équipage seul et en temps utile ;
- h) Un projecteur manœuvrable depuis la timonerie e poste de gouverne doit exister 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 doivent être motorisés ;
- k) Les pompes d'assèchement et les pompes de lavage du pont doivent être motorisées ;
- l) Les principaux appareils de commande et les voyants des instruments de contrôle doivent être disposés d'une manière ergonomique ;
- m) Les équipements visés au point 6-1.1 du chapitre 6 des « Recommandations relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure » doivent pouvoir être commandés depuis la timonerie e poste de gouverne ;

23-9.1.2 **STANDARD S 2**

- a) pour les bateaux à installation de propulsion propreautomoteurs naviguant isolément :
standard S1 auquel est ajouté un boteur actif pouvant être commandé depuis le poste de gouverne ;
- b) pour les bateaux à installation de propulsion propreautomoteurs 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 bateaux à installation de propulsion propre 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 bateau à l'avant du convoi poussé est équipé d'un boteur actif pouvant être commandé depuis le poste de gouverne du pousseur à installation de propulsion propre 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 bateau 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 manœuvrabilité équivalente.

23-9.2 L'observation ou la non observation des prescriptions des points 23-9.1.1 ou 23-9.1.2 est certifiée au moyen de l'attestation de bord délivrée par l'autorité compétente Administration par une mention au point 47.

23-9.3 Cette attestation de bord doit se trouver à bord du bateau.

23-10 EQUIPAGE MINIMAL DES AUTOMOTEURS DESTINES AU TRANSPORT DE MARCHANDISES BATEAUX NAVIGUANT ISOLEMENT ET DES POUSSEURS ^{6/}

23-10.1 L'équipage minimal des bateaux naviguant isolément comprend :

^{6/} Les autorités compétentes peuvent autoriser différentes compositions concernant l'équipage minimal du point de vue des catégories de poste, à l'exception du nombre de conducteurs de bateau, qui ne doit pas être inférieur à celui qui est stipulé dans la présente section. Quelle que soit la composition de l'équipage minimum, son nombre total et ses qualifications ne doivent pas être inférieurs à ceux qui sont stipulés dans la présente section. Nonobstant ce qui précède, sur les voies de navigation intérieure, lorsque la législation nationale ou internationale le permet, un ou plusieurs matelots peuvent être remplacés par des matelots légers ou par des hommes de pont non qualifiés.

Groupe	Longueur du bateau L en m	Membres d'équipage	Nombre de membres d'équipage en mode d'exploitation					
			A1		A2		B	
			S1	S2	S1	S2	S1	S2
1	$L \leq 70$ m	conducteur de bateau timonier maître-matelot matelot	1 - - 1		2 - - -		2 - - 2	2 - - 2
2	$70 \text{ m} < L \leq 86$ m	conducteur de bateau timonier maître-matelot matelot	1 ou 1 - - 1 - - 2	1 - - 2	2 - - 1		2 - - 2	2 - - 2
3	$L > 86$ m	conducteur de bateau timonier maître-matelot matelot	1 1 - 1	1 1 - 1	2 - - 2	2 - - 2	2 ou 2 1 1 ¹⁾ - - 2 1	2 1 - 2

¹⁾ Le timonier doit être titulaire d'un certificat de conducteur de bateau requis en vertu des « Recommandations de la Commission du Danube relatives aux certificats de conducteur de bateau ».

23-10.2 Les matelots prescrits dans le tableau du point 23-10.1 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.

~~23-10.3 — L'équipage minimum prescrit dans le tableau du point 23-10.1,~~

~~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 point 23-10.2.~~

23-11 EQUIPAGE MINIMAL DES ~~CONVOIS POUSSEURS, AUTOMOTEURS POUSSEURS DESTINES AU TRANSPORT DE MARCHANDISES, CONVOIS PUSSES*~~, FORMATIONS A COUPLE ET AUTRES FORMATIONS RIGIDES

23-11.1 L'équipage minimal des ~~pousseurs~~-convois poussés, formations à couple et autres formations rigides comprend :

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

5	Pousseur + 3 ou 4 Barges de poussage ^{*)} Automoteur + 2 ou 3 Barges de poussage ^{**)}	conducteur de bateau	1	1	2	2	2	2
		timonier	1	1	-	-	1	1
		maître-matelot	-	-	-	1	-	1
		matelot	2	2	2	2	2	2
		mécanicien ou matelot garde-moteur	1*	1*	1*	1*	1*	1*
6	Pousseur + plus de 4 Barges de poussage ^{*)}	conducteur de bateau	1	1	2	2	2 ou 2	2 ou 2
		timonier	1	1	-	-	1 1 ¹⁾	1 1 ¹⁾
		maître-matelot	-	1	-	1	- -	1 1
		matelot	3	2	4	3	4 3	3 2
		mécanicien ou matelot garde-moteur	1*	1*	1*	1*	1* 1*	1* 1*

- 1) Le timonier doit être titulaire d'un certificat de conducteur de bateau prescrit en vertu des « Recommandations de la Commission du Danube relatives aux certificats de conducteur de bateau ».
- *) A tous les groupes, lors d'une puissance du moteur dépassant 370 kW en mode d'exploitation A1 et A2 – un matelot garde-moteur et en mode d'exploitation B – deux matelots garde-moteur.
A tous les groupes, lors d'une puissance du moteur dépassant 750 kW en mode d'exploitation A1 et A2 – respectivement un mécanicien et en mode d'exploitation B – deux mécaniciens.
- **) Au sens du présent point le terme « barge de poussage » désigne également des bateaux à installation de propulsion propre automoteurs n'en faisant pas usage ~~de leurs machines de propulsion*~~ et des chalands. En outre, s'appliquent les équivalences suivantes :
1 barge de poussage = plusieurs barges d'une longueur totale ne dépassant pas 76,50 m et d'une largeur totale ne dépassant pas 15 m.

23-11.2 Les matelots prescrits dans le tableau du point 23-11.1 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.

~~23-11.3 — L'équipage minimum prescrit dans le tableau conformément au point 23-11.1,~~

~~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 point 23-11.2.~~

23-12 EQUIPAGE MINIMAL DES BATEAUX A PASSAGERS

23-12.1 L'équipage minimal 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 de bateau	1	1	2	2	2	2
	timonier	-	-	-	-	-	-	
	maître-matelot	-	-	-	-	1	-	
	matelot	1	1	1	1	1	2	
	mécanicien ou matelot garde-moteur	*	*	*	*	*	*	
2	Nombre admissible de passagers : de 76 à 250	conducteur de bateau	1	1	2	2	2	2
	timonier	-	-	-	-	-	-	
	maître-matelot	-	-	-	-	-	-	
	matelot	1	1	1	1	2	2	
	mécanicien ou matelot garde-moteur	*	*	1*	1*	1*	1*	
3	Nombre admissible de passagers : de 251 à 600	conducteur de bateau	1 ou 1	1	2	2	3	3
	timonier	- -	-	-	-	-	-	
	maître-matelot	1 1	1	-	-	-	-	
	matelot	- 1	1	1	1	1	1	
	mécanicien ou matelot garde-moteur	1* *	*	1*	1*	1*	1*	
4	Nombre admissible de passagers : de 601 à 1000	conducteur de bateau	1	1	2	2	2	2
	timonier	1	1	-	-	1	1	
	maître-matelot	-	-	-	1	1	-	
	matelot	2	2	2	1	1	1	
	mécanicien ou matelot garde-moteur	1*	1*	1*	1*	1*	1*	
5	Nombre admissible de passagers : de 1001 à 2000	conducteur de bateau	2	2	2	2	2	2
	timonier	-	-	-	-	1	1	
	maître-matelot	-	1	-	1	-	1	
	matelot	3	2	4	3	4	3	
	mécanicien ou matelot garde-moteur	1*	1*	1*	1*	1*	1*	
6	Nombre admissible de passagers : plus de 2000	conducteur de bateau	2	2	2	2	2	2
	timonier	-	-	-	-	1	1	
	maître-matelot	1	-	1	-	1	-	
	matelot	3	3	3	3	4	4	
	mécanicien ou matelot garde-moteur	1*	1*	1*	1*	1*	1*	

*) A tous les groupes, lors d'une puissance du moteur dépassant 370 kW en mode d'exploitation A1 et A2 – un matelot garde-moteur et en mode d'exploitation B – deux matelots garde-moteur.
A tous les groupes, lors d'une puissance du moteur dépassant 750 kW en mode d'exploitation A1 et A2 – respectivement un mécanicien et en mode d'exploitation B – deux mécaniciens.

23-12.2 L'équipage minimal des bateaux d'excursions journalières à vapeur est à augmenter d'un mécanicien pour tous les modes d'exploitation, tel que mentionné au point 23-12.1.

23-12.3 L'équipage minimal 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 de bateau	1	1	2	2	2	2
		timonier	-	-	-	-	1	1
		maître-matelot	-	1	-	-	-	-
		matelot	2	-	1	1	1	1
		mécanicien ou matelot garde-moteur	1*	1*	1*	1*	1*	1*
2	Nombre admissible de lits : de 51 à 100	conducteur de bateau	1	1	2	2	2	2
		timonier	1	1	-	-	1	1
		maître-matelot	-	-	-	-	-	-
		matelot	1	1	1	1	1	1
		mécanicien ou matelot garde-moteur	1*	1*	1*	1*	1*	1*
3	Nombre admissible de lits : plus de 100	conducteur de bateau	1	1	2	2	2	2
		timonier	1	1	-	-	1	1
		maître-matelot	-	-	1	- 2	1	-
		matelot	2	2	2		2	3
		mécanicien ou matelot garde-moteur	* 1	1*	1*	1*	1*	1*

*) A tous les groupes, lors d'une puissance du moteur dépassant 370 kW en mode d'exploitation A1 et A2 – un matelot garde-moteur et en mode d'exploitation B – deux matelots garde-moteur.

A tous les groupes, lors d'une puissance du moteur dépassant 750 kW en mode d'exploitation A1 et A2 – respectivement un mécanicien et en mode d'exploitation B – deux mécaniciens.

23-12.4 Pour les bateaux à passagers visés aux points 23-12.1 et 23-12.3 naviguant sans passagers à bord, l'équipage minimum se détermine conformément à la section 23-10.

23-12.5 Les matelots prescrits dans les tableaux du point 23-12.1 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.

~~23-12.6 L'équipage minimum prescrit dans le tableau du point 23-12.1 (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.~~

~~23-12.7 — L'équipage minimum prescrit dans le tableau du point 23-12.3 (bateaux à passagers 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.~~

23-13 EQUIPAGE DES BATEAUX DONT L'EQUIPEMENT MINIMAL VISE A LA SECTION 23-9 EST INCOMPLET

23-13.1 Lorsque l'équipement d'un automoteur destiné au transport de marchandises, 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 au point 23-9.1, l'équipage minimal prescrit dans les sections 23-10, 23-11 ou 23-12 doit être augmenté comme suit:

- 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) ou j) du standard S1 visé au point 23-9.1, l'augmentation en mode d'exploitation B est d'un matelot ~~au lieu de deux~~.

23-13.2 En outre, lorsqu'il n'est pas satisfait à une ou plusieurs des prescriptions du point 23-9.1, a) à c),

- a) le matelot visé au point 23-13.1 a), doit être remplacé par un matelot garde-moteur en modes d'exploitation A1 et A2 et
- b) les deux matelots visés au point 23-13.1 b), ci-dessus doivent être remplacés par deux matelots garde-moteurs en mode d'exploitation B.

23-13.3 Le complément d'équipage requis est inscrit par l'autorité compétente Administration à la rubrique 47 de l'attestation de bord.

23-14 EQUIPAGE MINIMAL DES AUTRES BATEAUX

23-14.1 Pour les autres bateaux qui ne sont pas mentionnés dans les sections 23-10 à 23-12 mais qui sont visés par le présent chapitre conformément à la section 23-1 ~~ci-dessus~~ (par exemple, remorqueurs, chalands, engins flottants, bateaux rapides), l'autorité compétente Administration détermine, d'après leurs dimensions, mode de construction, aménagement et affectation, l'équipage minimal requis qui doit se trouver à bord en cours de navigation.

23-14.2 L'autorité compétente Administration porte les inscriptions pertinentes à la rubrique 48 de l'attestation de bord.

23-15 EQUIPAGE MINIMUM DES NAVIRES DE MER

23-15.1 Pour la détermination de l'équipage minimum des navires de mer naviguant sur le Danube, la présente section est applicable.

23-15.2 Par dérogation au point 23-15.1, les navires de mer peuvent continuer à naviguer sous le régime des équipages prévus par les dispositions de la Résolution A.481 (XII) de l'OMI et la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, ce à condition que l'équipage corresponde en nombre au moins à l'équipage minimum prévu pour le mode d'exploitation B, notamment compte tenu des sections 23-10 et 23-13.

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

23.15.3 Les inscriptions suivantes doivent être faites dans le journal de navigation (*Logbuch*) :

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

23-15.4 Pour la navigation des navires de mer sur le Bas-Danube sur le secteur de Brăila à Sulina sont applicables les « Dispositions spéciales relatives à la navigation sur le Bas-Danube » établies par l'Administration fluviale du Bas-Danube en vertu de l'article 23 de la « Convention relative au régime de la navigation sur le Danube » conclue à Belgrade le 18 août 1948 et des « Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube » adoptées par la Décision de la Soixante-quinzième session de la Commission du Danube du 14 décembre 2010 (doc. CD/SES 75/24).

23-16 **PRESCRIPTIONS COMPLEMENTAIRES APPLICABLES AUX PERSONNELS DE SECURITE REQUIS A BORD DES BATEAUX TRANSPORTANT DES MATIERES DANGEREUSES**

23-16.1 **Renvoi aux dispositions de l'ADN**

A bord des bateaux [ou des convois](#) transportant des matières dangereuses, une personne doit être titulaire d'une attestation d'expert conforme au modèle de 8.6.2 de l'ADN, en vertu des points 7.1.3.15 et 7.2.3.15 de l'ADN.

23-17 **PRESCRIPTIONS COMPLEMENTAIRES APPLICABLES AU PERSONNEL DE SECURITE REQUIS A BORD DES BATEAUX A PASSAGERS**

23-17.1 A bord de tout bateau à passagers doit se trouver du personnel de sécurité en nombre suffisant tant que des passagers sont à bord.

23-17.1.1 *Les membres du personnel de sécurité peuvent faire partie de l'équipage ou du personnel de bord. [De ce fait, il convient d'avoir en vue que ces tâches ne peuvent être accomplies par le conducteur de bateau en service.](#)*

Section 1 : Exigences pour l'obtention et la preuve des qualifications

23-17.2 **Expert en navigation à passagers**

L'expert en navigation à passagers doit être âgé de 18 ans au moins et posséder la qualification nécessaire. Celle-ci est réputée acquise lorsque la personne concernée

- a) a suivi une formation de base reconnue par l'autorité compétente satisfaisant au minimum aux exigences fixées au point 23-17.3 et a passé l'examen final avec succès, et
- b) a régulièrement participé aux stages de recyclage conformément au sous-point 23-17.4.2.

23-17.3 **Formation de base pour les experts**

23-17.3.1 Les personnes devant assurer la fonction d'expert au sens du sous-point 23-17.2 doivent avoir suivi une formation de base en vue de l'acquisition des connaissances spécifiques. La formation de base doit être suivie dans le cadre d'une formation organisée ou agréée par l'autorité compétente et doit comporter au minimum :

- a) une formation théorique :
- configuration et équipement conformes du bateau à passagers ;
 - prescriptions de sécurité et initiation aux mesures d'assistance nécessaires ;
 - tâches de l'équipage et du personnel de bord conformément au dossier de sécurité ;
 - connaissances générales relatives à la stabilité des bateaux à passagers en cas d'avarie ;
 - prévention des incendies et lutte contre les incendies, utilisation des installations d'extinction d'incendie (mode de fonctionnement des installations automatiques de diffusion d'eau sous pression, des systèmes avertisseurs d'incendie et des installations d'extinction d'incendie fixées à demeure) ;
 - attestations de contrôle des installations et équipements de sécurité ;
 - principes de la gestion des conflits ;
 - principes de base pour la prévention de mouvements de panique ;
- b) une formation pratique :
- connaissances relatives à la manipulation et à l'utilisation de l'équipement de sécurité des bateaux à passagers (par exemple : utilisation du gilet de sauvetage, utilisation de flotteurs ; utilisation du canot de sauvetage et des autres moyens de sauvetage, utilisation des extincteurs portatifs) ;
 - connaissances relatives à l'application pratique des prescriptions de sécurité et à la prise des mesures de secours nécessaires (par exemple : évacuation de passagers d'un local enfumé vers une zone de sécurité, lutte contre un début d'incendie, utilisation des portes étanches à l'eau et des portes coupe-feu) ;

- c) un examen final.

23-17.4 **Stages de recyclage pour les experts**

23-17.4.1 L'expert en navigation à passagers doit participer à un stage de recyclage organisé ou agréé par l'autorité compétente avant l'expiration d'un délai de 5 ans à compter de sa participation réussie à la formation de base.

23-17.4.2 Les stages de recyclage doivent porter notamment sur les risques courants (par exemple prévention des mouvements de panique, lutte contre l'incendie) en situation de danger et, dans la mesure du possible, comporter des informations relatives aux nouveautés en matière de sécurité des passagers. Au cours du stage de recyclage, la participation active du stagiaire doit être assurée au moyen d'exercices et de tests.

23-17.4.3 L'expert en navigation à passagers doit participer à un nouveau stage de recyclage avant expiration d'un délai de 5 ans à compter de sa participation au stage de recyclage précédent.

23-17.5 **Secouriste**

23-17.5.1 Le secouriste doit être âgé de 17 ans au moins et posséder la qualification nécessaire. Celle-ci est réputée acquise lorsque la personne concernée

- a) a suivi une formation de secouriste, et
- b) a régulièrement participé aux formations et stages de recyclage conformément au point 23.17.7.

23-17.6 **Porteur d'appareil respiratoire**

[23-17.6.1](#) Le porteur d'appareil respiratoire doit être âgé de 18 ans au moins et posséder l'aptitude requise pour l'utilisation des appareils respiratoires visés au sous-point i) du point 15-12.10 du chapitre 15 des « Recommandations relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure », en vue du secours à personnes. Celle-ci est réputée acquise lorsque la personne concernée apporte la preuve de l'aptitude physique et psychique et de la compétence conformément aux prescriptions nationales des Etats [membres de la Commission riverains](#) du Danube et a régulièrement participé aux formations et stages de recyclage conformément au point 23-17.7.

23-17.7 **Formations et stages de recyclage pour les secouristes et porteurs d'appareil respiratoire**

[23-17.7.1](#) Les formations et stages de recyclage prévus pour les secouristes et les porteurs d'appareil respiratoire doivent être suivis conformément aux prescriptions nationales ~~d'un~~ des Etats membres de la Commission riverains du Danube.

23-17.8 *Modes d'attestation de la qualification*

23-17.8.1 Après réussite à l'examen final et sur présentation des justificatifs relatifs à la formation l'autorité compétente ou l'organisme de formation établit une attestation d'expert en navigation à passagers conforme à l'Annexe F1 du présent chapitre.

Après la participation de l'expert en navigation à passagers au stage de recyclage, l'autorité compétente ou l'organisme de formation prolonge son attestation d'expert en navigation à passagers pour cinq ans ou lui délivre une nouvelle attestation.

23-17.8.2 Après réussite à l'examen final et sur présentation des justificatifs relatifs à la formation, l'autorité compétente établit ou prolonge une attestation d'aptitude à la fonction de secouriste ~~à bord de bateaux à passagers~~ conforme au modèle de l'Annexe F2 du présent chapitre. Sont également admis au titre d'attestation les documents établis par les organisations nationales ou régionales de la Croix Rouge ou d'organisations nationales ou régionales comparables de premiers secours.

23-17.8.3 Sur présentation des justificatifs relatifs à la formation, l'autorité compétente établit ou proroge une attestation d'aptitude à la fonction de porteur d'appareil respiratoire conformément au modèle de l'Annexe F3 du présent chapitre.

Les justificatifs relatifs à la formation tiennent lieu d'attestation lorsqu'ils sont délivrés par un organisme de formation agréé en vertu du droit national ~~d'un des~~ Etats membres de la Commission riverain du Danube.

23-17.8.4 L'attestation d'expert en navigation à passager conforme au modèle de l'Annexe F1 du présent chapitre, l'attestation d'aptitude à la fonction de secouriste à bord des bateaux à passagers conforme au modèle de l'Annexe F2 et l'attestation d'aptitude à la fonction de porteur d'appareil respiratoire conforme au modèle de l'Annexe F3, peuvent être regroupés dans un document unique conforme au modèle de l'Annexe F4 du présent chapitre.

~~Section 2 : Exigences relatives à l'exploitation des bateaux à passagers~~

23-17.9 **Nombre du personnel de sécurité**

23-17.9.1 Les fonctions d'experts de la navigation à passagers, de secouristes et de porteurs d'appareil respiratoire doivent être présentes en nombre correspondant au moins au tableau ci-après :

a) en cours de voyage à bord :

aa) bateaux d'excursions journalières				
Groupe	Nombre de passagers à bord	Experts en navigation à passagers	Secouristes	
1	jusqu'à 75	1	1	
2	de 76 à 250	2	1	
3	de 251 à 600	2	2	
4	de 601 à 1000	3	2	
5 et 6	plus de 1000	3	3	
bb) bateaux à cabines				
Groupe	Nombre de passagers à bord	Experts en matière de navigation à passagers	Secouristes	Porteurs d'appareils respiratoires
1	jusqu'à 50	1	1	2
2	de 51 à 100	2	1	2
3	plus de 100	2	2	2

b) le personnel de sécurité prescrit pour le groupe 1 à la lettre a) ~~ci-dessus~~ doit être disponible en permanence en stationnement.

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

23-17.9.2 A bord des bateaux d'excursions journalières dont le nombre maximum de personnes admises ne dépasse pas 75 et à bord des bateaux à passagers en stationnement une même personne peut exercer à la fois la fonction d'expert en navigation à passagers et de secouriste. Dans les autres cas une même personne ne peut exercer à la fois la fonction d'expert en navigation à passagers, de secouriste et de porteur d'appareil respiratoire.

23-17.10 Obligations du conducteur de bateau et de l'expert

23-17.10.1 Se fondant sur les « Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube », le conducteur de bateau doit

- a) familiariser l'expert en navigation à passagers avec le dossier de sécurité et le plan de sécurité visés à la section 15.13 du chapitre 15 des « Recommandations relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure » ;
- b) veiller à instruire le personnel de sécurité dans la connaissance du bateau à passagers ;
- c) pouvoir justifier à tout moment la qualification du personnel de sécurité à bord visée aux points 23-17.2 à 23-17.7 au moyen d'attestations appropriées visées au point 23-17.8 ;
- d) veiller à ce que l'accomplissement des rondes de sécurité puisse être vérifié.

23-17.10.2 L'expert en navigation à passagers est chargé de la surveillance des installations et équipements de sécurité prévus par le dossier de sécurité ainsi que de la sécurité des passagers en cas de danger ou en cas de situations d'urgence à bord. Il doit avoir une connaissance détaillée du dossier de sécurité et du plan de sécurité et, en conformité avec les instructions du conducteur de bateau,

- a) attribuer aux membres de l'équipage et du personnel de bord dont l'intervention est prévue par le dossier de sécurité les tâches qui y sont prévues en situation d'urgence ;
- b) régulièrement informer les membres de l'équipage et du personnel de bord de la teneur des tâches qui leur incombent ;
- c) informer en début de voyage les passagers des bateaux à cabines des règles de comportement et de la teneur du plan de sécurité.

23-17.11 **Surveillance**

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

23-18 INFRACTIONS / SANCTIONS

Les infractions aux dispositions relatives aux équipages des « Recommandations relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure » de la Commission du Danube sont passibles de sanctions. Ceci s'applique également au cas où le livre de bord n'est pas tenu, ou n'est pas tenu réglementairement.

ANNEXES
au chapitre 23
« EQUIPAGE ET PERSONNEL »

- Annexe E1** **БОПТОВОЎ ЖУРНАЛ /LIVRE DE BORD /BORDBUCH (Modèle)**
(conformément à la section 23-8)
- Annexe E2** [LIVRET DE SERVICE \(Modèle\) – Appendice 5 aux « Recommandations relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure »](#)
- Annexe E3** **EXIGENCES A REMPLIR PAR LES TACHYGRAPHES ET PRESCRIPTIONS RELATIVES A L'INSTALLATION DES TACHYGRAPHES A BORD**
- Annexe E4** **ATTESTATION POUR LA JUSTIFICATION DU TEMPS DE REPOS (Modèle)**
(conformément à la section 23-7)
- Annexe F1** **ATTESTATION D'EXPERT EN NAVIGATION A PASSAGERS (Modèle)**
(conformément au point 23-17.8.1)
- Annexe F2** **ATTESTATION DE SECOURISTE EN NAVIGATION A PASSAGERS (Modèle)**
(conformément au point 23-17.8.2)
- Annexe F3** **ATTESTATION DE PORTEUR D'APPAREIL RESPIRATOIRE EN NAVIGATION A PASSAGERS (Modèle)** *(conformément au point 23-17.8.3)*
- Annexe F4** **LIVRET D'ATTESTATIONS EN NAVIGATION A PASSAGERS (Modèle)**
(conformément au point 23-17.8.4)

Annexe E1
(Modèle)

LIVRE DE BORD* / БОПТОВОЙ ЖУРНАЛ / BORDBUCH

(conformément à la section 23-8)

N° d'ordre

Le présent livre de bord comprend 200 pages numérotées de 1 à 200. Les mentions dans le présent livre devront être portées à l'encre de manière lisible (par exemple en lettres d'imprimerie).

Nom du bateau :

Numéro européen unique d'identification du bateau (ENI) ou
numéro officiel du bateau :

Instructions relatives à la tenue du livre de bord

1. Numéro d'ordre

Le premier livre de bord de tout bateau doit être visé par une autorité compétente sur présentation d'un certificat de bateau en cours de validité.

Les livres de bord subséquents peuvent être délivrés et numérotés par toute autorité compétente d'un Etat membre de la Commission du Danube, conformément à l'article 1.10 des « Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube »; ils ne peuvent toutefois être délivrés que sur production du livre de bord précédent. Le livre de bord précédant doit être revêtu d'une mention "ANNULE" indélébile et rendu au conducteur. Le livre de bord portant la mention "annulé" doit être conservé à bord pendant **douze** mois encore après la dernière inscription.

2. Inscriptions dans le livre de bord

Les inscriptions que le conducteur doit porter dans le présent livre doivent correspondre au Chapitre 23 (Equipages) des « Recommandations relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure » de la Commission du Danube. Les inscriptions doivent aussi concerner les temps de navigation et de repos effectués en-dehors du champ d'application dudit Chapitre 23 durant la période de 48 heures précédant immédiatement l'entrée dans le champ d'application des « Recommandations relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure » de la Commission du Danube pour que l'insertion des inscriptions soit conforme aux paragraphes 23.5 (Modes d'exploitation), 23.6 (Repos obligatoire), 23.7 (Changement ou

* (doc. CD/SES 75/22, conformément à la Décision CD/SES 75/24, point 4)

répétition de mode d'exploitation) et 23.8 (Livre de bord. Tachygraphe) du chapitre 23 (Equipages).

Les fonctions des membres de l'équipage peuvent être désignées de la façon suivante :

Sch – Cd – Cв	=	Schiffsführer – Conducteur – Судоводитель
St – T – P	=	Steuermann – Timonier – Рулевой
Bm – mMt – БМ	=	Bootsmann – Maître-matelot – Боцман
Mm – Mm – ММ	=	Matrosen-Motorwart – Matelot garde-moteur – Матрос-моторист
Mt – Mt – Мс	=	Matrose – Matelot – Матрос второго класса
Lm – Ml – Уч	=	Leichtmatrose – Matelot léger – Матрос-ученик
Dm – Hp – Пк	=	Decksmann – Homme de pont – Неквалифицированный член палубной команды
Emc – Emc – ЭМХ	=	Elektromechaniker – Electromécanicien – Электромеханик (voir point 23-2.1)
Mc – Mc – Мх	=	Maschinist – Mécanicien – Механик
<u>Fu – Sr – РМ</u>	=	<u>Funker – Spécialiste radio – Радиомеханик (voir point 23-2.1)</u> = un autre membre de l'équipage, en conformité avec la législation nationale

Sur chaque page, le conducteur doit porter les inscriptions suivantes :

- le mode d'exploitation (les inscriptions nécessaires après un changement de mode d'exploitation doivent être portées sur une nouvelle page)
- dès que le bateau commence son voyage :
 - colonne 1 - la date (jour, mois, année)
 - colonne 2 - l'heure (en h et min)
 - colonne 3 - le lieu d'où le bateau part
 - colonne 4 - le p.k. de ce lieu
- dès que le bateau interrompt son voyage :
 - colonne 1 - la date (jour, mois, année) si elle est différente de celle où le bateau a commencé son voyage
 - colonne 5 - l'heure (en h et min)
 - colonne 6 - le lieu où le bateau stationne
 - colonne 7 - le p.k. de ce lieu
- dès que le bateau reprend sa route : mêmes inscriptions que dès que le bateau commence son voyage
- dès que le bateau termine son voyage : mêmes inscriptions que dès que le bateau interrompt son voyage

- la colonne 8 doit être remplie quand le membre d'équipage monte à bord pour la première fois (nom, prénom, numéro de livret de service ou de certificat de conducteur de bateau) et chaque fois qu'il y a une modification du personnel appartenant à l'équipage
- dans les colonnes 9 à 11 doivent être inscrits, pour chaque membre de l'équipage, le début et la fin de ses temps de repos. Ces indications doivent être portées dans le livre de bord au plus tard le lendemain à 08.00 heures. Si les membres d'équipage prennent leur temps de repos suivant un tour de rôle régulier, un seul schéma par voyage est suffisant
- dans les colonnes 12 et 13 sont inscrites les heures d'embarquement ou de débarquement chaque fois qu'il y a une modification de l'équipage.

Infractions / sanctions

~~Les infractions aux dispositions relatives aux équipages des « Recommandations relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure » de la Commission du Danube sont passibles de sanctions. Ceci s'applique également au cas où le livre de bord n'est pas tenu, ou n'est pas tenu réglementairement.~~

Annexe E2

Annexe E3

Projet

**EXIGENCES A REMPLIR PAR LES TACHYGRAPHES ET
PRESCRIPTIONS RELATIVES A L'INSTALLATION
DES TACHYGRAPHES A BORD**

A. Exigences à remplir par les tachygraphes

1. Détermination du temps de navigation du bateau

En vue de la détermination de la navigation du bateau en fonction du critère oui/non, la rotation de l'hélice doit être relevée à un emplacement approprié. En cas de propulsion autre que par hélice, le mouvement du bateau doit être relevé de manière équivalente à un emplacement approprié. En cas de deux arbres d'hélices ou plus, il doit être assuré qu'il y a enregistrement dès que l'un quelconque des arbres tourne.

2. Identification du bateau

Le numéro européen unique d'identification des bateaux ou le numéro officiel du bateau doit être inscrit de manière indélébile et pouvoir être lu sur le support de données.

3. Enregistrement sur le support de données

Doivent être enregistrés de manière infalsifiable et pouvoir être lus sur le support de données : le mode d'exploitation du bateau, la date et l'heure du fonctionnement et de l'interruption de fonctionnement du tachygraphe, la pose et la dépose du support de données ainsi que d'autres manipulations de l'appareil. L'heure, la pose et la dépose du support de données, l'ouverture ou la fermeture de l'appareil ainsi que l'interruption de l'alimentation en énergie doivent être enregistrées de manière automatique par le tachygraphe.

4. Durée d'enregistrement par jour

Doivent être enregistrées en continu tous les jours de 00.00 h à 24.00 heures : la date ainsi que l'heure du début et de la fin de la rotation de l'arbre.

5. Lecture de l'enregistrement

L'enregistrement doit être univoque, de lecture facile et bien compréhensible. La lecture de l'enregistrement doit être possible à tout moment sans moyens auxiliaires particuliers.

6. Impression de l'enregistrement

Les enregistrements doivent pouvoir être mis à disposition à tout moment sous forme imprimée facile à superviser.

7. Sûreté de l'enregistrement

La rotation de l'hélice doit être enregistrée de manière infalsifiable.

8. Précision de l'enregistrement

La rotation de l'hélice doit être enregistrée de manière précise dans le temps. La lecture de l'enregistrement doit être possible avec une précision de 5 minutes.

9. Tensions de service

Des fluctuations de tension jusqu'à $\pm 10\%$ de la valeur nominale ne doivent pas entraver le bon fonctionnement de l'appareil. En outre, l'installation doit pouvoir supporter sans détérioration de ses capacités de fonctionnement une augmentation de 25 % de la tension d'alimentation par rapport à la tension nominale.

10. Conditions de service

Le bon fonctionnement des appareils ou des pièces des appareils doit être assuré sous les conditions mentionnées ci-dessous :

- température ambiante : 0 °C à + 40 °C
- humidité: jusqu'à 85 % d'humidité relative de l'air
- type de protection électrique : IP 54 selon la Recommandation CEI
- 529 - résistance à l'huile: pour autant qu'ils sont destinés à être installés dans la salle des machines, les appareils ou pièces d'appareils doivent être résistants à l'huile
- limites d'erreurs de la saisie du temps admissibles : ± 2 minutes par 24 heures

B. Prescriptions relatives à l'installation des tachygraphes à bord

Lors de l'installation de tachygraphes à bord, les conditions suivantes doivent être remplies :

1. L'installation de tachygraphes à bord ne peut être effectuée que par des firmes spécialisées agréées par l'autorité compétente.

2. Le tachygraphe doit être installé dans la timonerie ou à un autre endroit bien accessible.
3. Il doit être possible de reconnaître visuellement si l'appareil est en service. L'appareil doit être alimenté en permanence en énergie électrique au moyen d'un circuit électrique protégé contre des coupures, pourvu d'une propre protection par fusibles et connecté directement à la source d'énergie.
4. L'information relative au mouvement du bateau, c'est-à-dire relative au fait de savoir si le bateau "navigue" ou s'il "a arrêté la navigation", est tirée du mouvement de l'installation de propulsion. Le signal correspondant doit provenir de la rotation de l'hélice, de l'arbre de l'hélice ou du fonctionnement de la machine de propulsion. En cas de systèmes de propulsion différents, une solution équivalente doit être réalisée.
5. Les dispositifs techniques relatifs à la saisie du mouvement du bateau doivent être installés avec une sécurité maximale de fonctionnement et de manière à être protégés contre des manipulations intempestives. A cet effet le circuit de transmission (y compris le déclencheur de signal et l'entrée dans l'appareil) des signaux depuis l'installation de propulsion jusqu'à l'appareil doit être protégé par des moyens appropriés et l'interruption du circuit doit être surveillée. Sont appropriés à cet effet par exemple des plombs ou cachets marqués de signes caractéristiques ainsi que des conduites posées de manière à être visibles ou des circuits de contrôle.
6. La firme spécialisée qui a effectué ou supervisé l'installation procède à un essai de fonctionnement lorsque l'installation est terminée. Elle délivre une attestation relative aux caractéristiques de l'installation (notamment emplacement et genre de plombs ou cachets ainsi que leurs signes, emplacement et genre d'installations de surveillance) et à son fonctionnement correct ; l'attestation doit en outre donner des informations sur le type d'appareil agréé. Après tout remplacement, modification ou réparation un nouvel essai de fonctionnement est nécessaire ; cet essai doit faire l'objet d'une mention sur l'attestation.

L'attestation doit comporter les données suivantes au moins :

- nom, adresse et signe caractéristique de la firme agréée ayant effectué ou supervisé l'installation ;
- nom, adresse et numéro de téléphone de l'autorité compétente qui a agréé la firme ;

- numéro européen unique d'identification des bateaux ou numéro officiel du bateau ;
- type et numéro de série du tachygraphe ;
- date de l'essai de fonctionnement.

La validité de l'attestation est de 5 ans.

L'attestation a pour objet de fournir la preuve qu'il s'agit d'un appareil agréé, installé par une firme agréée et ayant subi un essai quant au fonctionnement correct.

7. Le personnel de barre doit être instruit par la firme agréée quant à l'utilisation de l'appareil et une notice d'emploi doit être remise pour être conservée à bord. Ceci doit être mentionné sur l'attestation relative à l'installation à bord.

**Annexe E4
(Modèle)**

Projet

ATTESTATION POUR LA JUSTIFICATION DU TEMPS DE REPOS

(conformément à la section 23-7.1 – 23-7.5)

(uniquement valable en liaison avec le livret de service
ou le certificat de conducteur de bateau)

Nom et prénom:

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

Nom, numéro européen unique d'identification des bateaux 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 E3	Fin 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 chapitre 1 des « Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube ».

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

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.

**Annexe F1
(Modèle)**

Projet

ATTESTATION D'EXPERT EN NAVIGATION A PASSAGERS

(conformément au point 23-17.8.1)

valable jusqu'au :

.....
Lieu et date de la prolongation

valable jusqu'au :

.....

valable jusqu'au :

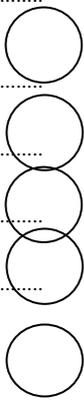
.....

valable jusqu'au :

.....

.....

.....



**Attestation
d'expert en navigation à passagers**
n°

Pages
intérieures

Monsieur
Madame
Nom de famille et prénom,
né (e) le :

Possède les connaissances spéciales relatives aux mesures
à prendre pour la sécurité des passagers.
Attestation valable jusqu'au :
.....

.....
Lieu et date de la prolongation



Photo du titulaire
35 mm x 45 mm

.....
Signature du titulaire

(autorité compétente ou
organisme de formation)

.....
(Signature)



**Annexe F2
(Modèle)**

Projet

ATTESTATION DE SECOURISTE EN NAVIGATION A PASSAGERS

(conformément au point 23-17.8.2)

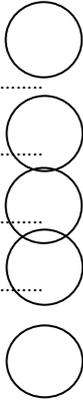
valable jusqu'au :

.....
Lieu et date de la prolongation

valable jusqu'au :

.....

.....



**Attestation de secouriste
en navigation à passagers**
n°

Pages
intérieures

Monsieur
Madame
Nom de famille et prénom

né (e) le :

Possède les connaissances spéciales relatives aux mesures
de secourisme à prendre en cas d'accident en navigation à
passagers.
Attestation valable jusqu'au :
.....

.....
Lieu et date de la prolongation



Photo du titulaire
35 mm x 45 mm

.....
Signature du titulaire

(autorité compétente ou
organisme de formation)

.....
(Signature)



**ATTESTATION DE PORTEUR D'APPAREIL RESPIRATOIRE
EN NAVIGATION A PASSAGERS**

(conformément au point 23-17.8.3)

valable jusqu'au :	
..... Lieu et date de la prolongation	<input type="checkbox"/>
valable jusqu'au :	
.....	<input type="checkbox"/>
valable jusqu'au :	
.....	<input type="checkbox"/>
valable jusqu'au :	
.....	<input type="checkbox"/>
valable jusqu'au :	
.....	<input type="checkbox"/>

<p>Attestation de porteur d'appareil respiratoire en navigation à passagers n°</p>

Pages
intérieures

Monsieur
Madame
Nom de famille et prénom

né (e) le :

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

.....
Lieu et date de la prolongation



Photo du titulaire
35 mm x 45 mm

.....
Signature du titulaire

(autorité compétente)

.....
(Signature)

