

Notice explicative au nouveau RPN (septembre 2025)

I. Vue d'ensemble des changements

II. Tableau synoptique

I. Vue d'ensemble des changements

Ces modifications visent à adapter le RPN afin d'établir un cadre réglementaire harmonisé et moderne sur le Rhin et les autres voies d'eau intérieures européennes.

Les dispositions du RPN relatives au personnel des bateaux sont harmonisées avec celles des nouvelles dispositions européennes en adoptant l'approche basée sur les compétences retenue dans la directive et en intégrant en vue de leur application sur le Rhin les standards CESNI relatifs aux qualifications professionnelles, aux examens pratiques, à l'agrément de simulateurs, à l'aptitude médicale et aux modèles de documents relatifs aux équipages.

Ci-après sont détaillés les motifs de ces modifications, qui ont justifié la révision du RPN afin d'établir des exigences uniformes en matière de qualifications professionnelles.

Dans la version allemande, le titre du règlement est uniformisé par rapport aux titres des autres règlements de la CCNR : « Rheinschiffspersonalverordnung ».

Cette notice explicative a été mise à jour en juillet 2025 en tenant compte de modifications postérieures à l'entrée en vigueur du nouveau RPN le 1 avril 2023.

Article 1.01

Champ d'application

Cette disposition est basée sur l'ancienne version de l'article 2.01, qui prévoyait un champ d'application pour toutes les prescriptions relatives aux qualifications et à l'équipage. Comme il n'existe plus de types particuliers de patentes (patente de batelier et patente radar) après l'adaptation du RPN aux exigences de la directive (UE) 2017/2397, la prescription relative au champ d'application pourrait être placée au début du règlement. En ce qui concerne les qualifications professionnelles, le champ d'application est identique aux exigences de la directive, mais ne couvre pas les bacs, pour lesquels la CCNR n'est pas compétente. Pour les bacs, la mise en œuvre de la directive relève des États membres de la CCNR qui sont également des États membres de l'Union européenne, indépendamment du RPN.

L'article 1.01 du RPN fixe le champ d'application des dispositions générales et des dispositions relatives aux qualifications et à l'équipage.

Des exceptions à ce champ d'application peuvent être prévues dans des prescriptions spécifiques.

Article 1.02

Définitions

La disposition correspond globalement à l'ancienne version de l'article 1.01. Les définitions ont été complétées en tenant compte des exigences de la directive et du CESNI (définitions de l'ES-QIN) et adaptées à l'ES-TRIN. Elles tiennent désormais davantage compte des définitions correspondantes du Règlement de police pour la navigation du Rhin.

1. « bâtiment » : Dans cette définition la notion de „bac » est biffée, car les bacs n'entrent pas dans le domaine de compétence de la CCNR. La transposition de la Directive pour les bacs qui se déplacent de façon autonome se fait par le droit national.

2. « bateau de navigation intérieure » : Adaptation du champ d'application géographique à la rédaction de la directive, qui utilise « voies d'eau intérieures ». Contrairement à la directive, il n'est pas nécessaire de prévoir des dérogations pour certaines voies d'eau isolées ou dont l'utilisation est saisonnière, puisque le Rhin est relié au réseau européen et qu'il est utilisé toute l'année.

3. – 5. « navire de mer » ; « automoteur » ; « bac » : Pas de modification.

6. et 7. « bateau de service de l'Administration » et « bateau des services d'incendie » : La Directive ne s'applique aux personnes intervenant sur les bateaux utilisés par l'Administration et les services d'urgence. Les dimensions de ces bateaux sont différentes d'un État à un autre. La CCNR a choisi de biffer la longueur et de laisser la compétence aux États.

8. – 10. « remorqueur » ; « pousseur » ; « chaland » : Pas de modification.

11. « barge de poussage » : Adaptation de la définition pour être en ligne avec l'ES-TRIN.

12. « bateau à passagers » : Pas de modification.

13. et 14. « bateau d'excursions journalières » et « bateau à cabines » : Adaptation de la définition pour être en ligne avec l'ES-TRIN.

15. « engin flottant » : Pas de modification.

16. « bateau de plaisance » : Clarification en lien avec la directive, afin de préciser que les bâtiments concernés sont ceux destinés et utilisés à des fins sportives et de plaisance, dont il est prouvé qu'ils sont utilisés comme tels et que les personnes à bord naviguent à des fins sportives ou de plaisance.

17. « convoi » : Pas de modification.

18. ancienne version RPN « formation » : Décision des délégations de biffer le terme, car il n'est plus utile.

18. « convoi rigide » : voir chiffre 19, ancienne version RPN.

19. – 21. « convoi poussé » ; « formation à couple » ; « convoi remorqué » : Pas de modification, sauf utilisation correcte du terme « bâtiment » au lieu de « bateau » dans la version française.

22. Définition « gros convoi » reprise de la directive avec ajout du pluriel dans les versions allemandes, française et néerlandais pour les bâtiments poussés (erreur de traduction dans la directive qui en anglais parle de « craft » (pluriel : craft) après échange de mail avec la DG MOVE.

23. et 24. « longueur » et « largeur » : Les numéros ont été transférés dans les termes de technique navale.

25. Reprise de la définition de « tirant d'eau » de la Directive et pour plus de clarté du RPN.
26. reprise de la définition du « conducteur » de l'article 3, paragraphe 13, de la directive, avec une légère adaptation étant donné qu'il n'est pas fait référence aux États membres.
- 27.-28. « équipage » et « équipage de pont » : Pas de modification.
29. reprise de la définition des « membres de l'équipage de pont » de l'article 3, paragraphe 9, de la directive, avec une légère adaptation étant donné qu'il n'est pas fait référence aux « voies de navigation intérieure de l'Union ».
30. « équipage minimum » : Pas de modification, sauf nouvelle référence (chapitre 19 au lieu de chapitre 3).
31. « personnel de bord » : Pas de modification.
32. « personnel de sécurité » : Les anciens articles des chapitres 4, 4bis et 5 du RPN réglant les dispositions à ce sujet ont été modifiés. Une définition a donc été incluse pour clarifier que le secouriste et le porteur d'appareil respiratoire appartient aussi au personnel de sécurité sur le Rhin.
33. reprise de la définition de « expert en gaz naturel liquéfié » de l'article 3, paragraphe 12, de la directive.
34. reprise de la définition de « expert en navigation à passagers » de l'article 3, paragraphe 11, de la directive.
35. « passager » : Pas de modification.
36. « temps de navigation » : Reprise de la définition de la Directive.
37. « navigation au radar » : Simplification linguistique de la définition.
38. reprise de la définition de « risque spécifique » de l'article 3, paragraphe 14, de la directive.
39. « Certificat de qualification » : Introduction de la notion « certificat de qualification » qui constitue la preuve de la qualification et qui est délivrés conformément au RPN.
- Suppression du chiffre 34, ancienne version « patente de batelier ».
40. Reprise de la définition de « certificat de qualification de l'Union » de l'article 3, paragraphe 7, de la directive.
41. « certificat restreint de radiotéléphonie » (« CRR ») : Reprise de la définition de l'article 3, paragraphe 10, de la directive, avec une légère adaptation étant donné qu'il n'est pas fait référence à « l'État membre ». Le terme spécifique reste cohérent avec les autres règlements rhénans, c'est à dire aussi avec l'Arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure.
42. « patente du Rhin » : La référence au chapitre correspondant est mise à jour.
43. reprise de la définition de « livret de service » de l'article 3, paragraphe 19, de la directive.
44. reprise de la définition de « livre de bord » de l'article 3, paragraphe 20, de la directive.
45. reprise de la définition de « livret de service actif » ou de « livre de bord actif » de l'article 3, paragraphe 21, de la directive.
46. reprise de la définition de « compétence » de l'article 3, paragraphe 15, de la directive.
47. reprise de la définition de « niveau de commandement » de l'article 3, paragraphe 16, de la directive.
48. reprise de la définition de « niveau opérationnel » de l'article 3, paragraphe 17, de la directive.
49. « voie d'eau intérieure » : Introduction de cette définition conformément à la Directive (article 3 (1)).
50. « ADN » : Précision pour toujours être en conformité avec la version à jour.
51. « Certificat de bateau de navigation intérieure » : Précision pour être en conformité avec la directive (UE) 2016/1629 et le Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) dans le cadre de la reconnaissance mutuelle des certificats de bateau de navigation intérieure.
52. « Commission de visite » : Pas de modification.
53. et 54. : « autorité compétente » et « autorité de délivrance » : Introduction d'une définition de ces termes qui sont utilisés dans le RPN.
55. « gaz naturel liquéfié (GNL) » : Pas de modification.
56. « ES-TRIN » : Pas de modification, seulement mise à jour de la référence.
57. Introduction d'une définition relative à l'« ES-QIN » auquel il est fait référence dans le règlement.
- La résolution CCNR 2024-I-8 a modifié l'article 1.02 en mettant à jour la référence (ES-QIN 2024/1).
58. « Convention STCW » : Introduction de cette référence pour être en conformité avec la directive (article 3 (8)).

Article 1.03

Prescriptions de caractère temporaire

Révision de l'article 1.02, ancienne version.

Le nouveau chiffre 1 prévoit que les prescriptions de caractère temporaire sont utilisées dans tous les règlements de la CCNR pour des projets pilotes ou de nouvelles techniques.

Le nouveau chiffre 2 introduit une restriction, à savoir que les dispositions dérogatoires doivent être compatibles avec les exigences de la directive et des actes de l'Union correspondants.

Article 1.04

Instructions de service

La résolution CCNR 2023-II-10 a modifié l'article 1.04 en introduisant une publication sous forme électronique des listes et tableaux pour l'application du RPN à la suite d'une nouvelle approche par le Comité STF.

Article 1.05

Suivi

Cette prescription nouvellement introduite est conforme au principe énoncé à l'article 27 de la directive. En particulier est prévu un système d'assurance qualité afin de garantir que les objectifs du règlement seront atteints.

Article 1.06

Évaluation

Cette prescription nouvellement introduite est conforme au principe énoncé à l'article 28 de la directive. Une évaluation permet de poser les jalons pour moderniser les dispositions à l'avenir, si nécessaire. Une première évaluation est prévue pour le 17 janvier 2037, puis au moins tous les dix ans.

Article 2.01

Enregistrement dans un registre numérique

1. La prescription nouvellement introduite fait référence à l'article 25 de la directive, qui prévoit l'obligation faite aux États membres de tenir un registre pour l'enregistrement des données relatives aux certificats de qualification, livrets de service et livres de bord, afin de contribuer à la gestion efficace de la délivrance, du renouvellement, de la suspension et du retrait des certificats. Conformément au paragraphe 1, le registre doit également comprendre les documents délivrés conformément à l'article 10, paragraphe 2, de la directive. Afin d'assurer un enregistrement exhaustif de toutes les données, tous les États membres de la CCNR tiennent un tel registre.

2. L'échange d'informations entre les États membres de la CCNR et la Commission européenne aux fins de l'évaluation de la directive, des statistiques et, en particulier, du maintien de la sécurité et du bon ordre de la navigation, sera facilité par le fait que les États membres communiqueront les informations de ce type, y compris les données relatives aux certificats de qualification, livrets de service et livres de bord, en incluant ces informations dans la base de données gérée par la Commission européenne. Tous les États membres de la CCNR auront accès à la base de données européenne des qualifications en navigation intérieure, en tenant compte du principe de réciprocité et dans le respect des exigences en matière de protection des données.

Article 3.01

Dénomination des qualifications

1. La distinction entre les membres de l'équipage de pont et le personnel des machines est maintenue. Elle est conforme à l'article 3, paragraphe 9, de la directive. En raison de la définition concernant les membres d'équipage à l'article 1.02, chiffre 27, la première phrase peut être supprimée. Afin de moderniser la disposition, l'ajout entre parenthèses de « mousse » (*DE : Schiffsjunge ; NL : scheepsjongen*), qui figurait dans les anciennes versions du RPN a été supprimé.

2. Cette disposition est nouvellement introduite afin d'énumérer l'ensemble des qualifications. L'expert en navigation à passagers et l'expert en gaz naturel liquéfié (GNL) figuraient déjà dans le RPN et correspondent aux qualifications visées à l'article 3, paragraphes 11 et 12, de la directive. Le secouriste, le porteur d'appareil respiratoire et le personnel de sécurité des bateaux transportant des marchandises dangereuses sont des qualifications non couvertes par la directive. Ces fonctions restent inchangées dans le RPN.

Article 3.02

Validité des documents relatifs aux équipages

La résolution CCNR 2023-II-10 a modifié l'article 3.02 sur le plan linguistique

1. Cette disposition vise à mettre l'ancienne version de l'article 3.05 en conformité avec les exigences de la directive.

Il est précisé en premier lieu que, sur le Rhin, sont valables à la fois les documents délivrés conformément aux exigences de la directive et ceux délivrés conformément aux exigences du règlement. Ainsi est fixée dans le règlement l'équivalence des documents, telle qu'elle est également exprimée à l'article 10, paragraphe 2, de la directive et renforcée par le fait que les exigences sont identiques. Le cas échéant, il est prévu que la preuve puisse être apportée par un certificat de qualification délivré conformément au règlement ou par un certificat de qualification de l'Union.

À la lettre a) de la deuxième phrase est précisé que le conducteur peut prouver sa qualification au moyen d'un certificat de qualification délivré conformément au règlement ou par un certificat de qualification de l'Union et, d'autre part, que des autorisations spécifiques peuvent être mentionnées sur le certificat de qualification de conducteur, conformément à l'article 12, paragraphe 4, de la directive.

En ce qui concerne les livrets de service des autres membres de l'équipage, il est précisé à la lettre b) que le certificat de qualification et le livret de service des autres membres de l'équipage sont réunis en un seul document, conformément à l'article 4, paragraphe 2, de la directive.

À la lettre c) est précisé qu'il existe un certificat de qualification spécifique pour les opérations spécifiques des experts en navigation à passagers, des experts en gaz naturel liquéfié (article 5, paragraphe 1, de la directive), ainsi que pour les secouristes, porteurs d'appareils respiratoires et pour le personnel de sécurité à bord de bateaux transportant des matières dangereuses. Ces certificats de qualification, qui sont maintenus dans le RPN, sont désormais soumis aux mêmes exigences en matière de délivrance et de retrait que les certificats couverts par la directive.

Par la résolution de 2023, à la lettre b), la mention « en cours de validité » est supprimée. En effet, il paraît incohérent que soit exigé explicitement un document en cours de validité dans certains cas et non dans d'autres cas non.

Enfin, cette prescription introduit une équivalence fondamentale des qualifications de la navigation maritime et de la navigation intérieure pour les navires de mer exploités sur le Rhin, à l'exception du conducteur. Cette prescription correspond à l'article 4, paragraphe 3, et à l'article 5, paragraphe 2, de la directive. L'article 3.20, chiffre 2, de l'ancien RPN comportait déjà une telle exception pour les conducteurs de navires de mer. Ces exceptions sont à présent nouvellement introduites aussi pour le personnel de sécurité.

2. La possibilité offerte au titulaire d'un certificat de qualification de conducteur d'exercer une autre fonction en qualité de membre de l'équipage de pont, à l'exception du matelot léger, est conservée. En outre est introduite une prescription correspondante relative au titulaire d'un certificat de qualification de timonier, qui peut également intervenir en qualité d'homme de pont, de matelot ou de maître-matelot. Également pour le titulaire d'un certificat de qualification de maître-matelot, qui peut intervenir aussi en qualité d'homme de pont ou de matelot et pour le titulaire d'un certificat de qualification de matelot, qui peut intervenir aussi en qualité d'homme de pont. L'exception vise à souligner l'importance particulière de la formation, étant donné qu'il n'est pas possible de remplacer le matelot léger. En outre, il demeure exclu que le conducteur remplace le titulaire d'un certificat de qualification de mécanicien, car la compétence d'un conducteur ne correspond pas nécessairement aux exigences de l'article 10.02.

Par la résolution de 2023, la mention « en cours de validité » de la lettre b) est supprimée.

3. Ce chiffre complète le chiffre 1 et couvre les qualifications qui ne relèvent pas du champ d'application matériel de la directive (UE) 2017/2397. Il permet également de faire évoluer les prescriptions dans la perspective de l'automatisation et de l'utilisation de combustibles de substitution (par exemple le méthanol ou l'hydrogène).

Article 3.03

Duplicata

La prescription comporte une adaptation de l'ancienne version de l'article 7.14, chiffre 5, visant à tenir compte des documents certificat de qualification, livret de service et livre de bord, et introduit une étape supplémentaire pour la délivrance d'un duplicata afin d'éviter toute utilisation dédoublée certificat : l'autorité de délivrance procède à une inscription dans son registre national et établit, sur demande, un nouveau certificat de qualification, livret de service ou livre de bord. Il s'agit d'une mesure qui, en complément à l'exigence de preuve crédible en cas de perte, vise à contribuer à la prévention de la fraude et d'autres pratiques illégales. Par rapport à la base de données européenne ECDB, elle tient compte de l'article 2.01 relatif à l'application des prescriptions relatives à l'ECDB.

Article 3.04

Frais

Le coût du livret de service et celui du livre de bord sont également précisés dans cet article. Le montant des frais pour l'examen et pour la délivrance d'un certificat de qualification, d'un livret de service ou d'un livre de bord ou d'un duplicata est toujours déterminé par le droit national des États membres.

Article 4.01

Aptitude médicale des membres de l'équipage

Cette prescription repose sur l'article 3.03 de l'ancienne version, et tient compte de l'article 23 de la directive et fait référence aux standards pour l'aptitude médicale figurant dans l'ES-QIN (partie IV).

1. Cette prescription correspond à l'article 23, paragraphe 6, de la directive, qui fait expressément référence aux standards de l'ES-QIN pour l'aptitude médicale.

2. Cette prescription correspond pour l'essentiel à l'article 3.03, chiffre 1, lettres a) et b). Un modèle de certificat médical continue d'être annexé au RPN. Le CESNI a élaboré un standard non contraignant pour un certificat médical international harmonisé (résolution 2022-I-2). Les certificats médicaux reconnus comme équivalents par la CCNR ne sont plus prévus. L'adoption du modèle par le CESNI a permis de créer une base pour un certificat d'aptitude facilement compréhensible et structuré de manière uniforme au niveau international. Le certificat d'aptitude doit être délivré par un médecin agréé. La condition selon laquelle le certificat médical ne saurait dater de plus de trois mois reste inchangée et correspond à l'article 23, paragraphe 2, deuxième phrase, de la directive.

3. Cette disposition correspond au principe énoncé à l'article 23, paragraphe 5, de la directive. La prescription précise en outre qu'il peut s'agir d'une aptitude médicale restreinte permanente ou temporaire, dont l'existence est également prise en compte par l'ES-QIN.

Article 4.02

Contrôle périodique de l'aptitude médicale

Cette disposition remplace l'article 3.04 de l'ancienne version.

1. La prescription correspond au principe énoncé à l'article 23, paragraphe 3, de la directive. Contrairement à la disposition qui existait jusqu'ici, il est prévu, après vérification de l'aptitude ayant donné lieu à l'obtention du premier certificat de qualification (investigation initiale), que, non seulement le conducteur, mais aussi les autres membres d'équipage, soient soumis à un contrôle régulier avant d'atteindre l'âge de 65 ans révolus. En ce qui concerne le moment et la fréquence de ce contrôle, plus aucune différence n'est faite entre les exigences à satisfaire pour démontrer l'aptitude en rapport avec les différentes qualifications. Les limites d'âge à respecter en ce qui concerne la validité du certificat d'aptitude sont alignées sur les exigences de la directive, passant ainsi de 50 à 60 ans et de 65 à 70 ans, la période de révision dans ce dernier cas étant portée d'un à deux ans.

2. Cette disposition complète ce qui est prévu à l'article 23, paragraphe 4, de la directive. Cela signifie que l'aptitude médicale doit être démontrée lorsque des éléments objectifs indiquent qu'une personne ne remplit plus les conditions d'aptitude médicale. Outre cette exigence, le règlement prévoit que l'atténuation ou la restriction de l'aptitude médicale peut être levée lorsque l'aptitude est démontrée.

3. La directive ne régit pas la reconnaissance des justificatifs relatifs à l'aptitude.

Le principe de la présentation du certificat médical à l'autorité de délivrance est repris dans la première phrase du paragraphe 3.

En outre, conformément aux dispositions antérieures du RPN (article 7.17, chiffres 2 et 3, de l'ancienne version), il est toujours possible de présenter le certificat médical à une autre autorité compétente d'un État riverain du Rhin ou de Belgique conformément à la deuxième phrase. En cas de renouvellement du certificat d'aptitude conformément à la deuxième phrase, le certificat est transmis à l'autorité de délivrance et l'autorité compétente peut délivrer une patente du Rhin temporaire ou une patente de sport.

Article 4.03

Aptitude médicale du mécanicien

À cet endroit est introduite une nouvelle prescription qui s'écarte de l'article 3, chiffre 3, de l'ancienne version. Cette disposition vise à faciliter la mobilité du mécanicien en incluant des critères médicaux relatifs à la vision. Selon l'ES-QIN, il est possible de dispenser de la réalisation de certaines tâches nautiques les membres d'équipage présentant certaines affections médicales (le daltonisme, par exemple) pour des raisons relatives à la sécurité et au bon ordre de la navigation, mais de les employer quand même comme membres d'équipage.

L'article 3, paragraphe 9, de la directive exclut les mécaniciens du champ d'application de la directive.

Le RPN inclut le personnel des machines dans la définition de l'«équipage» (article 1.02, chiffre 27). En ce qui concerne l'aptitude générale, c'est l'ES-QIN (partie IV) qui s'applique, car les conditions de travail et la charge de travail du mécanicien sont généralement les mêmes que celles des autres membres de l'équipage. Afin de répondre aux spécificités du travail du mécanicien, les exigences relatives à la vision du mécanicien, qui sont désormais définies dans le RPN, sont moins strictes que celles applicables aux membres de l'équipage de pont qui exercent des tâches de conduite du bateau.

Article 5.01

Livret de service

La résolution CCNR 2023-II-10 a modifié l'article 5.01 en supprimant la lettre a) du chiffre 6. Le RPN fait la distinction entre les deux livrets de service en renvoyant aux deux modèles distincts du CESNI.

1. La prescription est une adaptation de l'article 3.06, ancienne version, aux exigences de la directive.

Selon l'article 3.02, chiffre 1, lettre b), l'attestation de la qualification pour une compétence particulière est constituée, pour tous les membres de l'équipage, à l'exception du conducteur, par un document combiné qui fait à la fois office de livret de service et de certificat de qualification. Ceci correspond au principe énoncé à l'article 4, paragraphe 1, de la directive. Le certificat de qualification figurant dans le livret de service est délivré aussi bien aux membres de l'équipage de pont qu'au personnel des machines. Le certificat de qualification figure donc dans le même document que la justification du temps de navigation. Si une qualification supérieure est acquise sur la base du temps de navigation, la qualification suivante est inscrite dans le livret de service.

Un livret de service distinct est à la disposition des titulaires d'un certificat de qualification de conducteur, conformément à l'article 3.02, chiffre 1, lettre a), ce qui correspond aux exigences de l'article 4, paragraphe 2, de la directive.

Conformément à l'article 5 de la directive, il existe des certificats distincts pour les titulaires d'un certificat d'aptitude à une activité spécifique qui ne sont pas nécessairement membres de l'équipage, ni tenus de justifier les temps de navigation dans le livret de service. Dans ce contexte, le certificat de qualification en tant qu'expert en matière de GNL (gaz naturel liquéfié), tel que défini à l'annexe I, section 4.2, de la directive, peut servir à attester le temps passé à bord de bâtiments utilisant du GNL comme combustible, conformément à l'article 3.02, chiffre 1, lettre a), si le renouvellement du certificat de qualification est demandé. Si le certificat de qualification est obtenu par une réévaluation des compétences, ce qui est le cas pour l'expert en GNL qui n'est pas un conducteur, aucune justification du temps de navigation n'est requise.

Conformément à l'article 22, paragraphe 1, de la directive, les indications relatives aux trajets effectués et aux temps de navigation doivent être consignées dans le livret de service.

2. Le chiffre 2 de la prescription fait référence aux modèles de livret du CESNI, à savoir le livret de service combiné avec des certificats de qualification pour les membres de l'équipage qui ne sont pas conducteur (ES-QIN, Partie V, Chapitre 2) et le livret de service du conducteur (ES-QIN, Partie V, Chapitre 4). Cela correspond à l'article 4, paragraphe 2, de la directive.

3. Le libellé du point 3 de la prescription s'oriente à l'article 3.06, chiffre 3, ancienne version, et satisfait également aux exigences de la première phrase de l'article 22, paragraphe 2, de la directive.

4. Le chiffre 4 de la prescription résulte d'une adaptation de la deuxième phrase de l'article 3.06, chiffre 1 ancienne version, à l'article 22, paragraphe 6, de la directive ; cette adaptation repose sur la condition que le livret de service du conducteur soit ouvert à l'enregistrement des données.

5. Le chiffre 5 reprend l'article 3.06, chiffre 4, lettre a), ancienne version. La lettre b) est supprimée car, selon le chiffre 3, une période de 15 mois est déjà prévue pour la validation.

6. Le chiffre 6 de la prescription correspond à l'article 3.06, chiffre 6 de l'ancienne version, avec une modification due à la directive. Il n'est plus prévu que le timonier qui ne vise pas l'obtention d'un certificat de qualification de conducteur soit dispensé de la validation des temps de navigation.

Suppression de la disposition concernant la prise en compte du temps de navigation, voir définition à l'article 1.02, chiffre 36.

Les prescriptions de la réglementation du travail, y compris les prescriptions relevant du droit de l'Union Européenne et les dispositions des conventions collectives ne sont pas affectées.

Par la résolution de 2023, la lettre a) est supprimée.

Article 5.02

Justification des temps de navigation et des voyages de secteur

La résolution CCNR 2023-II-10 a modifié l'article 5.02, chiffres 1,2 et 4 afin de clarifier le texte et de l'aligner davantage sur le régime juridique de l'Union européenne.

1. Cette prescription est une adaptation de l'article 3.09, ancienne version, aux nouvelles exigences.

Afin de faciliter la mobilité de la main-d'œuvre et la sécurité de la navigation, le chiffre 1 de la prescription stipule que les livrets de service des ressortissants des États membres de la CCNR et de l'UE doivent être délivrés conformément à des exigences uniformes fondées sur le modèle du CESNI, ce qui facilite également la justification du temps et des secteurs parcourus. Les modèles ne font plus la distinction entre le temps de navigation sur le Rhin et sur les autres voies d'eau intérieures de l'Union. Aucune reconnaissance explicite des livrets de service délivrés à partir du 18 janvier 2022 n'est requise pour les titulaires de certificats de qualification de l'Union pour le Rhin, et l'annexe correspondante devrait être abrogée.

Par la résolution de 2023, ajout de « les temps de navigation peuvent être effectués a) sur le Rhin ainsi que b) sur les voies d'eau intérieures pour lesquelles des temps de navigation peuvent être effectués pour les certificats de l'Union ». Une telle adaptation du RPN permet d'assurer l'équivalence des exigences à celles du cadre juridique de l'UE en matière de qualification professionnelles (article 22, paragraphe 2, deuxième alinéa de la directive (UE) 2017/2397).

2. Le chiffre 2 de cette prescription est une adaptation de l'article 3.09, chiffre 2, ancienne version, à la directive, afin de permettre que, dans des cas exceptionnels, strictement limités, d'autres documents puissent être présentés à la place des livrets de service. Cette exemption s'applique à la justification du temps de navigation sur des voies d'eau intérieures de l'Union non reliées à d'autres États (par exemple, les lacs isolés) et pour lesquelles n'est délivré, selon la directive, aucun certificat de qualification dans un document combiné au livret de service. Cette disposition correspond à l'article 7, paragraphe 1, de la directive.

Par la résolution de 2023, les termes « en cours de validité » sont supprimés. « Le temps de navigation peut aussi être attesté au moyen d'un document administratif en cours de validité » devient alors « le temps de navigation peut aussi être attesté au moyen d'un document administratif. »

La troisième phrase de la prescription concernant la justification des trajets et du temps de voyage pour la patente d'Administration reste inchangée.

3. Le chiffre 3 de la prescription ne concerne dans la pratique que les conducteurs qui souhaitent obtenir un certificat de qualification de mécanicien en plus du certificat de qualification de conducteur.

4. Le chiffre 4 de la prescription correspond à l'article 3.09, chiffre 4, ancienne version. Aucune modification n'a été apportée [au texte allemand]. [Le texte français a subi quelques modifications de forme.]

Par la résolution de 2023, les termes « en cours de validité » sont supprimés. Ainsi, « Le temps de navigation effectué en navigation côtière ou de pêche doit être attesté au moyen d'un document administratif en cours de validité » devient alors « le temps de navigation effectué en navigation côtière ou de pêche doit être attesté au moyen d'un document administratif ».

5. Le chiffre 5 de la prescription correspond à l'article 3.09, chiffre 5, ancienne version. Aucune modification n'a été apportée [au texte allemand]. Le texte français a subi une modification de forme.

6. Une référence figurant au chiffre 6 de la prescription a été légèrement adaptée, puisque seuls les documents visés au chiffre 2 doivent être présentés dans une langue officielle de la CCNR. La lisibilité des autres certificats nationaux prévus par la directive est garantie par l'uniformisation des modèles utilisés par la CCNR et l'Union. La disposition correspond par ailleurs à l'article 3.09, chiffre 6, ancienne version.

Concernant les suppressions linguistiques des chiffres 2 et 4 par la résolution de 2023, il paraissait incohérent que soit exigé explicitement un document en cours de validité dans certains cas et dans d'autres non. Un document « en cours de validité » est requis dans tous les cas.

Article 6.01

Approbation d'un programme de formation

La résolution CCNR 2023-I-3 a modifié l'article 6.01, chiffre 1.

Conformément à l'article 17, paragraphe 2, de la directive, les États membres veillent à ce que la compétence soit démontrée par un examen passé sous la responsabilité d'une autorité administrative ou par un programme de formation approuvé. Le RPN prévoit, pour toutes les qualifications couvertes par la directive, la possibilité de choisir la manière dont est apportée la preuve de la compétence.

Dans le cadre du système de gestion de la qualité exigé par la directive, les organismes de formation doivent démontrer la compétence de leurs formateurs pour les experts en navigation à passagers et en GNL, par analogie à l'ADN, et assurer une information adéquate de l'autorité compétente pour l'approbation d'un programme de formation.

Le RPN prévoit des dispositions pour l'obtention de certificats de qualification par le biais d'examens administratifs de qualification et de programmes de formation approuvés. Les deux peuvent prendre en compte les certificats délivrés à l'issue de programmes de formation.

1. Cette prescription est introduite pour tenir compte de l'article 19 de la directive. La première phrase correspond au principe énoncé à l'article 19, paragraphe 2, de la directive, qui prévoit certaines exigences uniformes minimales en matière de contenu et d'organisation à présenter aux fins de l'approbation des programmes de formation. La finalité de ces exigences minimales uniformes est de supprimer les obstacles inutiles à l'entrée dans la profession (par exemple, des examens supplémentaires pour les candidats qui ont déjà acquis les compétences nécessaires dans le cadre de leur formation).

La deuxième phrase de cette prescription va au-delà du contenu de la directive. Une instruction de service devrait définir de manière uniforme les documents qui doivent être présentés aux fins de l'approbation d'un programme de formation afin de maintenir le niveau actuel de coopération étroite et empreinte de confiance entre les États membres de la CCNR en ce qui concerne l'approbation des programmes de formation. C'est ainsi que, par exemple, conformément à l'approche suivie jusqu'ici dans l'instruction de service relative à l'approbation des programmes de formation des experts en GNL, que concrétise l'article 15.05, les éléments requis pour l'approbation d'un examen théorique sont également indiqués, tandis que les détails de l'examen pratique correspondant sont déjà fixés dans un standard CESNI.

Par la résolution de 2023, la prescription selon laquelle les documents à soumettre en vue de l'approbation du programme de formation doivent faire l'objet d'une instruction de service aux autorités compétentes est supprimée. En effet, il a été constaté que l'élaboration d'une liste uniforme n'est pas réalisable en raison de la diversité de ces exigences.

2. Cette prescription correspond à l'article 19, paragraphe 3, de la directive, et vise à garantir que les certificats délivrés dans le cadre de programmes de formation approuvés par d'autres États conformément à la directive soient reconnus dans les États membres de la CCNR pour la délivrance des certificats de qualification.

3. La prescription introduite ici s'inspire des première et deuxième phrases de l'article 19, paragraphe 5, de la directive. En ce qui concerne les programmes de formation approuvés en vertu du RPN, la CCNR recueille, auprès des autorités compétentes, des informations relatives à l'abrogation et la suspension de l'approbation. Il incombe également à la CCNR de publier la version électronique de la liste des programmes de formation approuvés.

4. Aux termes de l'article 19, paragraphe 1, deuxième alinéa, les États veillent à évaluer et à garantir la qualité des programmes de formation. Bien que le RPN et la directive ne fixent pas de durée de validité en matière d'approbation, les conditions à remplir pour obtenir l'approbation font, au bout de dix ans, l'objet d'un contrôle, qui permet de s'assurer, en plus du contrôle aléatoire ou occasionnel pouvant intervenir à n'importe quel moment, les conditions à satisfaire aux fins de l'approbation sont toujours réunies.

5. La première phrase correspond à l'article 19, paragraphe 4, de la directive. La deuxième phrase est une formulation négative de l'article 19, paragraphe 3, de la directive. L'approbation d'un programme de formation à l'issue de l'examen est déterminante pour la validité du certificat de qualification. Si le programme de formation n'est plus approuvé, les examens passés après le retrait ou la suspension de l'approbation donnée au programme de formation ne sont pas pris en compte pour la délivrance d'un certificat de qualification.

Article 7.01

Admission à l'examen administratif de qualification

1. La prescription contenue dans la première phrase de l'article 7.11, chiffre 1, ancienne version, est adaptée en ce sens qu'elle ne peut plus désormais être appliquée uniquement à l'examen sanctionnant l'obtention d'un certificat de qualification mais à tout examen administratif à réussir en vue de l'obtention d'un certificat de qualification. Le RPN adopte ainsi le principe selon lequel les examens basés sur les compétences sont nécessaires pour l'obtention de chaque qualification et non plus seulement pour l'obtention d'un certificat de qualification pour les conducteurs.

2. Étant donné que la finalité d'un examen consiste avant tout à évaluer les qualifications d'un candidat et non son aptitude médicale, qui peut changer à tout moment, la prescription stipule également, à l'instar des deuxième et quatrième phrases de l'article 7.11, chiffre 1, ancienne version, qu'un examen administratif peut être passé même en cas d'aptitude restreinte.

Article 7.02

Contenu de l'examen administratif de qualification

1. La prescription est une adaptation de l'article 7.12, ancienne version à la procédure applicable aux examens administratifs prévus pour l'ensemble des qualifications.

Il est procédé à plusieurs adaptations rédactionnelles reprenant la terminologie de la directive (voir article 18, paragraphe 1).

Des précisions sont apportées à l'article 7.12, chiffre 2, ancienne version, tel que remanié dans cette nouvelle prescription, et les détails ne seront plus uniquement réglés sous la forme d'instructions de service. Tous les examens administratifs comportent au moins une partie théorique, et, dans certains cas, une partie théorique et une partie pratique. Ceci est conforme aux exigences de l'article 17, paragraphe 3, de la directive.

2. Aucune modification n'est apportée à l'article 7.12, chiffre 3, ancienne version.

Article 7.03

Commission d'examen pour les examens administratifs de qualification

1. Le chiffre 1 fait l'objet d'une adaptation rédactionnelle par rapport à l'article 7.08, chiffre 1, ancienne version ; voir la définition de l'«autorité compétente» figurant à l'article 1.02, chiffre 53.

2. La deuxième phrase de l'article 18, paragraphe 1, de la directive stipule que l'examen doit être réalisé par des examinateurs qualifiés. L'article 7.08, paragraphe 2, ancienne version, est adapté conformément à cette exigence.

3. Cette prescription nouvellement introduite est conforme au principe énoncé à l'article 18, paragraphe 5, de la directive.

Article 8.01

Suspension de la validité du certificat de qualification

1. Cette prescription est une adaptation de l'article 7.20, chiffre 1, ancienne version. La prescription relative à la suspension de la validité s'applique désormais à tous les certificats de qualification sanctionnant des compétences diverses et plus aux seules patentes du Rhin. Cette prescription est conforme à l'article 14, paragraphe 2, de la directive et génère des exigences identiques dans le RPN.

2. Le chiffre 2 de la prescription correspond au principe du contrôle de l'aptitude médicale énoncé à l'article 23, paragraphe 4, de la directive et remplace l'article 7.20, chiffre 2, ancienne version. Il est en outre prévu que le titulaire du certificat de qualification ne paie les frais occasionnés que dans le cas où les éléments objectifs sont confirmés.

3. Le chiffre 3 de la prescription est plus strict que la règle énoncée à l'article 14, paragraphe 2, de la directive. Outre la suspension de la validité du certificat, les autorités compétentes peuvent prévoir des prescriptions subsidiaires, ce qui a déjà été possible dans le cadre du RPN et est conforme au droit administratif national des États membres, aussi bien de la CCNR que de l'UE.

4. La première phrase du chiffre 4 de cette prescription correspond aux exigences de l'article 14, paragraphe 2, de la directive. La base de données contient des informations relatives à la suspension du certificat de qualification, pour en faciliter la gestion de manière efficace.

La deuxième phrase correspond à l'article 7.20, chiffre 2, lettre b, ancienne version. La troisième phrase correspond à la troisième phrase de l'article 7.20, chiffre 1, lettre a, ancienne version.

5. Le chiffre 5 de la prescription correspond à l'ancienne version de l'article 7.20, chiffre 3. Cette disposition a fait l'objet de deux adaptations : d'une part, il est tenu compte de la particularité selon laquelle le certificat de qualification ne peut être présenté à l'autorité compétente que dans son format physique, et d'autre part, il doit être présenté à l'appréciation de l'autorité compétente (à sa demande).

Article 8.02

Retrait du certificat de qualification

1. La prescription correspond à l'article 14, paragraphe 1, de la directive et modernise les conditions relatives au retrait des certificats de qualification à deux égards (article 7.22, chiffre 1, ancienne version) : en premier lieu, du point de vue rédactionnel, en faisant référence aux «certificats de qualification de conducteur de bateau», qui recouvrent la patente du Rhin, la patente de sport et la patente de l'administration, et, en second lieu, avec de nouvelles références aux prescriptions correspondantes pour les certificats de conducteur de bateau au chapitre 12, qui prévoient une qualification spécifique du conducteur de bateau pour exercer une fonction de commandement à bord. L'article 14, paragraphe 1, de la directive prévoit le retrait d'un certificat de qualification ou d'autorisations spécifiques : les conditions en matière de retrait sont définies sommairement dans la directive, et décrites plus en détail ici. La formulation indique clairement que le retrait est une mesure beaucoup plus lourde de conséquences que la suspension temporaire de la validité, qui, à l'inverse, peut être considérée comme une mesure moins restrictive dans d'autres cas d'infraction.

2. Le chiffre 2 de la prescription prévoit le retrait du certificat de qualification pour des activités spécifiques. La disposition fait référence aux prescriptions spécifiant les exigences applicables à l'exercice de ces activités spécifiques. L'inaptitude médicale peut également entraîner le retrait d'un tel certificat de qualification.

3. Le chiffre 3 de la prescription correspond à l'article 3.07, chiffre 3, ancienne version : comme le modèle adopté par le CESNI a changé et qu'il n'y a plus de page de couverture, le nombre de pages est adapté.

4. Le chiffre 4 de la prescription modernise l'article 7.22, chiffre 2, ancienne version :

Il est procédé à un ajustement rédactionnel concernant la patente du Rhin, qui est remplacée par tout certificat de qualification, et il est précisé qu'il s'agit d'une exigence ou d'une restriction médicale. Enfin, la référence à l'article 7.14, chiffre 2, ancienne version, est remplacée par une nouvelle référence à l'article 4.01, chiffre 4.

5. Le chiffre 5 de la prescription modernise l'article 7.22, chiffre 3, ancienne version, car désormais le certificat de qualification existe également sous forme électronique.

6. Le chiffre 6 de la prescription correspond l'article 7.22, chiffre 4, ancienne version, qui a fait l'objet de quelques ajustements rédactionnels.

7. L'article 7.22, chiffre 5, ancienne version, qui était une disposition spécifique régissant uniquement les certificats de qualification des conducteurs, est supprimée.

Le chiffre 7 de la prescription est une adaptation de l'article 7.22, chiffre 6, ancienne version, à la directive, indiquant que l'enregistrement dans la base de données est nécessaire (article 14, paragraphe 3, de la directive). Cette prescription illustre la coopération entre la CCNR, les autorités compétentes et les autorités de délivrance.

Article 8.03

Confiscation du certificat de qualification qui a été délivré en tant que document physique

1. La confiscation du certificat de qualification n'est pas prévue dans la directive. La règle existante et éprouvée reposant sur la coopération étroite entre les États membres de la CCNR, qui figurait dans le paragraphe 7.24, ancienne version, a été adaptée pour intégrer la nouvelle terminologie.

En ce sens, une nouvelle référence est faite aux articles 8.03 et 8.01, et il est procédé à un ajustement rédactionnel par rapport à l'article 7.24, chiffre 1, ancienne version.

2. Article 7.24, chiffre 2, ancienne version : adaptation rédactionnelle.

3. Article 7.24, chiffre 3, ancienne version : nouvelle référence à l'article 8.01, chiffre 1, et simplification rédactionnelle.

4. Article 7.24, chiffre 4, ancienne version : adaptation rédactionnelle.

Article 9.01

Fonctions au niveau de base et au niveau opérationnel 1. Cette prescription est nouvellement introduite afin de définir le champ d'application de la section. Conformément à la directive, le RPN fait la distinction entre les niveaux de base, opérationnel et de commandement. La première phrase reprend la classification de l'annexe I.1 de la directive. La version allemande contient une modification rédactionnelle mineure par rapport à l'annexe I de la directive : « Einstiegsniveau » est remplacé par « Einstiegsebene » par analogie à « Betriebsebene ».

L'affectation du matelot, du maître-matelot et du timonier au niveau opérationnel est conforme à l'article 3, paragraphe 17, et à l'annexe I.2 de la directive.

2. En classant les mécaniciens au niveau opérationnel, conformément à la classification précédente du personnel des machines, la CCNR fait usage d'une marge de manœuvre, puisque l'article 2, paragraphe 1, de la directive s'applique exclusivement aux « membres de l'équipage de pont, ... » et que l'article 3, paragraphe 9, exclut le mécanicien.

Article 10.01

Exigences minimales en matière d'âge, de conformité administrative, de compétence et de temps de navigation

Le nouveau titre de la prescription correspond au titre de l'annexe I de la directive.

La disposition repose sur l'ancienne version de l'article 3.02, 1^{ère} phrase, qui comprend les conditions pour la qualification.

Suite à l'adaptation du RPN aux exigences de la directive, une distinction est faite entre les niveaux de base, opérationnel et de commandement.

L'homme de pont et le matelot léger appartiennent au niveau de base, le matelot, le maître-matelot et le timonier au niveau opérationnel.

Les exigences relatives au personnel des machines (mécanicien) sont fixées séparément à l'article 10.02.

1. Cette prescription correspond à l'annexe I 1.1. de la directive et adapte l'actuel article 3.02, 1^{ère} phrase, chiffre 1, aux exigences de la directive.

2. Cette prescription correspond à l'annexe I 1.2. de la directive et adapte l'actuel article 3.02, 1^{ère} phrase, chiffre 2, aux exigences de la directive.

Il existe une différence terminologique par rapport à la directive : contrairement au texte de la directive, qui fait référence au « Auszubildenden » dans la version allemande, le terme « Leichtmatrose » (« matelot léger » / « lichtmatroos »), qui désigne le matelot léger en navigation intérieure, est conservé, comme dans les versions française et néerlandaise de la directive.

Il est fait référence au chapitre 6, où sont énoncées les exigences pour l'agrément d'un programme de formation.

3. Cette prescription correspond à l'annexe I 2.1. de la directive et adapte l'actuel article 3.02, 1^{ère} phrase, chiffre 3, aux exigences de la directive.

Il n'est plus possible d'obtenir la qualification de matelot seulement par le temps de navigation. La qualification doit être démontrée par un examen de compétence au niveau opérationnel. En outre, la possibilité de travailler comme matelot est facilitée pour les personnes qui changent de carrière et l'âge minimum de la deuxième alternative est ramené de 19 à 18 ans.

Il est fait référence au chapitre 6 du RPN, où sont énoncées les exigences pour l'agrément d'un programme de formation.

4. Cette prescription correspond à l'annexe I 2.2. de la directive et adapte l'actuel article 3.02, 1^{ère} phrase, chiffre 4, aux exigences de la directive.

Conformément à la lettre a), la qualification de maître-matelot peut être acquise par le biais du temps de navigation, à condition que le candidat ait également réussi l'examen de matelot (niveau opérationnel). La qualification doit être démontrée par un examen de compétence au niveau opérationnel ainsi que par un temps de navigation.

Il est fait référence au chapitre 6, où sont énoncées les exigences pour l'agrément d'un programme de formation.

5. Cette prescription correspond à l'annexe I 2.3. de la directive et adapte l'actuel article 3.02, 1^{ère} phrase, chiffre 5, aux exigences de la directive.

En vertu de la lettre a), la qualification de timonier peut être acquise par un temps de navigation à condition que le candidat ait réussi l'examen de matelot (niveau opérationnel) et soit titulaire d'un certificat de radiotéléphonie en cours de validité. L'exigence d'un certificat de radiotéléphonie pour le timonier est nouvellement introduite.

À l'article 10.01, chiffre 5, lettre c), le terme « capitaine » (« Kapitän »/« kapitein ») est utilisé pour désigner le capitaine d'un navire de mer. L'attrait d'un passage à la navigation intérieure est accru pour ce groupe professionnel par le fait que ces personnes ne sont pas initialement classées comme matelots lors du passage de la navigation maritime à la navigation intérieure.

Article 10.02

Exigences minimales en matière d'âge, de conformité administrative, de compétence et de temps de navigation pour le mécanicien

La directive ne fixe pas d'exigences minimales pour le mécanicien. Toutefois, le RPN dispose que le mécanicien fait partie de l'équipage de certains bateaux à passagers et assemblages de bâtiments.

Le nouvel article 10.02 modernise le contenu de l'ancien article 3.02, 1^{ère} phrase, chiffre 7.

L'âge minimum du mécanicien reste inchangé.

La première variante a été étendue au secteur de la mécatronique afin de tenir compte du fait que les installations techniques de la navigation intérieure comprennent aussi de plus en plus de composants électroniques. En effet, un mécatronicien combine notamment les domaines de la mécanique, de l'électronique et de la technologie de l'information.

Dans la deuxième variante, le temps de navigation est mesuré en jours, car cela correspond au nouvel article 1.01, chiffre 36.

Article 10.03

Validité et délivrance des certificats de qualification pour le niveau de base et le niveau opérationnel

Cette prescription correspond à l'article 11, paragraphe 4, de la directive. Il est fait référence à l'article 4.02, chiffre 1, qui renvoie à l'article 4.01, chiffre 1, et donc aux exigences de l'ES-QIN en matière d'aptitude médicale (partie IV).

Conformément à l'article 11, paragraphe 3, de la directive, la prescription contient une référence directe au modèle de l'ES-QIN pour les certificats de qualification au niveau de base et au niveau opérationnel, lequel prévoit un livret de service combiné à des certificats de qualification pour les membres de l'équipage de pont. Le modèle prévoit aussi expressément l'inscription de la qualification de mécanicien.

Article 11.01

Obligation de patente

La résolution CCNR 2024-II-9 a modifié l'article 11.01.

1. Le titre de la disposition a été adapté étant donné que, conformément à la directive, il n'y a plus de distinction entre les certificats de conduite de bateau et les certificats radar.

La définition du terme « patente de batelier » est supprimée. En outre, la prescription adapte l'article 6.02, chiffre 1, de l'ancienne version à l'exigence selon laquelle, sur le Rhin, la conduite d'un bâtiment est subordonnée soit à un certificat de qualification de l'Union en tant que conducteur conformément à la directive, soit à un certificat de qualification de conducteur conformément au règlement.

2. L'article 11.02, chiffre 2, est une modernisation de l'article 6.02, chiffre 3, ancienne version. Sur des tronçons qui ne présentent pas de risques spécifiques, il est possible de conduire un bâtiment avec une patente reconnue comme équivalente à une patente de sport ou de l'Administration.

Les personnes qui sont des conducteurs de bateaux de plaisance (article 12.02) et de bâtiments de l'administration (article 12.03) sont exclues du champ d'application de la directive (article 2, paragraphe 2, lettres a) et c)).

À la place d'une patente de sport ou d'une patente de l'administration rhénane, les États membres de la CCNR peuvent reconnaître des certificats de conducteur nationaux.

La résolution de 2024 étend à l'intégralité du Rhin la possibilité offerte à l'autorité compétente de reconnaître une patente nationale en lieu et place de la patente de sport ou de la patente de l'administration.

3. Cette prescription correspond à l'article 6.02, chiffre 4, ancienne version. Il y a deux modifications. D'une part, la longueur maximale des bateaux concernés est portée de 15 à 20 mètres, puisque l'article 2, paragraphe 1, point a), de la directive ne s'applique qu'aux bâtiments d'une longueur supérieure ou égale à 20 mètres, ce qui garantit un régime uniforme pour ces bâtiments de moins de 20 mètres. D'autre part, il est procédé à un alignement rédactionnel sur la directive (« voies d'eau intérieures » (définition à l'article 1.02, chiffre 49)).

4. Cette disposition remplace l'article 6.02, chiffre 5, ancienne version. Les limites en dessous desquelles des réglementations nationales peuvent être établies pour la conduite sans patente sont portées de 15 à 20 m et de 3,68 à 11,03 kW (15 ch).

À la lettre d) est incluse dans le règlement, à des fins de clarification, une exception expresse concernant l'obligation de patente des bâtiments des forces armées. La pratique correspondante avait été convenue par les États membres lors de consultations internes dans les années 1960.

Article 11.02

Types de patentes

Avec la modernisation des articles 6.02 à 6.04, ancienne version, la distinction entre petite et grande patente – en fonction de la longueur du bâtiment, du type et du nombre de passagers autorisés – est abolie. Une enquête menée auprès des autorités compétentes a montré que pratiquement plus aucune petite patente n'était délivrée. Pour les bâtiments exploités à des fins commerciales, il n'existe désormais, conformément aux exigences de la directive, plus qu'une seule patente uniformisée du Rhin pour la conduite de tous les types de bâtiments.

La patente de sport et la patente de l'Administration sont maintenues ; la directive ne s'appliquera pas dans ces domaines. Cela étant, la patente de sport n'est désormais plus valable que pour les bateaux sportifs d'une longueur comprise entre 20 m (au lieu de 15 m) et 25 m ou qui sont équipés d'un moteur de propulsion dépassant 11,03 kW. Il n'y a plus de limite de longueur pour les bateaux de service de l'Administration et les bateaux des services d'incendie.

L'article 6.03, ancienne version, concernant l'obligation de patente radar est abandonné ; il n'y a plus de patente distincte pour la navigation au radar. La navigation au radar est soumise à l'obligation pour le conducteur d'être titulaire de l'autorisation spécifique visée à l'article 13.02, conformément à l'article 6, lettre c), de la directive.

Phrase 2 : Aucune modification, à l'exception d'une référence à l'article 11.02, chiffre 3.

Article 12.01

Patente du Rhin

1. Cette prescription est une adaptation de l'article 7.01, ancienne version, aux exigences minimales à remplir pour la certification d'un conducteur de bateau conformément à l'annexe I, point 3.1., de la directive.

Elle reprend les quatre alternatives présentées à l'annexe I, point 3.1, de la directive. De légères adaptations contextuelles sont apportées au RPN.

La référence à l'approbation du programme de formation pour le niveau du commandement renvoie au chapitre 6 du RPN.

Il est précisé, à la lettre b), que les certificats de qualification de timonier visés par le RPN et la directive sont considérés comme équivalents, ce qui correspond à l'annexe I, point 3.1, b), deuxième tiret.

Il ressort, de la lettre d), une meilleure reconnaissance de l'expérience professionnelle acquise par les personnels en reconversion issus de la navigation maritime, qui auparavant devaient toujours commencer en tant que matelots dans la navigation rhénane.

2. L'article 7.01, chiffre 3, ancienne version, est modifié. Il y est désormais fait référence à l'article 4.01, qui renvoie aux conditions fixées par l'ES-QIN pour l'aptitude médicale (partie IV).

Pour les connaissances et aptitudes professionnelles, il est fait référence à l'ES-QIN (Partie I, Chapitre 2).

3. La directive fait référence, à l'article 17, chiffre 4, aux normes relatives aux épreuves pratiques, mais ne prévoit pas d'examens théoriques. Pour se conformer à la directive, la nouvelle version fait référence à la partie II, chapitre 4, de l'ES-QIN pour l'épreuve pratique. Étant donné que, outre la vérification des éléments d'examen pratique qui y sont énumérés, les connaissances doivent également être vérifiées dans le cadre d'un examen théorique, il est fait référence aux standards de compétence de l'ES-QIN, partie I, chapitre 2. Contrairement à l'examen pratique, l'ES-QIN ne contient pas encore de standard uniforme pour les examens théoriques.

4. Cette prescription détaille le déroulement de l'examen pratique. Elle prévoit, conformément à l'article 17, paragraphe 3, deuxième phrase, de la directive, que, tant les bâtiments que les simulateurs, peuvent être utilisés pour l'examen pratique aux fins de l'obtention d'un certificat de qualification de conducteur.

Article 12.02

Patente de sport

1. Cette prescription, qui correspond pour l'essentiel à l'article 7.03, ancienne version, comporte des nouveautés.

Dans son article 2, paragraphe 2, point a), la directive exclut de son champ d'application les « personnes naviguant à des fins sportives ou de plaisance ». Une modification rédactionnelle indique clairement que l'âge est déterminant au moment de la délivrance de la patente de sport.

2. Le règlement a été modernisé ; il y est désormais fait référence à l'article 4.01, qui renvoie aux conditions fixées par l'ES-QIN pour l'aptitude médicale (partie IV).

La lettre b) élargit la notion de délits ; il ne s'agit pas seulement de délits commis dans le domaine de la navigation, sachant que des délits commis dans d'autres domaines peuvent également restreindre l'aptitude du candidat.

Lettre c) : pas de changement majeur, à l'exception de la suppression de la dernière phrase, que l'on retrouve à l'article 12.02, chiffre 3 ; le programme d'examen pour la patente de sport annexé au règlement reste, lui aussi, inchangé.

3. La prescription précise qu'il y a un examen théorique et un examen pratique. La nouveauté, c'est que l'examen pratique pour la patente de sport peut être passé, non seulement sur un bateau de plaisance (voir article 1.02, chiffre 16), mais aussi sur un simulateur. Toutefois, il ne doit pas nécessairement s'agir d'un simulateur qui réponde aux exigences de l'ES-QIN applicables aux simulateurs. Ces simulateurs peuvent également être utilisés pour la patente de sport. Ils ne doivent cependant être utilisés que pour l'examen de conducteur ou pour l'autorisation spécifique pour la navigation au radar.

Article 12.03

Patente de l'Administration

1. La prescription repose essentiellement sur l'article 7.04, ancienne version, auquel ont été ajoutés quelques éléments nouveaux.

À son article 2, paragraphe 2, lettre c), la directive exclut de son champ d'application « les personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par les forces armées, les services chargés du maintien de l'ordre public, les services de protection civile, les administrations fluviales, les services d'incendie et les autres services d'urgence ».

Dans la prescription, l'âge minimum est abaissé, passant de 21 à 18 ans.

Une précision est ajoutée au libellé de la lettre b) pour faire la distinction entre les autorités et les services de secours agréés.

Ici aussi, il est fait référence à l'article 4.01 et donc aux exigences de l'ES-QIN en matière d'aptitude médicale (Partie IV).

Lettre d) : suppression de la deuxième moitié de la phrase, qui disposait jusque-là que la capacité était attestée par la réussite à l'examen prévu à cet effet.

Lettre e) : aucune modification.

2. La prescription correspond à l'article 7.04, chiffre 2, ancienne version, dont les références à la connaissance des secteurs ont été retirées.

3. La prescription est formulée de manière analogue à l'article 12.02, chiffre 3. Un examen pratique et un examen théorique sont prévus, et l'utilisation de simulateurs est possible. Le bateau de service de l'Administration est défini à l'article 1.02, chiffre 6.

Article 12.04

Demande d'admission à l'examen administratif de qualification

1. Cette prescription combine des éléments des articles 7.09 et 7.11, ancienne version avec des éléments nouveaux.

L'article 7.09, chiffre 1, ancienne version, a été adapté : la possibilité d'étendre la patente du Rhin à un secteur donné est régie par ailleurs (article 13.03).

2. Cette prescription repose sur l'article 7.09, chiffre 2. Elle permet à l'autorité compétente de vérifier l'identité et l'aptitude du demandeur. Une copie du certificat restreint de radiotéléphonie est requise pour toutes les patentes.

3. Cette prescription dispose que l'identité doit être prouvée par la présentation d'une carte d'identité ou d'un passeport.

Article 12.05

Exemptions et allègements à l'examen

1. Cette prescription est une version légèrement modifiée de l'article 7.13, ancienne version. La première phrase indique clairement qu'il s'agit d'une exemption de la partie théorique de l'examen de conducteur pour des compétences qui sont déjà acquises. Les deuxième et troisième phrases définissent plus précisément les modalités de cette exemption.

2. Aucune modification, à l'exception d'une nouvelle référence à l'article 11.01, chiffre 3 (au lieu de l'article 6.02, chiffre 4).

3. Intégration de l'article 7.13, chiffre 4, sans la référence à l'itinéraire.

Article 12.06

Examens dans le cadre d'un programme de formation approuvé

1. Cette prescription est introduite pour prévoir, conformément à l'article 17, paragraphe 2, point b), de la directive, que les compétences peuvent être démontrées dans le cadre d'un programme de formation approuvé sans qu'un examen complémentaire distinct soit nécessaire. Avec un certificat de réussite du programme de formation, le candidat peut prouver qu'il satisfait aux exigences de l'article 12.01, chiffre 1, lettre a) ou d) (Annexe I, point 3.1, a) ou d), de la directive).

2. Cette prescription garantit qu'il est vérifié que le candidat à l'obtention d'un certificat de qualification de conducteur remplit les conditions en matière d'âge, de conformité administrative, de compétence et de temps de navigation.
3. Une fois les compétences démontrées, l'autorité compétente délivre une patente du Rhin provisoire.

Article 12.07

Validité et délivrance des certificats de qualification de conducteur

1. Ce paragraphe est nouveau, étant donné que la durée de validité est régie pour la première fois à l'article 11 de la directive. La première phrase correspond à l'article 11, paragraphe 5, de la directive. Le RPN, comme la directive, fait référence aux modèles de l'ES-QIN (partie V, chapitre 1).
2. La directive ne prévoit pas de prescriptions pour la patente de sport. Les délégations ont décidé de limiter la durée de la patente de sport en fonction de l'âge du titulaire : à partir de 60 ans révolus, elle pourra être renouvelée tous les cinq ans, et, à partir de 70 ans révolus, tous les deux ans. La liste des patentes de sport délivrées par les États riverains du Rhin et la Belgique, y compris leurs modèles, peut être consultée sur le site Internet de la CCNR.
3. La directive ne prévoit pas de prescriptions pour la patente de l'Administration. Les délégations ont décidé de ne pas en limiter la durée de validité, mais d'indiquer par écrit la condition qu'elle doit être restituée par le titulaire après la cessation des fonctions. Ici aussi, la liste des patentes de l'administration délivrées par les États riverains du Rhin et la Belgique peut être consultée sur le site Internet de la CCNR.

Article 12.08

Patente du Rhin provisoire

Cette prescription reprend l'article 7.12, chiffres 3 et 4, ancienne version, et l'adapte à la directive. Cette prescription s'applique si le candidat souhaite obtenir la patente du Rhin sous une forme physique. S'il opte pour une patente électronique, la patente provisoire pour le Rhin est superflue, car la patente définitive (électronique) du Rhin peut être établie directement par l'autorité compétente et mise à la disposition du candidat.

Il y a deux cas de figure concernant l'utilisation : premièrement, lorsque le demandeur opte pour le modèle physique lors de la première délivrance de sa patente, et, secondement, lorsque la patente est renouvelée et que le titulaire opte à nouveau pour un modèle physique.

Article 13.01

Autorisations spécifiques

Cette prescription est nouvellement introduite afin de faire la distinction, conformément à l'article 6 de la directive, entre les qualifications professionnelles nautiques générales au niveau de commandement, attestées par le certificat de qualification des conducteurs de bateaux, et les autorisations spécifiques, attestées par des mentions spéciales dans le certificat de qualification du conducteur.

1. Cette prescription correspond à l'article 6 de la directive. Elle introduit les mêmes autorisations spécifiques qui s'appliquent aux voies d'eau intérieures de l'Union européenne.

Étant donné que les prescriptions relatives aux équipages énoncées au chapitre 19 peuvent exiger la présence de plus d'un conducteur, la prescription précise, après les clarifications correspondantes dans le règlement de police, que seul le conducteur responsable dans chaque cas doit être titulaire de l'autorisation spécifique correspondante.

2. Conformément à l'article 7.15 du RPN, ancienne version, le conducteur recevait séparément l'attestation de connaissance de secteur et la patente de batelier. Selon l'article 8.01 du RPN, ancienne version, la patente radar était également considérée comme une patente spécifique. Dorénavant, toutes les autorisations spécifiques seront, en principe, inscrites dans le certificat de qualification de conducteur, conformément à l'article 12, paragraphe 4, de la directive. Une exception est faite concernant l'autorisation spécifique «pour la conduite de bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible», car, dans ce cas, outre l'autorisation spécifique, une opération spécifique, à savoir l'assistance à l'avitaillement, peut être envisagée au titre de l'article 5 de la directive. Ces deux opérations requièrent un expert en GNL dont la compétence est attestée par un certificat de qualification d'expert en gaz naturel liquéfié (article 11, paragraphe 5, et annexe I, section 3.2.3, de la directive). Ce dernier certificat n'est valable que cinq ans.

3. Cette disposition correspond à l'article 17, paragraphe 2, en liaison avec les articles 18 et 19 de la directive.

4. Cette prescription correspond à l'article 12, paragraphe 1, de la directive, qui prévoit que le demandeur doit fournir des pièces justificatives établissant son identité, sa compétence en tant que conducteur et les exigences supplémentaires prévues à l'annexe I de la directive pour l'obtention de l'autorisation spécifique. La référence explicite à la présentation du livret de service permet de vérifier les temps de navigation requis, et, dans le cas de l'expert en ADN, le temps de navigation à bord d'un bâtiment spécifique.

5. La première phrase correspond à la deuxième phrase de l'article 12, paragraphe 4, de la directive, la validité des autorisations spécifiques étant liée à la durée de validité du certificat de qualification de conducteur. La deuxième phrase correspond à la première phrase de l'article 12, paragraphe 4, et renvoie également à l'endroit réservé pour l'inscription selon les modèles de certificats d'aptitude des conducteurs contenus à la partie V de l'ES-QIN.

Article 13.02

Autorisation spécifique pour la navigation au radar

1. Des dispositions spécifiques concernant l'autorisation spécifique pour la navigation au radar sont intégrées dans ce paragraphe, conformément à la directive. À l'article 1.01, lettre q, du RPNR, la navigation au radar est définie comme «une navigation par temps bouché avec utilisation du radar». La référence incorporée ici évite de devoir reproduire une définition figurant à l'article 1.02 du RPNR. Conformément à l'article 6, point c), de la directive, le conducteur d'un bateau navigant au radar doit être titulaire d'une autorisation spécifique en plus de son certificat de qualification de conducteur.

2. La référence au standard de compétence pour la navigation au radar (ES-QIN, partie I, chapitre 4) clarifie les exigences essentielles en matière de compétence énoncées à l'annexe II, section 3.2, de la directive. L'article 17, paragraphe 3, première phrase, point b), de la directive prévoit une épreuve pratique obligatoire. Pour cette épreuve pratique, il est fait référence à l'ES-QIN (partie II, chapitre 1), conformément à l'article 17, paragraphe 4, de la directive. Le programme de l'examen théorique couvre les connaissances requises du conducteur conformément à l'ES-QIN (Partie I, Chapitre 4). Le CESNI continue à travailler sur un programme d'examen théorique commun qui pourrait être appliqué sur le Rhin et d'autres voies d'eau de l'Union.

3. Cette prescription correspond à l'article 17, paragraphe 3, point 2, de la directive. Pour l'agrément et les exigences techniques et fonctionnelles du simulateur, il est fait référence à l'ES-QIN. L'article 21, paragraphe 2, de la directive, contient déjà une référence aux standards.

4. Cette prescription correspond à l'article 12, paragraphes 1 et 3, de la directive. Pour que l'autorisation spécifique puisse être délivrée, l'autorité compétente doit vérifier les justificatifs mentionnés.

5. Ici est introduite à la demande de la délégation allemande une disposition permettant au titulaire d'un certificat national au sens de l'article 11.01, chiffre 3, d'obtenir cette autorisation spécifique pour la navigation au radar.

Article 13.03

Autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques

1. Dans ce paragraphe, la connaissance des secteurs, telle que visée à l'article 7.05, ancienne version, est alignée sur l'autorisation spécifique correspondante, telle que visée à l'article 6, lettre b. Il n'y a plus d'attestation de connaissance de secteur, mais une autorisation spécifique qui est inscrite sur le certificat de qualification.

La notification des sections de voies d'eau intérieures a été soumise à une procédure distincte en vertu de l'article 9 de la directive.

2. Ici sont énoncées les conditions susceptibles de rendre nécessaire le recensement d'un tronçon de voie d'eau intérieure comme présentant des risques spécifiques, conformément à l'article 9, paragraphe 1, première phrase, de la directive.

3. Cette prescription introduit une référence à l'annexe 5, qui énumère les tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques sur le Rhin.

4. Cette prescription est ajoutée afin d'introduire des exigences identiques à celles de l'article 12, paragraphe 2, de la directive.

5. Cette prescription correspond à l'article 12, paragraphes 2 et 3, de la directive. Pour que l'autorisation spécifique puisse être délivrée, l'autorité compétente doit vérifier les justificatifs mentionnés.

6. Comme à l'heure actuelle, la connaissance du secteur sera vérifiée dans le cadre de l'examen prévu à l'annexe 5. L'admission à l'examen est subordonnée à l'accomplissement de voyages indiqués à l'annexe 5. Les exigences pour l'obtention de l'autorisation spécifique ont été modernisées lors de la révision et permettent également le recours à des procédures d'examen modernes.

7. Ici est introduite à la demande de la délégation allemande une disposition permettant au titulaire d'un certificat de qualification national au sens de l'article 11.01, chiffre 3, d'obtenir cette autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques.

Les conducteurs de bâtiments d'une longueur inférieure à 20 m, à l'exception des bateaux à passagers, des pousseurs et des remorqueurs, sont exemptés de cette obligation.

Article 13.04

Autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime

1. Des règles spécifiques concernant l'autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime sont introduites dans ce paragraphe, conformément à la directive. L'article 6, point a), de la directive prévoit que les conducteurs souhaitant naviguer sur les voies d'eau intérieures à caractère maritime doivent être titulaires d'une autorisation spécifique en plus de leur certificat de qualification de conducteur.

2. Pour l'examen théorique, il est fait référence aux standards de compétence selon l'ES-QIN (partie I, chapitre 3). Ni la directive ni le RPN ne prévoient d'examen pratique aux fins de l'obtention de l'autorisation spéciale de naviguer sur les voies d'eau intérieures à caractère maritime.

3. Cette prescription correspond à l'article 12, paragraphes 1 et 3, de la directive. Pour que l'autorisation spécifique puisse être délivrée, l'autorité compétente doit vérifier les justificatifs mentionnés.

Article 13.05

Autorisation spécifique pour la conduite de bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible

Des règles spécifiques concernant l'autorisation spécifique pour la conduite de bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible sont intégrées dans ce paragraphe, conformément à la directive. Selon l'article 6, point d), de la directive, la conduite de bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié nécessite une autorisation spécifique en plus du certificat de qualification de conducteur. Contrairement aux autorisations spécifiques précédentes, aucun examen distinct n'est requis à cet effet, à l'exception du certificat de qualification d'expert en GNL. La preuve est apportée par un certificat de qualification d'expert en gaz naturel liquéfié, conformément à l'article 12, paragraphe 5, de la directive.

Article 13.06

Autorisation spécifique pour la conduite de gros convois

1. Des règles spécifiques concernant l'autorisation spécifique de conduire de gros convois sont introduites dans ce paragraphe, conformément à la directive. L'article 6, point e), de celle-ci prévoit qu'un conducteur souhaitant conduire un gros convoi doit être titulaire d'une autorisation spécifique en plus de son certificat de qualification de conducteur.

Cette prescription correspond à l'annexe I, section 3.2.4, de la directive ; une expérience supplémentaire en tant que conducteur d'un gros convoi est nécessaire pour obtenir l'autorisation spécifique.

2. Cette prescription correspond à l'article 12, paragraphes 1 et 3, de la directive. Pour que l'autorisation spécifique puisse être délivrée, l'autorité compétente doit vérifier les justificatifs mentionnés. La preuve des temps de navigation est vérifiée par la présentation du livret de service.

Article 14.01

Renvoi aux dispositions de l'ADN

Le chapitre sur les personnels de sécurité à bord des bâtiments soumis à l'ADN correspond au chapitre 4, ancienne version. La prescription a été complétée par une référence à la directive 2008/68/CE. Les prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses n'ont subi aucune modification. Ni la directive ni le RPN n'imposent leurs propres exigences en ce qui concerne les qualifications du personnel de sécurité, dont les modalités sont déjà fixées par la réglementation internationale relative aux marchandises dangereuses.

Article 15.01

Expertise et instruction

La résolution CCNR 2023-II-10 a modifié l'article 15.01 à des fins de meilleure cohérence avec la définition d'expert en GNL.

Le chapitre sur les personnels à bord de bateaux utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible (anciennement chapitre 4a) est aligné sur la directive. Pour sa part, la directive, en définissant, dans son article 3, paragraphe 12, la qualification d'«expert en matière de gaz naturel liquéfié», a repris les dispositions décrivant cette qualification en vertu du RPN entré en vigueur le 1er juillet 2016. Divers articles et dispositions des annexes de la directive ont trait à ces qualifications. Les paragraphes correspondants du RPN, ancienne version, sont adaptés conformément à ceux-ci.

Le chiffre 1 de la prescription a fait l'objet d'un alignement rédactionnel de l'article 4bis.01, chiffre 1, ancienne version, sur l'article 6, lettre d) de la directive.

L'article 4bis.01, chiffre 2, ancienne version, peut être supprimé. Les membres d'équipage participant à l'avitaillement en GNL n'ont plus besoin d'être instruits dans la manipulation du GNL par le conducteur avant de prendre leurs fonctions, étant donné que leurs qualifications doivent être attestées au moyen de leur propre certificat de compétence.

Remplacement de « membres d'équipages » par « les personnes » afin de correspondre à la définition d'experts en GNL. En effet, l'expert n'est plus tenu d'être un membre de l'équipage et est donc susceptible de ne pas être titulaire d'un (autre) certificat de qualification.

Article 15.02

Certificat de qualification

1. Cette prescription est introduite pour satisfaire à l'obligation d'être muni d'un certificat de qualification prévu à l'article 5, paragraphe 1, de la directive. Le chiffre 1 de la prescription fait référence à l'ES-QIN (partie V, chapitre 1), qui contient un modèle de certificat de qualification d'expert en GNL. Cela correspond à l'article 34 en liaison avec l'article 11, paragraphe 3, de la directive, qui prévoient d'inclure une référence aux standards du CESNI.

2. Le chiffre 2 de la prescription correspond aux exigences minimales relatives à la délivrance du certificat de qualification d'expert en gaz naturel liquéfié introduites à l'annexe I, section 4.2, de la directive.

Article 15.03

Formation et examen

1. Cette prescription annonce les exigences requises concernant les compétences et l'évaluation des qualifications de l'expert en GNL.

La première phrase de l'article 4bis.03, ancienne version, reste inchangé et devient l'article 15.03, chiffre 1.

2. La deuxième phrase de l'article 4bis.03 devient l'article 15.03, chiffre 2. Conformément à la directive, il est fait référence aux standards de compétence de l'ES-QIN (Partie I, chapitre 6), qui décrivent les connaissances théoriques et les aptitudes pratiques relatives à chaque compétence. La clarification rédactionnelle correspond à la terminologie utilisée par le CESNI dans l'ES-QIN. Les connaissances contenues dans la partie A de l'annexe E2 du RPN en vigueur à ce jour ont servi de base à l'élaboration du standard européen présenté dans la partie I, chapitre 6, de l'ES-QIN. La nouvelle version de la prescription n'entraîne donc, dans la pratique, aucun changement en ce qui concerne l'examen théorique.

3. Les troisième et quatrième phrases de l'article 4bis.03 deviennent l'article 15.03, chiffre 3, avec un alignement rédactionnel sur l'article 6, point d), de la directive.

Il n'est plus fait référence à la partie B de l'annexe E2 du RPN, mais aux compétences contenues dans l'ES-QIN (partie I, chapitre 6), qui ont été intégrées en tant qu'élément d'examen au standard européen à respecter pour l'examen pratique prévu pour les experts. Conformément à la directive, l'examen pratique est passé en totalité ou en partie à bord ou sur une installation à terre appropriée.

4. Le chiffre 4 de la prescription précise les conditions de réussite des parties théorique et pratique de l'examen. Outre la référence aux standards de compétence du CESNI pour les experts en GNL (ES-QIN, partie I, chapitre 6), il est fait référence aux standards pour l'examen pratique requis aux fins de l'obtention d'un certificat de qualification pour la fonction d'expert en gaz naturel liquéfié (ES-QIN, partie II, chapitre 3). L'épreuve pratique, déjà prévue dans le chapitre 4bis, ancienne version, à passer avec succès aux fins de l'obtention du certificat de qualification en tant qu'expert en gaz naturel liquéfié correspond à la première phrase de l'article 17, paragraphe 3, point c), de la directive.

5. La règle selon laquelle l'examen pratique est effectué à bord d'un bâtiment ou à terre a été élargie en intégrant une référence à l'ES-QIN (Partie II, Chapitre 3). Dans le standard européen, ces exigences techniques applicables aux bâtiments ou installations à terre utilisés pour l'examen sont précisées par rapport à la troisième phrase de l'article 17, paragraphe 3, de la directive.

Article 15.04

Approbation des formations

1. Il est procédé, dans la prescription, à une modernisation l'article 4bis.05, ancienne version, par rapport à la directive.

Le chiffre 1 ne prévoit plus de stages de recyclage pour le renouvellement des qualifications après cinq ans. Conformément à la directive, le règlement prévoit le renouvellement du certificat de qualification uniquement après une réévaluation sur la base des standards de compétence ou un temps de navigation à bord d'un bâtiment utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible. Il ne faut pas oublier que le CESNI a décidé de travailler sur les contenus standardisés des cours de recyclage, en leur accordant toutefois un niveau de priorité moindre. Conformément à la directive n'est prévue que l'approbation de programmes de formation et non plus l'approbation d'organismes de formation. En ce qui concerne les critères à satisfaire pour les agréments requis, il est fait référence à l'article 15.05.

Les troisième et quatrième phrases de l'article 4bis.05, ancienne version, concernant la délivrance et la prolongation des documents sont supprimées. Le fait que les certificats de qualification soient délivrés par l'autorité compétente ressort des modèles de certificats correspondants délivrés en vertu du présent règlement et de la directive. La prolongation de la validité d'un certificat existant par l'autorité compétente est expressément mentionnée à l'article 15.06, chiffre 2.

2. La première phrase du chiffre 2 de la prescription contient une adaptation rédactionnelle de la cinquième phrase de l'article 4bis.05, ancienne version. Les autorités compétentes sont tenues de notifier à la CCNR toute décision concernant l'approbation des formations (ou l'abrogation ou la suspension d'une telle approbation).

La deuxième phrase reprend la sixième phrase de l'article 4bis.05, ancienne version, à l'exception d'un ajustement rédactionnel, étant donné que ne sont approuvés que des programmes de formation.

Article 15.05

Critères pour l'approbation des formations

1. Cette nouvelle prescription sert à inclure des critères harmonisés aux fins de l'approbation des formations dans le RPN. La première phrase du chiffre 1 de la prescription est conforme à la première phrase de l'article 19, paragraphe 1, de la directive. La première phrase du chiffre 1 de la prescription est conforme à la première phrase de l'article 2 paragraphe 19 de la directive.

2. Le chiffre 2 de la prescription régit l'approbation d'une formation. Les exigences formulées aux lettres a) à c) correspondent aux exigences énoncées à l'article 19, paragraphe 2, de la directive et visent à garantir la qualité de la formation. Afin de garantir celle-ci et l'évaluation des compétences conformément à l'article 27 de la directive, ont été ajoutées les lettres d) à f), qui figuraient auparavant au point 3 des instructions de service aux autorités compétentes (instruction n° 4bis, article 1.03 RPN). Pour des raisons de transparence et de sécurité juridique, les exigences correspondantes sont incluses dans le règlement, où elles sont plus faciles à trouver pour les destinataires des prescriptions.

3. Le chiffre 3 de la prescription concernant le retrait des agréments est conforme au principe énoncé à l'article 27, paragraphe 1, de la directive, visant à garantir que les formations et les examens sont supervisés par l'autorité compétente et à poursuivre l'objectif d'assurance de la qualité de la formation et d'évaluation des compétences.

Article 15.06

Validité et prolongation du certificat de qualification

1. Au chiffre 1 de la prescription, il est procédé à une adaptation rédactionnelle des exigences relatives à la validité du certificat de qualification de l'article 4bis.04, chiffre 1, de l'ancienne version. Cette prescription correspond à l'article 11, chiffre 6, de la directive.

2. Le chiffre 2 de la prescription met à jour l'article 4bis.04, chiffre 2, ancienne version, par une nouvelle référence au modèle de l'ES-QIN (partie V, chapitre 1) pour les certificats de qualification prolongés. Les exigences minimales pour la prolongation d'un certificat de qualification d'expert en gaz naturel liquéfié sont formulées conformément à l'article 13, lettre b), de la directive, et à la deuxième phrase de l'annexe I, section 4.2, de celle-ci.

Article 16.01

Personnel de sécurité à bord des bateaux à passagers

1. Cette prescription correspond à l'article 5.01, ancienne version. Elle dispose que la présence du personnel de sécurité est nécessaire et en précise la durée.

2. Le principe selon lequel le personnel de sécurité peut faire partie de l'équipage ou du personnel de bord demeure inchangé. La définition du personnel de bord dans le RPN reste conforme à celle figurant à l'article 1.01, chiffre 12.1, de l'ES-TRIN.

Article 16.02

Obtention du certificat de qualification pour les experts en navigation à passagers

La résolution CCNR 2024-I-7 a modifié l'article 16.02. Deux chiffres y sont introduits et les conditions d'obtention d'un certificat de qualification d'expert sont modifiées. L'article est réintitulé « obtention du certificat de qualification pour les experts en navigation à passagers » pour être plus précis.

1. À l'instar de la directive UE (2017/2397), le RPN prévoit désormais deux voies pour l'obtention du certificat de qualification, un programme de formation ou un examen administratif passé avec succès.

2. Le chiffre 2 limite la validité du certificat à 5 ans.

3. Le chiffre 3 précise que le renouvellement d'un certificat nécessite pour le candidat de passer à nouveau avec succès l'examen du chiffre 1.

Ces modifications permettent aux Etats-Membres de la CCNR et de l'UE de se conformer à la fois aux exigences de la directive et à celles du RPN, sans affecter les décisions déjà prises par certaines Etats-Membre de la CCNR à des fins de meilleure harmonisation.

Article 16.03

Examen pour les experts en navigation à passagers

La résolution CCNR 2024-I-7 a modifié l'article 16.03 à des fins de meilleure cohérence. Les conditions d'obtention sont déjà formulées dans l'article précédent. Par conséquent, cet article concerne désormais seulement l'examen. Le chiffre 1 est supprimé tandis que le contenu du chiffre 2 est conservé.

2. L'article précise les conditions de réussite des parties théorique et pratique de l'examen. La première phrase de cette disposition répond aux exigences de l'article 17 de la directive ; un examen théorique et une épreuve pratique doivent être passés avec succès afin d'obtenir la qualification pour la fonction d'expert en navigation à passagers. Conformément à la première phrase de l'article 17, paragraphe 3, de la directive, la réussite d'un examen pratique est exigée en plus de celle de l'examen théorique. Il est fait référence aux standards pour l'examen pratique requis en vue d'obtenir un certificat de qualification pour la fonction d'expert en navigation à passagers (ES-QIN, partie II, chapitre 2).

Article 16.04

Formation pour les experts en navigation à passager.

La résolution CCNR 2024-I-7 a modifié l'article 16.04. Il ne concerne plus les stages de recyclage mais la formation pour les experts. Il fait un renvoi aux conditions fixées par l'article 16.05 et ce que doit comporter la formation visée à l'article 16.02, chiffre 1, lettre a).

Article 16.05

Approbation des formations pour les experts

1. Cette prescription est nouvellement introduite. Elle crée des conditions identiques à celles prévues à l'article 19 de la directive. Conformément à la directive est prévue l'approbation de programmes de formation et non plus l'approbation d'organismes de formation.

Les autorités compétentes doivent avoir préalablement approuvé les formations, en tenant compte des critères fixés à l'article 16.06.

2. L'obligation pour les autorités compétentes d'informer la CCNR de toute décision sur l'approbation des formations (ou le retrait ou la suspension d'une telle approbation) figurait auparavant aux points 2.1.4 et 2.2.3 de l'instruction de service n° 5 (Instructions de service aux autorités compétentes conformément à l'article 1.03 du RPN). Pour des raisons de transparence et de sécurité juridique, les exigences correspondantes sont incluses dans le règlement, où elles sont plus faciles à trouver pour les destinataires des prescriptions.

Une liste des formations approuvées est publiée par voie électronique par la CCNR.

Article 16.06

Critères pour l'approbation des formations

1. Cette nouvelle prescription sert à inclure, dans le RPN, des critères aux fins de l'approbation des formations. Ceci est conforme aux exigences de la troisième phrase de l'article 19, paragraphe 1, de la directive.

2. Le chiffre 2 de la prescription régit l'approbation d'une formation ou d'un stage de recyclage. Les exigences formulées aux lettres a) à c) correspondent à celles énoncées à l'article 19, paragraphe 2, de la directive et visent à garantir la qualité de la formation. Les lettres d) à f) ont été ajoutées afin de garantir la qualité de la formation et l'évaluation des compétences au regard de l'article 27 de la directive.

3. Le chiffre 3 de la prescription concernant le retrait des agréments est conforme au principe énoncé à l'article 27, paragraphe 1, de la directive, visant à garantir que les formations et les examens sont supervisés par l'autorité compétente et à poursuivre l'objectif d'assurance de la qualité de la transmission et de l'évaluation des compétences.

Article 16.07

Secouriste

Cette prescription correspond à l'article 5.05, ancienne version. Étant donné que la directive ne prévoit rien concernant les premiers secours et que cette fonction sert à assurer la sécurité dans la navigation à passagers, la disposition peut rester inchangée, à l'exception d'une nouvelle référence à l'article 16.09. Au point 3.1 de l'instruction de service n° 5 (Instructions de service aux autorités compétentes conformément à l'article 1.03 du RPN), les États membres de la CCNR partent du principe que les exigences en matière de formation aux premiers secours sont équivalentes à celles du certificat européen de premiers secours.

Article 16.08

Porteur d'appareil respiratoire

Cette prescription correspond à l'article 5.06, ancienne version. Comme la directive ne prévoit rien concernant le port d'appareils respiratoires, et que cette fonction sert à assurer la sécurité dans la navigation à passagers, la disposition peut rester inchangée, à l'exception d'une nouvelle référence à l'article 16.09. En ce qui concerne les exigences applicables au porteur d'un appareil respiratoire, il peut y avoir des différences dans les réglementations nationales des États membres de la CCNR, notamment en ce qui concerne l'aptitude médicale. L'aptitude du titulaire de cette fonction n'est pas détaillée dans l'ES-QIN.

Article 16.09

Formations et stages de recyclage pour les secouristes et porteurs d'appareil respiratoire

Cette prescription correspond à l'article 5.07, ancienne version. Elle renvoie aux dispositions nationales des États membres de la CCNR en ce qui concerne les exigences relatives aux cours de formation.

Article 16.10

Attestation à la fonction

1. Cette prescription modernise l'article 5.08, ancienne version. Le modèle de certificat de la CCNR est remplacé par un certificat de compétence conforme au modèle du CESNI (ES-QIN, partie V, chapitre 1), qui répond aux exigences de l'article 5, paragraphe 1, de la directive. Conformément à l'article 11, paragraphe 2, de la directive, ce certificat ne peut être délivré que par une autorité compétente et non plus par l'organisme de formation.

La résolution CCNR 2024-I-7 a modifié l'article 16.10 en reformulant le premier paragraphe du chiffre 1 et supprimant les deux autres paragraphes du chiffre 1, à des fins de meilleure cohérence avec les articles précédents.

2. Une nouvelle référence aux articles 16.07 et 16.09 permet d'inclure, dans la prescription, l'achèvement d'un cours suivi pour la première fois et la participation à un cours de recyclage pour les secouristes.

3. Aucune modification, à l'exception de la référence aux articles 16.08 et 16.09.

4. ancienne version (biffé) La possibilité de combiner les certificats d'experts en navigation à passagers, des secouristes et des porteurs d'appareils respiratoires dans un seul document est supprimée.

Cela peut s'expliquer par le fait que la première qualification mentionnée est une qualification spécifique au sens de la directive, à laquelle s'appliquent des règles européennes uniformes en matière de qualification, d'examen et d'attestation de compétences selon les normes CESNI, tandis que les deux autres qualifications ne sont pas régies par le droit de l'Union.

Article 16.11

Nombre du personnel de sécurité

1. La prescription correspond à l'article 5.09, chiffre 1, ancienne version. Les règles relatives aux effectifs du personnel de sécurité à bord des bateaux à passagers ne sont pas modifiées.

2. La prescription correspond à l'article 5.09, chiffre 2, ancienne version. Les exceptions aux règles d'équipage pour le personnel de sécurité à bord des bateaux à passagers ne sont pas modifiées.

Article 16.12

Obligations du conducteur et de l'expert

1. Le chiffre 1 de la prescription correspond à l'article 5.10, ancienne version. Il n'y a pas de modification, à l'exception des références aux articles 16.02 à 16.09 et 16.10.

2. Le chiffre 2 de cette prescription comprend à présent une lettre d). L'ajout est aligné sur des exigences identiques relatives à la qualification de l'expert en navigation à passagers figurant à l'annexe II de la directive et du RPN. Par exemple, la personne qualifiée doit être en mesure de porter assistance aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite, conformément à l'article 14 du règlement (UE) n° 1177/2010. Des précisions relatives aux compétences sont également données dans les standards de compétence pour les experts en navigation avec passagers (ES-QIN, partie I, chapitre 5), auxquelles l'article 16.03 fait référence. La délimitation des fonctions du conducteur et de l'expert sert à clarifier les tâches des titulaires des qualifications respectives et est conforme à l'exigence du règlement de police et de la directive selon laquelle le conducteur assume l'entière responsabilité de la sécurité à bord.

Article 16.13

Surveillance

Cette prescription correspond à l'article 5.11, ancienne version. Il n'y a pas de modification concernant les contrôles qui doivent être effectués tant que des passagers se trouvent à bord.

Article 17.01

Généralités

Les chiffres 1 à 3 de cette prescription correspondent à l'article 2.02, ancienne version.

1. Pas de modification.
2. Pas de modification.
3. Pas de modification, à l'exception de la nouvelle référence aux articles 18.01, 18.02 et 18.03.

Aux chiffres 4 et 5 est introduite la compétence requise pour l'exercice de la fonction de conducteur par le titulaire d'une patente du Rhin, par analogie à l'article 7.01, chiffre 3, lettre b), ancienne version. L'évaluation intervient conformément à la réglementation nationale et l'interdiction de l'exercice de la fonction de conducteur n'équivaut pas à un retrait ou à une suspension de la validité du certificat de qualification au sens des articles 8.01 ou 8.02 du règlement.

Article 17.02

Équivalences et dérogations

1. Cette prescription est nouvellement introduite, notamment afin de pouvoir réagir de manière flexible aux innovations dans la navigation intérieure, telles que l'automatisation, par exemple.

Cette disposition permet aux autorités compétentes d'autoriser des dérogations aux prescriptions relatives aux équipages lorsqu'est assurée une sécurité équivalente de la navigation. Ceci est toutefois soumis à la condition que la CCNR ait préalablement décidé, par le biais d'une recommandation, de l'équivalence du niveau de sécurité de la dérogation éventuelle par rapport à celui assuré par les prescriptions relatives aux équipages énoncées plus loin. Jusqu'à présent, conformément à l'article 3.23 de l'ancienne version, de telles dispositions n'étaient possibles que sur le territoire néerlandais, sur la base des dispositions nationales du binnenvaartwet néerlandais.

2. Cette disposition permet aux autorités compétentes d'adapter au cas par cas les dispositions relatives à l'équipage minimum en présence d'innovations techniques, sur la base des recommandations de la CCNR. Les enseignements acquis lors de l'application de dispositions dérogatoires basées sur les recommandations peuvent être exploités pour élaborer des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.03 du RPN ou des prescriptions qui ne sont pas limitées dans le temps, à des fins expérimentales.

3. Cette prescription prévoit l'inscription de l'équivalence et de la dérogation dans le certificat de navigation intérieure (voir l'article 1.02, chiffre 51 du RPN).

4. Cette prescription prévoit un délai d'un mois pour la notification à la CCNR par les autorités compétentes et pour la publication des équivalences et dérogations accordées.

Article 18.01

Modes d'exploitation

Cette prescription correspond à l'article 3.10, ancienne version.

1. Pas de modification.

2. et 3. Pas de modification, à l'exception d'une nouvelle référence à la section V de l'ES-TRIN concernant les exigences minimales, le montage et les essais de fonctionnement des tachygraphes dans la navigation intérieure. Cela rend inutiles des exigences distinctes dans le RPN. Les équipements concernés, de même que d'autres équipements techniques agréés pour la navigation intérieure dans le cadre de l'ES-TRIN, font l'objet d'une publication sur le site internet cesni.eu. Dans la version néerlandaise du chiffre 2, le mot « semaine de calendrier » a en outre été aligné sur les versions allemande et française.

Article 18.02

Temps de repos obligatoire

Cette prescription correspond à l'article 3.11, ancienne version.

Pas de modification.

Article 18.03

Changement ou répétition du mode d'exploitation

Cette prescription correspond à l'article 3.12, ancienne version.

1. Pas de modification, à l'exception de la référence à l'article 18.02, chiffre 1 et 3.
2. – 4. Pas de modification.
5. Pas de modification, à l'exception de la référence à l'article 18.02, chiffre 4.
6. Adaptation rédactionnelle de la version allemande, voir la définition à l'article 1.02, chiffre 1.
7. Pas de modification, à l'exception de la référence à l'article 18.02, chiffre 4.

Article 18.04

Livre de bord – Tachygraphe

Cette prescription correspond essentiellement à l'article 3.13, ancienne version.

1. Conformément à l'article 22, paragraphe 6, et à l'article 3, paragraphe 21, de la directive, seul un livre de bord ouvert aux inscriptions est requis à bord du bâtiment. Il est fait référence à ES-QIN, qui contient un modèle pour le livre de bord dans la partie V, chapitre 5. L'article 22, paragraphe 4, en liaison avec l'article 34 de la directive prévoit la référence aux standards CESNI pour le modèle.

Pour la délivrance d'un premier livre de bord, est seulement prévue l'inscription du numéro européen unique d'identification des bateaux et non l'inscription du numéro officiel du bateau, ce dernier n'étant plus attribué depuis quelques années.

Une adaptation rédactionnelle a été nécessaire par rapport à l'annexe O du RVBR. Outre les certificats de visite et les certificats communautaires, qui sont toujours valables, le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure devrait également être couvert, conformément au modèle figurant à l'annexe 3, section I de l'ES-TRIN.

2. Adaptation rédactionnelle tenant compte de la définition à l'article 1.02, chiffre 54.
3. Pas de modification.
4. Il est désormais prévu que soit inscrit seulement le numéro européen unique d'identification des bateaux et non le numéro officiel du bateau.
5. Pas de modification, à l'exception de la référence à l'article 18.01, chiffre 2.
6. Pas de modification, à l'exception de la nouvelle référence à l'article 18.03.
7. Pas de modification.

Article 19.01

Équipement des bâtiments

Cette prescription correspond à l'article 3.14, ancienne version. Seul le titre a été modifié en liaison avec la définition du « bâtiment » à l'article 1.02, chiffre 1.

1. Pas de modification.
 - 1.1. Adaptation rédactionnelle pour aligner la rédaction sur celle de l'ES-TRIN et ne plus utiliser « Gefahrenbereiche » dans la version allemande.

Les lettres g) et h), qui étaient sans objet, ont été supprimées par analogie à l'ES-TRIN.

1.2. Pas de modification.

2. Adaptation rédactionnelle visant à préciser qu'il s'agit de la commission de visite.

Article 19.02

Équipage minimum des automoteurs et des pousseurs

Cette prescription correspond à l'article 3.15, ancienne version.

Pas de modification.

Article 19.03

Équipage minimum des convois rigides et autres assemblages rigides

Cette prescription correspond à l'article 3.16, ancienne version.

1. Adaptation rédactionnelle dans la note de bas de page 2.

2. – 4. Pas de modification.

Article 19.04

Équipage minimum des bateaux à passagers

Cette prescription correspond à l'article 3.17, ancienne version.

1. – 3. Pas de modification.

4. Pas de modification, à l'exception de la nouvelle référence à l'article 19.02.

5. – 8. Pas de modification.

9. Pas de modification, à l'exception de la nouvelle référence au chapitre 16.

10. Pas de modification.

Article 19.05

Non-conformité au standard d'équipement visé à l'article 19.01

Cette prescription correspond à l'article 3.18, ancienne version.

1. Pas de modification, à l'exception de la nouvelle référence aux articles 19.01 à 19.04.

2. Pas de modification, à l'exception de la nouvelle référence aux articles 19.01 à 19.04.

3. Pas de modification.

Article 19.06

Équipage minimum des autres bâtiments

Cette prescription correspond à l'article 3.19, ancienne version.

1. Pas de modification, à l'exception de la nouvelle référence aux articles 19.02 à 19.04.

2. Pas de modification, à l'exception de la nouvelle référence à l'article 19.02.

3. Pas de modification.

Article 19.07

Équipage minimum des navires de mer

Cette prescription correspond à l'article 3.20, ancienne version.

1. Pas de modification.

2. La première phrase a pu être rédigée de manière plus concise suite à l'introduction d'une définition de la « Convention STCW » à l'article 1.02, chiffre 58. Ainsi, comme à l'article 3, paragraphe 8, de la directive et à l'article 1er, paragraphe 21, de la directive 2008/106/CE, il est fait référence à la version actuelle de la convention STCW.

Nouvelle référence aux articles 19.02 et 19.06. Dans la version néerlandaise, le mot « vaartijdenboek » a été remplacé par le mot « logboek » afin de s'aligner sur les versions allemande et française. Il est ainsi précisé qu'il s'agit du journal de bord des navires de mer.

Article 19.08

Équipage minimum des péniches de canal

Cette prescription correspond à l'article 3.21, ancienne version, avec une adaptation mineure concernant la « patente ».

Article 19.09

Équipage minimum des bateaux de plaisance

Cette prescription correspond à l'article 3.22, ancienne version avec une adaptation mineure concernant la « patente ».

Article 19.10

Exception

Cette prescription correspond à l'article 3.23, ancienne version.

Pas de modification.

Article 20.01

Validité des livrets de service

L'article 20.01 ne peut refléter la distinction entre les deux types de livrets de service, étant donné que les prescriptions transitoires ne peuvent concerner que des documents existants. Les livrets de service pour les conducteurs ne seront délivrés qu'à compter de 2023. Toutes les qualifications actuelles à l'exception de celle du conducteur sont traitées dans la prescription transitoire relative aux livrets de service.

1. En ce qui concerne la validité des livres de bord et des livrets de service, il existait jusqu'à présent une disposition transitoire commune dans l'article 9.01, ancienne version. Les livrets de service délivrés jusqu'à l'entrée en vigueur du nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin restent valables dans la mesure fixée par les prescriptions en vigueur lors de leur délivrance, c'est à dire jusqu'à leur date d'expiration initiale, mais au plus tard jusqu'au 17 janvier 2032. Toutefois, afin d'assurer la sécurité de la navigation et d'accélérer l'introduction effective des standards d'aptitude médicale (ES-QIN, partie IV), la première phrase du chiffre 1 de la prescription ne fait que préserver l'acquis qui aurait existé si le RPN était resté en vigueur. Par conséquent, à l'exception du conducteur, les membres de l'équipage doivent, en tant que titulaires éventuels d'un livret de service délivré avant le 18 janvier 2022, justifier leur aptitude médicale s'ils atteignent l'âge de 65 ans avant le 17 janvier 2032. Il leur est ensuite délivré un certificat, conformément aux prescriptions du nouveau RPN.

La deuxième phrase ne fait aucune distinction entre les livrets de service reconnus comme équivalents en vertu du présent règlement et les livrets de service reconnus comme équivalents avant 2022 pour lesquels la même limite d'âge avait été convenue entre les États membres de la CCNR et sept États membres de l'UE situés en dehors du bassin du Rhin.

2. La première phrase du chiffre 2 dispose que, conformément au chiffre 1, le titulaire d'un livret de service doit faire une demande de livret de service délivré en vertu du nouveau règlement avant le 17 janvier 2032 s'il souhaite continuer à travailler en tant que membre d'équipage. En ce qui concerne les conditions de délivrance, la deuxième phrase renvoie à l'article 5.01.

Toute autorité compétente d'un État membre de la CCNR peut échanger l'ancien livret de service contre un nouveau. L'ancien livret de service doit être présenté afin qu'il puisse être invalidé, le demandeur ne pouvant être en possession que d'un seul livret de service actif, conformément à l'article 5.01, chiffre 1, du RPN, ainsi qu'à l'article 34, paragraphe 1, et à l'article 22, paragraphe 6, de la directive. Les exigences selon lesquelles le demandeur doit en outre prouver son identité et, après avoir atteint l'âge de 60 ans, son aptitude médicale, sont conformes à l'article 34, paragraphe 3, troisième phrase, de la directive.

Afin d'accélérer l'entrée en vigueur des exigences identiques de la directive et du RPN, qui sont précisées dans l'ES-QIN, le livret de service peut déjà avoir été remplacé par un livret de service conforme au modèle du CESNI lorsque le titulaire demande une nouvelle qualification ou que lui soit délivré un duplicata. Dans ce cas, le nom du titulaire du certificat de qualification est également consigné pour la première fois dans la base de données, conformément à l'article 2.01 du nouveau RPN.

La résolution CCNR 2023-I-4 a modifié l'article 20.01 :

1. Le chiffre 1 n'est pas modifié.
2. déplacement du paragraphe 2 du chiffre 2. qui devient le chiffre 4
3. En 2024, avec la résolution de 2023, une nouvelle disposition transitoire est ajoutée au chiffre 3. Cette disposition était manquante pour consolider le cadre des échanges des anciennes qualifications contre les nouvelles qualifications. En effet, la directive (Article 38) rend possible pour les membres de l'équipage de pont autres que le conducteur, l'échange d'un certificat de qualification de l'Union pour lequel s'appliquent des exigences supérieures, sous réserve de démontrer un certain nombre de jours de temps de navigation. Par conséquent, les temps de navigation nécessaires pour effectuer l'échange de certificat de qualification ont été ajoutés.

Article 20.02

Validité des livres de bord

1. Les livres de bord délivrés jusqu'à l'entrée en vigueur du nouveau RPN restent valables dans la mesure fixée par les prescriptions en vigueur lors de leur délivrance, c'est à dire jusqu'à leur date d'expiration initiale, mais au plus tard jusqu'au 17 janvier 2032.

La deuxième phrase ne fait aucune distinction entre les livres de bord reconnus comme équivalents en vertu du présent règlement et les livres de bord au contenu identique reconnus comme équivalents et délivrés par un État non-membre de la CCNR (dans ce cas précis, l'Autriche).

2. L'obligation stipulée au chiffre 1, consistant à échanger, avant l'expiration de la période de dix ans, le livre de bord contre un livre de bord conforme au nouveau règlement permet d'introduire de manière effective les livres de bord conformes à l'ES-QIN (partie V, chapitre 5), dont le format est identique à celui prévu par le règlement d'application et au modèle pour le Rhin.

Article 20.03

Validité des patentes du Rhin antérieures

1. Le chiffre 1 correspond à l'article 38, paragraphe 1, premier alinéa, de la directive. Les grandes et les petites patentes du Rhin, qui s'appliquent toutes deux aux bateaux entrant dans le champ d'application de la directive, tel que défini à son article 2, peuvent rester valables jusqu'au 17 janvier 2032 au plus tard (sauf s'ils expirent plus tôt).

2. Comme les patentes précédentes seront invalidées au plus tard à partir du 18.01.2032, elles doivent être échangées si le conducteur souhaite continuer à travailler. Il est ainsi tenu compte de la différence faite auparavant entre les petites et les grandes patentes du Rhin, devenue à présent obsolète, étant donné qu'il n'y aura plus qu'une seule patente du Rhin à l'avenir. Pour qu'une petite patente du Rhin puisse être échangée contre une patente du Rhin délivrée en vertu du nouveau règlement, le titulaire de la petite patente du Rhin doit également avoir au moins un an d'expérience de conduite en tant que titulaire de la petite patente du Rhin.

Quelle que soit la patente du Rhin, le demandeur doit présenter son ancienne patente et sa pièce d'identité. À partir de l'âge de 60 ans, le demandeur est aussi tenu de justifier son aptitude médicale, conformément à l'article 4.02.

3. La durée de validité des certificats de conduite de bateaux reconnus équivalents par la CCNR est, elle aussi, limitée au 17 janvier 2032. Là encore, des justificatifs attestant la qualification (étayée par le certificat de conducteur), l'identité et, le cas échéant, l'aptitude médicale, doivent être présentés.

La durée de validité des certificats de conducteur délivrés par sept autres États membres de l'UE ne peut être supérieure à celle prévue par le RPN en vigueur et expire au moment du premier examen médical à l'âge de 50 ans ou, en cas d'expiration automatique, le 17 janvier 2032.

4. ancienne version : Étant donné que les patentes radar et les diplômes de conducteur radar ne figurent plus dans le nouveau cadre réglementaire, et que la navigation au radar au sens de l'article 6, point c), de la directive (et de l'article 13.01 du présent règlement), fait l'objet d'une autorisation spécifique inscrite dans le certificat de conduite, il n'y a plus de disposition transitoire concernant la patente radar et le diplôme de conducteur au radar.

L'objectif de la nouvelle réglementation est d'avoir un document unique attestant toutes les qualifications d'un conducteur.

Article 20.04

Validité des patentes de l'Administration et des patentes de sport

Cette disposition est nouvellement introduite. Selon l'article 2, paragraphe 2, points a) et c), la directive ne s'applique pas aux personnes naviguant à des fins sportives ou de plaisance, ni aux forces armées et aux services d'urgence. La CCNR souhaite ne pas modifier la date de validité des patentes de l'Administration et des patentes de sport.

Article 20.05

Validité de la connaissance de secteur antérieure

L'autorisation délivrée aux titulaires de patentes du Rhin qui ont passé, avant l'entrée en vigueur du règlement, un examen de conduite sur des tronçons pour lesquels une connaissance de secteur est requise ne sera pas retirée après le 17 janvier 2022. Ceci est conforme au principe de protection de l'autorisation spécifique de navigation sur des sections de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques, tel que prévu à l'article 38, paragraphe 2, en liaison avec l'article 6, point b), de la directive.

Article 20.06

Validité des attestations de connaissance de secteur antérieures

1. Cette prescription concerne les titulaires d'un certificat de conduite reconnu comme équivalent sur le Rhin. Selon le chiffre 1 du règlement, ces conducteurs peuvent également continuer à naviguer sur les sections de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques. Ceci est conforme au principe de protection de l'autorisation spécifique de navigation sur des sections de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques, tel que prévu à l'article 38, paragraphe 2, en liaison avec l'article 6, point b), de la directive.

2. Le chiffre 2 assimile le certificat de route à l'autorisation spéciale de naviguer sur les sections de voies d'eau intérieures présentant des risques particuliers.

Article 20.07

Validité de l'autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime

1. L'autorisation spécifique de naviguer sur les voies d'eau intérieures à caractère maritime est créée par la directive (article 6, point a), et article 8). Étant donné que l'autorisation spécifique est inscrite sur le certificat de qualification de conducteur, cette inscription ne peut se faire que lorsque l'ancienne version de la patente du Rhin est échangée contre une nouvelle patente du Rhin. En ce qui concerne l'ancienne patente du Rhin, les compétences pour naviguer sur les voies d'eau intérieures étaient démontrées par un examen théorique.

2. Selon le chiffre 2 du règlement, le conducteur acquiert l'autorisation spécifique de naviguer sur les voies d'eau intérieures à caractère maritime automatiquement avec l'échange de la patente, étant donné que, selon l'ancienne version du RPN, les connaissances nautiques et des prescriptions pour la navigation sur les voies d'eau à caractère maritime faisaient déjà partie du contenu de l'examen théorique pour l'obtention d'une grande ou petite patente du Rhin. Ceci est conforme au principe énoncé à l'article 38, paragraphe 2, en liaison avec l'article 6, point a), de la directive, qui prévoit de préserver des autorisations spécifiques déjà acquises.

Article 20.08

Validité des certificats en vertu de la Convention STCW

Cette prescription introduit une équivalence entre les qualifications des membres d'équipage des navires de mer en vertu de la convention STCW et les qualifications des membres d'équipage en vertu du RPN. En ce qui concerne la qualification du conducteur, cette équivalence est maintenue jusqu'au 17 janvier 2038, conformément à l'article 38, paragraphe 6, de la directive.

Article 20.09

Validité des patentes radar

1. Cette prescription dispose que les titulaires de patentes radar du Rhin resteront autorisés à naviguer au radar sur le Rhin. Le chiffre 1 correspond ainsi à la notion de protection de l'autorisation spécifique prévue à l'article 38, paragraphe 2, en liaison avec l'article 6, point c), de la directive.
2. Dans le cadre de l'ancienne version du RPN, il était nécessaire que le conducteur soit titulaire d'une patente radar, en plus de sa patente du Rhin, afin de pouvoir naviguer au radar.
3. Comme il existe des certificats d'aptitude à la conduite au radar reconnus comme équivalents par la CCNR, conformément à l'annexe D6 de l'ancien RPN, cela correspond au principe de préservation des autorisations spécifiques acquises lorsque les titulaires de ces certificats radar conservent l'autorisation de naviguer au radar sur le Rhin.

Article 20.10

Validité de la qualification de personnel de sécurité à bord de bateaux à passagers ou d'expert en GNL

1. Selon l'article 4bis.04, chiffre 1, et la deuxième phrase de l'article 5.08, chiffre 1 du RPN, ancienne version, les certificats de qualification d'expert en navigation à passagers et les attestations d'expertise en utilisation de gaz naturel liquéfié comme combustible sont valables cinq ans. Cette disposition transitoire correspond à l'article 11, paragraphe 6, de la directive, qui fixe à cinq ans la validité maximale de ces certificats spéciaux.
2. L'introduction de cette prescription crée une transition entre les activités spécifiques prévues par l'ancienne version du RPN et le nouveau système, qui est identique à la directive.

Article 20.11

Prise en compte des temps de navigation

Une disposition relative à la prise en compte des temps de navigation est maintenue (article 9.04 du RPN, ancienne version). La formulation adaptée indique clairement que les temps de navigation effectués avant l'entrée en vigueur du règlement peuvent également être pris en compte pour étayer les qualifications au titre du nouveau RPN. Cela étant, elle s'applique également aux temps de navigation effectués qui ne sont pris en compte que si les conditions générales sont remplies (par exemple, inscription dans un livret de service et validation par l'autorité compétente).

Annexe 1 : Certificat médical relatif au contrôle de l'aptitude médicale en navigation intérieure

Dans le nouveau RPN, il est fait référence à un modèle qui a été élaboré dans le cadre du CESNI/QP, sur proposition de la délégation allemande. Le modèle a été adopté par le CESNI lors de la session de printemps 2022 par la résolution 2022-I-2 et favorise l'harmonisation sur toutes les voies d'eau européennes.

La résolution CCNR 2024-I-9 a actualisé l'annexe 1 par l'ajout d'une disposition dérogatoire. Ce complément permet d'aligner le modèle sur les standards CESNI relatifs à l'aptitude médicale. Ainsi, les médecins reconnus peuvent mentionner que le sens chromatique est jugé suffisant en vertu de la disposition dérogatoire de l'appendice 1 à la Partie IV de l'ES-QIN prévoyant que les titulaires d'un certificat de conduite délivré conformément à la directive 96/50/CE du Conseil dont le quotient à l'anomaloscope pour le sens chromatique est compris entre 0,7 et 3,0 sont réputés aptes si leur certificat a été délivré avant le 1^{er} avril 2004.

Annexe 2 : Programme d'examen pour l'obtention d'une patente de sport et d'une patente de l'administration

Les programmes d'examen pour la patente de sport et la patente de l'administration sont maintenus. La proposition repose sur l'actuelle annexe D7. Pour le programme d'examen théorique en vue de l'obtention de la patente du Rhin et de l'autorisation spécifique pour la navigation radar, il convient de se référer aux connaissances énoncées dans les standards de compétence de l'ES-QIN, (Partie I, chapitres 2 et 4). Tel est le cas aussi pour l'autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime.

Annexes 3 et 4 : Patente de sport et patente de l'Administration

Un renvoi au site web de la CCNR devrait permettre de garantir que les patentes nationales en vigueur pourront être présentées sous forme numérique et que la liste des patentes pourra être actualisée s'il y a lieu.

Annexe 5 : Particularités de la navigation sur les tronçons du Rhin recensés comme tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques

La résolution CCNR 2024-II-9 modifie l'annexe 5.

Cette annexe prévoit, dans une partie A, des exigences pour les tronçons du Rhin présentant un risque spécifique et, dans une partie B, une liste des parties du Rhin pour lesquelles sont requises des qualifications supplémentaires du conducteur.

Conformément à l'article 7.05 de l'ancien RPN, est prévue dans la partie A, chiffre 1, la nécessité d'une autorisation spécifique pour la navigation sur les voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques pour les tronçons compris entre le p.k. 335,92 (écluses d'Iffezheim) et le p.k. 857,40 (bac de Spyck).

Par la résolution de 2024, le tronçon recensé comme voie d'eau présentant des risques spécifiques est divisé en deux tronçons plus court (passant d'un total de 521,48 km à 182,89 km).

Ainsi, la nécessité d'obtenir une autorisation spécifique se pose dès lors qu'un bâtiment est conduit sur les tronçons compris entre le p.k. 335,66 (pont routier de Wintersdorf) et le p.k. 425,00 (Mannheim) ou entre le p.k. 498,45 (pont routier de Mayence/Mainz-Kastel) et le p.k. 592,00 (Coblence, embouchure de la Moselle).

À la partie A, chiffre 2 le RPN prévoit, en ce qui concerne l'examen, que la preuve des autorisations spécifiques sera apportée, sous la forme d'un examen oral ou d'un examen à choix multiple, dans chaque cas en combinaison avec des voyages de secteur.

La liste des exigences en matière de connaissances est reprise (ancien article 7.06, chiffre 2) et davantage précisée pour une application harmonisée des critères.

Le conducteur qui navigue sur des voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques doit posséder une connaissance précise des caractéristiques et particularités locales des sections de voie d'eau mentionnées, afin de naviguer sur lesdites sections en toute sécurité.

- 1) Le conducteur doit posséder des connaissances concernant les flux et vitesses du courant de la section. Il doit être capable d'adapter son comportement de conduite à la situation locale.
- 2) Le conducteur doit connaître les caractéristiques hydromorphologiques de la section de voie d'eau et doit être capable d'adapter sa conduite en conséquence.
- 3) Le conducteur doit posséder une connaissance suffisante des conditions nautiques locales de la section de voie d'eau, y compris en l'absence de services adéquats d'information sur le chenal navigable ou de cartes appropriées.
- 4) Le conducteur doit connaître les dispositions locales spécifiques relatives au trafic.

Partie A, chiffre 3 : La fréquence des voyages de secteur requis est changée par rapport aux règles en vigueur à ce jour, désormais sont requis six voyages au total au lieu de 16, dont trois vers l'amont et trois vers l'aval. Le candidat doit avoir parcouru le tronçon au cours des trois dernières années contrairement à l'ancienne version du RPN qui prévoyait une période de 10 ans.

Partie A, chiffre 4 : L'exigence relative au bâtiment avec lequel les voyages sont effectués reste inchangée.

Partie A, chiffre 5 : Les voyages de secteur effectués sont attestés par le livret de service. Il reste à déterminer si les modèles actuels de la Partie V de l'ES-QIN devraient être révisés, afin de préciser que le candidat doit effectivement avoir été présent dans la timonerie ou avoir décidé lui-même du cap et de la vitesse du bâtiment.

Partie A, chiffre 6 : Cette prescription vise à rendre plus efficace dans la pratique la deuxième phrase de la disposition du chiffre 3 : si, à l'avenir, pour être admissible à l'examen de connaissance de secteur, le candidat doit obligatoirement avoir été présent dans la timonerie ou avoir décidé de manière autonome du cap et de la vitesse du bâtiment, ce chiffre permettra au candidat d'en faire la demande au conducteur concerné.

Comme cette prescription ne peut pas être appliquée de manière contraignante, elle a essentiellement une fonction de rappel.

Dans la partie B sont énumérées les parties suivantes du Rhin, avec des indications supplémentaires sur les tronçons pour lesquels sont exigées des qualifications supplémentaires du conducteur :

- Rhin du p.k. 335,92 (écluse d'Iffezheim) au p.k. 352,07 (frontière franco-allemande),
- Rhin du p.k. 352,07 (frontière franco-allemande) au p.k. 425,00 (Mannheim),
- Rhin du p.k. 425,00 (Mannheim) au p.k. 498 (Mayence, Mainspitze),
- Rhin du p.k. 498,00 (Mayence, Mainspitze) au p.k. 592,00 (Coblence, embouchure de la Moselle),
- Rhin du p.k. 592,00 (Coblence, embouchure de la Moselle) au p.k. 769,00 (Krefeld),
- Rhin du p.k. 769,00 (Krefeld) au p.k. 857,40 (bac de Spyck/frontière avec les Pays-Bas).

Annexes 6 et 7 : Attestation de secouriste en navigation à passagers et Attestation de porteur d'appareil respiratoire en navigation à passagers (Modèle)

Ces annexes ne relèvent pas du champ d'application de la directive (UE) 2017/2397. Il s'agit d'une actualisation des annexes C2 et C3 actuelles ; il doit également être possible d'enregistrer le numéro d'identification du membre d'équipage (CID).

Annexe 8 : Attestation pour la justification du temps de repos exigé conformément à l'article 18.03, chiffres 2 à 6

Le projet repose sur l'actuelle annexe A4, les renvois et la terminologie sont adaptées au nouveau règlement.

II. Tableau synoptique

Le tableau synoptique suivant présente de manière simplifiée la modernisation du RPN, en vue d'intégrer les standards CESNI et d'introduire une approche basée sur les compétences.

Le tableau contient quatre colonnes :

- **Colonne 1** : version actuelle du RPN;
- **Colonne 2** : nouveau RPN;
- **Colonne 3** : directive (UE) 2017/2397, le cas échéant, les dispositions ne relevant pas du champ d'application de la directive sont signalées par un « * » ;
- **Colonne 4** : observations relatives aux modifications du nouveau RPN concernant
 - la conformité avec la directive,
 - les éléments nouveaux du RPN,
 - les renvois à l'ES-QIN,
 - les explications détaillées des prescriptions qui présentent systématiquement un intérêt particulier.

RPN - version précédente (Article)	Nouveau RPN (Article)	Directive (UE) 2017/2397 (Article)	Observations relatives aux modifications du nouveau RPN
2.01	1.01 Champ d'application	2	Exigence identique, mais exclusion des bacs, car pas de compétence de la CCNR
1.01	1.02 Définitions	3	Exigence identique
1.02	1.03 Prescriptions de caractère temporaire	*	Insertion d'une clause relative au maintien de dispositions conformes à la directive (UE) 2017/2397.
1.03	1.04 Instructions de service	*	Pas de modification
--	1.05 Suivi (nouveau)	27	Exigence identique
--	1.06 Évaluation (nouveau)	28	Exigence identique
--	2.01 Enregistrement de données dans un registre numérique (nouveau)	25	Exigence identique
3.01	3.01 Dénomination des qualifications	3 (9) 3 (11) 3 (12) *	Exigence identique avec qualifications supplémentaires
3.05	3.02 Validité des documents relatifs aux équipages	12 (4) 4 (2) 5 (1) 4 (3) 5 (2) 10 (1) + (2)	Exigence identique : autorisations spécifiques, livret de service et certificat de qualification combinés dans un document, certificat de qualification pour des opérations spécifiques, principe de l'équivalence des qualifications de la navigation maritime et de la navigation intérieure.
7.14 chiffre 5	3.03 Duplicata	*	Complément
7.16, 8.08	3.04 Frais	*	Complément
3.03	4.01 Aptitude des membres de l'équipage	23	Exigence identique Renvoi à l'ES-QIN (Partie IV) [Standards pour l'aptitude médicale]
3.04, 7.17, 7.18	4.02 Contrôle périodique de l'aptitude	23 (3)	Exigence identique
3.03 chiffre 2	4.03 Aptitude médicale du mécanicien	*	Complément

RPN - version précédente (Article)	Nouveau RPN (Article)	Directive (UE) 2017/2397 (Article)	Observations relatives aux modifications du nouveau RPN
3.06	5.01 Livret de service	4 (1) 4 (2) 5 (1) 22 (1) 22 (2) 22 (4) 22 (6)	Exigence identique Modèle : Renvoi à l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 2), (Partie V, Chapitre 4) [Standards pour le livret de service combiné avec des certificats de qualification/ Standards pour le livret de service]
3.09	5.02 Justification du temps de navigation et des secteurs parcourus	7 (1)	Exigence identique
--	6.01 Approbation d'un programme de formation (nouveau)	19	Exigence identique avec précision
7.11 chiffre 1	7.01 Admission à l'examen administratif	*	Complément
7.12	7.02 Contenu de l'examen administratif	17 (3) 18 (1)	Exigence identique : Parties théorique et pratique de l'examen
7.08	7.03 Commissions d'examen pour les examens administratifs	18 (1) phrase 2 18 (5)	Exigence identique
7.20	8.01 Suspension de la validité du certificat de qualification	14 (2) 23 (4), 3 (13)	Exigence identique
7.22	8.02 Retrait du certificat de qualification	14 (1) 15 phrase 1 14 (3)	Exigence identique
7.24	8.03 Confiscation du certificat de qualification qui a été délivré en tant que document physique	*	Complément
--	9.01 Fonctions au niveau de base et au niveau opérationnel	Annexe I.1 et 2. 3 (17)	Exigence identique Nouveau : Distinction en niveau de base et niveau opérationnel
3.02	10.01 Exigences minimales en matière d'âge, de conformité administrative, de compétence et de temps de navigation	Annexe I.1. et 2.	Exigence identique en tenant en compte le personnel des machines

RPN - version précédente (Article)	Nouveau RPN (Article)	Directive (UE) 2017/2397 (Article)	Observations relatives aux modifications du nouveau RPN
3.02 phrase 1 chiffre 7	10.02 Exigences minimales en matière d'âge, de conformité administrative, de compétence et de temps de navigation pour le mécanicien	*	Complément
--	10.03 Validité et délivrance des certificats de qualification pour le niveau de base et le niveau opérationnel (nouveau)	11 (4) 11 (3)	Exigence identique Nouveau : Introduction d'une validité Renvoi à l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 2) [Standards pour le livret de service combiné avec des certificats de qualification]
6.02	11.01 Obligation de patente	4 (1) *	Exigence identique et modification concernant la patente de sport
6.04	11.02 Types de patente	4 (1) 6 lettre c)	Exigence identique La patente radar devient partie intégrante de la patente, suppression de la petite patente
7.01	12.01 Patente du Rhin	Annexe I 3.1 17 (3) 17 (4)	Exigence identique Renvoi à l'ES-QIN (Partie I, Chapitre 2), (Partie II, Chapitre 4); (Partie III, Chapitre 1 et 2) [Standards de compétence pour le niveau de commandement/ Standards pour l'examen pratique requis pour l'obtention d'un certificat de qualification de conducteur / Exigences techniques et fonctionnelles applicables aux simulateurs de conduite des bateaux et aux simulateurs radar dans la navigation intérieure/ Standards pour la procédure administrative pour l'agrément de simulateurs de conduite des bateaux et de simulateurs radar]
7.03	12.02 Patente de sport	2 (2) lettre a)	Exclusion du champ d'application de la directive Nouveau : Distinction entre examen théorique et pratique et possibilité d'examen pratique sur le simulateur
7.04	12.03 Patente de l'Administration	2 (2) lettre c)	Exclusion du champ d'application de la directive Nouveau : Distinction entre examen théorique et examen pratique et possibilité d'examen pratique sur le simulateur

RPN - version précédente (Article)	Nouveau RPN (Article)	Directive (UE) 2017/2397 (Article)	Observations relatives aux modifications du nouveau RPN
7.09, 7.11	12.04 Demande d'admission à l'examen administratif	*	Adaptation
7.13	12.05 Dispenses et allègements à l'examen	*	Adaptation
--	12.06 Examens dans le cadre d'un programme de formation approuvé (nouveau)	17 (2) lettre b)	Exigence identique
--	12.07 Validité et délivrance des certificats de qualification de conducteur (nouveau)	11	Exigence identique - Renvoi à l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 1) [Standards pour les certificats de qualification de conducteur et pour les certificats de qualification d'expert en gaz naturel liquéfié (GNL) et d'expert en navigation à passagers]
7.14 chiffres 3 et 4	12.08 Patente du Rhin provisoire	*	Complément
7.15, 8.02, 8.05	13.01 Autorisations spécifiques (nouveau)	6 12 (1) 12 (2) 12 (3) 12 (4) 17 (2) et 18 et 19	Identique à la systématique de la directive : l'attestation de connaissances de secteur est une des différentes autorisations spécifiques
6.03, 8.01, 8.04	13.02 Autorisation spécifique pour la navigation au radar	6 lettre c 17 (3) 17 (4) 21 (2) 12 (1), (3) Annexe II 3.2.	Exigence identique Renvoi à l'ES-QIN (Partie I, Chapitre 4), (Partie II, Chapitre 1), (Partie III, Chapitre 1 et 2) [Standards de compétence pour la navigation au radar/ Standards pour l'examen pratique requis pour l'obtention d'une autorisation spécifique pour la navigation au radar/ Exigences techniques et fonctionnelles applicables aux simulateurs de conduite des bateaux et aux simulateurs radar dans la navigation intérieure/ Standards pour la procédure administrative pour l'agrément de simulateurs de conduite des bateaux et de simulateurs radar]

RPN - version précédente (Article)	Nouveau RPN (Article)	Directive (UE) 2017/2397 (Article)	Observations relatives aux modifications du nouveau RPN
7.05	13.03 Autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques	6 lettre b) et 9 12 (2), (3)	Exigence identique
7.01	13.04 Autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime (nouveau)	6 lettre a) et 8 12 (1), (3)	Exigence identique Renvoi à l'ES-QIN (Partie I, Chapitre 3) [Standards de compétence pour la navigation sur les voies d'eau intérieures à caractère maritime]
Chapitre 4bis	13.05 Autorisation spécifique pour la conduite de bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible	6 lettre d) 12 (5) 12 (1), (3)	Exigence identique
--	13.06 Autorisation spécifique pour la conduite de gros convois (nouveau)	6 lettre e) Annexe I 3.2.4 12 (1), (3)	Exigence identique
4.01	14.01 Renvoi aux dispositions de l'ADN	2	Exigence identique
4a.01	15.01 Expertise et instruction	3 (12) 6 lettre d)	Exigence identique
4a.02	15.02 Certificat de qualification	5 (1) 34 et 11 (3) Annexe I 4.2	Exigence identique Renvoi à l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 1) [Standards pour les certificats de qualification de conducteur et pour les certificats de qualification d'expert en gaz naturel liquéfié (GNL) et d'expert en navigation à passagers]
4a.03	15.03 Formation et examen	17 (3) phrase 1 lettre c) et phrase 3	Exigence identique Renvoi à l'ES-QIN (Partie I, Chapitre 6), (Partie II, Chapitre 3) [Standards de compétence pour les experts en gaz naturel liquéfié (GNL)/ Standards pour l'examen pratique requis pour l'obtention d'un certificat de qualification pour la fonction d'expert en gaz naturel liquéfié (GNL)]]
4a.05	15.04 Approbation des formations	5 (1), 17	Exigence identique

RPN - version précédente (Article)	Nouveau RPN (Article)	Directive (UE) 2017/2397 (Article)	Observations relatives aux modifications du nouveau RPN
--	15.05 Critères pour l'approbation des formations (nouveau)	19 (1) 19 (2) 27	Exigence identique
4a.04	15.06 Validité et prolongation du certificat de qualification	11 (6) 13 lettre b) Annexe I 4.2 phrase 2	Exigence identique Modèle : Renvoi à l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 1) [Standards pour les certificats de qualification de conducteur et pour les certificats de qualification d'expert en gaz naturel liquéfié (GNL) et d'expert en navigation à passagers]
5.01	16.01 Personnel de sécurité à bord des bateaux à passagers	*	Pas de modification
5.02	16.02 Obtention du certificat de qualification pour les experts en navigation à passager	3 (11) Annexe I 4.1	Exigence identique
5.03	16.03 Examen pour les experts en navigation à passagers	17 (2) 17 (3)	Exigence identique Renvoi à l'ES-QIN (Partie I, Chapitre 5), (Partie II, Chapitre 2) [Standards de compétence pour les experts en navigation avec passagers/ Standards pour l'examen pratique requis pour l'obtention d'un certificat de qualification pour la fonction d'expert en navigation à passagers]
5.04	16.04 Formation pour les experts en navigation à passager	11 (6) Annexe I 4.1 phrase 2 16 (1) et 17 (2)	Exigence identique
--	16.05 Approbation des formations pour les experts (nouveau)	19	Exigence identique
--	16.06 Critères pour l'approbation des formations (nouveau)	19 (1) 19 (2) 27	Exigence identique
5.05	16.07 Secouriste	*	Pas de modification
5.06	16.08 Porteur d'appareil respiratoire	*	Pas de modification

RPN - version précédente (Article)	Nouveau RPN (Article)	Directive (UE) 2017/2397 (Article)	Observations relatives aux modifications du nouveau RPN
5.07	16.09 Formations et stages de recyclage pour les secouristes et porteurs d'appareil respiratoire	*	Pas de modification
5.08	16.10 Attestation à la fonction	5 (1) 11 (1) 11 (2) 11 (6) Annexe I 4.1 phrase 2	Exigence identique Modèle : Renvoi à l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 1) [Standards pour les certificats de qualification de conducteur et pour les certificats de qualification d'expert en gaz naturel liquéfié (GNL) et d'expert en navigation à passagers]
5.09	16.11 Nombre du personnel de sécurité	*	Pas de modification
5.10	16.12 Obligations du conducteur et de l'expert	Annexe II 4.1	Exigence identique
5.11	16.13 Surveillance	*	Pas de modification
2.02, 7.01	17.01 Généralités	*	Adaptation
--	17.02 Équivalences et dérogations (nouveau)	*	Complément
3.10	18.01 Modes d'exploitation	*	Adaptation Adaptation subséquente concernant le tachygraphe : renvoi à l'ES-TRIN, pas de modification de fond
3.11	18.02 Repos obligatoire	*	Pas de modification
3.12	18.03 Changement ou répétition de mode d'exploitation	*	Pas de modification
3.13	18.04 Livre de bord - Tachygraphe	22 (6) 3 (21)	Exigence identique Modèle : Renvoi à l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 5) [Standards pour le livre de bord]
3.14	19.01 Équipement des bâtiments	*	Pas de modification
3.15	19.02 Équipage minimum des automoteurs et des pousseurs	*	Pas de modification

RPN - version précédente (Article)	Nouveau RPN (Article)	Directive (UE) 2017/2397 (Article)	Observations relatives aux modifications du nouveau RPN
3.16	19.03 Équipage minimum des convois rigides et autres assemblages rigides	*	Pas de modification
3.17	19.04 Équipage minimum des bateaux à passagers	*	Pas de modification
3.18	19.05 Non-conformité au standard d'équipement visé à l'article 19.01	*	Pas de modification
3.19	19.06 Équipage minimum des autres bâtiments	*	Pas de modification
3.20	19.07 Équipage minimum des navires de mer	*	Pas de modification
3.21	19.08 Équipage minimum des péniches de canal	*	Pas de modification
3.22	19.09 Équipage minimum des bateaux de plaisance	*	Pas de modification
3.23	19.10 Exception	*	Pas de modification
9.01	20.01 Validité des livrets de service	38 (4)	Exigence identique Modèle : Renvoi à l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 2) [Standards pour le livret de service combiné avec des certificats de qualification]
9.01	20.02 Validité des livres de bord	38 (4)	Exigence identique
9.02	20.03 Validité des patentes du Rhin antérieures	38 (1)	Exigence identique
--	20.04 Validité des patentes de l'Administration et des patentes de sport (nouveau)	*	Complément
--	20.05 Validité de la connaissance de secteur antérieure (nouveau)	38 (2) et 6 lettre b)	Exigence identique
--	20.06 Validité des attestations de connaissance de secteur antérieures (nouveau)	38 (2) et 6 lettre b)	Exigence identique

RPN - version précédente (Article)	Nouveau RPN (Article)	Directive (UE) 2017/2397 (Article)	Observations relatives aux modifications du nouveau RPN
--	20.07 Validité de l'autorisation spécifique pour les voies d'eau intérieures (nouveau)	38 (2) et 6 lettre a), 8	Exigence identique
--	20.08 Validité des certificats en vertu de la Convention STCW (nouveau)	38 (6)	Exigence identique
9.03	20.09 Validité des patentes radar	38 (2) et 6	Exigence identique
9.05	20.10 Validité de la qualification de personnel de sécurité à bord de bateaux à passagers ou d'expert en GNL	11 (6)	Exigence identique
9.04	20.11 Prise en compte des temps de navigation	*	Pas de modification
Annexe B2	Annexe 1 : Certificat médical relatif au contrôle de l'aptitude médicale en navigation rhénane (Modèle)	23 (1)	Identique au modèle de certificat médical du CESNI.
Annexe D7	Annexe 2 : Programme d'examen pour l'obtention d'une patente de sport et d'une patente de l'administration	*	Exclusivement programme d'examen pour la patente de sport et la patente de l'administration.
--	Annexe 3 : Patente de sport	*	Complément
--	Annexe 4 : Patente de l'Administration	*	Complément
--	Annexe 5 : Particularités de la navigation sur les tronçons du Rhin recensés comme tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques	6 lettre b et 9	Complément
Annexe C2	Annexe 6 : Attestation de secouriste en navigation à passagers (Modèle)	*	Quelques modifications visant à harmoniser la terminologie par rapport à celle des modèles CESNI.

RPN - version précédente (Article)	Nouveau RPN (Article)	Directive (UE) 2017/2397 (Article)	Observations relatives aux modifications du nouveau RPN
Annexe C3	Annexe 7 : Attestation de porteur d'appareil respiratoire en navigation à passagers (Modèle)	*	Quelques modifications visant à harmoniser la terminologie par rapport à celle des modèles CESNI.
Annexe A4	Annexe 8 : Attestation pour la justification du temps de repos exigé conformément à l'article 18.03, chiffres 2 à 6 (Modèle)	*	Adaptation des références et de la terminologie.
