

Livre de bord (Modèle)

Livre de bord1

Numéro d'ordre2

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

Nom du bateau :

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

Instructions relatives à la tenue du livre de bord

1. Numéro d'ordre

Le premier livre de bord de tout bateau doit être visé par une autorité compétente d'un Etat de l'Union Européenne ou de la CCNR sur présentation du certificat de bateau de navigation intérieure du bateau en cours de validité.

Les livres de bord subséquents peuvent être délivrés et numérotés par toute autorité compétente Etat de l'Union Européenne ou de la CCNR; ils ne peuvent toutefois être délivrés que sur production du livre de bord précédent. Le livre de bord précédent doit être revêtu d'une mention « annulé » indélébile et rendu au conducteur. Le livre de bord portant la mention « annulé » doit être conservé à bord pour justifier les temps de navigation des membres d'équipage de pont.

2. Inscriptions dans le livre de bord

Les inscriptions que le conducteur doit porter dans le présent livre doivent répondre aux prescriptions des personnels de la navigation intérieure. Les inscriptions relatives aux temps de navigation et de repos effectués en dehors du champ d'application des dits réglementations doivent concerner la période de 48 heures précédant immédiatement l'entrée dans le champ d'application des règlements du personnel de navigation intérieure.

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

Sch - Cd = Schiffsführer - Schipper – Conducteur

St - T = Steuermann – Stuurman – Timonier

Bm – vMt – mMt = Bootsmann – Volmatroos – Maître-matelot

Mt = Matrose – Matroos - Matelot

Dm - Hp = Decksmann – Deksmann – Homme de pont

Lm - Ml = Leichtmatrose – Lichtmatroos – Matelot léger

Mc = Maschinist – Machinist – Mécanicien

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

- le mode d'exploitation (les inscriptions nécessaires après un changement de mode d'exploitation doivent être portées sur une nouvelle page)

- l'année

- dès que le bateau commence son voyage :

colonne 1 - la date (jour et mois)

colonne 2 - l'heure (en h et min)

colonne 3 - le lieu d'où le bateau part

colonne 4 - le p.k. de ce lieu

- dès que le bateau interrompt son voyage :

colonne 1 - la date (jour et mois) si elle est différente de celle où le bateau a commencé son voyage

colonne 5 - l'heure (en h et min)

colonne 6 - le lieu où le bateau stationne

colonne 7 - le p.k. de ce lieu

- dès que le bateau reprend sa route : mêmes inscriptions que dès que le bateau commence son voyage

- dès que le bateau termine son voyage : mêmes inscriptions que dès que le bateau interrompt son voyage
- la colonne 8 doit être remplie quand l'équipage monte à bord pour la première fois (nom, prénom, numéro de livret de service ou patente de batelier) et chaque fois qu'il y a une modification du personnel appartenant à l'équipage
- dans les colonnes 9 à 11 doivent être inscrits, pour chaque membre de l'équipage, le début et la fin de ses temps de repos. Ces indications doivent être portées dans le livre de bord au plus tard le lendemain à 08.00 heures. Si les membres d'équipage prennent leur temps de repos suivant un tour de rôle régulier, un seul schéma par voyage est suffisant. Par dérogation, sur des bateaux à passagers d'excursions journalières, sur un secteur défini, limité et si les horaires de repos sont réguliers, le conducteur peut comptabiliser une semaine de temps de travail par ligne.
- dans les colonnes 12 et 13 sont inscrites les heures d'embarquement ou de débarquement chaque fois qu'il y a une modification de l'équipage.

Modes d'exploitation

1. On distingue les modes d'exploitation suivants :

- A1 la navigation de 14 heures au plus,
- A2 la navigation de 18 heures au plus,
- B la navigation de 24 heures au plus, par période de 24 heures.

2. En mode d'exploitation A1 la navigation pourra être prolongée à 16 heures au plus et au maximum une fois par semaine de calendrier, si le temps de navigation est attesté par les enregistrements d'un tachygraphe en bon état de fonctionnement ayant subi un essai de type et agréé par l'autorité compétente d'un Etat riverain du Rhin ou de la Belgique et lorsque, outre le conducteur, l'équipage minimum prescrit compte un autre membre possédant la qualification de timonier.

3. Sur le Rhin, un bateau naviguant en mode d'exploitation A1, respectivement A2 doit interrompre sa navigation pendant huit heures, respectivement six heures continues, à savoir :

- a) en mode d'exploitation A1 entre 22.00 heures et 06.00 heures et
- b) en mode d'exploitation A2 entre 23.00 heures et 05.00 heures.

Il peut être dérogé à ces horaires si le temps de navigation est attesté par les enregistrements d'un tachygraphe en bon état de fonctionnement ayant subi un essai de type et agréé par l'autorité compétente d'un Etat riverain du Rhin ou de la Belgique. Ce tachygraphe doit être en service au moins depuis le début de la dernière période de repos ininterrompu de huit heures (A1) respectivement six heures (A2) et doit être accessible à toute heure aux organes de contrôle.

Repos obligatoire

1. En mode d'exploitation A1, tout membre de l'équipage doit disposer de huit heures de repos ininterrompu en dehors du temps de navigation pour chaque période de 24 heures comptée à partir de la fin de toute période de repos de huit heures.

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

3. En mode d'exploitation B, tout membre de l'équipage doit disposer d'un temps de repos de 24 heures par période de 48 heures dont au moins deux fois six heures ininterrompues.

4. Par dérogation aux chiffres 1 et 2, le temps de repos peut aussi être pris pendant la navigation,

Si :

- les membres d'équipage requis pour la sécurité du bateau sont toujours déployés en nombre suffisant durant cette période, au moins l'un d'entre eux devant être un conducteur, et
- il est possible de prendre le temps de repos dans un local attribué à un seul membre d'équipage et approprié pour la prise du repos, lequel est protégé contre les effets inadmissibles du bruit et des vibrations.

Le niveau de pression acoustique ne doit pas y dépasser 60 dB(A), ce qui doit être indiqué dans le certificat de bateau de navigation intérieure, la mesure du niveau de pression acoustique étant effectuée conformément au ES-TRIN en vigueur.

5. Pendant son temps de repos obligatoire, un membre de l'équipage ne peut être tenu à aucune obligation, y compris de surveillance ou de disponibilité ; les fonctions de garde et de surveillance prévues par les réglementations de police pour les bateaux en stationnement ne sont pas à considérer comme une obligation au sens du présent alinéa.

6. Les prescriptions de la réglementation du travail y inclus les prescriptions relevant du droit de l'Union Européenne et les dispositions des conventions collectives qui prévoient des temps de repos d'une durée supérieure ne sont pas affectées.