



**Conseil Economique
et Social**

Distr.
GENERALE

TRANS/SC.3/WP.3/1999/7
15 mars 1999

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS,
FRANCAIS ET RUSSE

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe de travail des transports
par voie navigable

Groupe de travail de l'unification
des prescriptions techniques et de
sécurité en navigation intérieure
(dix-septième session, 27-29 avril 1999,
point 7 de l'ordre du jour)

**L'ÉQUIPAGE MINIMAL OBLIGATOIRE ET LES HEURES DE TRAVAIL ET DE REPOS
DES ÉQUIPAGES SUR LES BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE**

Note du secrétariat

Le secrétariat présente ci-après le texte du projet de recommandations sur l'équipage minimal obligatoire et les heures de travail et de repos des équipages sur les bateaux de navigation intérieure tel qu'il a été approuvé provisoirement par le Groupe de travail à sa quinzième session (TRANS/SC.3/WP.3/30, par. 26). Vu la décision du Groupe de travail concernant la modification du premier paragraphe de l'article 2 des recommandations "Membre de l'équipage" (TRANS/SC.3/WP.3/30, par. 26(i)), le secrétariat a essayé de rétablir de nouvelles catégories de membres d'équipage figurant dans les tableaux des articles 10 à 12 (maître-matelot et matelot léger) en s'appuyant sur le texte original du projet (document TRANS/SC.3/WP.3/R.67).

**RECOMMANDATIONS CONCERNANT L'EQUIPAGE MINIMAL OBLIGATOIRE
ET LES HEURES DE TRAVAIL ET DE REPOS DES EQUIPAGES
SUR LES BATEAUX DE NAVIGATION INTERIEURE**

EQUIPAGES

Article premier

Généralités

1. L'équipage **minimal** qui doit se trouver à bord des bateaux de navigation intérieure doit être conforme aux prescriptions des présentes recommandations pour tous les modes d'exploitation. Ces recommandations n'excluent pas la possibilité pour les autorités compétentes de prescrire le personnel supplémentaire qui pourrait être nécessaire dans des cas particuliers tels que le transport des marchandises dangereuses.

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

3. Pour tout bateau automoteur, il faut indiquer sur le certificat de bateau l'équipage **minimal** permettant d'assurer la sécurité d'exploitation du bateau.

Article 2

Membres de l'équipage

1. L'équipage **minimal** d'un bateau assurant la sécurité de son exploitation peut être composé des membres suivants :

- i) **Chef de bord;**
- ii) **Maîtres-matelots;**
- iii) **Matelots;**
- iv) **Matelots légers;**
- v) **Mécaniciens;**
- vi) **Matelots confirmés.**

2. Les qualifications et limites d'âge du personnel ci-dessus, à l'exception des **chefs de bord**, doivent être conformes aux prescriptions de l'Administration. Les **chefs de bord** doivent être titulaires d'un **certificat de capacité pour la conduite d'un bateau** délivré conformément aux Recommandations sur les prescriptions **minimales** relatives à la délivrance des certificats de conducteur de bateau de navigation intérieure en vue de leur reconnaissance réciproque dans le trafic international (Résolution No 31 du 12 novembre 1992) et doivent acquérir la compétence d'un mécanicien quand l'effectif du bateau ne comprend pas de mécanicien.

Article 3

Membres de l'équipage - Aptitude physique

1. L'aptitude physique professionnelle doit être justifiée par un certificat médical délivré au moment du premier enrôlement comme membre d'équipage par un médecin désigné par l'autorité compétente.
2. L'aptitude physique suppose notamment :
 - a) des aptitudes visuelles et auditives suffisantes;
 - b) la capacité de soulever seul une charge de 20 kg.
3. La justification de l'aptitude conformément aux chiffres 1 et 2 doit être renouvelée dans les trois mois à l'âge de 65 ans accomplis et ultérieurement tous les ans.
4. Au cas où une autorité compétente a des doutes sur l'aptitude physique d'un membre d'équipage, elle peut demander un contrôle médical conformément aux dispositions visées aux chiffres 1 et 2.

Article 4

Preuve de la qualification - Livret de service

1. Tout membre de l'équipage doit avoir un livret de service personnel conforme aux prescriptions de l'Administration. Au moment de l'enrôlement, le livret de service doit être présenté au **chef de bord** et tenu à jour et conservé soigneusement par celui-ci jusqu'au dérôlement. Sur demande du titulaire le livret de service doit lui être remis à tout moment et sans délai.

Le livret de service contient, d'une part, des données de caractère général telles que les diplômes obtenus, les attestations médicales et la qualification du titulaire au sens de l'article 2 et, d'autre part, les données spécifiques relatives aux voyages effectués.

2. Le titulaire du livret de service doit faire viser le livret au moins une fois en l'espace de 12 mois, à compter de la date de délivrance par une autorité compétente locale.

3. L'autorité visée au chiffre 2 ci-dessus est responsable de l'inscription des données de caractère général visées au chiffre 1 ci-dessus. Le **chef de bord** est responsable de l'inscription des données spécifiques visées au chiffre 1 ci-dessus. Les inscriptions relatives au voyage précédent doivent être portées avant le début du voyage suivant. Les instructions relatives à la tenue du livret de service et les définitions (par exemple "voyage", début et fin) sont contenues dans le livret de service.

4. Pour les membres d'équipage titulaires d'un **certificat de capacité pour la conduite d'un bateau** conformément aux Recommandations sur les prescriptions minimales relatives à la délivrance de certificats de conducteur de bateau de navigation intérieure en vue de leur reconnaissance réciproque dans le trafic international (Résolution No 31 du 12 novembre 1992), ce certificat tient lieu de livret de service.

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

5.1 pour le **chef de bord** au moyen du **certificat de capacité pour la conduite d'un bateau**;

5.2 pour le **maître-matelot**^{1/}, **matelot**, **matelot léger**^{1/}, **mécanicien** ou **matelot confirmé**, au moyen du livret de service ou du **certificat de capacité pour la conduite d'un bateau**.

6. Pour les membres de l'équipage titulaires d'un **certificat de capacité pour la conduite d'un bateau** délivré conformément au règlement national du pays dans lequel se trouve le cours d'eau sur lequel ils naviguent, ce certificat tient lieu de livret de service.

^{1/} **Note du secrétariat:** Le secrétariat a ajouté au texte de ce paragraphe les catégories du maître-matelot et du matelot léger, réintroduits par le nouveau premier paragraphe de l'article 2 ci-dessus.

Article 5

Modes d'exploitation ^{2/}

On distingue les modes d'exploitation suivants :

A ₁	la navigation diurne de 14 heures au plus ^{3/}	} par période de 24 heures
A ₂	la navigation semi-continue de 18 heures au plus	
B	la navigation continue de 24 heures au plus	

Un bateau naviguant sous mode A₁, **ou mode A₂** doit interrompre sa navigation pendant 8 heures **continues sous mode A₁** et 6 heures continues **sous mode A₂**, si le bateau est équipé d'un tachygraphe d'un type agréé par l'Administration et si celui-ci est en bon état de fonctionnement. Dans les autres cas, un bateau naviguant sous mode A₁, doit interrompre sa navigation de manière ininterrompue entre 22 heures et 6 heures **et un bateau naviguant sous mode A₂** entre 23 heures et 5 heures.

Article 6

Repos obligatoire

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

^{2/} Pour les bateaux exploités exclusivement sur le réseau national de cours d'eau de la Fédération de Russie, les modes d'exploitation A₁ et A₂ correspondent respectivement à 12 et 16 heures.

^{3/} La navigation diurne pourra être prolongée à 16 heures au plus, une fois par semaine au maximum, si le bateau est équipé d'un tachygraphe agréé par l'Administration et si celui-ci est en bon état de fonctionnement et lorsque parmi les membres de l'équipage **minimal** prescrit se trouvent deux titulaires du **certificat de capacité pour la conduite d'un bateau**.

Dans le mode d'exploitation A₂, tout membre de l'équipage doit disposer de 8 heures de repos dont 6 heures de temps de repos ininterrompu situées en dehors des temps de voyage ^{4/} pour chaque période de 24 heures comptée à partir de la fin de toute période de repos de 6 heures.

Dans le mode d'exploitation B, tout membre de l'équipage doit disposer d'un temps de repos de 24 heures par période de 48 heures dont au moins 2 x 6 heures ininterrompues.

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 le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) pour les bateaux en stationnement ne sont pas à considérer comme une obligation au sens du présent alinéa.

2. Les dispositions prévues par la réglementation du travail et par les conventions collectives en ce qui concerne les durées plus longues de la période de repos restent valables.

Article 7

Changement de mode d'exploitation

1. Un changement de mode d'exploitation ne peut avoir lieu que sous l'observation des prescriptions ci-dessous.

a) Le passage du mode d'exploitation A₁ au mode A₂ ne peut s'effectuer que

si l'équipage a été entièrement remplacé ou

si les membres d'équipage prévus pour le mode A₂ ont bénéficié immédiatement avant le changement d'un temps de repos de 8 heures

^{4/} Pour tout membre de l'équipage âgé de moins de 18 ans, 8 heures de repos ininterrompu dont 6 heures situées en dehors des temps de voyage.

dont 6 heures en dehors du temps de navigation et si le renfort prescrit pour le mode d'exploitation A_2 se trouve à bord.

b) Le passage du mode d'exploitation A_2 au mode A_1 ne peut s'effectuer que

si l'équipage a été entièrement remplacé ou

si les membres d'équipage prévus pour le mode A_1 ont bénéficié immédiatement avant le changement d'un repos ininterrompu de 8 heures en dehors du temps de navigation.

c) Le passage du mode B au mode A_1 ou A_2 ne peut s'effectuer que

si l'équipage a été entièrement remplacé ou

si les membres d'équipage prévus pour le mode d'exploitation A_1 **et** A_2 ont **accompli 8 heures et 6 heures respectivement** de repos ininterrompu immédiatement avant le changement.

d) Le passage du mode d'exploitation A_1 ou A_2 au mode B ne peut s'effectuer que

si l'équipage a été entièrement remplacé ou

si les membres d'équipage prévus pour le mode d'exploitation B ont **accompli** de **8 heures et 6 heures respectivement** de repos ininterrompu immédiatement avant le changement, en dehors du temps de navigation, et que le renfort prescrit pour le mode B est à bord.

Article 8

Livre de bord - Tachygraphe

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

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

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

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

3. Le livre de bord annulé doit être conservé à bord pendant six mois suivant la dernière inscription.

4. Lors de la délivrance du premier livre de bord conformément au chiffre 1, l'autorité qui délivre le premier livre de bord certifie cette délivrance au moyen d'une attestation mentionnant le nom du bateau, le numéro officiel du bateau, le numéro du livre de bord et la date de la délivrance. Cette attestation doit être conservée à bord et être présentée sur demande. La délivrance des livres de bord ultérieurs conformément au chiffre 2 est à inscrire par l'autorité compétente sur l'attestation.

5. Les enregistrements des tachygraphes doivent être conservés à bord pendant six mois suivant la dernière inscription si le bateau est équipé d'un tachygraphe.

Article 9

Equipement des bateaux

1. Sans préjudice des autres dispositions des présentes Recommandations, les automoteurs, pousseurs, convois poussés et bateaux à passagers exploités avec un équipage **minimal** doivent satisfaire aux prescriptions suivantes :

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

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

b) Les niveaux critiques

de la température de l'eau de refroidissement des moteurs principaux,

de la pression de l'huile de graissage des moteurs principaux et des organes de transmission,

de la pression d'huile et de la pression d'air des dispositifs d'inversion des moteurs principaux, des organes de transmission réversible ou des hélices,

du niveau de remplissage du fond de cale de la salle des machines

doivent être signalés par des dispositifs qui déclenchent dans la timonerie des signaux d'alarme sonores et optiques. Les signaux d'alarme acoustiques peuvent être réunis dans un seul appareil sonore. Ils peuvent s'arrêter dès que la panne est constatée. Les signaux d'alarme optiques ne doivent être éteints que lorsque les troubles correspondants sont éliminés.

c) L'alimentation en carburant et le refroidissement des moteurs principaux doivent être automatiques.

d) La manoeuvre du gouvernail doit pouvoir se faire par une personne sans effort particulier même à l'enfoncement maximum autorisé.

e) L'émission des signaux optiques et sonores prescrits par le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) pour les bateaux faisant route doit pouvoir se faire depuis le poste de gouverne.

f) S'il n'est pas possible de s'entendre directement entre le poste de gouverne et l'avant du bateau, l'arrière du bateau, les logements et la salle des machines, une liaison phonique doit être prévue. Pour la salle des machines, la liaison phonique peut être remplacée par des signaux optiques et acoustiques.

g) Le canot prescrit doit pouvoir être mis à l'eau par un membre d'équipage seul et en temps utile.

h) Un projecteur manoeuvrable depuis le poste de gouverne doit être installé à bord.

i) L'effort nécessaire pour manoeuvrer des manivelles et des dispositifs pivotants analogues d'engins de levage ne doit pas être supérieur à 16 kg.

j) Les treuils de remorque doivent être motorisés.

k) Les pompes d'assèchement et les pompes de lavage du pont doivent être motorisées.

l) Les principaux appareils de commande et instruments de contrôle doivent être disposés conformément à l'ergonomie.

m) Les équipements nécessaires en vertu des paragraphes ... ^{5/} des Recommandations de prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure (Résolution No 17 révisée) doivent pouvoir être commandés depuis le poste de gouverne.

n) Le bateau doit être équipé d'un radiotéléphone sur ondes métriques pour les réseaux bateau-bateau et information nautique.

2. La conformité ou la non-conformité du bateau aux prescriptions du chiffre 1 ci-dessus est certifiée par l'Administration par une attestation.

Cette attestation doit se trouver à bord.

^{5/} Les numéros de paragraphe devront être décidés par le Groupe de travail.

Article 10
Equipage minimal des automoteurs destinés
au transport de marchandises ^{6/}

L'équipage **minimal** des automoteurs comprend :

Longueur du bateau L en m	Membres d'équipage	Nombre des membres d'équipage pour le mode d'exploitation		
		A ₁	A ₂	B
L ≤ 70	chef de bord	1	2	2
	maître-matelot	-	-	-
	matelot	1	-	1
	matelot léger	-	-	1 ^{7/}
	mécanicien	-	-	-
	matelot confirmé	-	-	-
70 ≤ L ≤ 86	chef de bord	1	2	2
	maître-matelot	1	-	-
	matelot	-	-	2 ^{8/}
	matelot léger	-	1 ^{7/}	-
	mécanicien	-	-	-
	matelot confirmé	-	-	-
L > 86	chef de bord	1	2	2 ^{10/}
	maître-matelot ^{9/}	1	-	1
	matelot	1	1	2 ^{8/11/}
	matelot léger	-	1	-
	mécanicien	-	-	-
	matelot confirmé	-	-	-

^{6/} Les autorités compétentes peuvent autoriser d'autres critères concernant l'équipage **minimal** et sa composition du point de vue des catégories de postes, mais le nombre de membres d'équipage ne doit pas être inférieur à celui qui est stipulé dans le présent article.

^{7/} L'autorité compétente peut prescrire une limite d'âge inférieure pour ce matelot **léger**.

^{8/} Un des matelots peut être remplacé par un mécanicien ou un **matelot confirmé**.

^{9/} **Maître-matelot remplace "timonier" figurant dans le document original TRANS/SC.3/WP.3/R.67.**

^{10/} **Note du secrétariat: Il semble que le chiffre 2 figurant dans le document original TRANS/SC.3/WP.3/R.67 ait été remplacé par le chiffre 1 par hasard et devrait en conséquence être restauré.**

^{11/} L'autorité compétente peut prescrire une qualification différente et une limite d'âge inférieure pour un des matelots.

Article 11

Equipage minimal des pousseurs, des convois poussés, formations à couple et autres formations rigides ^{12/}

1. L'équipage **minimal** des pousseurs, des convois poussés, formations à couple et autres formations rigides comprend :

Type de convoi	Membres d'équipage	Nombre des membres d'équipage pour le mode d'exploitation		
		A ₁	A ₂	B
pousseur + 1 barge ou formation de dimensions $L \leq 116,5$ m $B \leq 15$ m	chef de bord	1	2	2
	maître-matelot ^{9/}	1	-	1
	matelot	1	1	2 ^{13/ 14/}
	matelot léger	-	1	-
	mécanicien ou matelot confirmé	-	-	-
pousseur + 2 barges ou automoteur + 1 barge	chef de bord	1	2	2
	maître-matelot ^{9/}	1	-	1
	matelot	1	2	2 ^{14/}
	matelot léger	1	1	-
	mécanicien ou matelot confirmé	-	-	-
pousseur + 3 ou 4 barges ou automoteur + 2 ou 3 barges	chef de bord	1	2	2
	maître-matelot ^{9/}	1	-	1
	matelot	2	2	2 ^{14/ 15/}
	matelot léger	-	1	1
	mécanicien ou matelot confirmé	1	1	1
pousseur + plus de 4 barges	chef de bord	1	2	2
	maître-matelot ^{9/}	1	-	1
	matelot	3	3 ^{14/}	3 ^{13/ 14/}
	matelot léger	-	1	1
	mécanicien ou matelot confirmé	1	1	1

2. L'autorité compétente peut prescrire un équipage **minimal** obligatoire différent pour les convois d'une longueur maximale de 82 m et d'une largeur de 11,45 m.

3. Lorsqu'un convoi comprend des barges poussées ou remorquées, l'équipage **minimal** est augmenté d'un matelot pour deux barges.

^{12/} Les autorités compétentes peuvent autoriser d'autres critères concernant l'équipage **minimal** et sa composition du point de vue des catégories de postes, mais le nombre total de membres de l'équipage ne doit pas être inférieur à celui qui est stipulé dans le présent article.

^{13/} L'autorité compétente peut prescrire une qualification différente et une limite d'âge inférieure pour un des matelots.

^{14/} Un des matelots peut être remplacé par un mécanicien ou un **matelot confirmé**.

^{15/} L'autorité compétente peut prescrire une limite d'âge inférieure pour un des matelots.

Article 12
Equipe minimal des bateaux à passagers ^{16/}

1. L'équipage **minimal** des **bateaux à passagers autres que bateaux hôteliers** comprend :

Nombre maximum de passagers admis	Membres d'équipage	Nombre des membres d'équipage pour le mode d'exploitation		
		A ₁	A ₂	B
jusqu'à 75 personnes	chef de bord	1	2	2
	maître-matelot	-	-	-
	matelot	1	1	2
	matelot léger	-	-	-
	mécanicien	-	-	-
	matelot confirmé	-	-	-
de 76 à 250 personnes	chef de bord	1	2	2
	maître-matelot	-	-	-
	matelot	-	-	1
	matelot léger	-	1 ^{17/}	1 ^{17/}
	mécanicien	-	-	-
	matelot confirmé	1	1	1
de 251 à 600 personnes	chef de bord	1	2	3
	maître-matelot	1	-	-
	matelot	-	1	1
	matelot léger	-	-	-
	mécanicien	-	-	-
	matelot confirmé	1	1	1
de 601 à 1 000 personnes	chef de bord	1	2	3
	maître-matelot ^{9/}	1	-	-
	matelot	1	2	2
	matelot léger	1	-	-
	mécanicien	-	1	1
	matelot confirmé	1	-	-
plus de 1 000 personnes	chef de bord	2	2	3
	maître-matelot	-	-	-
	matelot	3 ^{18/}	3	3
	matelot léger	-	1	1
	mécanicien	1	1	1
	matelot confirmé	-	-	-

2. L'équipage **minimal** des **bateaux à passagers autres que bateaux hôteliers** est à augmenter d'un mécanicien pour tous les modes d'exploitation.

^{16/} Les autorités compétentes peuvent autoriser d'autres critères concernant l'équipage **minimal** et sa composition du point de vue des catégories de postes, mais le nombre total de membres de l'équipage ne doit pas être inférieur à celui qui est stipulé dans le présent article.

^{17/} L'autorité compétente peut prescrire une limite d'âge inférieure pour ce matelot léger.

^{18/} L'autorité compétente peut prescrire une qualification différente et une limite d'âge inférieure pour un de ces matelots.

Article 12 (suite)

3. L'équipage **minimal** des **bateaux hôteliers** comprend :

Nombre de lits	Membres d'équipage	Nombre des membres d'équipage pour le mode d'exploitation		
		A ₁	A ₂	B
jusqu'à 50 lits	chef de bord	1	2	3
	maître-matelot	1	-	-
	matelot	-	1	1
	matelot léger	-	-	-
	mécanicien	-	-	-
	matelot confirmé	1	1	1
de 51 à 100 lits	chef de bord	1	2	3
	maître-matelot ^{19/}	1	-	-
	matelot	1	1	1
	matelot léger	-	-	-
	mécanicien	-	1	1
	matelot confirmé	1	-	-
plus de 100 lits	chef de bord	1	2	3
	maître-matelot ^{19/}	1	-	-
	matelot	2	3	3
	matelot léger	-	-	-
	mécanicien	1	1	1
	matelot confirmé	-	-	-

4. L'autorité compétente peut prescrire un équipage **minimal** obligatoire différent pour les bateaux à passagers comptant jusqu'à 12 cabines.

Article 13

**Equipage des bateaux dont l'équipement minimal visé
à l'article 9 est incomplet**

Lorsque l'équipement d'un automoteur, pousseur, convoi poussé, formation à couple, autre formation rigide ou bateau à passagers ne correspond pas à l'équipement prévu au paragraphe 1 de l'article 9, l'équipage **minimal** doit être augmenté d'un matelot en modes d'exploitation A₁ et A₂ et de deux matelots ^{19/} en mode d'exploitation B.

En outre, lorsqu'il n'est pas satisfait à un ou plusieurs des alinéas a) à c), un matelot doit être remplacé par un mécanicien ou un **matelot confirmé** en modes d'exploitation A₁ et A₂ et deux matelots doivent être

^{19/} Lorsqu'il n'est pas satisfait aux seuls alinéas i) ou l) ou aux deux du paragraphe 1 de l'article 9, l'augmentation en mode d'exploitation B est d'un matelot au lieu de deux.

remplacés par deux mécaniciens ou deux **matelots confirmés** en mode d'exploitation B.

Article 14

Equipage minimal des autres bateaux

L'Administration détermine pour les bateaux qui ne sont pas visés par les articles 10 à 12 (par exemple remorqueurs, chalands, engins flottants) d'après leurs dimensions, mode de construction, leur aménagement et affectation, l'équipage qui doit se trouver à bord en cours de navigation.

Pour les bateaux avitailleurs d'une longueur inférieure à 35 m qui ne peuvent être exploités que sur de courts secteurs, l'Administration peut fixer un équipage **minimal** dérogeant à l'article 10.
