NATIONS UNIES **E**

Conseil économique et social

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/WP.3/2004/5
2 janvier 2004

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable

Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure
(Vingt-septième session, 17-19 mars 2004)

ÉQUIPAGE MINIMAL OBLIGATOIRE ET HEURES DE TRAVAIL ET DE REPOS DES ÉQUIPAGES DE BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE

Transmis par l'Allemagne et les Pays-Bas

Le secrétariat présente ci-après les commentaires et propositions de l'Allemagne et des Pays-Bas concernant le projet de recommandations sur l'équipage minimal obligatoire et les heures de travail et de repos des équipages de bateaux de navigation intérieure tel qu'il a été approuvé provisoirement par le Groupe de travail à sa vingt-cinquième session (TRANS/SC.3/WP.3/2004/1).

* * *

GE.04-20028 (F) 110204 190204

ALLEMAGNE

1. Dans l'intérêt d'une application uniforme des futures dispositions présentées dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2004/1, le Gouvernement allemand accueille favorablement l'établissement de normes minimales de qualification des équipages. Il tient néanmoins à signaler que la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) vient d'adopter de nouvelles règles en la matière (voir chapitre 23 du Règlement de visite des bateaux du Rhin, reproduit dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2002/4) et que lui-même envisage aujourd'hui d'en étendre les effets à d'autres voies navigables fédérales utilisées par des bateaux de navigation intérieure.

Article 2.3

2. L'alinéa 2.3 d) devrait être l'alinéa 2.3 c).

Article 9

3. Dans la version française de cet article, les termes «la timonerie» devraient être remplacés par «le poste de gouverne», comme indiqué dans la note de bas de page 8 **de la version anglaise** du document TRANS/SC.3/WP.3/2004/1.

Articles 10, 11 et 12

4. Les tableaux des articles 10 à 12 devraient être réagencés de manière à inclure les désignations récemment complétées des postes d'équipage et les qualifications correspondantes. Le terme «matelot», qui jusque-là était employé seul, se trouve désormais associé à divers qualificatifs, en fonction, justement, du degré de qualification considéré. D'autre part, dans la version anglaise, le mot «apprentice» a été omis des tableaux. Dans la version française, ce sont les termes «maître-matelot» qui ont été omis. Il faudrait les réinsérer.

5. Le texte révisé des tableaux des articles 10 à 12 est reproduit ci-après en tant que proposition de l'Allemagne.

«**Article 10**

Équipage minimal des automoteurs et des pousseurs destinés au transport de marchandises[9]

L'équipage minimal des automoteurs comprend:

Longueur du bateau (Longueur en m)	Membres d'équipage	Nombre de membres d'équipage pour le mode d'exploitation		
		A_1	A_2	B
L < 70	Chef de bord	1	2	2
	Timonier	-	-	-
	Maître-matelot	-	-	
	Matelot	**1**	**-**	**1**
	Matelot léger	**-**	**-**	**1**[10]
	Mécanicien	-	-	-
	Matelot garde-moteur	-	-	-
70 < L < 86	Chef de bord	1	2	2
	Timonier	-	-	-
	Maître-matelot	**1**	-	-
	Matelot	-	1[10]	**2**[11]
	Matelot léger	-	-	-
	Mécanicien	-	-	-
	Matelot garde-moteur	-	-	-
L > 86	Chef de bord	1	2	2
	Timonier	1	-	1
	Maître-matelot	-	-	-
	Matelot	**1**	**1**	**2**[11, 12]
	Matelot léger	-	**1**	-
	Mécanicien	-	-	-
	Matelot garde-moteur	-	-	-

[9] Les autorités compétentes peuvent autoriser différentes compositions concernant l'équipage minimal du point de vue des catégories de poste, à l'exception du nombre de chefs de bord, qui ne doit pas être inférieur à celui qui est stipulé dans le présent article. Quelle que soit la composition de l'équipage minimum, son nombre total et ses qualifications ne doivent pas être inférieurs à ceux qui sont stipulés dans le présent article.

[10] L'autorité compétente peut prescrire une limite d'âge inférieure pour ce **matelot léger**.

[11] Un des **matelots** peut être remplacé par un mécanicien ou un matelot garde-moteur.

[12] L'autorité compétente peut prescrire une qualification différente et une limite d'âge inférieure pour un des **matelots**.

Article 11

Équipage minimal des pousseurs, automoteurs-pousseurs, convois poussés, formations à couple et autres formations rigides[13]

1. L'équipage minimal des pousseurs, 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[14] ou formation de dimensions: L < 116,5 m B < 15 m	Chef de bord	1	2	2
	Timonier	1	-	1
	Maître-matelot	-	-	
	Matelot	**1**	**1**	**2**[15, 16]
	Matelot léger	-	-	-
	Mécanicien ou matelot garde-moteur	-	-	-
Pousseur + 2 barges[14] ou automoteur + 1 barge	Chef de bord	1	2	2
	Timonier	1	-	1
	Maître-matelot	-	-	-
	Matelot	**1**	**2**	**2**[16]
	Matelot léger	**1**	**1**	**-**
	Mécanicien ou matelot garde-moteur	-	-	**1**

[13] Les autorités compétentes peuvent autoriser différentes compositions concernant l'équipage minimal du point de vue des catégories de poste, à l'exception du nombre de chefs de bord, qui ne doit pas être inférieur à celui qui est stipulé dans le présent article. Quelle que soit la composition de l'équipage minimal, son nombre total et ses qualifications ne doivent pas être inférieurs à ceux qui sont stipulés dans le présent article.

[14] Le mot «barge» désigne une barge selon la norme Europe II ou ses équivalents en termes de longueur (76,5 m):

1 barge = 2 barges d'une longueur > 25,50 m et < 38,25 m chacune (par exemple barges Likes);

1 barge = 3 barges d'une longueur > 19,12 m et < 25,50 m chacune (par exemple barges Barko Liner);

1 barge = 4 barges d'une longueur < 19,12 m chacune (par exemple barges Lash).

[15] L'autorité compétente peut prescrire une qualification différente et une limite d'âge inférieure pour un des **matelots**.

[16] Un des **matelots** peut être remplacé par un mécanicien ou un matelot garde-moteur.

Type de convoi	Membres d'équipage	Nombre des membres d'équipage pour le mode d'exploitation		
		A_1	A_2	B
Pousseur + 3 ou 4 barges[14] ou automoteur + 2 ou 3 barges	Chef de bord	1	2	2
	Timonier	1	-	1
	Maître-matelot	-	-	-
	Matelot	**2**	**2**	**2**[16, 17]
	Matelot léger	**-**	**1**	**-**
	Mécanicien ou matelot garde-moteur	1	1	1
Pousseur + plus de 4 barges[14]	Chef de bord	1	2	2
	Timonier	1	-	1
	Maître-matelot	-	-	-
	Matelot	**3**	**3**[16]	**3**[15, 16]
	Matelot léger	-	**1**	**1**
	Mécanicien ou matelot garde-moteur	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.

[17] L'autorité compétente peut prescrire une qualification différente et une limite d'âge inférieure pour un des matelots.

Article 12

Équipage minimal des bateaux à passagers[18]

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
	Timonier	-	-	-
	Maître-matelot	-	-	-
	Matelot	**1**	**1**	**2**
	Matelot léger	-	-	-
	Mécanicien	-	-	-
	Matelot garde-moteur	-	-	-
De 76 à 250 personnes	Chef de bord	1	2	2
	Timonier	-	-	-
	Maître-matelot	-	-	-
	Matelot	-	-	1
	Matelot léger	-	**1**[19]	**1**[19]
	Mécanicien	-	-	-
	Matelot garde-moteur	1	1	1
De 251 à 600 personnes	Chef de bord	1	2	3
	Timonier	-	-	-
	Maître-matelot	**1**	-	-
	Matelot	**-**	**1**	**1**
	Matelot léger	-	-	-
	Mécanicien	-	-	-
	Matelot garde-moteur	1	1	1
De 601 à 1 000 personnes	Chef de bord	1	2	3
	Timonier	1	-	-
	Maître-matelot	-	-	-
	Matelot	**1**	**2**	**2**
	Matelot léger	**1**	-	-
	Mécanicien	-	1	1
	Matelot garde-moteur	1	-	-

[18] Les autorités compétentes peuvent autoriser différentes compositions concernant l'équipage minimal du point de vue des catégories de poste, à l'exception du nombre de chefs de bord, qui ne doit pas être inférieur à celui qui est stipulé dans le présent article. Quelle que soit la composition de l'équipage minimum, son nombre total et ses qualifications ne doivent pas être inférieurs à ceux qui sont stipulés dans le présent article. L'équipage minimum ne comprend pas le personnel engagé pour le service passagers.

[19] L'autorité compétente peut prescrire une limite d'âge inférieure pour ce **matelot léger**.

Nombre maximum de passagers admis	Membres d'équipage	Nombre des membres d'équipage pour le mode d'exploitation		
		A_1	A_2	B
Plus de 1 000 personnes	Chef de bord	2	2	3
	Timonier	-	-	-
	Maître-matelot	-	-	-
	Matelot	**3**[20]	**3**	**3**
	Matelot léger	-	**1**	**1**
	Mécanicien	1	1	1
	Matelot garde-moteur	-	-	-

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

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	
				Tous les bassins sauf celui de la Fédération de Russie	Bassin de la Fédération de Russie
Jusqu'à 50 lits	Chef de bord	1	2	3	3
	Timonier	-	-	-	-
	Maître-matelot	**1**	-	-	-
	Matelot	**-**	**1**	**1**	**3**
	Matelot léger	-	-	-	-
	Mécanicien	-	-	-	1
	Matelot garde-moteur	1	1	1	3
De 51 à 100 lits	Chef de bord	1	2	3	3
	Timonier	1	-	-	-
	Maître-matelot	**-**	-	-	-
	Matelot	**1**	**1**	**1**	**3**
	Matelot léger	-	-	-	-
	Mécanicien	-	1	1	1
	Matelot garde-moteur	1	-	-	3
Plus de 100 lits	Chef de bord	1	2	3	4
	Timonier	1	-	-	-
	Maître-matelot	-	-	-	-
	Matelot	**2**	**3**	**3**	**7**
	Matelot léger	-	-	-	-
	Mécanicien	1	1	1	1
	Matelot garde-moteur	-	-	-	3
	Opérateur radio	-	-	-	1

[20] L'autorité compétente peut prescrire une qualification différente et une limite d'âge inférieure pour un de ces **matelots**.

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

PAYS-BAS

5. Les nouvelles prescriptions de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) relatives à l'équipage minimal sont en vigueur depuis le 1er juillet 2002. Les Pays-Bas sont fermement convaincus que les recommandations de la CEE-ONU devraient être conformes aux nouvelles règles de la CCNR. Lors de la vingt-cinquième session du Groupe de travail, qui s'est tenue du 19 au 21 mars 2003, la délégation néerlandaise a fait valoir que les tableaux d'effectifs proposés devraient être alignés sur les nouveaux tableaux incorporés dans le RVBR.

6. Cette proposition visait en particulier la nouvelle norme connue sous le nom de Standard S2, qui a été incorporée dans les tableaux de la CCNR. De notre point de vue, cette norme marque un progrès très important, car elle améliore les chances des jeunes de trouver un emploi qualifié dans la navigation intérieure. Pour cette raison, nous proposons de modifier les tableaux des articles 10 à 12 ainsi que l'article 9 (équipement des bateaux) du document TRANS/SC.3/WP.3/2004/1 en y incorporant le Standard S2.

7. Le texte du nouveau chapitre 23 du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) a été publié par le secrétariat de la CEE-ONU sous la cote TRANS/SC.3/WP.3/2002/4.

8. Les autres remarques concernent l'article 7 «Changement de mode d'exploitation». Comparé au texte du nouveau chapitre 23 du RVBR, ce chapitre ne prévoit pas l'éventualité d'une répétition du mode d'exploitation. C'est pourquoi la délégation des Pays-Bas propose de modifier le texte de cet article 7 (les amendements apparaissent en caractères gras) pour l'aligner sur les nouvelles règles en vigueur sur le Rhin.

«**Article 7**

Changement **ou répétition** de mode d'exploitation

1. Un changement de mode d'exploitation **ou une répétition** de ce mode ne peut avoir lieu que si les prescriptions ci-dessous sont observées:

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

Si l'équipage a été entièrement remplacé, ou

Si les membres d'équipage prévus pour le mode A_2 ont bénéficié immédiatement avant le changement d'un temps de repos de 8 heures 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 aux modes 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 les modes 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 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.

2. La répétition du mode d'exploitation A_1 ou A_2 ne peut avoir lieu que si:

– **L'équipage a été entièrement remplacé, et que**

– **Les membres d'équipage requis pour la répétition du mode d'exploitation A_1 ou A_2 ont accompli 8 heures et 6 heures respectivement de repos ininterrompu immédiatement avant le changement en dehors du temps de navigation.**

3. Dans tous les cas de changement **ou de répétition** du mode d'exploitation, le propriétaire du bateau doit aussi modifier le tableau d'effectifs conformément aux prescriptions relatives à l'équipage minimal obligatoire et compléter l'équipage en fonction du nouveau tableau avant le changement du mode d'exploitation.».