



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/WP.3/2002/4/Add.2  
4 janvier 2002

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-troisième session, 19-21 mars 2002,  
point 7 de l'ordre du jour)

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

Addendum 2

Transmis par les Gouvernements allemand et néerlandais

## ALLEMAGNE

### Paragraphe 4 de l'article premier – Généralités

Sur le Rhin, et à l'avenir sur les autres voies de navigation intérieure allemandes également, il ne faut inscrire les renseignements relatifs à l'équipage et au mode d'exploitation sur le certificat de bateau que dans les cas prévus à l'article 14 (Équipage minimal des autres bateaux). Pour les automoteurs destinés au transport de marchandises, les pousseurs, convois poussés, formations à couple et autres formations rigides, ainsi que pour les bateaux à passagers et les bateaux hôteliers, l'équipage doit respecter les prescriptions énoncées aux articles 10 à 12 et le mode d'exploitation doit être indiqué dans le livre de bord, raison pour laquelle il n'est pas nécessaire de porter d'inscription sur le certificat de bateau pour ces catégories. Par conséquent, nous recommandons soit de supprimer le paragraphe 4, soit d'y ajouter l'expression suivante: «à moins que l'autorité compétente n'en décide autrement».

### Paragraphe 2 de l'article 2 – Membres de l'équipage

Il ressort du libellé de la première phrase du paragraphe 2 que chaque administration est chargée d'édicter ses propres prescriptions relatives aux qualifications et à l'âge minimal des maîtres-matelots, des matelots, des matelots légers, des mécaniciens et des matelots garde-moteur\*.

La reconnaissance réciproque des prescriptions relatives à l'équipage minimal obligatoire n'est donc possible que si

- a) les prescriptions nationales édictées par chaque administration en ce qui concerne les qualifications et l'âge minimal sont connues et
- b) l'administration vérifie que les prescriptions relatives aux qualifications sont équivalentes à celles de son propre pays.

Il en va de même pour les certificats de conducteur de bateau. Le texte concernant les qualifications des chefs de bord, à la deuxième phrase du paragraphe 2, présume une révision de la Résolution n° 31 du 12 novembre 1992. Il convient également de tenir compte de la Directive 96/50/CE du Conseil concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux.

### Article 4 – Preuve de la qualification – Livret de service

C'est avec satisfaction que nous accueillons la mise en place d'un livret de service. Nous sommes d'accord pour ajouter un paragraphe supplémentaire (n° 6), car cela rend les choses plus claires.

---

\* Note du traducteur: Pour «engine-minder» dans le document TRANS/SC3/WP.3/2002/1 (par. 1, al. vi) le terme français est «matelot confirmé»; dans le TRANS/SC3/WP.3/2002/4 (art. 23.02, par. 1) il est «matelot garde-moteur». Lequel faut-il retenir?

### Article 6 – Repos obligatoire

Nous recommandons que le premier texte placé entre crochets soit supprimé.

Le libellé proposé pour la troisième phrase du paragraphe 1, à savoir: «Dans le mode d'exploitation B, tout membre de l'équipage doit disposer de 12 heures de repos par période de 24 heures dont au moins 6 heures ininterrompues.» ne serait acceptable que si le nombre minimal de membres d'équipage prescrit au titre des articles 10 à 12 pour le mode d'exploitation B était le double de celui prescrit pour le mode d'exploitation A<sub>1</sub>. Toutefois, comme cela n'est pas le cas en règle générale, le chef de bord ou le propriétaire du bateau doivent pouvoir prendre des dispositions pour permettre à l'équipage de disposer d'une certaine flexibilité dans les heures de service tout en tenant compte du repos obligatoire. Or, le temps imparti à cet effet, 12 heures par période de 24 heures, est trop court.

(Voir le document TRANS/SC.3/WP.3/2001/4)

### Article 7 – Changement de mode d'exploitation

Nous accueillons avec satisfaction la proposition faite à la première phrase du paragraphe 1, alinéa *d*: elle complète la liste des changements possibles.

La deuxième phrase devrait s'appliquer à tous les changements de mode d'exploitation et non uniquement au passage du mode d'exploitation A<sub>1</sub> à B en passant par A<sub>2</sub>, comme l'indique le document. C'est pourquoi elle devrait figurer au paragraphe 2, être applicable à tous les changements de mode d'exploitation et débiter comme suit: «Dans tous les cas de changement de mode d'exploitation...».

Puisqu'il est également possible de passer du mode d'exploitation A<sub>1</sub> à A<sub>1</sub> ou de A<sub>2</sub> à A<sub>2</sub>, il en a été tenu compte dans la révision de la composition de l'équipage minimal obligatoire des bateaux naviguant sur le Rhin. C'est pourquoi nous proposons d'inclure un nouvel alinéa «e» libellé comme suit:

«e) Immédiatement après un voyage en mode d'exploitation A<sub>1</sub> ou A<sub>2</sub>, un bateau peut faire un autre voyage en mode d'exploitation A<sub>1</sub> ou A<sub>2</sub> si l'équipage a été entièrement remplacé et si les nouveaux membres d'équipage ont accompli 8 heures et 6 heures respectivement de repos ininterrompu en dehors du temps de navigation immédiatement avant le début du second voyage en mode A<sub>1</sub> ou A<sub>2</sub> et justifient l'avoir fait.»

Du fait de l'inclusion de l'alinéa *e*, il conviendrait d'ajouter le terme «répété» à l'intitulé.

### Article 8 – Livre de bord, tachygraphe

Le livre de bord sert à vérifier que le temps de repos minimal des membres de l'équipage a été respecté. Le texte placé entre crochets au paragraphe 1 devrait être supprimé.

Le livre de bord comme le tachygraphe servent à vérifier les heures effectives de service effectuées sur le bateau qui sont prescrites au titre de l'article 5 ainsi que le respect du temps de repos obligatoire de chacun des membres de l'équipage prescrit au titre de l'article 6.

Si le livre de bord n'était destiné qu'à vérifier les heures effectives de service effectuées sur le bateau, la proposition actuelle serait justifiée. Toutefois, comme le respect du temps de repos minimal de chacun des membres d'équipage, y compris du chef de bord, doit être vérifié à l'aide du livre de bord, le libellé du document TRANS/SC.3/WP.3/2001/4 doit être conservé.

(Voir le document TRANS/SC.3/WP.3/2001/4).

#### Article 10 – Équipage minimal des automoteurs destinés au transport de marchandises

Il conviendrait d'ajouter les termes «et des pousseurs» à l'intitulé de l'article 10. Les automoteurs-pousseurs devraient être traités exactement de la même manière que les automoteurs destinés au transport de marchandises pour déterminer l'équipage minimal.

À la deuxième ligne du tableau, il conviendrait de remplacer «70 ≤» par «70 <».

#### Article 13 – Équipage des bateaux dont l'équipement minimal visé à l'article 9 est incomplet

Aux termes du paragraphe 2 de l'article 9, la conformité ou non-conformité d'un bateau aux prescriptions relatives à «l'équipement des bateaux» est certifiée par le certificat de bateau. Si le bateau est conforme à ces prescriptions, il peut être exploité avec un équipage minimal tel qu'il est défini aux articles 10 à 12. S'il n'est pas satisfait à l'une des prescriptions techniques dont la liste figure au paragraphe 1 de l'article 9, des membres d'équipage supplémentaires sont nécessaires.

Le libellé actuel de la première phrase, «dans le cas [d'un ou de deux] dispositifs et systèmes centralisés desservant l'ensemble du bateau», peut donner lieu à interprétation quant à la question de savoir quand le bateau doit être exploité avec des membres d'équipage supplémentaires.

L'Allemagne rejette l'ambiguïté de ce libellé, qu'il conviendrait donc de supprimer.

La raison pour laquelle, dans les conditions précitées, la présence d'un ou de deux matelots garde-moteur supplémentaires est nécessaire n'apparaît pas non plus clairement, surtout du fait que la deuxième phrase prévoit le remplacement d'un matelot par un mécanicien ou un matelot garde-moteur.

S'il n'est pas satisfait aux prescriptions techniques nous suggérons que soit adoptée la proposition relative aux membres d'équipage supplémentaires, approuvée à la dix-neuvième session du Groupe de travail (voir TRANS/SC.3/WP.3/2001/1).

#### Article 14 – Équipage minimal des autres bateaux

Les règles énoncées au paragraphe 1 sont suffisantes. Nous jugeons inutile d'y ajouter des règles supplémentaires telles que celles prévues au paragraphe 2.

Le texte entre crochets qui figure au paragraphe 2 devrait donc être supprimé.

## PAYS-BAS

Dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2002/1 daté du 21 mai 2001, les gouvernements et les commissions fluviales sont invités à communiquer leurs observations et leurs propositions concernant le projet de recommandations relatives à l'équipage minimal obligatoire, etc., en navigation intérieure qui figure dans ce document ainsi que la présentation du modèle de livret de service qui est annexé aux recommandations.

### *Remarques d'ordre général:*

Au nom du Gouvernement néerlandais, je me dois de vous faire part des observations et propositions relatives à ce document.

Une évolution importante dont nous tenons à faire état est le fait qu'à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2002 de nouvelles prescriptions de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) en matière d'équipage minimal obligatoire entreront en vigueur. Les Pays-Bas expriment leur ferme conviction que les recommandations de la CEE devraient être conformes au nouveau règlement de la CCNR.

### *Questions de détail:*

Le paragraphe 4 de l'article premier propose d'indiquer sur le certificat de bateau l'équipage minimal permettant d'assurer la sécurité d'exploitation en ce qui concerne chacun des modes d'exploitation.

Ce paragraphe devrait être supprimé, car l'équipage minimal en ce qui concerne chacun des modes d'exploitation découle des inscriptions portées sur le livre de bord (art. 8) et du tableau d'effectifs de l'article 10. Pour la même raison, un paragraphe identique a été supprimé, le 1<sup>er</sup> avril 1988, des prescriptions de la CCNR en matière d'équipage minimal obligatoire.

Paragraphe 2 de l'article 4: Conformément au nouveau règlement de la CCNR, nous proposons d'inclure la possibilité, pour un maître-matelot, d'être dispensé de l'obligation de faire viser le livret au moins une fois en l'espace de 12 mois, à condition qu'il ne souhaite pas devenir chef de bord et ne soit donc pas tenu de faire viser le temps de navigation.

Article 5: La note de bas de page 3 devrait être remaniée comme suit: «... et lorsque parmi les membres de l'équipage minimal se trouvent un titulaire du certificat de capacité pour la conduite d'un bateau et un maître-matelot.» (Voir le nouveau texte du règlement de la CCNR.)

Article 6: Conformément au souhait qui est le nôtre d'approuver au maximum le règlement de la CCNR, nous préférons la deuxième solution en ce qui concerne le mode d'exploitation B, soit 24 heures de repos par période de 48 heures.

Annexe: Modèle de livret de service

Nous proposons, aux pages 23, 24 et 25, de supprimer les rubriques F (Nombre de jours de voyage sur le Rhin) et G (Nombre de jours de voyage hors du Rhin) car faire la distinction entre l'expérience de la navigation **sur** le Rhin ou **hors** du Rhin n'offre plus d'intérêt sur le plan pratique. Par exemple, dans le nouveau règlement de la CCNR, la seule expérience prise en compte pour assumer la fonction de maître-matelot sera l'expérience de la navigation intérieure et non plus celle de la navigation sur le Rhin. Pour la même raison, il conviendrait de supprimer, au point 3.3 de la page 28, les explications dont les rubriques F et G sont assorties.

-----