



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/WP.3/2003/8
2 janvier 2003

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-cinquième session, 19-21 mars 2003,
point 7 de l'ordre du jour)

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

Communications des Gouvernements de l'Allemagne et du Royaume-Uni

Le secrétariat présente ci-après les observations et propositions des Gouvernements de l'Allemagne et du Royaume-Uni concernant le 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 vingt-troisième session (TRANS/SC.3/WP.3/2003/1).

ALLEMAGNE

Article 2: Membres de l'équipage

1. Afin d'unifier la mise en œuvre des prescriptions mentionnées ci-dessus, l'Allemagne serait favorable à l'adoption d'une solution unifiée sur la question des exigences posées en ce qui concerne les qualifications des différents membres de l'équipage.
2. Celle-ci pourrait s'inspirer des exigences relatives à l'équipage telles qu'elles sont formulées dans le document soumis par la Commission centrale de la navigation du Rhin (TRANS/SC.3/WP.3/2002/4).

Annexe

3. À la vingt-troisième session du Groupe de travail SC.3/WP.3, il avait été décidé de supprimer dans tout le livret de service les références au Rhin, au Règlement des patentes du Rhin et au Règlement de visite des bateaux du Rhin et/ou de les remplacer par des références aux recommandations de la CEE.
4. Cette décision devrait être réexaminée pour les raisons ci-après:
 - i) Les prescriptions concernant les qualifications des membres de l'équipage formulées dans les recommandations mentionnées ci-dessus ne sont pas unifiées. Conformément à l'article 2 2) de ces recommandations, chaque administration énonce ses propres prescriptions en ce qui concerne les qualifications et l'âge minimal des membres de l'équipage. Il n'y a donc aucune uniformité des dispositions et la reconnaissance des qualifications n'est accordée qu'après examen. Ce point a été souligné par l'Allemagne dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2002/4/Add.2.
 - ii) La solution consistant à diviser en deux parties les pages 18 à 21 du livret de service, comme proposé dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2002/1, permettrait de reconnaître le livret de service comme preuve valide des qualifications du titulaire sur le Rhin également.

ROYAUME-UNI

Article premier: Généralités

5. Le début de l'article 1.1 est formulé comme suit: «*Les présentes recommandations s'appliquent à tous les bateaux de navigation intérieure participant au trafic international...*».
6. Cette recommandation devrait être formulée de manière plus précise quant aux voies navigables auxquelles elle s'applique. Elle se fonde sur trois modes d'exploitation définis à l'article 5. Ces définitions fixent des heures précises auxquelles le bateau doit interrompre sa navigation (entre 22 heures et 6 heures, ou entre 23 heures et 5 heures). Ces prescriptions sont complètement inapplicables dans les secteurs fluviomaritimes (sur la Trent et la Humber par exemple, au Royaume-Uni) où les mouvements des bateaux peuvent être possibles seulement à marée haute.

7. Une autre solution, si l'on considère que la recommandation s'applique à toutes les voies navigables intérieures, serait de formuler de manière plus souple des prescriptions relatives aux heures de travail et aux heures de repos.

Article 2: Membres de l'équipage

8. «Article 2.1: *L'équipage minimal d'un bateau assurant la sécurité de son exploitation peut être composé des membres suivants: ...*».

9. Dans la version anglaise du texte, il semble que tous les grades énumérés doivent faire partie de l'équipage sur chaque bateau. Or le Royaume-Uni estime que cet article devrait spécifier pour quelle raison il est prescrit un équipage minimal, à savoir assurer la sécurité du bateau, et il propose donc l'énoncé suivant:

«L'équipage minimal d'un bateau doit être suffisant par le nombre et le grade du personnel pour assurer la sécurité de son exploitation, et il peut être composé des membres d'équipage suivants:».

Article 3: Aptitude physique

10. Le Royaume-Uni n'exige pas que l'examen médical, pour les membres d'équipage des bateaux de navigation intérieure, soit effectué par un médecin désigné par l'autorité compétente. En fait, il est prescrit que le candidat doit présenter un certificat médical établi par tout médecin pratiquant. C'est seulement si le certificat médical fait état de la présence de conditions disqualifiantes que le certificat est transmis à un médecin désigné par l'autorité compétente pour que celui-ci procède à une évaluation fondée sur le risque de l'aptitude à l'emploi du demandeur. Ce système est le même que celui appliqué aux conducteurs de véhicules utilitaires et véhicules de transport en commun au Royaume-Uni.

11. Une copie du formulaire d'attestation médicale du Royaume-Uni (ML5) est jointe dans l'annexe A pour information¹. Ce formulaire est principalement utilisé actuellement par les chefs de bord de bateaux de transport de passagers, mais il est prévu de l'adapter à une utilisation plus large.

Article 4: Livret de service

12. Comme dans le cas de l'article premier, si les recommandations sont destinées à s'appliquer à toutes les voies navigables intérieures, les prescriptions de l'article 4.1 selon lesquelles le livret de service devrait être rédigé en français ou en allemand ainsi que dans la langue officielle du pays concerné sont inappropriées.

Article 6: Repos obligatoire

13. Ces dispositions sont plutôt défavorables si on les compare à la Convention de l'OIT concernant la durée de travail des gens de mer et les effectifs des navires (OIT 180), dans laquelle, outre une période de repos journalière, il est également prescrit un nombre minimal

¹ Note du secrétariat: Pour des raisons d'économie, l'annexe sera distribuée en salle de réunion comme document informel n° 1, en anglais seulement.

d'heures de repos pour chaque période de sept jours. Le Royaume-Uni propose donc, comme point de départ de la discussion, que le nombre minimal d'heures de repos par semaine pour tout mode de navigation soit de 77 heures, conformément aux dispositions de la Convention OIT 180.

Article 8: Livre de bord, tachygraphe

14. L'article 8, dans ses paragraphes 3 et 5, prévoit que le livre de bord annulé et les enregistrements des tachygraphes doivent être conservés pendant six mois. Le Royaume-Uni souhaiterait connaître la raison pour laquelle un tel délai a été fixé. On peut se demander si un délai de six mois est suffisant compte tenu de la fréquence des visites des bateaux de navigation intérieure.
