



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/WP.3/2002/4/Add.1
4 janvier 2002

FRANÇAIS
Original: RUSSE

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 ET HEURES DE TRAVAIL ET DE REPOS DES ÉQUIPAGES
DES BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE

Additif 1

Présenté par les Gouvernements de la Bulgarie, de la Fédération
de Russie et de l'Ukraine

Remarque: À sa vingt et unième session, le Groupe de travail a procédé à un échange de vues approfondi sur le texte des projets de recommandation sur l'équipage minimal obligatoire et a apporté à ce texte un certain nombre de modifications. Il a invité les gouvernements et les commissions fluviales à communiquer leurs observations et leurs propositions concernant ces projets (voir TRANS/SC.3/WP.3/2002/1) après avoir examiné attentivement le texte figurant entre crochets (TRANS/SC.3/WP.3/42, paras. 19 à 21). Sont présentées ci-après les propositions des Gouvernements de la Bulgarie, de la Fédération de Russie et de l'Ukraine.

BULGARIE

1. Article 2. Il serait nécessaire d'introduire plus de clarté en ce qui concerne à la fois les prescriptions minimales touchant aux qualifications de chacun des membres d'équipage et le certificat de capacité attestant que lesdites prescriptions sont satisfaites.

Dans le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), on emploie les termes «certificat de conducteur de bateaux», sans considération des caractéristiques de ces derniers.

2. Article 6. Il est proposé de supprimer les mots «Dans le mode d'exploitation B, tout membre d'équipage doit disposer de 12 heures de repos par période de 24 heures, dont au moins six heures ininterrompues».

3. Article 8. Il est proposé de supprimer les mots «dans les modes A1 et A2» figurant entre crochets.

4. Article 14. Il est proposé de supprimer les mots entre crochets dans le deuxième paragraphe.

FÉDÉRATION DE RUSSIE

5. Après avoir analysé le rapport du Groupe de travail sur sa vingt et unième session (document TRANS/SC.3/WP.3/42) ainsi que les «Recommandations» (document TRANS/SC.3/WP.3/2002/1), on considère, du côté russe, que le projet relatif à l'équipage minimal obligatoire et aux heures de travail et de repos des équipages des bateaux de navigation intérieure est dans l'ensemble acceptable, dans la mesure où il tient compte de nos propositions et remarques. Cependant, il nous est apparu nécessaire de formuler, avant la mise au point finale desdites recommandations, les remarques suivantes:

6. Article 4. Rédiger le paragraphe 6 comme suit: «Pour les membres d'équipage titulaires de diplômes et de certificats de capacité et inscrits au rôle d'équipage conformément au règlement national du pays dans lequel se trouve le cours d'eau sur lequel ils naviguent, ces diplômes et certificats tiennent lieu de livret de service, à condition qu'un tel livret ne soit pas prescrit par la législation nationale relative à la navigation sur le cours d'eau sur lequel ils naviguent.»

7. Article 6. Rédiger comme suit le troisième alinéa du paragraphe 1: «Dans le mode d'exploitation B, tout membre d'équipage doit disposer de 12 heures de repos par période de 24 heures dont au moins 6 heures ininterrompues.»

8. Article 8. «Livre de bord, tachygraphe»

a) Ne pas retenir la proposition de l'Allemagne relative à la suppression des mots «dans les modes A1 et A2» du deuxième alinéa du paragraphe 1.

b) Mettre entre crochets «tachygraphe» dans l'en-tête de l'article 8 «Livre de bord, tachygraphe», dans la mesure où, pour l'heure, cet appareil (le tachygraphe) n'en est pratiquement qu'au stade de l'expérimentation et n'équipe qu'un nombre limité de bateaux automoteurs.

UKRAINE

9. Article 2. Membres d'équipage. Aux fins de la reconnaissance réciproque des certificats de capacité, on peut se rallier à la proposition de l'Allemagne tendant à ce que les prescriptions touchant aux qualifications minimales de chacun des membres d'équipage soient spécifiées dans cet article.

10. Article 6. Repos obligatoire. Des deux variantes concernant le mode d'exploitation B, notre préférence va à la première, parce qu'elle est plus simple pour le décompte des heures de repos de l'équipage.

11. Article 8. Livre de bord, tachygraphe. La proposition de l'Allemagne tendant à la suppression des mots «dans les modes d'exploitation A1 et A2» est acceptable puisque les heures de début et de fin des périodes de repos durant le voyage doivent être consignées tous les jours dans le livre de bord, quel que soit le mode d'exploitation.

12. Article 14. Équipage minimal des autres bateaux. Le texte du deuxième paragraphe de l'article 14 est acceptable dans la mesure où il confère à l'Administration le pouvoir de déterminer l'équipage minimal propre à garantir la sécurité de l'exploitation d'un bateau dont l'équipement présente plus de deux installations ou systèmes centralisés qui ne sont pas conformes.

En outre, pour que le texte se lise mieux, nous suggérons de remplacer, dans le premier paragraphe, les mots «mais qui sont visés par les présentes Recommandations conformément à l'article premier plus haut» par «**mais qui sont visés à l'article premier, paragraphe 1, des présentes Recommandations**».

13. Annexe. Livret de service. Il serait souhaitable de parvenir au plus haut degré possible d'uniformisation du livret entre tous les pays quant à sa présentation et son contenu. Le modèle proposé par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) constitue à cette fin une excellente référence, qui ne suscite pas d'objection majeure de notre part.

Toutes les obligations à remplir prévues dans le livret de service devraient être exprimées au moins dans la langue officielle du pays considéré et dans l'une des langues officielles de la Commission du Danube ou de la CCNR, laquelle serait à déterminer en fonction de la zone de navigation la plus pratiquée par les bateaux de ce pays. Une variante possible consisterait à prescrire l'utilisation de l'allemand, langue officielle au sein de l'une et l'autre commissions fluviales. Il ne devrait pas pour autant être exclu de pouvoir faire figurer ces obligations en trois langues – la langue officielle de l'État considéré, l'allemand et enfin l'une des langues de travail de la CEE-ONU. Il sera sans doute opportun d'examiner certains aspects délicats touchant à cette question à la vingt-troisième session du Groupe de travail.
