



Conseil économique et social

Distr. générale
27 août 2015
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par voie navigable

Cinquante-neuvième session

Genève, 9-11 novembre 2015

Point 7 b) de l'ordre du jour provisoire

Reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et harmonisation des exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure :

Cinquième réunion du Groupe informel d'experts

Dispositions concernant les équipages des bateaux de navigation intérieure

Note du secrétariat

I. Mandat

1. Le présent document est soumis conformément au paragraphe 5.1 du module 5 « Transport par voie navigable », du programme de travail pour 2014-2015 (ECE/TRANS/2014/23), adopté par le Comité des transports intérieurs le 27 février 2014.

2. Il est rappelé que le Groupe de travail des transports par voie navigable (ci-après SC.3), à sa cinquante-huitième session, a demandé au secrétariat d'établir une proposition de nouveau document présentant les dispositions du chapitre 23 (« Équipages ») de la résolution n° 61 (ECE/TRANS/SC.3/197).

3. Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (ci-après SC.3/WP.3), à sa quarante-septième session, a décidé d'inclure les prescriptions relatives aux membres de l'équipage, qui figurent actuellement dans le chapitre 23 de la résolution n° 61 révisée, dans un document du SC.3 distinct consacré aux exigences en matière d'effectifs et de qualifications professionnelles. Le SC.3/WP.3 a aussi proposé d'envisager de revoir l'intitulé du chapitre 23 de sorte à l'adapter au nouveau contenu. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir un projet de document relatif à la reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et à l'harmonisation des exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure, en prévision de la cinquième réunion du Groupe informel d'experts, qui se tiendra en marge de la cinquante-neuvième session du SC.3.



4. Le présent projet a été établi sur la base des textes suivants : chapitre 23 de la résolution n° 61, proposition du Groupe de volontaires chargé de la résolution n° 61, portant sur la révision du chapitre 23 (ECE/TRANS/SC.3/2015/9, annexe I), proposition du secrétariat présentant le contenu du chapitre 23 en prévision de la quarante-sixième session du SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2015/2), résolution n° 31 révisée, proposition de la Commission du Danube visant à modifier le texte du chapitre 23 [document informel SC.3/WP.3 n° 5 (2013)] et proposition du secrétariat concernant les possibilités d'alignement du chapitre 23 de la résolution n° 61 sur le texte du chapitre 23 tel que modifié par la Commission du Danube (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/12).

5. Le Groupe informel d'experts souhaitera sans doute utiliser la présente proposition pour alimenter de plus amples débats en vue d'établir un document de la CEE comprenant des dispositions relatives à l'équipage des bateaux de navigation intérieure circulant dans la région de la CEE.

Annexe

Recommandations relatives à l'équipage minimal et aux qualifications professionnelles minimales de ses membres

1 Généralités

1.1 Les présentes Recommandations s'appliquent à tous les bateaux de navigation intérieure participant au trafic international, à l'exception des barges de poussage sans équipage et des menues embarcations, telles qu'elles sont définies par le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI).

1.2 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 de marchandises dangereuses.

1.3 L'équipage minimal prescrit pour les modes d'exploitation doit être présent à bord du bateau à tout moment pendant que celui-ci fait route. Le bateau ne doit pas être autorisé à partir sans l'équipage minimal prescrit.

2 Membres de l'équipage

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

- i) Conducteurs;
- ii) Timoniers;
- iii) Maître-matelots;
- iv) Matelots;
- v) Mécaniciens;
- vi) Mécaniciens-électriciens;
- vii) Matelots garde-moteur;
- viii) Opérateurs radio¹.

2.2 Sur les voies de navigation intérieure, lorsque la législation nationale ou internationale le permet, l'équipage minimal d'un bateau, assurant la sécurité de son exploitation, peut aussi comprendre des matelots légers et des hommes de pont.

2.3 Les qualifications pour les membres de l'équipage sont les suivantes :

2.3.1 Pour le conducteur :

Être titulaire 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 n° 31 révisée).

¹ Conformément à la réglementation nationale de la Fédération de Russie et de l'Ukraine, uniquement.

2.3.2 Pour le timonier :

Être âgé de 17 ans au moins et

i) Avoir effectué en navigation intérieure un temps de navigation d'un an au moins comme maître-matelot ou de trois ans au moins comme matelot au sens du 2.3.4 ii); ou

ii) Avoir achevé avec succès une formation à condition que cette formation comprenne une expérience de la navigation intérieure en tant qu'apprenti-timonier ou en tant que matelot pendant une période déterminée par l'autorité compétente.

2.3.3 Pour le maître-matelot :

i) Avoir effectué en navigation intérieure un temps de navigation d'un an au moins comme matelot et

- Avoir achevé avec succès la formation visée au 2.3.5 ci-dessous; ou
- Avoir réussi un examen final d'une école professionnelle de bateliers; ou
- Avoir réussi un autre examen de matelot reconnu par l'autorité compétente; ou

ii) Avoir achevé avec succès la formation visée au 2.3.5 ci-dessous dont la durée aura été de trois ans au moins ou avoir réussi un examen final après une formation de trois ans au moins dans une école professionnelle de bateliers si cette formation comprend un temps de navigation d'un an au moins en navigation intérieure; ou

iii) Avoir effectué en navigation intérieure un temps de navigation de deux ans au moins comme matelot au sens du 2.3.4 ii).

2.3.4 Pour le matelot :

i) Être âgé de 17 ans au moins et

- Avoir réussi un examen sanctionnant la formation visée au 2.3.5 ci-dessous; ou
- Avoir réussi un examen sanctionnant une formation dans une école professionnelle de bateliers; ou
- Avoir réussi un autre examen de matelot reconnu par l'autorité compétente; ou

ii) Avoir navigué comme membre d'un équipage de pont pendant trois ans au moins dont un an au moins dans la navigation intérieure et deux ans soit en navigation intérieure, soit en navigation maritime, côtière ou de pêche.

2.3.5 Pour le matelot léger :

Être âgé de 15 ans² au moins et avoir un contrat d'apprentissage qui prévoit la fréquentation d'une école professionnelle de bateliers ou la participation à un cours par correspondance agréé par l'autorité compétente et préparant à un diplôme équivalent.

2.3.6 Pour l'homme de pont :

Être âgé de 16 ans au moins.

2.3.7 Pour le mécanicien :

i) Être âgé de 18 ans au moins et avoir réussi un examen sanctionnant un cycle de formation professionnelle dans les secteurs du moteur et de la mécanique; ou

² L'âge minimum pour un matelot léger peut être plus élevé si la législation nationale l'exige.

ii) Avoir exercé pendant deux ans au moins l'activité de matelot garde-moteur sur un bateau de navigation intérieure motorisé.

2.3.8 Pour le mécanicien-électricien :

i) Être âgé de 18 ans au moins et avoir réussi un examen sanctionnant un cycle complet de formation professionnelle sur les systèmes électriques embarqués; ou

ii) Être âgé de 18 ans au moins et avoir une expérience de travail comme membre d'équipage pendant une période déterminée par l'autorité compétente.

2.3.9 Pour le matelot garde-moteur :

Être âgé de 17 ans au moins et soit

i) Être matelot et avoir réussi un examen de matelot garde-moteur reconnu par l'autorité compétente; soit

ii) Avoir au moins une expérience d'un an comme matelot à bord d'un bateau de navigation intérieure motorisé et avoir des connaissances de base en matière de moteurs.

2.3.10 Pour l'opérateur radio :

Être âgé de 18 ans au moins et avoir réussi un examen sanctionnant un cycle de formation professionnelle sur les systèmes radio embarqués et avoir une expérience de la navigation en tant que membre d'équipage pour une période déterminée par l'autorité compétente, ou avoir achevé une période probatoire appropriée d'au moins deux mois à bord de bateaux de navigation intérieure.

3 Membres de l'équipage – Aptitude physique

3.1 L'aptitude physique pour l'emploi doit être prouvée par un certificat médical délivré lors du premier enrôlement comme membre d'équipage par un médecin désigné par l'autorité compétente.

3.2 L'aptitude physique suppose notamment :

i) Des aptitudes visuelles et auditives suffisantes;

ii) La capacité de soulever seul une charge de 20 kg³.

3.3 La justification de l'aptitude conformément aux 3.1 et 3.2 ci-dessus doit être renouvelée périodiquement conformément aux prescriptions de l'Administration.

3.4 Au cas où une autorité compétente aurait des doutes sur l'aptitude physique d'un membre d'équipage, elle peut demander un contrôle médical conformément aux dispositions visées aux 23-3.1 et 23-3.2.

4 Preuve de la qualification – Livret de service

4.1 Tout membre de l'équipage minimal doit avoir un livret de service personnel conforme au modèle reproduit en appendice 5 aux présentes Recommandations. Tous les renseignements essentiels devant figurer dans le livret de service devraient être libellés au moins dans la langue officielle du pays et en anglais, en français ou en russe. Au moment de l'enrôlement, le livret de service doit être présenté au conducteur

³ L'autorité compétente peut dispenser de cette prescription ou formuler des exigences supplémentaires en ce qui concerne l'aptitude physique.

et tenu à jour et conservé soigneusement par le membre de l'équipage jusqu'au déroulement. 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 certificats médicaux et la qualification du titulaire au sens de la section 2 et, d'autre part, les données spécifiques relatives aux voyages effectués ou aux postes occupés pendant le service à bord de bateaux.

4.2 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.

4.3 L'autorité visée au 4.2 est responsable de l'inscription des données de caractère général visées au 4.1 ci-dessus. Le conducteur est responsable de l'inscription des données spécifiques visées au 4.1 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.

4.4 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 n° 31 révisée), ce certificat tient lieu de livret de service.

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

4.5.1 Par le conducteur, au moyen du certificat de capacité pour la conduite d'un bateau;

4.5.2 Par le timonier, maître-matelot, matelot, mécanicien ou matelot garde-moteur, au moyen du livret de service ou du certificat de capacité pour la conduite d'un bateau.

4.6 Pour les membres d'équipage titulaires de diplômes et de certificats de capacité et inscrits au rôle du personnel du bateau conformément à la réglementation nationale 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 que le livret de service ne soit pas prescrit par la législation nationale ou internationale relative à la navigation sur le cours d'eau sur lequel ils naviguent.

5 Modes d'exploitation⁴

On distingue les modes d'exploitation suivants :

- | | | |
|--|---|--------------------------|
| <p>A₁ La navigation diurne de 14 heures au plus⁵</p> <p>A₂ La navigation semi-continue de 18 heures au plus</p> <p>B La navigation continue pendant 24 heures et plus</p> | } | par période de 24 heures |
|--|---|--------------------------|

⁴ Dans certains bassins fluviaux, les autorités compétentes peuvent imposer des modes d'exploitation différents de ceux indiqués dans la section 5.

⁵ 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 un titulaire du certificat de capacité pour la conduite d'un bateau et un timonier.

Un bateau naviguant en mode A₁ ou mode A₂ doit interrompre sa navigation pendant 8 heures continues en mode A₁ et 6 heures continues en 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 en mode A₁ doit interrompre sa navigation de manière continue entre 22 heures et 6 heures et un bateau naviguant en mode A₂, entre 23 heures et 5 heures.

6 Repos obligatoire

6.1 En 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.

En 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 voyage⁶ pour chaque période de 24 heures comptée à partir de la fin de toute période de repos de 6 heures.

En mode d'exploitation B, tout membre de l'équipage doit disposer de 24 heures de repos par période de 48 heures dont au moins deux périodes de 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.

6.2 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.

7 Changement ou répétition de mode d'exploitation

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

- i) 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 requis pour le mode A₂ ont eu immédiatement avant le changement 8 heures de repos dont 6 heures en dehors du temps de navigation et si le renfort requis pour le mode d'exploitation A₂ se trouve à bord;
- ii) Le passage du mode d'exploitation A₂ au mode A₁ ne peut s'effectuer que :
 - Si l'équipage a été entièrement remplacé; ou
 - Si les membres d'équipage requis pour le mode A₁ ont eu immédiatement avant le changement 8 heures de repos ininterrompu en dehors du temps de navigation;
- iii) Le passage du mode B aux modes A₁ ou A₂ ne peut s'effectuer que :
 - Si l'équipage a été entièrement remplacé; ou

⁶ 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.

- Si les membres d'équipage requis pour les modes d'exploitation A₁ et A₂ ont eu immédiatement avant le changement 8 heures et 6 heures, respectivement, de repos ininterrompu;
- iv) Le passage du mode d'exploitation A₁ ou A₂ au mode B ne peut s'effectuer que :
 - Si l'équipage a été entièrement remplacé; ou
 - Si les membres d'équipage requis pour le mode d'exploitation B ont eu immédiatement avant le changement 8 heures et 6 heures, respectivement, de repos ininterrompu en dehors du temps de navigation, et si le renfort requis pour le mode B est à bord.

7.2 La répétition du mode d'exploitation A₁ ou A₂ ne peut s'effectuer que :

- Si l'équipage a été entièrement remplacé; ou
- Si les membres d'équipage requis pour la répétition du mode d'exploitation A₁ ou A₂ ont eu immédiatement avant le changement 8 heures et 6 heures, respectivement, de repos ininterrompu en dehors du temps de navigation.

7.3 Dans tous les cas de changement de 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.

8 Livre de bord, tachygraphe

8.1 Un livre de bord conforme aux prescriptions de l'Administration doit se trouver à bord de chaque bateau auquel s'appliquent les dispositions des présentes Recommandations conformément à la section 1 ci-dessus. 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 conducteur. Le premier livre de bord, qui doit porter le numéro 1, le nom du bateau et son **numéro européen unique d'identification des bateaux**, doit être délivré par l'autorité qui a délivré le certificat de visite du bateau.

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

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

8.2 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 conducteur.

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

8.4 L'autorité qui délivre le premier livre de bord conformément au 8.1 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 8.2 doit être inscrite par l'autorité compétente sur l'attestation.

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

9 Équipement des bateaux⁷

9.1 Les automoteurs, automoteurs-pousseurs, convois poussés et bateaux à passagers exploités avec un équipage minimal doivent satisfaire aux prescriptions énoncées au chapitre 23 « Équipages » de la résolution n° 61 révisée.

10 Équipage minimal des automoteurs destinés au transport de marchandises et des pousseurs⁸

L'équipage minimal des automoteurs destinés au transport de marchandises et des pousseurs comprend :

Longueur du bateau <i>L en m</i>	Membres d'équipage	Nombre des membres d'équipage pour le mode d'exploitation		
		<i>A₁</i>	<i>A₂</i>	<i>B</i>
$L \leq 70$	Conducteur	1	2	2
	Timonier	-	-	-
	Maître-matelot	-	-	-
	Matelot	1	-	2
$70 < L \leq 86$	Conducteur	1	2	2
	Timonier	-	-	-
	Maître-matelot	1	-	-
	Matelot	-	1	2
$L > 86$	Conducteur	1	2	2
	Timonier	1	-	1
	Maître-matelot	-	-	-
	Matelot	1	2	2 ⁹

⁷ Le nouveau texte du paragraphe 9.1 remplace le texte existant du paragraphe 23-9 de la résolution n° 61.

⁸ 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 conducteurs, qui ne doit pas être inférieur à celui qui est stipulé dans la présente section. 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 la présente section. Nonobstant ce qui précède, sur les voies de navigation intérieure, lorsque la législation nationale ou internationale le permet, un ou plusieurs matelots peuvent être remplacés par des matelots légers ou par des hommes de pont.

⁹ Un matelot suffit si le timonier est remplacé par un troisième conducteur.

11 Équipage minimal des convois poussés, formations à couple et autres formations rigides¹⁰

11.1 L'équipage minimal 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 de poussage ¹¹ ou formation de dimensions : L ≤ 116,5 m B ≤ 15 m	Conducteur	1	2	2
	Timonier	1	-	1
	Maître-matelot	-	-	-
	Matelot	1	2	2 ¹²
	Mécanicien ou matelot garde-moteur	-	-	-
Pousseur + 2 barges de poussage ou automoteur + 1 barge de poussage	Conducteur	1	2	2
	Timonier	1	-	1
	Maître-matelot	-	-	-
	Matelot	2	3	2
	Mécanicien ou matelot garde-moteur	-	-	1 ¹³
Pousseur + 3 ou 4 barges de poussage ou automoteur + 2 ou 3 barges de poussage	Conducteur	1	2	2
	Timonier	1	-	1
	Maître-matelot	-	-	-
	Matelot	2	3	3 ¹⁴
	Mécanicien ou matelot garde-moteur	1	1	1
Pousseur + plus de 4 barges de poussage	Conducteur	1	2	2
	Timonier	1	-	1
	Maître-matelot	-	-	-
	Matelot	3	4	4 ¹⁵
	Mécanicien ou matelot garde-moteur	1	1	1

11.2 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.

¹⁰ 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 conducteurs, qui ne doit pas être inférieur à celui qui est stipulé dans la présente section. 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 la présente section. Nonobstant ce qui précède, sur les voies de navigation intérieure, lorsque la législation nationale ou internationale le permet, un ou plusieurs matelots peuvent être remplacés par des matelots légers ou des hommes de pont.

¹¹ La dénomination « barge de poussage » désigne une barge courante du type Europe II ou ses équivalents en 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).

¹² Un matelot suffit si le timonier est remplacé par un troisième conducteur.

¹³ Il se peut qu'un mécanicien ou un matelot garde-moteur ne soit pas nécessaire si le timonier est remplacé par un troisième conducteur.

¹⁴ Deux matelots suffisent si le timonier est remplacé par un troisième conducteur.

¹⁵ Trois matelots suffisent si le timonier est remplacé par un troisième conducteur.

11.3 Lorsqu'un convoi comprend des barges de poussage ou chalands, l'équipage minimal est augmenté d'un matelot pour deux barges de poussage ou chalands.

12 Équipage minimal des bateaux à passagers¹⁶

12.1 L'équipage minimal des bateaux d'excursions journalières 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	Conducteur	1	2	2
	Timonier	-	-	-
	Maître-matelot	-	-	-
	Matelot	1	1	2
	Mécanicien ou matelot garde-moteur	-	-	-
De 76 à 250 personnes	Conducteur	1	2	2
	Timonier	-	-	-
	Maître-matelot	-	-	-
	Matelot	2 ¹⁷	1	2
	Mécanicien ou matelot garde-moteur	-	1	1
De 251 à 600 personnes	Conducteur	1	2	3
	Timonier	-	-	-
	Maître-matelot	1	-	-
	Matelot	-	1	1
	Mécanicien ou matelot garde-moteur	1	1	1
De 601 à 1 000 personnes	Conducteur	1	2	3
	Timonier	1	-	-
	Maître-matelot	-	-	-
	Matelot	2	2	2
	Mécanicien ou matelot garde-moteur	1	1	1
Plus de 1 000 personnes	Conducteur	2	2	3
	Timonier	-	-	-
	Maître-matelot	-	-	-
	Matelot	3	4	4
	Mécanicien ou matelot garde-moteur	1	1	1

12.2 L'équipage minimal des bateaux d'excursions journalières à vapeur est à augmenter d'un mécanicien pour tous les modes d'exploitation.

¹⁶ 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 conducteurs, qui ne doit pas être inférieur à celui qui est stipulé dans la présente section. 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 la présente section. Nonobstant ce qui précède, sur les voies de navigation intérieure, lorsque la législation nationale ou internationale le permet, un ou plusieurs matelots peuvent être remplacés par des matelots légers ou par des hommes de pont.

¹⁷ Les deux matelots peuvent être remplacés par un mécanicien ou un matelot garde-moteur.

12.3 L'équipage minimal des bateaux à cabine comprend¹⁸ :

Groupe selon le 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	Conducteur	1	2	3
	Timonier	-	-	-
	Maître-matelot	1	-	-
	Matelot	-	1	1
	Mécanicien ou matelot garde-moteur	1	1	1
De 51 à 100 lits	Conducteur	1	2	3
	Timonier	1	-	-
	Maître-matelot	-	-	-
	Matelot	1	1	1
	Mécanicien ou matelot garde-moteur	1	1	1
Plus de 100 lits	Conducteur	1	2	3
	Timonier	1	-	-
	Maître-matelot	-	-	-
	Matelot	2	3	3
	Mécanicien ou matelot garde-moteur	1	1	1

13 Équipage des bateaux dont l'équipement minimal visé à la section 9 est incomplet

13.1 Lorsque l'équipement d'un automoteur, d'un pousseur, d'un convoi rigide, d'un autre assemblage rigide ou d'un bateau à passagers ne correspond pas à l'équipement standard prévu au 23-9.1, [l'équipage minimal prescrit dans les sections 10, 11 ou 12 doit être augmenté :

i) D'un matelot en modes d'exploitation A₁ et A₂; et

ii) De deux matelots en mode d'exploitation B. Toutefois lorsqu'il n'est pas satisfait aux seules exigences des alinéas ix) et x) du 23-9.1 ou de l'un des alinéas ix) ou x) du 23-9.1, l'augmentation en mode d'exploitation B est d'un matelot au lieu de deux.

13.2 En outre, lorsqu'il n'est pas satisfait à une ou plusieurs des prescriptions des alinéas i) à iii) du 23-9.1 :

i) Le matelot prescrit à l'alinéa i) du 23-13.1 ci-dessus, doit être remplacé par un matelot garde-moteur en modes d'exploitation A₁ et A₂; et

ii) Les deux matelots prescrits à l'alinéa ii) du 23-13.1 ci-dessus doivent être remplacés par deux matelots garde-moteur en mode d'exploitation B.]¹⁹.

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 conducteurs, qui ne doit pas être inférieur à celui qui est stipulé dans la présente section. 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 la présente section. Nonobstant ce qui précède, sur les voies de navigation intérieure, lorsque la législation nationale ou internationale le permet, un ou plusieurs matelots peuvent être remplacés par des matelots légers ou par des hommes de pont.

14 Équipage minimal des autres bateaux

Pour les bateaux qui ne sont pas mentionnés dans les sections 10 à 12 mais qui sont visés par les présentes Recommandations conformément à la section 1 ci-dessus (par exemple, remorqueurs, chalands, engins flottants, bateaux rapides), l'Administration détermine, d'après leurs dimensions, mode de construction, aménagement et affectation, l'équipage qui doit se trouver à bord en cours de navigation.

15 Équipage minimal des navires de mer²⁰

16 Dispositions complémentaires concernant le personnel de sécurité prescrit à bord des bateaux transportant des marchandises dangereuses²¹

16.1 L'équipage des bateaux destinés à transporter des marchandises dangereuses doit aussi satisfaire aux dispositions de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures.

17 Dispositions complémentaires concernant le personnel de sécurité prescrit à bord des bateaux à passagers²²

Annexes²³

Annexe E1	Modèle de livre de bord
Annexe E2	Modèle de livret de service
Annexe E3	Exigences à remplir par les tachygraphes et prescriptions relatives à l'installation des tachygraphes à bord
Annexe E4	Modèle d'attestation pour la justification du temps de repos
Annexe F1	Modèle d'attestation d'expert en navigation à passagers
Annexe F2	Modèle d'attestation de secouriste en navigation à passagers
Annexe F3	Modèle de porteur d'appareil respiratoire en navigation à passagers
Annexe F4	Modèle de livret d'attestations en navigation à passagers

¹⁹ Le secrétariat propose de revenir sur la modification de cette section une fois achevé le chapitre 23 de la résolution n° 61.

²⁰ Proposition de la Commission du Danube, document informel SC.3/WP.3 n° 5 (2013), section 23-15 (en français et en russe).

²¹ Proposition de la Commission du Danube, étant donné que les Recommandations de la Commission du Danube contiennent des dispositions complémentaires concernant le personnel assurant la sécurité à bord de bateaux transportant des marchandises dangereuses sous forme de renvoi aux dispositions correspondantes du Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (ADN). Dans la résolution n° 61, on trouve un renvoi au 1-1.9 concernant les bateaux transportant des marchandises dangereuses. Le secrétariat propose un renvoi à l'ADN analogue.

²² Proposition de la Commission du Danube, document informel SC.3/WP.3 n° 5 (2013), section 23-17 (en français et en russe).

²³ Proposition de la Commission du Danube, document informel SC.3/WP.3 n° 5 (2013).