



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/2004/3
21 avril 2004

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable
(Quarante-huitième session, 19-21 octobre 2004,
point 7 d) de l'ordre du jour)

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

Note du secrétariat

À sa vingt-septième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a examiné le texte du projet de recommandations concernant l'équipage minimal obligatoire et les heures de travail et de repos des équipages sur les bateaux de navigation intérieure, tel qu'il l'avait approuvé provisoirement à une session précédente (TRANS/SC.3/WP.3/2004/1), a modifié ce texte comme indiqué au paragraphe 28 de son rapport sur sa vingt-septième session et a demandé au secrétariat d'en établir la version finale (sous forme d'un nouveau chapitre de l'annexe de la résolution n° 17 révisée, le modèle de livret de service étant joint en tant qu'appendice), puis de le transmettre au Groupe de travail des transports par voie navigable pour qu'il l'examine plus avant et l'adopte par voie de résolution (TRANS/SC.3/WP.3/55, par. 28 à 30).

Le secrétariat présente ci-après le texte du projet de résolution auquel serait annexé le texte des recommandations concernant 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 par le Groupe de travail SC.3/WP.3. Les nouveaux éléments introduits par le secrétariat compte dûment tenu des instructions du Groupe de travail SC.3/WP.3 sont reproduits en caractères gras.

**AMENDEMENTS À LA RÉOLUTION N° 17 RÉVISÉE: RECOMMANDATIONS
RELATIVES AUX PRESCRIPTIONS TECHNIQUES APPLICABLES
AUX BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE**

Résolution n° ...

(adoptée le ... par le Groupe de travail des transports par voie navigable)

Le Groupe de travail des transports par voie navigable,

Considérant la résolution n° 17 révisée (TRANS/SC.3/103, annexe 1), à laquelle sont annexées les recommandations relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure (TRANS/SC.3/104 et Add.1 à 4),

Ayant présent à l'esprit le rapport du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure sur sa vingt-septième session (TRANS/SC.3/WP.3/55, par. 28 à 30),

Désireux de faire en sorte que la navigation intérieure dans la région de la CEE-ONU se déroule dans de bonnes conditions de sécurité, grâce à l'introduction d'une norme harmonisée en matière d'équipage minimal et d'heures de travail et de repos des équipages sur les bateaux de navigation intérieure se livrant à des transports internationaux,

Décide de modifier les Recommandations relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure par le texte reproduit en annexe à la présente résolution,

Prie les gouvernements de faire savoir à la Secrétaire exécutive de la Commission économique pour l'Europe s'ils acceptent la présente résolution,

Prie la Secrétaire exécutive de la Commission économique pour l'Europe d'inscrire périodiquement à l'ordre du jour du Groupe de travail des transports par voie navigable la question de l'application de la présente résolution.

Annexe

Compléter les Recommandations relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure (annexe de la résolution n° 17 révisée) par un nouveau chapitre 19, comme suit:

«CHAPITRE 19**ÉQUIPAGES**

19-1 GÉNÉRALITÉS

19-1.1 Les présentes Recommandations s'appliquent à tous les bateaux de navigation intérieure participant au trafic international, à l'exception des barges sans équipage et des menues embarcations, telles qu'elles sont définies par le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI).

19-1.2 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.

19-1.3 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.

19-2 MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE

19-2.1 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.

* Note du secrétariat: Le Groupe de travail SC.3 souhaitera peut-être décider s'il convient d'employer tout au long du texte des futures recommandations les formes verbales «**doit**»/«**doivent**» ou «**devrait**»/«**devraient**».

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

19-2.2 **Sur les voies de navigation intérieure, lorsque la législation nationale 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.**

19-2.3 Les qualifications pour les membres de l'équipage sont les suivantes:

19-2.3.1 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 du 12 novembre 1992).

19-2.3.2 Pour le timonier:

Être âgé de 17 ans au moins et

a) 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 chiffre 19-2.3.4, lettre b);

ou

b) 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.

19-2.3.3 Pour le maître-matelot:

a) 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 chiffre 19-2.3.5, 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

b) Avoir achevé avec succès la formation visée au chiffre 19-2.3.5 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

- c) Avoir effectué en navigation intérieure un temps de navigation de deux ans au moins comme matelot au sens du chiffre 19-2.3.4, lettre b).

19-2.3.4 Pour le matelot:

- a) Être âgé de 17 ans au moins et
- avoir réussi un examen sanctionnant la formation visée au chiffre 19-2.3.5, 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

- b) 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.

19-2.3.5 Pour le matelot léger:

Être âgé de 15 ans au moins² 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.

19-2.3.6 Pour l'homme de pont:

Être âgé de 16 ans au moins.

19-2.3.7 Pour le mécanicien:

- a) 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

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

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

19-2.3.8 Pour le mécanicien-électricien

- a) **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**
- b) **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.**

19-2.3.9 Pour le matelot garde-moteur:

Être âgé de 17 ans au moins et soit

- a) Être matelot et avoir réussi un examen de matelot garde-moteur reconnu par l'autorité compétente,

soit

- b) 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.

19-2.3.10 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.

19-3 MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE – APTITUDE PHYSIQUE

19-3.1 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.

19-3.2 L'aptitude physique suppose notamment:

- a) Des aptitudes visuelles et auditives suffisantes;

- b) La capacité de soulever seul une charge de 20 kg³.
- 19-3.3 La justification de l'aptitude conformément aux chiffres 19-3.1 et 19-3.2 ci-dessus doit être renouvelée périodiquement conformément aux prescriptions de l'Administration.
- 19-3.4 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 chiffres 19-3.1 et 19-3.2.
- 19-4 PREUVE DE LA QUALIFICATION – LIVRET DE SERVICE
- 19-4.1 Tout membre de l'équipage minimal doit avoir un livret de service personnel conforme au modèle reproduit en annexe 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 français, en allemand ou en russe. Au moment de l'enrôlement, le livret de service doit être présenté au conducteur et tenu à jour et conservé soigneusement par celui-ci jusqu'au dérélement. 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 19-2 et, d'autre part, les données spécifiques relatives aux voyages effectués ou aux postes occupés pendant le service à bord de bateaux.
- 19-4.2 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.
- 19-4.3 L'autorité visée au chiffre 19-4.2 est responsable de l'inscription des données de caractère général visées au chiffre 19-4.1. Le conducteur est responsable de l'inscription des données spécifiques visées au chiffre 19-4.1 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.
- 19-4.4 Pour les membres d'équipage titulaires d'un certificat de capacité pour la conduite d'un bateau conformément aux Recommandations sur les prescriptions minimales

³ L'autorité compétente peut formuler des exigences supplémentaires en ce qui concerne l'aptitude physique.

Note du secrétariat: Dans l'intérêt d'une harmonisation à l'échelle européenne des normes relatives à l'équipage minimal, le Groupe de travail SC.3 souhaitera peut-être ajouter après «des exigences supplémentaires» les mots «**ou d'autres exigences à la place**», étant donné que la capacité de soulever une charge de 20 kg a été supprimée dans les prescriptions énoncées à l'article 23 du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) ainsi que dans la législation nationale des pays membres de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR).

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 du 12 novembre 1992), ce certificat tient lieu de livret de service.

- 19-4.5 La preuve de la qualification pour un emploi à bord doit pouvoir être fournie à tout moment:
- 19-4.5.1 Par le conducteur, au moyen du certificat de capacité pour la conduite d'un bateau;
- 19-4.5.2 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.
- 19-4.6 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.
- 19-5 MODES D'EXPLOITATION⁴

On distingue les modes d'exploitation suivants:

A ₁	La navigation diurne de 14 heures au plus ⁵	} par période de 24 heures
A ₂	La navigation semi-continue de 18 heures au plus	
B	La navigation continue pendant 24 heures et plus	

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.

⁴ Dans certains bassins fluviaux, les autorités compétentes peuvent imposer des modes d'exploitation différents de ceux indiqués dans la section 19-5.

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.

19-6 REPOS OBLIGATOIRE

19-6.1 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.

19-6.2 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.

19-7 CHANGEMENT **OU RÉPÉTITION** DE MODE D'EXPLOITATION

19-7.1 Un changement de mode d'exploitation **ou une répétition de ce mode** ne peut avoir lieu que si les prescriptions ci-dessous sont observées:

- a) 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;
- b) Le passage du mode d'exploitation A₂ au mode A₁ 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 le mode A₁ ont eu immédiatement avant le changement 8 heures de repos ininterrompu en dehors du temps de navigation;

c) Le passage du mode B aux modes A₁ ou A₂ ne peut s'effectuer que:

si l'équipage a été entièrement remplacé, ou

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;

d) 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.

19-7.2 La répétition du mode d'exploitation A₁ ou A₂ ne peut s'effectuer que:

- **si l'équipage a été entièrement remplacé, et**
- **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.**

19-7.3 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.

19-8 LIVRE DE BORD, TACHYGRAPHE*

19-8.1 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 la section 19-1. Ce livre de bord doit être tenu conformément aux instructions qu'il contient. La responsabilité de la présence

* Note du secrétariat. Le Groupe de travail SC.3 souhaitera peut-être décider si les prescriptions techniques et opérationnelles applicables aux tachygraphes devraient faire partie de l'annexe de la résolution n° 17 révisée. Ce faisant, il souhaitera peut-être tenir compte du texte de l'Appendice H du (RVBR), communiqué par la CCNR et publié par le secrétariat sous la cote TRANS/SC.3/WP.3/2001/4/Add.1.

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 officiel, 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.

- 19-8.2 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.
- 19-8.3 Le livre de bord annulé doit être conservé à bord pendant six mois suivant la dernière inscription.
- 19-8.4 L'autorité qui délivre le premier livre de bord conformément au chiffre 19-8.1 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 chiffre 19-8.2 doit être inscrite par l'autorité compétente sur l'attestation.
- 19-8.5 Les enregistrements des tachygraphes doivent être conservés à bord pendant six mois suivant la dernière inscription si le bateau est équipé d'un tachygraphe.

19-9 ÉQUIPEMENT DES BATEAUX

- 19-9.1 Sans préjudice des autres dispositions des présentes Recommandations, les automoteurs, automoteurs-pousseurs, pousseurs, convois poussés et bateaux à passagers exploités avec un équipage minimal doivent satisfaire aux prescriptions suivantes:
- a) Les installations de propulsion doivent être aménagées de façon à permettre la modification de la vitesse et l'inversion du sens de la propulsion depuis le poste de gouverne.
- Les machines auxiliaires nécessaires à la marche du bateau doivent pouvoir être mises en marche et arrêtées depuis le poste de gouverne, à moins qu'elles ne fonctionnent automatiquement ou sans interruption au cours de chaque voyage;
- b) Les niveaux critiques
- de la température de l'eau de refroidissement des moteurs principaux,
- de la pression de l'huile de graissage des moteurs principaux et des organes de transmission,

de la pression d'huile et de la pression d'air des dispositifs d'inversion des moteurs principaux,

des organes de transmission réversible ou des hélices,

du niveau de remplissage du fond de cale de la salle des machines,

doivent être signalés par des dispositifs qui déclenchent dans la timonerie des signaux d'alarme sonores et optiques. Les signaux d'alarme acoustiques peuvent être réunis dans un seul appareil sonore. Ils peuvent être arrêtés dès que la panne est constatée. Les signaux d'alarme optiques ne doivent être éteints que lorsque les problèmes correspondants ont été éliminés;

- c) L'alimentation en carburant et le refroidissement des moteurs principaux doivent être automatiques;
- d) La manœuvre du gouvernail doit pouvoir se faire par une personne sans effort particulier même à l'enfoncement maximum autorisé;
- e) L'émission des signaux optiques et sonores prescrits par le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) pour les bateaux faisant route doit pouvoir se faire depuis le poste de gouverne;
- f) S'il n'est pas possible de s'entendre directement entre le poste de gouverne et l'avant du bateau, l'arrière du bateau, les logements et la salle des machines, une liaison phonique doit être prévue. Pour la salle des machines, la liaison phonique peut être remplacée par des signaux optiques et acoustiques;
- g) Le canot prescrit doit pouvoir être mis à l'eau par un membre d'équipage seul et en temps utile;
- h) Un projecteur manœuvrable depuis le poste de gouverne doit être installé à bord;
- i) L'effort nécessaire pour manœuvrer des manivelles et des dispositifs pivotants analogues d'engins de levage ne doit pas être supérieur à 16 kg;
- j) Les treuils de remorque doivent être motorisés* ;
- k) Les pompes d'assèchement et les pompes de lavage du pont doivent être motorisées* ;
- l) Les principaux appareils de commande et instruments de contrôle doivent être disposés d'une manière ergonomique;

* Note du secrétariat. (Sans objet en français).

- m) Les équipements visés au paragraphe 10-1.1* des Recommandations relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure (annexe de la résolution n° 17 révisée) doivent pouvoir être commandés depuis le poste de gouverne;
- n) Le bateau doit être équipé d'un radiotéléphone sur ondes métriques pour les réseaux bateau-bateau et information nautique.

19-9.2 La conformité ou la non-conformité du bateau aux prescriptions du chiffre 19-9.1 ci-dessus est certifiée par l'Administration par une attestation.

Cette attestation doit se trouver à bord.

* Note du secrétariat. Soit le paragraphe 10A-2.1 de l'annexe modifiée de la résolution n° 17 révisée, tel qu'il figure dans le document TRANS/SC.3/2004/1.

19-10 ÉQUIPAGE MINIMAL DES AUTOMOTEURS ET DES POUSSEURS DESTINÉS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES⁷

L'équipage minimal des automoteurs comprend:

Longueur du bateau L en m	Membres d'équipage	Nombre des membres d'équipage pour le mode d'exploitation		
		A ₁	A ₂	B ⁸
L ≤ 70	conducteur	1	2	2
	timonier	–	–	–
	maître-matelot	–	–	–
	matelot	1	–	2
70 < L ≤ 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 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.**

⁸ **En raison de la réforme en cours de la législation nationale relative à l'équipage minimal, dans la Fédération de Russie le nombre de membres et la composition de l'équipage en mode d'exploitation B peuvent différer de ceux qui sont prescrits dans le présent tableau.**

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

19-11 ÉQUIPAGE MINIMAL DES POUSSEURS, AUTOMOTEURS-POUSSEURS, CONVOIS POUSSÉS, FORMATIONS À COUPLE ET AUTRES FORMATIONS RIGIDES¹⁰

19-11.1 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 ¹¹
Pousseur + 1 barge ¹² ou formation de dimensions L ≤ 116,5 m B ≤ 15 m	conducteur	1	2	2
	timonier	1	–	1
	maître-matelot	–	–	–
	matelot	1	2	2 ¹³
	mécanicien ou matelot garde-moteur	–	–	–
Pousseur + 2 barges ou automoteur + 1 barge	conducteur	1	2	2
	timonier	1	–	1
	maître-matelot	–	–	–
	matelot	2	3	2
	mécanicien ou matelot garde-moteur	–	–	1 ¹⁴

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 minimal, 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 **En raison de la réforme en cours de la législation nationale relative à l'équipage minimal, dans la Fédération de Russie le nombre de membres et la composition de l'équipage en mode d'exploitation B peuvent différer de ceux qui sont prescrits dans le présent tableau.**

¹² Le mot «barge» 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).

¹³ **Un matelot suffit si le timonier est remplacé par un troisième conducteur.**

¹⁴ **Il se peut qu'un mécanicien ou un matelot garde-moteur ne soit pas nécessaire si le timonier est remplacé par un troisième conducteur.**

Type de convoi	Membres d'équipage	Nombre des membres d'équipage pour le mode d'exploitation		
		A ₁	A ₂	B ¹¹
Pousseur + 3 ou 4 barges ou automoteur + 2 ou 3 barges	conducteur	1	2	2
	timonier	1	–	1
	maître-matelot	–	–	–
	matelot	2	3	3 ¹⁵
	mécanicien ou matelot garde-moteur	1	1	1
Pousseur + plus de 4 barges	conducteur	1	2	2
	timonier	1	–	1
	maître-matelot	–	–	–
	matelot	3	4	4 ¹⁶
	mécanicien ou matelot garde-moteur	1	1	1

- 19-11.2 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.
- 19-11.3 Lorsqu'un convoi comprend des barges poussées ou remorquées, l'équipage minimal est augmenté d'un matelot pour deux barges.

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

¹⁶ Trois matelots suffisent si le timonier est remplacé par un troisième conducteur.

19-12 ÉQUIPAGE MINIMAL DES BATEAUX À PASSAGERS¹⁷

19-12.1 L'équipage minimal des bateaux à passagers autres que les 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 ¹⁸
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 ¹⁹	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

¹⁷ 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 minimal, 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.**

¹⁸ **En raison de la réforme en cours de la législation nationale relative à l'équipage minimal, dans la Fédération de Russie le nombre de membres et la composition de l'équipage en mode d'exploitation B peuvent différer de ceux qui sont prescrits dans le présent tableau.**

¹⁹ Les deux matelots peuvent être remplacés par un mécanicien ou un matelot garde-moteur.

Nombre maximum de passagers admis	Membres d'équipage	Nombre des membres d'équipage pour le mode d'exploitation		
		A ₁	A ₂	B ¹⁸
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

19-12.2 L'équipage minimal des **bateaux d'excursions journalières à vapeur** est à augmenter d'**un** mécanicien pour tous les modes d'exploitation*.

* Note du secrétariat: Le texte de ce paragraphe a été aligné sur les dispositions correspondantes du RVBR (art. 23.12, par. 2). Les nouveaux éléments sont reproduits en caractères gras.

19-12.3 L'équipage minimal des bateaux à cabines comprend²⁰:

Groupe selon le nombre de lits	Membres d'équipage	Nombre des membres d'équipage pour le mode d'exploitation		
		A ₁	A ₂	B ²¹
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

²⁰ 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 minimal, 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.**

²¹ **En raison de la réforme en cours de la législation nationale relative à l'équipage minimal, dans la Fédération de Russie le nombre de membres et la composition de l'équipage en mode d'exploitation B peuvent différer de ceux qui sont prescrits dans le présent tableau.**

19-13 ÉQUIPAGE DES BATEAUX DONT L'ÉQUIPEMENT MINIMAL VISÉ À LA SECTION 9 EST INCOMPLET*

Première variante

Lorsque l'équipement d'un automoteur, d'un pousseur, d'un convoi poussé, d'une autre formation rigide ou d'un bateau à passagers ne correspond pas à l'équipement prévu au chiffre 19-9.1, l'équipage minimal doit être augmenté d'un matelot garde-moteur en modes d'exploitation A₁ et A₂ et de deux matelots garde-moteur en mode d'exploitation B.

En outre, lorsqu'il n'est pas satisfait à une ou plusieurs des prescriptions énoncées dans les alinéas a à c, un matelot doit être remplacé par un mécanicien ou un matelot garde-moteur en modes d'exploitation A₁ et A₂ et deux matelots doivent être remplacés par deux mécaniciens ou deux matelots garde-moteur en mode d'exploitation B.

Deuxième variante

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 chiffre 19-9.1, l'équipage minimal prescrit dans les sections 19-10, 19-11 ou 19-12 doit être augmenté:

- a) **D'un matelot en modes d'exploitation A₁ et A₂ et**
- b) **De deux matelots en mode d'exploitation B. Toutefois lorsqu'il n'est pas satisfait aux seules exigences des lettres i) et k) ou de l'une des lettres i) ou k) du chiffre 19-9.1, l'augmentation en mode d'exploitation B est d'un matelot au lieu de deux.**

* Note du secrétariat: À la vingt-septième session du Groupe de travail SC.3/WP.3, certaines délégations ont exprimé des doutes quant au texte de la section 19-13. Il a été suggéré en particulier de remplacer respectivement «matelot garde-moteur» et «matelots garde-moteur» par «matelot» et «matelots». Le Groupe de travail a donc décidé d'inclure dans le projet de recommandations, à titre de variante, le texte de l'article 23.13 du RVBR et a invité les gouvernements à indiquer au Groupe de travail des transports par voie navigable laquelle des deux variantes ils préféreraient, afin que ce groupe puisse prendre la décision qui s'impose (TRANS/SC.3/WP.3/55, par. 29).

2. En outre, lorsqu'il n'est pas satisfait à une ou plusieurs des prescriptions du chiffre 19-9.1, lettres a) à c),

- a) Le matelot prescrit au chiffre 1, lettre a), ci-dessus, doit être remplacé par un matelot garde-moteur en modes d'exploitation A₁ et A₂ et**
- b) Les deux matelots prescrits au chiffre 1, lettre b), ci-dessus doivent être remplacés par deux matelots garde-moteurs en mode d'exploitation B.**

19-14 ÉQUIPAGE MINIMAL DES AUTRES BATEAUX

Pour les bateaux qui ne sont pas mentionnés dans les sections 19-10 à 19-12 mais qui sont visés par les présentes Recommandations conformément à la section 19-1 (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.

Appendice

MODÈLE DE LIVRET DE SERVICE*

* Note du secrétariat: Le texte du modèle de livret de service, tel qu'il a été approuvé par le Groupe de travail SC.3/WP.3, est reproduit dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2003/1. Il n'est pas repris ici, par souci d'économie.