

II

(Actes préparatoires)

COMMISSION

Proposition de règlement (CEE) du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports de marchandises par voie navigable*(Présentée par la Commission au Conseil le 17 septembre 1975.)*

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que la décision du Conseil, du 13 mai 1965, relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable ⁽¹⁾, et notamment ses articles 10 à 13, prévoit qu'il sera procédé à l'élimination des disparités qui sont de nature à fausser les conditions de concurrence dans les transports par des mesures de rapprochement dans le progrès qui doivent porter sur certaines dispositions spécifiques relatives aux conditions de travail applicables dans le domaine des transports et par des mesures d'unification portant sur les dispositions relatives à la composition des équipages ainsi qu'au contrôle; que, à cet effet, il convient de tenir compte tant des relations entre les modes de transport que, à l'intérieur d'un même mode de transport, des relations entre les entreprises des différents États membres;

considérant qu'il est dans l'intérêt de la protection sociale et dans l'intérêt de la sécurité de la circulation sur les voies d'eau de fixer certaines normes maximales en ce qui concerne les amplitudes ainsi que certaines normes minimales en ce qui concerne les temps

de repos, la composition des équipages et la qualification de leurs membres;

considérant qu'il est opportun, dans un premier stade, de ne régler que les transports de marchandises vu l'importance de ces transports dans l'ensemble de la navigation fluviale;

considérant qu'il est nécessaire, pour des raisons de concurrence et de sécurité et pour des raisons d'ordre social, de prévoir l'application uniforme des dispositions du présent règlement aux équipages de tous les bateaux effectuant des transports de marchandises et circulant sur les voies navigables des États membres;

considérant qu'il est nécessaire, afin d'obtenir ce but, d'exonérer certains transports de pays tiers pendant une période de transition de l'application générale du règlement sur certaines voies d'eau tombant sous le coup de certains autres documents internationaux;

considérant que les États membres doivent engager les négociations nécessaires à éliminer toutes les incompatibilités entre ces instruments et le règlement communautaire;

considérant que la réalisation des objectifs visés par le présent règlement n'exige pas que la réglementation en cause soit appliquée aux membres d'équipage de certains engins de faible tonnage ou qui n'ont pas une incidence considérable sur le marché des transports;

considérant que, pour des raisons de concurrence et de sécurité et pour des raisons d'ordre social, il convient de définir avec précision la composition des équipages selon les différents types de bateaux et de prévoir certaines conditions à remplir par les membres de ces équipages;

⁽¹⁾ JO n° 88 du 24. 5. 1965, p. 1500/65.

considérant qu'il convient, pendant une période de transition, de permettre aux États membres d'accorder certaines dérogations à l'unification en matière de composition des équipages ;

considérant que, notamment dans l'intérêt d'éviter le surmenage du personnel navigant, il convient de prévoir des durées limitées en ce qui concerne l'amplitude et des durées minimales en ce qui concerne le temps de repos en tenant compte de l'évolution dans le progrès qui se manifeste aussi bien dans les conditions de travail que dans les conditions d'exploitation propres à la navigation intérieure ; que, pour les mêmes raisons, les membres d'équipages doivent également bénéficier des repos périodiques, de vacances annuelles et de jours fériés dont une proportion convenable doit pouvoir être passée à domicile ;

considérant que les caractéristiques du travail au port rendent souhaitables d'appliquer la réglementation locale en matière de temps de travail pour autant que celle-ci soit plus favorable que la réglementation communautaire ;

considérant que certaines dispositions ne peuvent pas s'appliquer aux bateliers non salariés ;

considérant que les normes prévues dans le présent règlement, en matière de conditions de travail, ne constituent que des normes limites, minimales au maximales ; que, en vue de favoriser le progrès social ou d'améliorer la sécurité de la navigation, chaque État membre peut appliquer des mesures appropriées plus favorables pour les membres des équipages ; que, dans ces conditions, la Commission doit suivre l'évolution de la situation dans les États membres et présenter au Conseil des rapports à intervalles réguliers, dans la perspective d'une adaptation éventuelle du règlement à l'évolution constatée ;

considérant qu'il convient de prévoir des mesures permettant d'assurer l'efficacité du système de contrôle du respect des dispositions du présent règlement dans les États membres et qu'à cet effet, il est utile que les États membres s'accordent mutuellement assistance,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT :

SECTION I

Définitions

Article premier

Au sens du présent règlement, on entend par :

1. « Amplitude » : la période se situant entre le début et la fin du travail. Elle comprend :
 - les temps consacrés aux travaux à la barre, à l'observation de l'écran de radar et aux autres travaux de bord,
 - les temps consacrés aux travaux de préparation et d'achèvement avant et après la navigation,
 - les temps consacrés au déhalage,
 - les temps consacrés aux travaux administratifs,
 - les temps consacrés aux travaux de déchargement, d'entretien, de contrôle et de réparation, ou à la surveillance de ces activités au cours des jours mixtes,
 - les temps consacrés à tout autre travail qui est normal dans la navigation intérieure,
 - les temps pendant lesquels la présence de l'équipage à bord est indispensable en vertu des règlements de navigation, à l'exception du temps consacré au repos journalier,
 - les temps pendant lesquels l'équipage doit rester disponible pour entreprendre ou reprendre une des activités susmentionnées,
 - toute interruption de la navigation au cours d'une journée de navigation ou d'un jour mixte, à l'exception de l'interruption pour le repos journalier,
 - toute interruption des travaux de manutention au cours de la journée de travail avant la fin des opérations de chargement et de déchargement,
 - les pauses,
 - toutes autres interruptions y compris les repos intercalaires (coupures ou pauses non obligatoires).
2. « Coupure » : toute interruption autre que la pause et le repos journalier résultant des nécessités inhérentes à l'organisation des transports et/ou de l'entreprise.
3. « Jour mixte » : le jour au cours duquel sont exécutés, d'une part, des travaux de navigation et, d'autre part, des travaux tels que chargement, déchargement, entretien et réparation.
4. « Membre de l'équipage » : le conducteur, le timonier, le matelot, le mousse, le mécanicien, le matelot garde-moteur et le chauffeur ;
5. a) « Navigation diurne » : la navigation d'une durée maximale de 14 heures par période de 24 heures accompagnée d'un repos nocturne de l'équipage situé entre 18 et 8 heures ;

- b) « navigation semi-continue » : la navigation d'une durée maximale de 18 heures par période de 24 heures accompagnée d'un repos nocturne de l'équipage situé entre 19 et 7 heures ;
 - c) « navigation continue » : la navigation d'une durée de plus de 18 heures par période de 24 heures.
6. « Pause » : toute interruption réglementaire ou contractuelle se situant entre le début et la fin du travail d'au moins 30 minutes, pendant laquelle le travailleur peut disposer de son temps.
7. « Semaine » : la période allant au dimanche 0 heure à samedi 24 heures.
8. « Repos journalier » :
- en navigation diurne et semi-continue, toute période ininterrompue d'au moins dix heures, respectivement huit heures, pendant laquelle les membres de l'équipage peuvent disposer librement de leurs temps, et sont libres de leurs mouvements dans les limites des dispositions communautaires et nationales en matière de composition et de présence de l'équipage ;
 - en navigation continue, toute période ininterrompue d'au moins six heures pendant laquelle les membres de l'équipage peuvent disposer librement de leurs temps et sont libres de leurs mouvements dans les limites des dispositions communautaires et nationales en matière de composition et de présence de l'équipage.

SECTION II

Champ d'application

Article 2

1. Le présent règlement s'applique aux membres des équipages des bateaux effectuant des transports de marchandises sur les voies navigables des États membres.
 2. Toutefois, pendant une période transitoire expirant à l'issue des négociations visées au paragraphe 3, le présent règlement ne s'applique pas aux équipages des bateaux navigant :
 - sur les voies navigables soumises au règlement de visite des bâtiments et radeaux du Rhin du 18 novembre 1947 et appartenant à des entreprises ayant leur siège sur le territoire d'un pays tiers,
 - sur les voies navigables soumises à l'accord de Paris concernant les conditions de travail des bateliers rhénans, du 21 mai 1954, et appartenant à des entreprises ayant leur siège sur le territoire de la Suisse.
3. Les États membres engagent immédiatement les négociations nécessaires afin de parvenir si possible avant le (18 mois à compter de l'adoption du présent règlement) à un accord en vue :
- de modifier, dans le cadre de la commission centrale pour la navigation du Rhin, le règlement de visite des bâtiments et radeaux du Rhin, du 18 novembre 1947, pour en éliminer toutes les dispositions qui s'avéreraient incompatibles avec les dispositions du présent règlement,
 - de modifier l'accord concernant les conditions de travail des bateliers rhénans, du 21 mai 1954, pour en éliminer toutes les dispositions qui s'avéreraient incompatibles avec les dispositions du présent règlement ou, le cas échéant, de dénoncer ledit accord.

Article 3

La Communauté engagera avec les pays tiers les négociations qui se révéleraient nécessaires en vue de l'application du présent règlement.

Article 4

Le présent règlement ne s'applique pas aux membres des équipages :

- des bacs,
- des radeaux et engins flottants comportant des appareils mécaniques et ne transportant aucune marchandise,
- des bateaux dont le port en lourd est inférieur à 150 tonnes, à l'exclusion des remorques et des pousseurs,
- des bateaux qui, venant de la mer ou y retournant, n'utilisent les voies navigables que pour être chargés ou déchargés dans un port situé sur ces voies,
- des bateaux de pêche utilisés à cet effet,
- des bateaux transportant du matériel de sauvetage ou de dépannage en vue d'une intervention immédiate,
- des bateaux affectés aux services de l'administration des voies navigables, de la police, des forces armées, des pompiers et de tous bateaux affectés à un service quelconque agissant comme organe du pouvoir public,
- des bateaux affectés exclusivement au remorquage dans les ports,
- des pousseurs affectés exclusivement au poussage dans les ports,
- des bateaux affectés au remorquage en haute mer, pour autant qu'ils ne soient pas utilisés sur les voies navigables intérieures.

SECTION III

Équipages

Article 5

Les membres de l'équipage doivent remplir les conditions suivantes :

a) *le conducteur :*

doit être âgé de 21 ans au moins et avoir navigué en mer ou sur des voies d'eau intérieures pendant quatre ans au minimum. La fréquentation d'une école professionnelle de batelier pourra être prise en considération en tout ou en partie dans la détermination du temps de navigation effectué. Cette durée peut être réduite à trois ans si l'intéressé est porteur d'un certificat d'aptitude professionnelle constatant l'achèvement d'une formation de conducteur de bateau, dont le niveau minimal sera arrêté par le Conseil sur proposition de la Commission, au plus tard un an après la mise en vigueur du présent règlement ;

b) *le timonier :*

doit avoir navigué au minimum pendant un an comme matelot ou matelot garde-moteur sur des voies d'eau intérieures ;

c) *le matelot :*

doit être âgé de 17 ans au moins et avoir navigué un an au moins en mer ou sur des voies d'eau intérieures en faisant partie d'un équipage de pont. La fréquentation d'une école professionnelle de batelier pourra être prise en considération en tout ou en partie dans la détermination du temps de navigation effectué ;

d) *le mousse :*

doit être âgé de 15 ans au moins ;

e) *le mécanicien :*

doit, en plus des connaissances de base en matière de moteurs, avoir exercé une activité de matelot garde-moteur pendant deux ans au moins ou avoir suivi un cycle de formation professionnelle, dont le niveau minimal sera arrêté par le Conseil, sur proposition de la Commission, au plus tard un an après la mise en vigueur du présent règlement ;

f) *le matelot garde-moteur :*

doit, en plus des connaissances de base en matière de moteurs, avoir navigué pendant un an au moins comme matelot sur des bâtiments munis de moyens mécaniques de propulsion en mer ou sur des voies d'eau intérieures.

Article 6

Tout membre de l'équipage peut, si la sécurité du bâtiment ou de la cargaison l'exige, être appelé à effectuer des tâches autres que celles qui relèvent de ses attributions propres pour autant que ses capacités et ses aptitudes physiques lui permettent de les remplir.

Article 7

1. La composition des équipages pour les différentes catégories de bateaux est soumise à des normes minimales déterminées par les dispositions de l'annexe qui fait partie intégrante du présent règlement.

2. Pendant un délai expirant à une date qui sera fixée par le Conseil sur proposition de la Commission, celle-ci peut autoriser les États membres, à leur demande, à appliquer des règles dérogatoires aux règles visées au paragraphe 1 pour tout ou partie du trafic effectué sur des voies d'eau situées sur leur territoire, dans la mesure où de telles dérogations sont justifiées par des conditions particulières de la navigation sur ces voies d'eau et que ces dérogations répondent aux exigences suivantes :

- a) tenir compte des prescriptions prévues dans le présent règlement et, en particulier, la nécessité de respecter les dispositions des sections IV et V ;
- b) respecter les exigences de sécurité de la circulation sur les voies d'eau respectives et prendre en compte le niveau technique de l'équipement des bateaux concernés ;
- c) ne pas comporter une régression par rapport au niveau atteint dans le domaine social dans l'État membre en cause.

Ces dérogations ne peuvent pas s'appliquer à la navigation sur le Rhin. On entend par « navigation sur le Rhin » la navigation depuis Mittelbrücke Bâle jusqu'à la pleine mer, y compris le grand canal d'Alsace, le Pannerdensche Kanaal, le Nederrijn, le Lek, le Waal, la Nerwede, le Noord, la Nieuwe Maas.

3. La Commission prend les décisions visées au paragraphe 2, après consultation du comité consultatif paritaire pour les problèmes sociaux dans la navigation intérieure institué par décision de la Commission du 28 novembre 1967 ⁽¹⁾, et après consultation de l'État membre requérant concerné et, le cas échéant, des autres États membres affectés par les dispositions en cause.

⁽¹⁾ JO n° 297 du 7. 12. 1967 modifié par la décision de la Commission du 19. 6. 1970, JO n° L 140 du 27. 6. 1970.

Cette décision est notifiée à l'État requérant dans un délai de quatre mois à compter de la réception de sa demande, ce délai étant porté à six mois dans le cas où la Commission procède à une consultation des autres États membres.

4. Les États membres peuvent autoriser individuellement une diminution des équipages dans des cas particuliers où le bateau est pourvu d'équipements techniques plus évolués que ceux prescrits et susceptibles d'effectuer certaines tâches des membres de l'équipage. Les États membres informent la Commission des mesures prises en vertu de cette disposition.

Article 8

1. L'équipage ne peut comprendre de personnes du sexe féminin :

- lorsque le gréement du bateau est difficile à manœuvrer,
- lorsque la manœuvre du gouvernail, à plein enfoncement, ne peut se faire par une personne sans effort particulier,
- lorsque ces personnes sont appelées à effectuer à bord des travaux consistant à déplacer ou à transporter, à l'aide des deux bras, des charges ou des objets de gréement de plus de 15 kg ou à transporter, avec l'aide d'une autre personne, des charges ou des objets de gréement de plus de 35 kg. Sont, en tout cas, à considérer le largage et le filage des câbles de remorque pesants,
- lorsque le bateau ne comporte pas de logements, lavabos et cabinets séparés pour les membres de l'équipage féminins et masculins. Cette disposition ne s'applique pas dans le cas où tous les membres de l'équipage font partie d'une même famille.

2. Les autorités compétentes à désigner par chaque État membre, conformément à l'article 22, décident si le bateau est approprié au travail des personnes du sexe féminin et en portent mention dans un certificat de visite.

3. Une personne chargée de surveiller et de soigner des enfants de moins de six ans se trouvant continuellement à bord ne peut être membre d'équipage.

4. Les femmes enceintes ne peuvent être employées à bord après l'expiration du sixième mois de grossesse, ni avant l'expiration d'un délai de trois mois après leur délivrance.

Article 9

1. L'équipage prescrit doit être constamment à bord du bâtiment faisant route. Tout départ sans l'équipage prescrit est interdit.

2. Par dérogation au paragraphe précédent lorsqu'un seul membre de l'équipage prescrit est défaillant en cours de route en raison d'une circonstance exceptionnelle et fortuite, telle que maladie, accident ou ordre d'une autorité, le bateau est autorisé à poursuivre sa route jusqu'au premier lieu où il pourra amarrer et séjourner en sécurité.

SECTION IV

Amplitude

Travail à la barre et à l'écran du radar

Article 10

1. En navigation diurne l'amplitude ne peut dépasser :

- 14 heures au cours de la période allant du mois de mars au mois d'octobre inclus,
- 12 heures au cours de la période allant du mois de novembre au mois de février inclus.

L'amplitude moyenne calculée sur une période de 12 semaines consécutives ne peut dépasser 12 heures. Pour le calcul de cette amplitude moyenne il ne sera tenu compte que des jours de navigation et des jours mixtes.

2. En navigation semi-continue l'amplitude ne peut dépasser 12 heures.

3. En navigation continue l'amplitude ne peut dépasser 8 heures.

Article 11

La durée ininterrompue du travail à la barre ne peut dépasser 4 heures. Elle doit être suivie d'une pause.

Article 12

La durée d'observation de l'écran de radar ne peut dépasser : pour la navigation diurne et semi-continue, 7 heures par amplitude ; pour la navigation continue, 7 heures par période de 24 heures.

La durée ininterrompue d'observation de l'écran ne peut dépasser deux heures ; l'observation ne peut être reprise qu'après une interruption d'au moins 30 minutes.

Article 13

Il ne peut être dérogé aux dispositions des articles 10, 11, 12, 14 et 15 que dans les cas suivants :

- a) lorsqu'un membre de l'équipage est défaillant pour cause de maladie ou accident et que son travail doit être pris en charge par un autre membre de l'équipage ; dans ce cas, la dérogation n'est valable que jusqu'au point d'arrêt approprié où le membre d'équipage défaillant doit, le cas échéant, quitter le bord et être remplacé ;
- b) lorsqu'il faut assurer la sécurité du bateau ou de sa cargaison.

SECTION V

Temps de repos et pauses — Vacances annuelles et jours fériés

Article 14

1. En navigation diurne, le repos journalier ne peut être inférieur à :

- 10 heures consécutives au cours de la période allant du mois de mars au mois d'octobre inclus ;
- 12 heures consécutives au cours de la période allant du mois de novembre au mois de février inclus.

Le repos journalier moyen calculé sur une période de 12 semaines consécutives ne peut être inférieur à 12 heures. Pour le calcul de ce repos journalier moyen, les repos périodiques, les jours fériés et les jours de congé n'entrent pas en ligne de compte.

2. En navigation semi-continue, le repos journalier ne peut être inférieur à 8 heures consécutives.

3. En navigation diurne et en navigation semi-continue, le repos journalier doit constituer un repos nocturne, qui doit se situer, pour la navigation diurne, entre 18 et 8 heures et, pour la navigation semi-continue, entre 19 et 7 heures.

4. En navigation continue, le repos journalier ne peut être inférieur à 6 heures consécutives.

Le repos quotidien minimal doit comporter au total :

- soit 12 heures sur une période de 24 heures,
- soit 24 heures sur une période de 48 heures.

5. Au cours du repos journalier, le membre d'équipage peut disposer librement de son temps, pour autant que sa présence à bord ne soit pas exigée par un règlement de police visant la sécurité.

Article 15

En cours de navigation, les membres d'équipage bénéficient de pauses dont les durées minimales comportent au total :

- 30 minutes pour une amplitude d'au moins 5 heures et inférieure à 8 heures,
- 1 heure pour une amplitude d'au moins 8 heures et inférieure à 12 heures,
- 1 heure 30 minutes pour une amplitude d'au moins 12 heures et plus.

Ces dispositions ne s'appliquent pas à la navigation continue.

Article 16

1. Tout membre de l'équipage affecté à la navigation diurne doit bénéficier par an d'au moins 78 jours de repos périodiques tenant lieu de repos hebdomadaires, dont 39 au moins doivent être pris à son domicile et comporter au minimum 10 dimanches.

2. Tout membre de l'équipage affecté à la navigation semi-continue ou continue a droit à un jour de repos pour deux jours de travail. Les jours de repos sont accordés en tout cas dans un délai maximal de six semaines ; ils sont groupés et doivent pouvoir être pris au domicile du membre de l'équipage.

3. En navigation diurne et semi-continue, tout repos périodique doit commencer au plus tard à 20 heures. Il doit comporter un repos d'au moins 36 heures consécutives. Le nombre de jours de travail, entre deux repos périodiques, ne peut dépasser 30 jours.

Article 17

1. Tout membre de l'équipage doit bénéficier par an d'un minimum de 30 jours de vacances annuelles et de jours fériés.

Les repos périodiques ne sont pas compris dans ces 30 jours.

2. Tout membre d'équipage a droit, au titre de vacances annuelles, à une période continue de deux semaines au moins.

SECTION VI**Travail au port***Article 18*

Si les membres de l'équipage exercent leur activité dans un port ou à tout autre point d'arrêt, les dispositions locales concernant la durée de l'amplitude et des temps de repos leur sont applicables si les normes minimales ou maximales prévues pour les membres de l'équipage sont plus favorables que celles prévues aux sections IV et V.

SECTION VII**Bateliers non salariés***Article 19*

1. Les dispositions des articles 16 et 17 ne sont pas applicables aux bateliers non salariés.
2. Les bateliers non salariés doivent observer 78 jours de repos périodiques par an.

SECTION VIII**Application de dispositions plus favorables***Article 20*

1. Si les dispositions actuellement en vigueur dans les États membres fixent des minimums plus élevés en matière d'âge minimal, de composition des équipages, de qualification professionnelle, de temps de repos et des pauses ou des maximums moins élevés en matière d'amplitude, de temps de travail à la barre ou de temps d'observation de l'écran de radar que ceux prévus par le présent règlement, elles restent applicables.

Chaque État membre peut appliquer des minimums plus élevés en matière d'âge minimal, de composition des équipages, de qualification professionnelle, de temps de repos et des pauses ou des maximums moins élevés en matière d'amplitude, de temps de travail à la barre ou de temps d'observation de l'écran de radar que ceux prévus par le présent règlement.

2. Par dérogation aux paragraphes précédents, les dispositions mentionnées du présent règlement continuent à s'appliquer aux membres des équipages sur des bateaux immatriculés dans un autre État et effectuant des transports internationaux.

3. Tous les deux ans, à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission présentera au Conseil un rapport sur l'évolution de la situation dans la matière visée par le présent article.

SECTION IX**Application et contrôle***Article 21*

La Commission arrêtera, par voie de règlement, avant le (18 mois après l'adoption du règlement) :

- a) le modèle d'un livret de bord ;
 - b) le modèle d'un livret individuel de contrôle;
- ainsi que les modalités nécessaires de leur utilisation.

Article 22

Chaque État membre désignera les autorités qui seront chargées d'assurer l'application des dispositions sur la composition des équipages contenues dans l'annexe du présent règlement.

Article 23

1. La Commission adresse tous les deux ans au Conseil et au Parlement européen un rapport global sur l'application du présent règlement par les États membres.

2. Afin de permettre à la Commission d'établir le rapport visé au paragraphe 1, les États membres adressent tous les deux ans à la Commission les informations nécessaires sur la base d'un compte rendu type dont le modèle sera établi par la Commission après consultation des États membres.

SECTION X**Dispositions finales***Article 24*

1. Les États membres arrêtent, avant le (18 mois après l'adoption du règlement), après consultation de la Commission, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires à l'exécution du présent règlement.

Ces dispositions portent, entre autres, sur l'organisation, la procédure et les instruments de contrôle ainsi que sur les sanctions applicables en cas d'infraction.

2. Les États membres s'accordent mutuellement assistance en vue de l'application des dispositions du présent règlement, du contrôle de son application et de l'application des sanctions en cas d'infraction.

3. Lorsque les autorités compétentes d'un État membre ont connaissance d'une infraction aux dispositions du présent règlement, commise par un membre d'équipage relevant de la juridiction d'un autre État membre, elles peuvent le signaler aux autorités de cet État. Les autorités compétentes se communiquent mutuellement tous les renseignements qu'elles possèdent sur les sanctions appliquées pour ces infractions.

Article 25

Les articles 2 paragraphe 3, 5 sous a) et c), 7 paragraphes 2 et 3, 21 et 24 s'appliquent dès l'entrée en vigueur du présent règlement. Les autres dispositions de présent règlement s'appliquent à partir du (18 mois après l'adoption du règlement).

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

ANNEXE

LA COMPOSITION DES ÉQUIPAGES

A : DÉFINITIONS

La composition des équipages à bord des bateaux affectés aux transports de marchandises est déterminée ci-après pour les trois modes d'exploitation suivants :

- la navigation diurne (14 heures) inscrit ci-après aux tableaux sous (A)
- la navigation semi-continue (18 heures) inscrit ci-après aux tableaux sous (B)
- la navigation continue (24 heures) inscrit ci-après aux tableaux sous (C).

B. COMPOSITION DES ÉQUIPAGES DES CHALANDS, DES AUTOMOTEURS ET DES REMORQUEURS

I. Chalands

1. Si, pour un bateau non muni de moyens mécaniques de propulsion, destiné à être remorqué, les conditions suivantes sont remplies :
 - a) la manœuvre du gouvernail peut se faire par une personne sans effort particulier même à l'enfoncement maximal autorisé ;
 - b) les bâtiments de plus de 350 tonnes de port en lourd sont munis d'un interphone entre la timonerie et l'avant du bâtiment, permettant à l'interpellé de répondre ;
 - c) les pompes d'épuisement et de lavage du pont sont motorisées sur les bâtiments de plus de 350 tonnes de port en lourd ;
 - d) le treuil des ancres de proue des bâtiments de plus de 350 tonnes de port en lourd et le treuil de l'ancre de poupe des bâtiments de plus de 750 tonnes de port en lourd sont motorisés ;
 - e) les bâtiments de plus de 1 000 tonnes de port en lourd sont munis de sommiers pouvant être glissés ou tournés latéralement, à moins qu'il n'existe des installations équivalentes, comme par exemple des panneaux coulissants ;

l'équipage comprend :

Groupes	Port en lourd	Equipage	A	B	C
1	de 150 à 750 tonnes	conducteurs	1	2	2
		matelots	1	1	2
		mousses	—	—	—
2	de plus de 750 à 1 400 tonnes	conducteurs	1	2	2
		matelots	1	1	2
		mousses	1	1	1
3	de plus de 1 400 à 2 500 tonnes	conducteurs	1	2	2
		matelots	2	2	3
		mousses	—	—	—
4	plus de 2 500 tonnes	conducteurs	1	2	2
		matelots	2	2	3
		mousses	1	1	1

2. Si l'une ou plusieurs des conditions énoncées au paragraphe 1 ne sont pas remplies, l'équipage prévu à ce paragraphe est augmenté, pour tous les modes d'exploitation, d'un mousse pour les groupes 1 et 2 et d'un matelot pour les groupes 3 et 4.

3. Les matelots doivent, dans les groupes 1 et 2, être âgés d'au moins 18 ans.

II. Automoteurs

1. Si, pour un bateau à moteur, les conditions suivantes sont remplies :

- a) la manœuvre du gouvernail peut se faire par une personne sans effort particulier même à l'enfoncement maximal autorisé ;
- b) l'émission des signaux (sonores et optiques) du bateau faisant route peut se faire depuis la timonerie ;
- c) les bateaux de plus de 350 tonnes de port en lourd sont munis d'un interphone entre la timonerie et l'avant du bâtiment, permettant à l'interpellé de répondre ;
- d) les installations de propulsion sont telles que la modification de la vitesse de marche et l'inversion du sens de la propulsion, de même que, pour les bateaux équipés de moteurs réversible, la mise en marche et l'arrêt des moteurs de propulsion peuvent être effectués depuis la timonerie ;
- e) pour la surveillance des moteurs à propulsion, des signaux d'alarme, installés dans la timonerie, se déclenchent pour les niveaux critiques :
 - de la température de l'eau de refroidissement et 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 du dispositif d'inversion du moteur de propulsion de l'hélice ;
- f) les signaux d'alarme, visés sous e), peuvent être sonores ou optiques ; ils doivent être construits de telle façon qu'ils soient en état de marche pendant le fonctionnement des moteurs et éveillent, en toutes circonstances, l'attention du conducteur ;
- g) les installations mécaniques sont aménagées de telle façon que les travaux courants d'entretien en cours de navigation peuvent être interrompus à tout moment ;
- h) les pompes d'épuisement et de lavage du pont sont motorisées sur les bateaux de plus de 350 tonnes de port en lourd ;

- i) le treuil des ancres de proue des bateaux de plus de 350 tonnes de port en lourd et le treuil de l'ancre de poupe des bateaux de plus de 86 m de long sont motorisés ;
- j) les treuils des câbles de remorque des automoteurs des groupes 2, 3 et 4 sont motorisés et manœuvrables par une seule personne ;
- k) les bateaux de plus de 1 000 tonnes de port en lourd sont munis de sommiers pouvant être glissés ou tournés latéralement, à moins qu'il n'existe des installations équivalentes, comme par exemple des panneaux coulissants,

l'équipage comprend :

Groupes	Port en lourd	Équipage	A	B	C
1	de 150 à 500 tonnes	conducteurs	1	2	2
		timoniers	—	—	—
		matelots	1	1	2
		mousses	—	—	—
2	de plus de 500 à 1 000 tonnes	conducteurs	1	2	2
		timoniers	—	—	—
		matelots	1	1	3
		mousses	1	1	—
3	de plus de 1 000 à 1 600 tonnes	conducteurs	1	2	2
		timoniers	1	1	1
		matelots	2	2	3
		mousses	—	—	1
4	plus de 1 600 tonnes	conducteurs	1	2	2
		timoniers	1	1	1
		matelots	2	2	4
		mousses	1	1	—

2. À bord des bateaux équipés de moteurs développant une puissance supérieure à 800 ch, le matelot doit être remplacé par un matelot garde-moteur.

3. À bord des bateaux équipés de moteurs développant une puissance inférieure ou égale à 800 ch, un membre de l'équipage doit connaître la manœuvre et la surveillance des moteurs et un autre membre de l'équipage doit être suffisamment au courant de la manœuvre du moteur pour pouvoir le mettre en marche ou l'arrêter.

4. Si l'une ou plusieurs des conditions énoncées au paragraphe 1 ne sont pas remplies, l'équipage prévu à ce chiffre est augmenté, pour tous les modes d'exploitation, d'un mousse pour les groupes 1 et 2 et d'un matelot pour les groupes 3 et 4.

5. Les bateaux dont le moteur n'est employé que pour effectuer de petits déplacements dans les ports et aux lieux de chargement ou de déchargement, ou pour augmenter leur dirigeabilité lorsqu'ils sont remorqués, seront considérés, en ce qui concerne l'équipage, comme chalands. Les restrictions relatives à l'emploi du moteur seront mentionnées dans un certificat de visite.

6. Si un automoteur remorque plus d'un bateau, l'équipage de l'automoteur est augmenté dans tous les groupes et pour tous les modes d'exploitation :

- d'un mousse pour deux ou trois bateaux remorqués,
- d'un matelot pour quatre bateaux remorqués ou plus.

Toutefois, si un automoteur remorque vers l'aval au maximum deux chalands légers qui sont accouplés latéralement, l'équipage de l'automoteur n'est pas augmenté.

Lorsqu'un automoteur sert de remorqueur de renfort, au moyen d'un câble de remorque et un seul, son équipage prescrit n'est pas augmenté.

III. Remorqueurs

1. Si, pour un bateau à moteur destiné au remorquage, les conditions suivantes sont remplies :

- a) les installations de propulsion sont telles que la modification de la vitesse de marche et l'inversion du sens de la propulsion, de même que, pour les bateaux équipés de moteurs réversibles, la mise en marche et l'arrêt des moteurs de propulsion, peuvent être effectués depuis la timonerie ;
- b) pour la surveillance des moteurs de propulsion, des signaux d'alarme installés dans la timonerie se déclenchent pour les niveaux critiques :
 - de la température de l'eau de refroidissement et 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 du dispositif d'inversion du moteur de propulsion ou de l'hélice ;
- c) les signaux d'alarme visés sous b) peuvent être sonores ou optiques ; ils doivent être construits de telle façon qu'ils soient en état de marche pendant le fonctionnement des moteurs et éveillent, en toutes circonstances, l'attention du conducteur ;
- d) les treuils des remorqueurs de plus de 250 ch sont motorisés ;
- e) les treuils des câbles de remorque sont motorisés et manœuvrables par une seule personne ;

l'équipage comprend :

Groupes	Puissance en ch	Equipage	A	B	C
1	jusqu'à 250 ch	conducteurs	1	2	2
		timoniers	—	—	—
		matelots	—	—	1
		mousses	—	—	—
		mécaniciens	—	—	—
		matelots garde-moteurs	1	1	1
2	de plus de 250 à 500 ch	conducteurs	1	2	2
		timoniers	—	—	—
		matelots	—	—	1
		mousses	1	1	1
		mécaniciens	—	—	—
		matelots garde-moteurs	1	1	1
3	de plus de 500 à 750 ch	conducteurs	1	2	2
		timoniers	—	—	—
		matelots	1	1	1
		mousses	—	1	1
		mécaniciens	—	—	—
		matelots garde-moteurs	1	1	2

Groupes	Puissance en ch	Équipage	A	B	C
4	de plus de 750 à 1 000 ch	conducteurs	1	2	2
		timoniers	—	—	—
		matelots	1	1	2
		mousses	1	—	1
		mécaniciens	1	1	1
		matelots garde-moteurs	—	1	1
5	de plus de 1 000 à 2 000 ch	conducteurs	1	2	2
		timoniers	1	1	1
		matelots	1	1	2
		mousses	1	—	1
		mécaniciens	1	1	1
		matelots garde-moteurs	—	1	1
6	plus de 2 000 ch	conducteurs	1	2	2
		timoniers	1	1	1
		matelots	2	2	4
		mousses	1	—	—
		mécaniciens	1	1	1
		matelots garde-moteurs	—	1	1

2. Si un seul câble de remorque est utilisé ou s'il y a une seule longueur de remorque, le mousse n'est pas obligatoire dans le groupe 2.

3. Si l'une ou plusieurs des conditions énoncées au paragraphe 1 ne sont pas remplies, l'équipage prévu à ce chiffre est augmenté d'un matelot garde-moteur.

IV. Dérogations et dispositions complémentaires aux dispositions sous I, II et III

1. Lorsque l'effectif de l'équipage prévu sous I, II et III ci-avant en timoniers, matelots et matelots garde-moteur est égal ou supérieur à deux personnes, un matelot peut être remplacé par deux mousses. Ce remplacement n'est pas permis en navigation semi-continue et continue.

Un équipage ne peut comprendre plus de trois mousses. Deux mousses peuvent être remplacés par un matelot si l'équipage comprend par ailleurs au moins un matelot, un matelot garde-moteur ou un timonier.

2. Si l'équipage qui se trouve réglementairement à bord d'un bateau comprend plus de six membres, quel que soit le mode d'exploitation, aucun membre de l'équipage ne peut être chargé des travaux communs de cuisine.

3. Si, en raison des dimensions, du mode de construction, de l'aménagement ou de l'affectation, un bateau ne correspond pas à l'un de ceux qui sont visés sous I, II et III, les

autorités compétentes des États membres doivent fixer un équipage renforcé par rapport à celui prévu aux prescriptions susmentionnées, s'il y a lieu d'admettre que l'équipage résultant de l'application des dispositions sous I, II et III serait insuffisant pour la sécurité de navigation du bateau.

Les autorités compétentes des États membres déterminent pour chaque engin flottant, pour autant qu'ils ne sont pas exclus de l'application par l'article 4 du règlement, ainsi que pour les remorqueurs à vapeur, d'après leurs dimensions, mode de construction, leurs aménagement et affectation, l'équipage qui doit se trouver à bord en cours de navigation.

4. A bord des bateaux dont l'équipage est supérieur à un conducteur et un matelot, l'équipage peut être réduit d'un mousse, lorsque celui-ci fréquente une école professionnelle batelière et qu'un certificat l'attestant se trouve à bord. Cette réduction sera admise pour une période ininterrompue qui ne pourra dépasser trois mois par année de calendrier.

5. Les autorités compétentes des États membres peuvent, pour des bateaux appartenant à des entreprises ayant leur siège sur leur territoire et dont l'équipage comprend un conducteur et deux autres membres ayant au moins la qualification de matelot, donner une autorisation écrite de remplacement d'un matelot, pour la durée de trois mois, par une personne âgée de 18 ans au moins et n'ayant pas la pratique de la navigation exigée par l'article 5 sous c) du règlement. Toutefois, cette autorisation ne peut être donnée que lorsque le conducteur du bateau aura démontré que, malgré ses efforts, il n'a pas réussi à compléter l'équipage par un matelot.

C. COMPOSITION DES ÉQUIPAGES DES POUSSEURS

I. Convois poussés à pousseur type

1. Pour les convois poussés à pousseur type, la composition de l'équipage est la suivante :

Groupes	Puissance en ch	Nombre de barges	Équipage	A	B	C
1	jusqu'à 500	0 ou 1 ou 2	conducteurs	1	2	2
			timoniers	—	—	—
			matelots	1	1	2
			mousses	—	—	—
			mécaniciens	—	—	—
			matelots garde-moteurs	1	1	2
		3 ou plus	conducteurs	1	2	2
			timoniers	—	—	—
			matelots	2	2	3
			mousses	—	—	—
			mécaniciens	—	—	—
			matelots garde-moteurs	1	1	2

Groupes	Puissance en ch	Nombre de barges	Equipage	A	B	C
2	de plus de 500 à 750 ch	0 ou 1 ou 2	conducteurs	1	2	2
			timoniers	1	1	1
			matelots	1	1	2
			mousses	—	—	—
			mécaniciens	—	—	—
			matelots garde-moteurs	1	1	2
		3 ou plus	conducteurs	1	2	2
			timoniers	1	1	1
			matelots	2	2	3
			mousses	—	—	—
			mécaniciens	—	—	—
			matelots garde-moteurs	1	1	2
3	de plus de 750 à 1000 ch	0 ou 1 ou 2	conducteurs	1	2	2
			timoniers	1	1	1
			matelots	2	1	2
			mousses	—	—	—
			mécaniciens	1	1	1
			matelots garde-moteurs	—	1	1
		3 ou plus	conducteurs	1	2	2
			timoniers	1	1	1
			matelots	3	2	3
			mousses	—	—	—
			mécaniciens	1	1	1
			matelots garde-moteurs	—	1	1
4	plus de 1 000 ch	0 ou 1 ou 2	conducteurs	1	2	2
			timoniers	1	1	1
			matelots	2	1	2
			mousses	—	—	—
			mécaniciens	1	1	1
			matelots garde-moteurs	—	1	1

Groupes	Puissance en ch	Nombre de barges	Équipage	A	B	C
4	plus de 1 000 ch	3 ou plus	conducteurs	1	2	2
			timoniers	1	1	1
			matelots	3	2	3
			mousses	—	—	—
			mécaniciens	1	1	1
			matelots garde-moteurs	—	1	1

II. Convois poussés à automoteur-pousseur

1. Pour les convois poussés automoteur-pousseur:

- dont l'automoteur-pousseur répond à toutes les dispositions énoncées sous B II paragraphe 1,
- dont l'automoteur-pousseur est muni d'une plate-forme de poussage, et
- qui ne comprennent qu'une seule barge de poussage et ne comprennent pas de chalands non transformés,

la composition est la suivante:

Groupes	Port en lourd de l'automoteur-pousseur	Équipage	A	B	C
1	de 50 à 500 tonnes	conducteurs	1	2	2
		timoniers	—	—	—
		matelots	2	2	3
		mousses	—	—	—
2	de plus de 500 à 1 000 tonnes	conducteurs	1	2	2
		timoniers	—	—	—
		matelots	2	2	4
		mousses	1	1	—
3	de plus de 1 000 à 1 600 tonnes	conducteurs	1	2	2
		timoniers	1	1	1
		matelots	2	2	3
		mousses	—	—	1
4	plus de 1 600 tonnes	conducteurs	1	2	2
		timoniers	1	1	1
		matelots	2	3	4
		mousses	1	1	—

2. A bord des automoteurs-pousseurs, équipés de moteurs développant une puissance supérieure à 800 ch, un matelot doit être remplacé par un matelot garde-moteur.

À bord des automoteurs-pousseurs équipés de moteurs développant une puissance inférieure ou égale à 800 ch, un membre de l'équipage doit connaître la manœuvre et la surveillance des moteurs et un autre membre de l'équipage doit être suffisamment au courant de la manœuvre pour pouvoir le mettre en marche ou l'arrêter.

3. Si l'une ou plusieurs des conditions énoncées sous B II paragraphe 1 ne sont pas remplies, l'équipage prévu est augmenté, pour tous les modes d'exploitation, d'un mousse pour les groupes 1 et 2 et d'un matelot pour les groupes 3 et 4.

4. Lorsque l'automoteur-pousseur n'est pas muni d'une plate-forme de poussage, les autorités compétentes des États membres doivent, pour chaque convoi, se faire montrer les manœuvres d'accouplement du convoi.

Si elles constatent que, pour effectuer convenablement ces manœuvres, même dans des conditions défavorables (pluie, gel, etc.), les équipages de pont prescrits ne sont pas suffisants, elles doivent augmenter ces équipages selon les besoins.

III. Convois poussés avec remorqueur transformé

1. Pour les convois poussés par pousseur qui est un remorqueur transformé n'ayant pas tous les aménagements d'un pousseur type

- dont le remorqueur-pousseur répond aux dispositions énoncées sous le point B III sous a), b) et c) et a des treuils pour la manœuvre des ancres, qui sont motorisés, et
- qui ne comprennent pas plus de deux barges,

la composition de l'équipage est la suivante:

Groupes	Puissance en ch	Nombre de barges	Équipage	A	B	C
1	jusqu'à 500 ch	1 ou 2	conducteurs	1	2	2
			timoniers	—	—	—
			matelots	2	2	3
			mousses	—	—	—
			mécaniciens	—	—	—
			matelots garde-moteurs	1	1	2
2	de plus de 500 à 750 ch	1 ou 2	conducteurs	1	2	2
			timoniers	1	1	1
			matelots	2	2	3
			mousses	—	—	—
			mécaniciens	—	—	—
			matelots garde-moteurs	1	1	2
3	de plus de 750 à 1 000 ch	1 ou 2	conducteurs	1	2	2
			timoniers	1	1	1
			matelots	3	2	4
			mousses	—	—	—
			mécaniciens	1	1	1
			matelots garde-moteurs	—	1	1

Groupes	Puissance en ch	Nombre de barges	Équipage	A	B	C
4	plus de 1 000 ch	1 ou 2	conducteurs	1	2	2
			timoniers	1	1	1
			matelots	3	2	4
			mousses	—	—	—
			mécaniciens	1	1	1
			matelots			
			garde-moteurs	—	1	1

2. Les autorités compétentes des États membres doivent se faire montrer les manœuvres d'accouplement du convoi. Si elles constatent que, pour effectuer convenablement ces manœuvres, même dans des conditions défavorables (pluie, gel, etc.), les équipages de pont prescrits sous le tableau sous 1. ne sont pas suffisants, elles doivent augmenter ces équipages selon les besoins.
