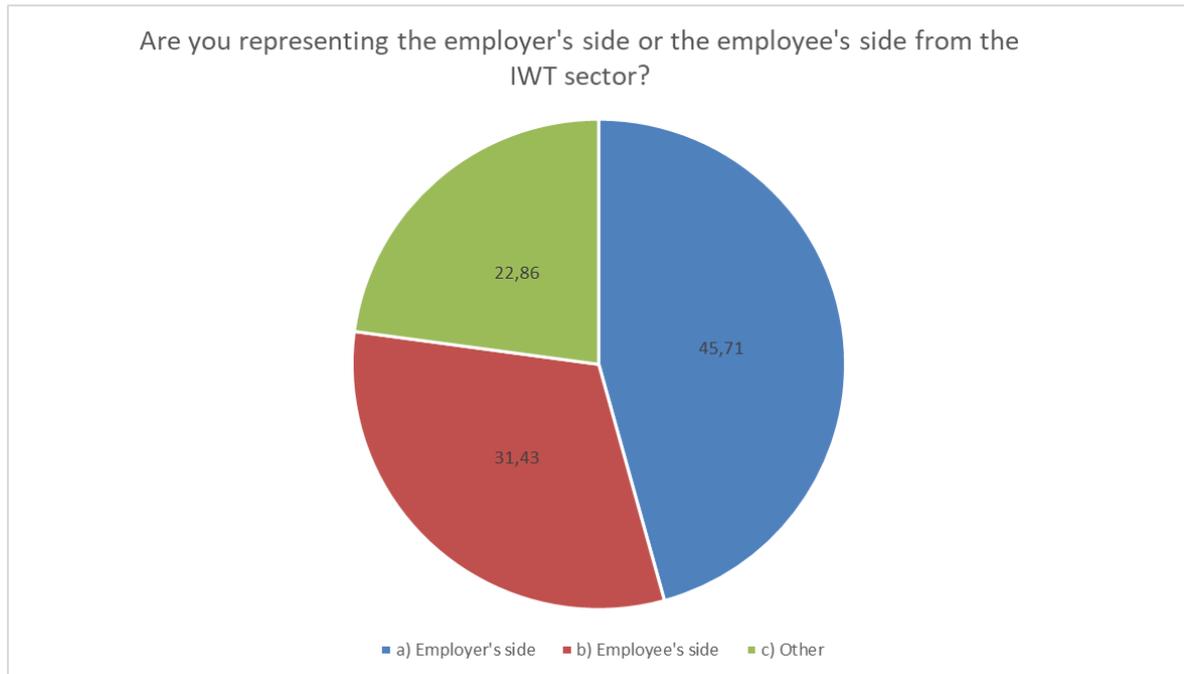


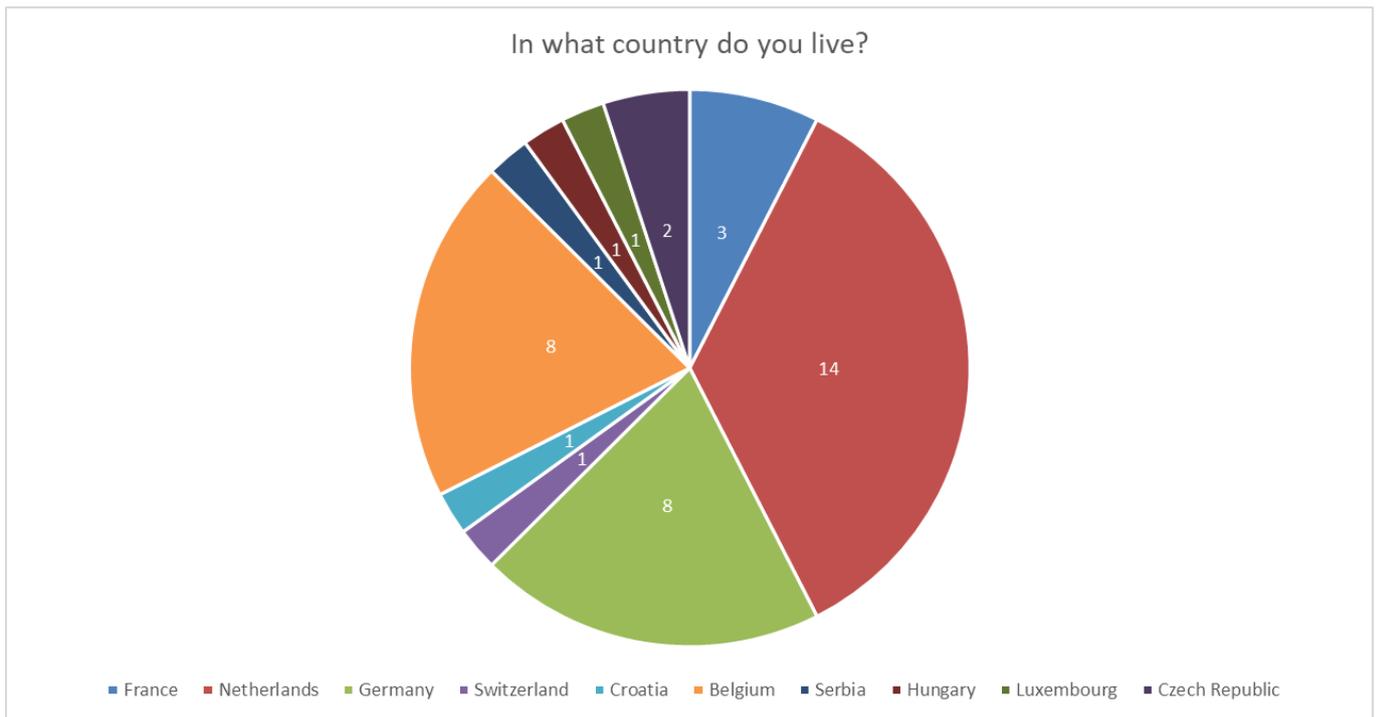
**PRINCIPALES CONCLUSIONS DE LA CONSULTATION SECTORIELLE 2.0**  
(14 décembre 2022)

**Pour commencer, 35 participants ont répondu à la question suivante :**



Nota : seuls les employeurs et les employés ont été invités à répondre aux questions.

40 participants ont répondu à la question suivante :

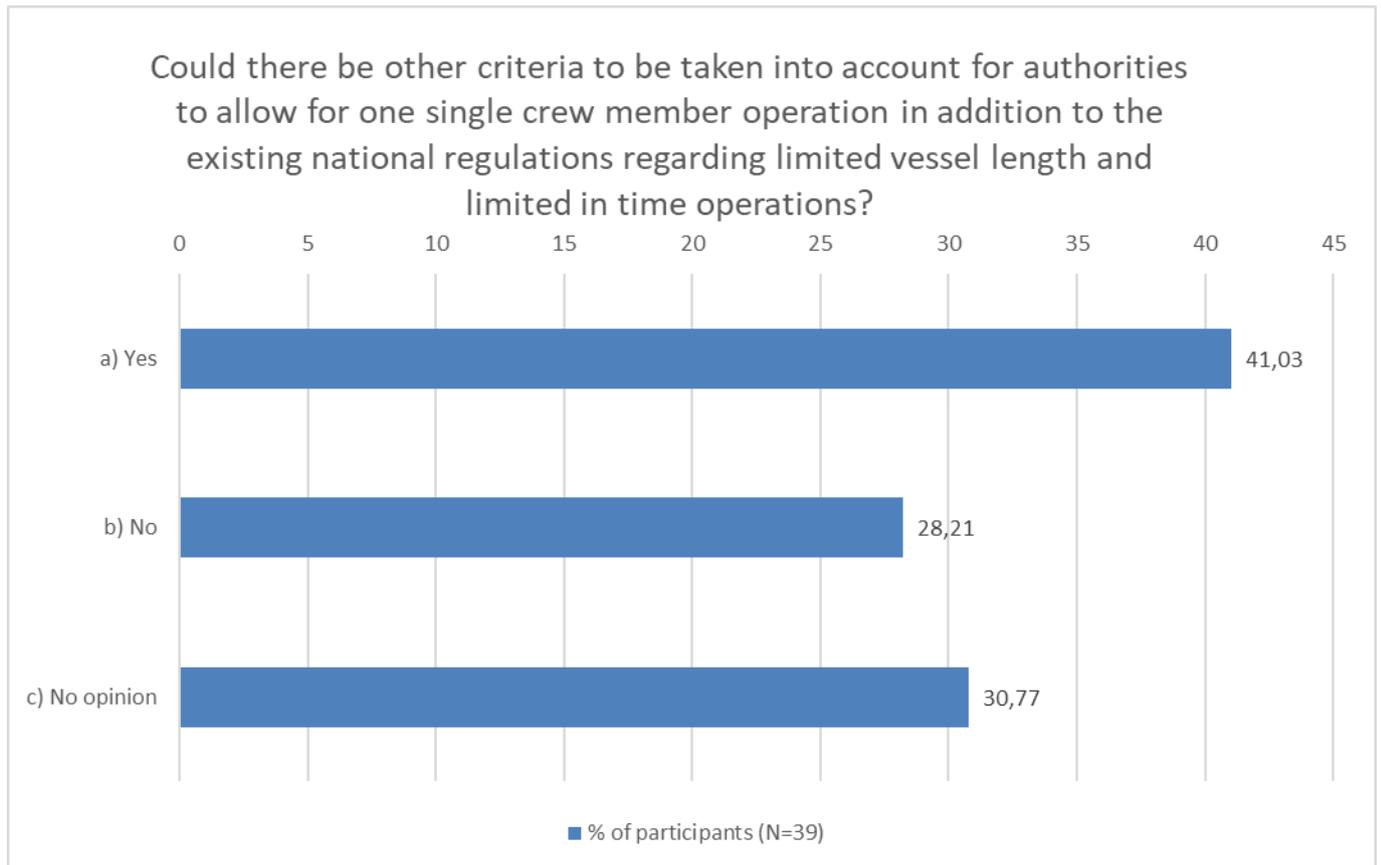


Annexe

**NOTE INTRODUCTIVE 1 : UN SEUL MEMBRE D'ÉQUIPAGE**

**Question 1 :** Pourrait-il y avoir d'autres critères à prendre en compte pour que les autorités autorisent/permettent l'exploitation par un seul membre d'équipage, en plus des réglementations nationales existantes concernant la longueur maximale du bateau (moins de 55 m) et les opérations ponctuelles (avitaillement/fond de cale) ?

- a) Oui
- b) Non
- c) Sans opinion

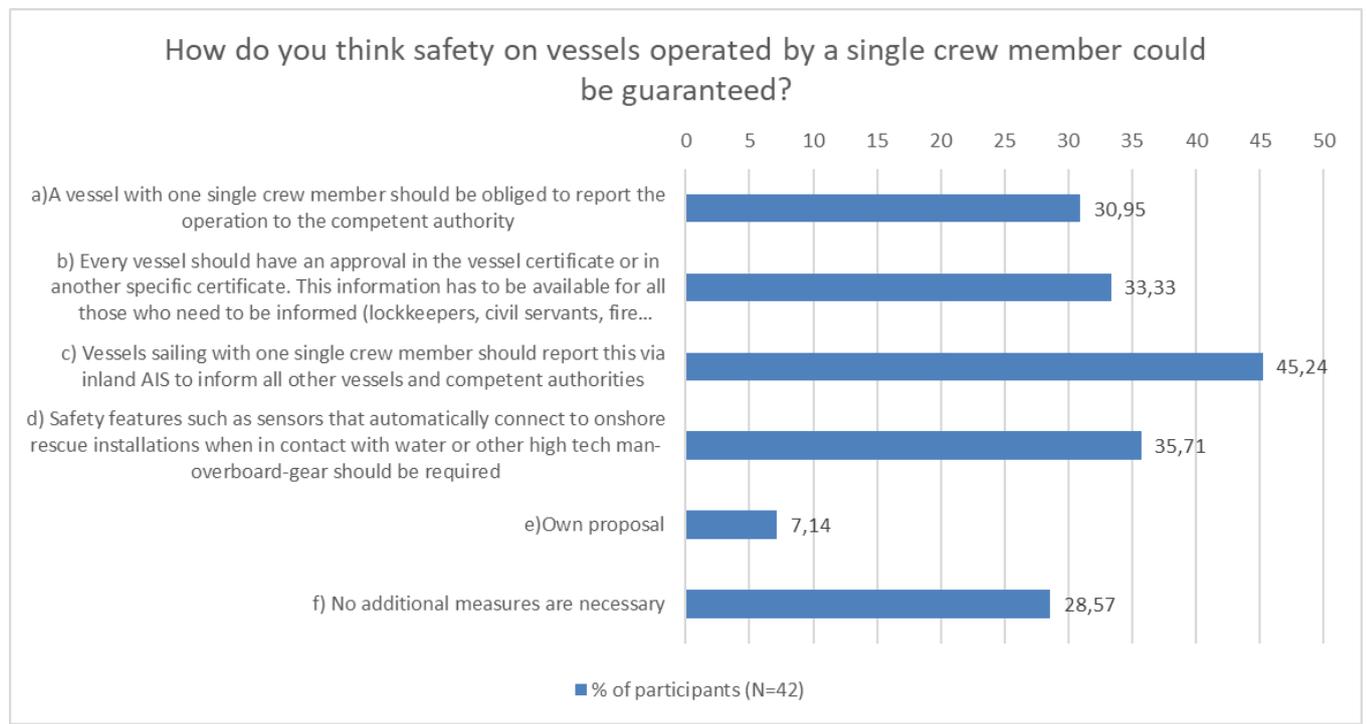


**Question 2 :** Si vous avez choisi « Oui », quels critères pourraient être pris en compte ?

- Automatisation/ niveau d'automatisation
- Rayon d'action limité - par exemple un rayon de 10 km
- Puissance en chevaux
- Dispositifs de sécurité
- Interrupteur d'homme mort
- Dispositif de localisation homme à l'eau
- Sécurité
- Contrôle supplémentaire
- Remorqueurs, barges grues
- Utilisation d'une centrale de commande à terre
- Bateau à quai
- Exemptions nationales, réglementations portuaires locales
- Puissance installée, notamment pour les remorqueurs de petites dimensions et de grande puissance
- Type de bateau ne pouvant pas accueillir davantage de membres d'équipage
- Localisation lorsqu'un homme tombe à l'eau

**Question 3 :** Comment la sécurité pourrait-elle être garantie à bord des bateaux exploités par un seul membre d'équipage ?

- a) Un bateau ne comportant qu'un seul membre d'équipage devrait être tenu d'informer l'autorité compétente de cette exploitation.
- b) Chaque bateau devrait disposer d'une approbation dans le certificat du bateau ou dans un autre certificat spécifique. Cette information devrait être disponible pour tous les acteurs devant être informés (éclusiers, fonctionnaires, pompiers, etc.).
- c) Les bateaux faisant route avec un seul membre d'équipage doivent le signaler via l'AIS Intérieur afin d'informer tous les autres bateaux et les autorités compétentes.
- d) Il conviendrait d'exiger des dispositifs de sécurité tels que des capteurs qui se connectent automatiquement aux installations de sauvetage à terre lorsqu'ils sont en contact avec l'eau ou d'autres dispositifs de haute technologie pour le cas d'une chute par-dessus bord.
- e) Proposition personnelle
- f) Aucune mesure supplémentaire n'est nécessaire



**Question 4 :** Si vous avez choisi « Proposition personnelle », veuillez détailler cette proposition :

- Éventuellement un dispositif de serrage automatique
- B et D complétés par le bouton de l'homme mort
- Automatisation des processus
- Appui d'une centrale de commande à terre

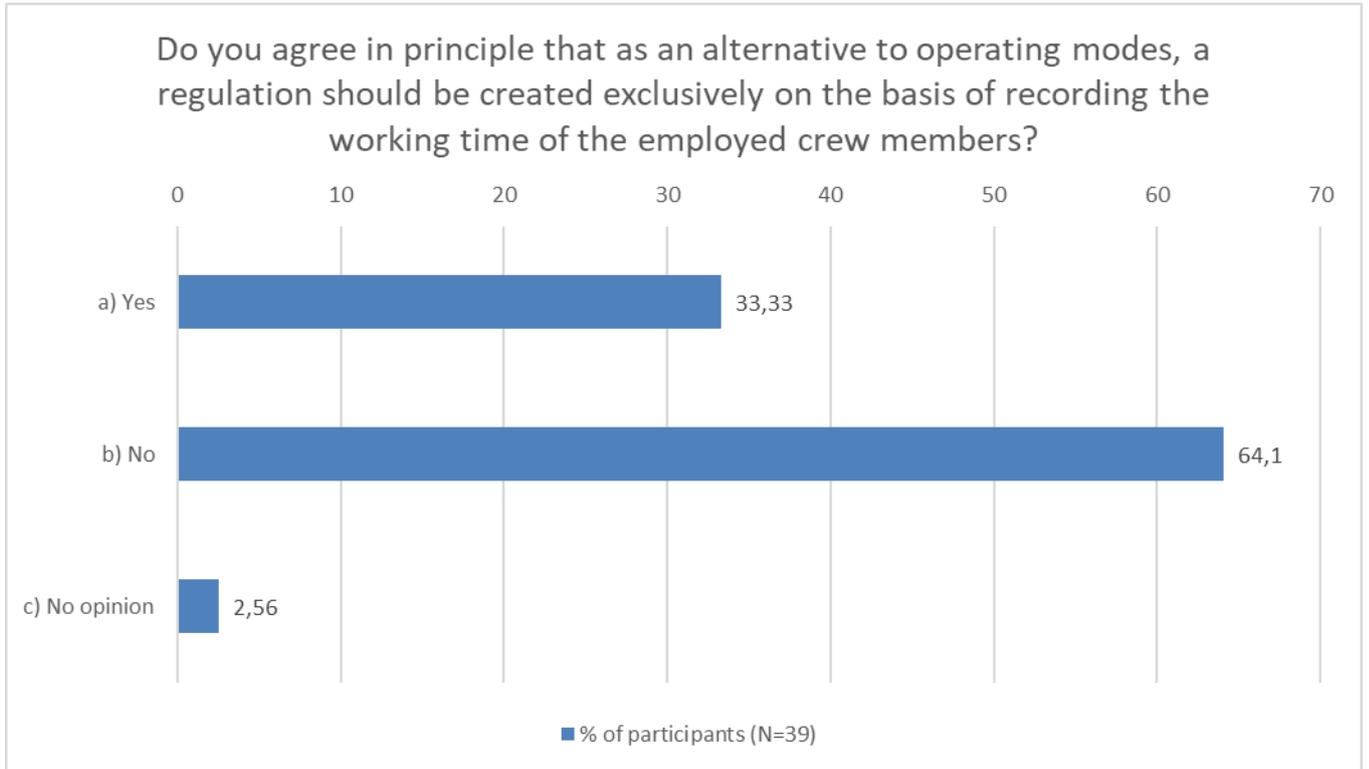
#### PRINCIPALES CONCLUSIONS - UN SEUL MEMBRE D'ÉQUIPAGE

- Les répondants sont plutôt ouverts (41 %) à la possibilité d'établir d'autres critères pour permettre l'exploitation de bateaux par une seule personne ;
- Cela plutôt avec des mesures supplémentaires pour assurer la sécurité ;
- La mesure préférée serait le rapport via l'AIS Intérieur, mais les autres mesures mentionnées devraient être examinées ;
- 1/3 des participants n'a pas exprimé d'opinion sur la question ;
- Au cours de l'échange, il a été souligné que les remorqueurs et les bateaux de remorquage devraient être exclus de telles dérogations.

**NOTE INTRODUCTIVE 2 : ALTERNATIVE SUPPLÉMENTAIRE AUX MODES D'EXPLOITATION**

**Question 5 :** Partagez-vous l'avis selon lequel, à la place des modes d'exploitation, il conviendrait d'élaborer un règlement portant exclusivement sur l'enregistrement du temps de travail des membres d'équipage employés ?

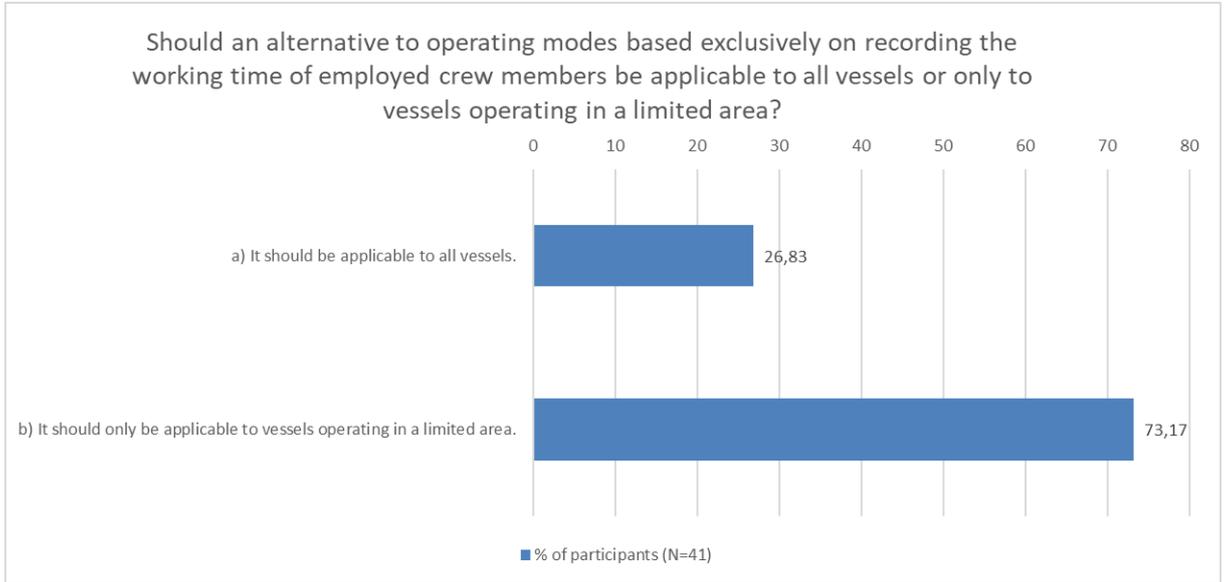
- a) Oui
- b) Non
- c) Sans opinion



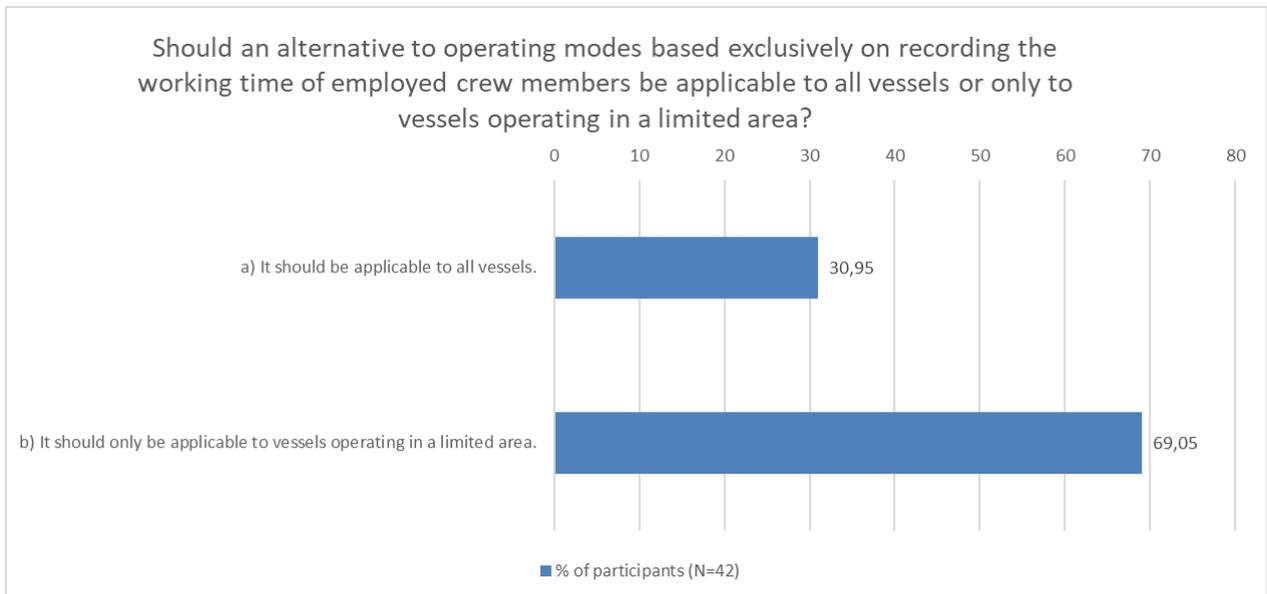
**Question 6 :** Une alternative aux modes d'exploitation basée exclusivement sur l'enregistrement du temps de travail des membres d'équipage employés devrait-elle être applicable à tous les bateaux ou seulement aux bateaux exploités dans une zone délimitée ?

- a) Elle devrait être applicable à tous les bateaux.
- b) Elle ne devrait être applicable qu'aux bateaux exploités dans une zone délimitée.

**Résultats du 1<sup>er</sup> tour de table :**

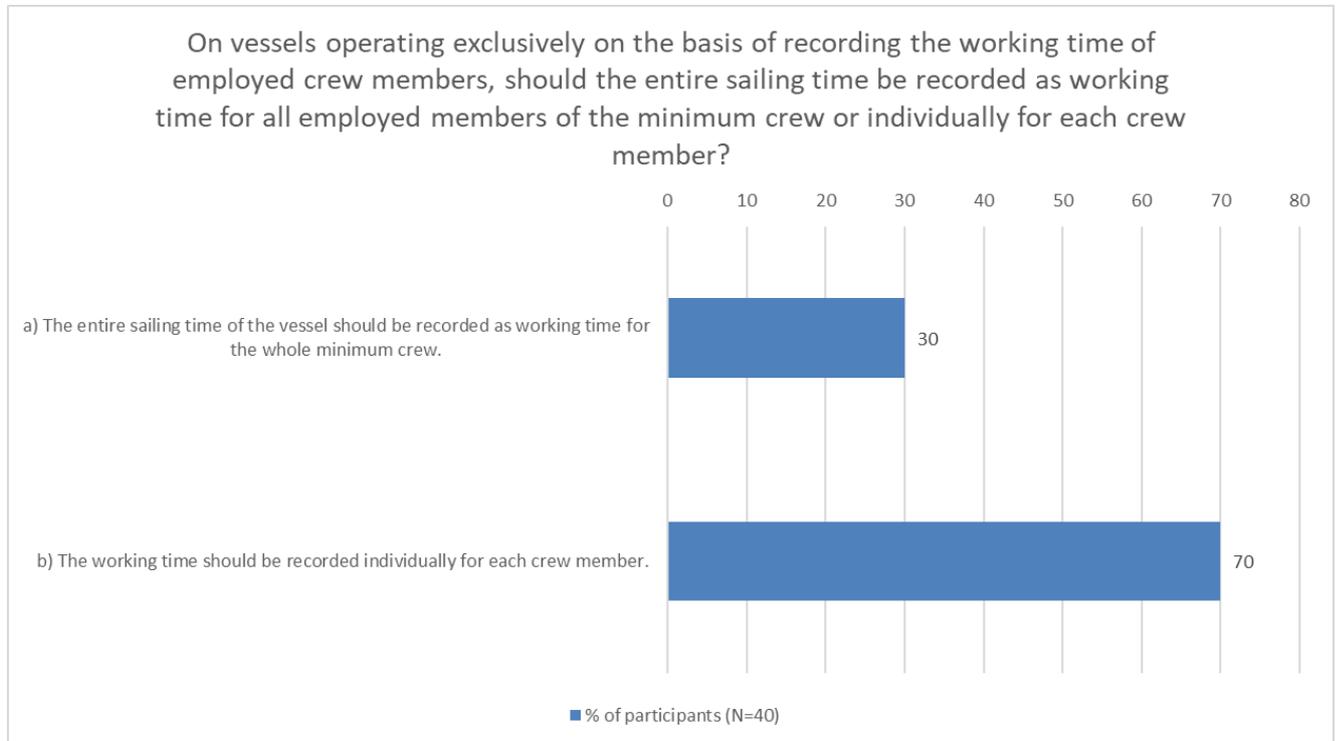


**Résultats du 2<sup>ème</sup> tour de table :**



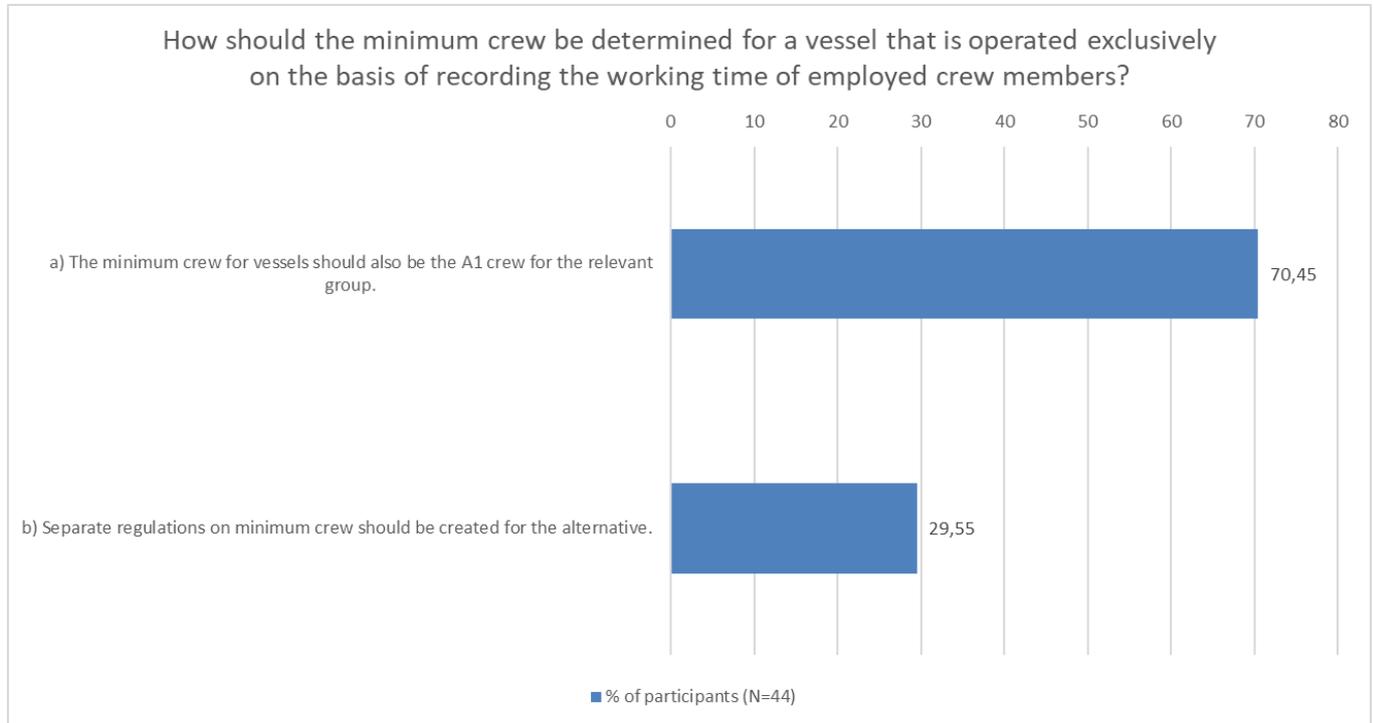
**Question 7 :** À bord des bateaux exploités exclusivement sur la base de l'enregistrement du temps de travail des membres d'équipage employés, la totalité du temps de navigation devrait-elle être enregistrée comme temps de travail pour l'ensemble des membres de l'équipage minimum ou le temps de travail devrait-il être enregistré individuellement pour chaque membre d'équipage ?

- a) Le temps de navigation devrait être intégralement enregistré comme temps de travail pour l'ensemble de l'équipage minimum.
- b) Le temps de travail devrait être enregistré individuellement pour chaque membre d'équipage.



**Question 8 :** Comment devrait être déterminé l'équipage minimum pour un bateau qui est exploité exclusivement sur la base de l'enregistrement du temps de travail des membres d'équipage employés ?

- a) L'équipage minimum des bateaux devrait également être l'équipage A1 au niveau concerné.
- b) Pour l'alternative, il conviendrait d'élaborer des prescriptions distinctes relatives à l'équipage minimum.



#### PRINCIPALES CONCLUSIONS - ALTERNATIVE SUPPLÉMENTAIRE AUX MODES D'EXPLOITATION

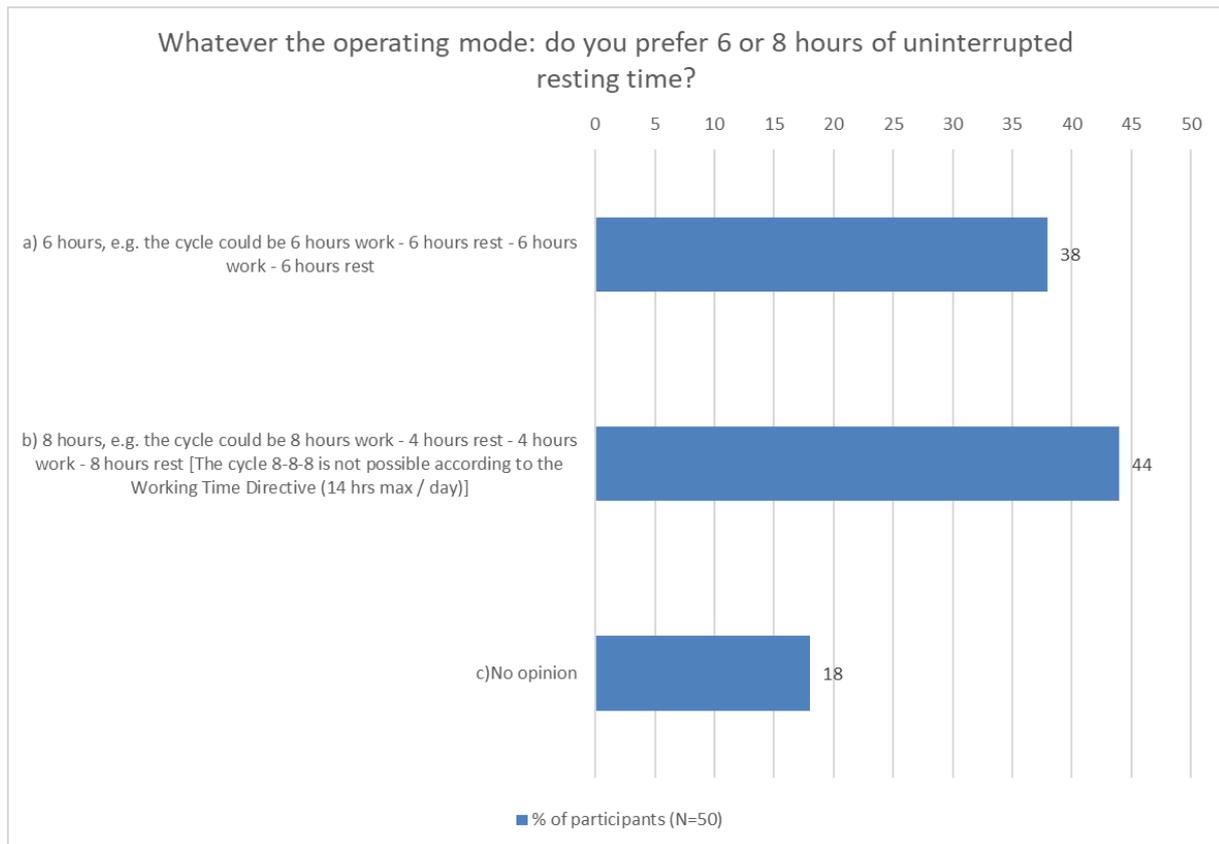
- **Deux tiers des personnes consultées ne sont pas favorables à une réglementation exclusivement basée sur l'enregistrement du temps de travail des membres d'équipage employés ;**
- Si une telle alternative devait exister, elle devrait être limitée aux bateaux exploités dans une zone restreinte, le temps de travail devrait être enregistré individuellement pour chaque membre d'équipage, l'équipage minimum devrait également être A1 ;
- Il ne faut pas mélanger le temps de travail et le temps de navigation : si tel était le cas, les conséquences pratiques seraient considérables.

### NOTE INTRODUCTIVE 3 : TEMPS DE REPOS OBLIGATOIRE

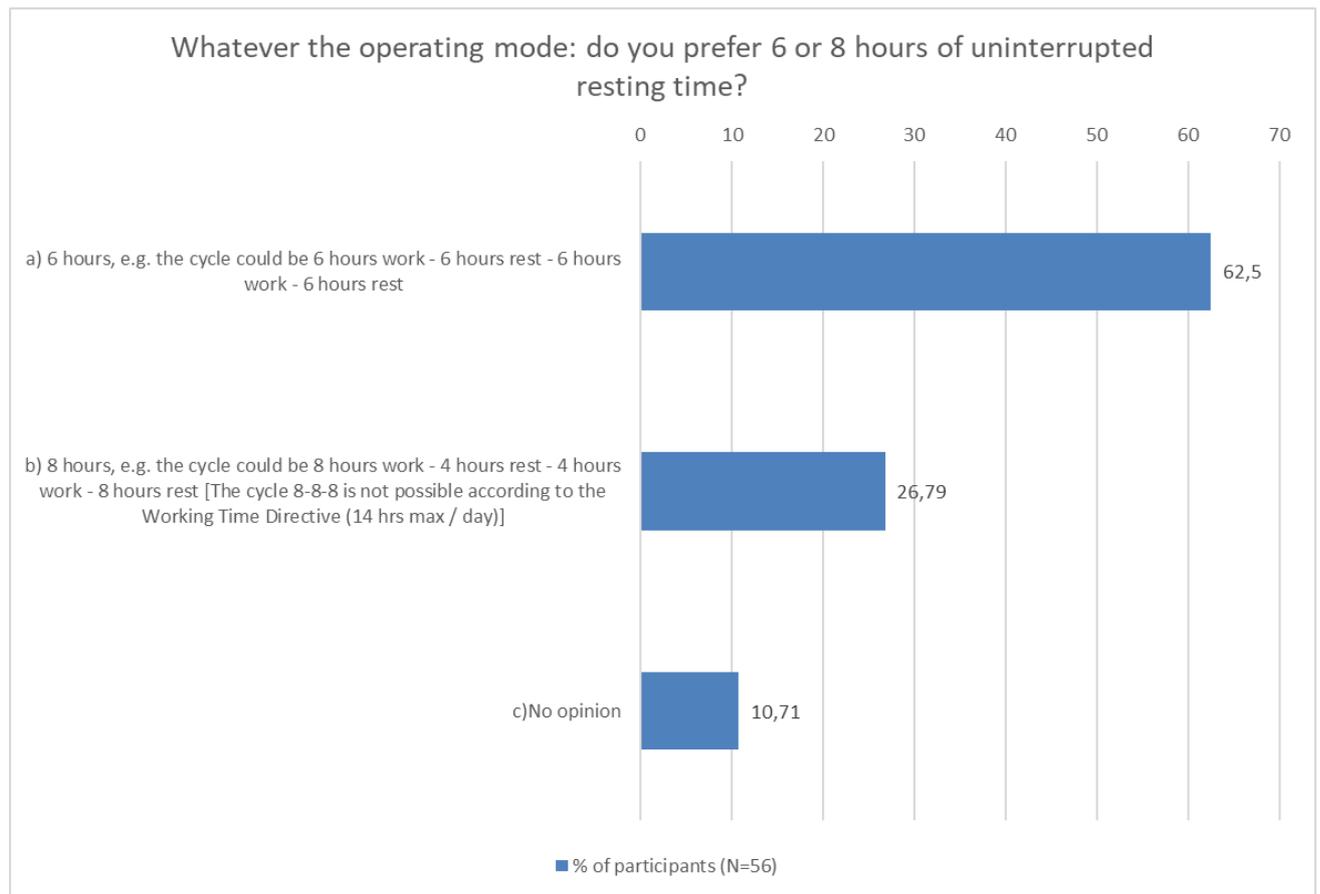
**Question 9 :** Quel que soit le mode d'exploitation : préférez-vous 6 ou 8 heures de repos ininterrompu ?

- a) 6 heures, par exemple un cycle de 6 heures de travail - 6 heures de repos - 6 heures de travail et 6 heures de repos
- b) 8 heures, par exemple un cycle de 8 heures de travail - 8 heures de repos - 8 heures de travail et 8 heures de repos [Le cycle 8-8-8 n'est pas possible selon la directive relative au temps de travail (14 heures maximum par jour).]
- c) Sans opinion

#### Résultats du 1<sup>er</sup> tour de table :



**Résultats du 2<sup>ème</sup> tour de table :**



**PRINCIPALES CONCLUSIONS - TEMPS DE REPOS OBLIGATOIRE**

- **Deux tiers des répondants sont favorables à un temps de repos minimum et ininterrompu de **6 heures** ;**
- Cela permet une plus grande flexibilité dans l'organisation du travail à bord ; 8 heures ne seraient que difficilement compatibles avec les modes d'exploitation actuels ;
- De nombreux participants ont exprimé leur confiance dans les membres de l'équipage pour s'organiser comme ils le souhaitent à bord, en tenant compte des besoins/préférences de chaque membre d'équipage (remarque lors de la réunion des volontaires : l'organisation du temps de repos des membres d'équipage à bord relève de la responsabilité du conducteur)

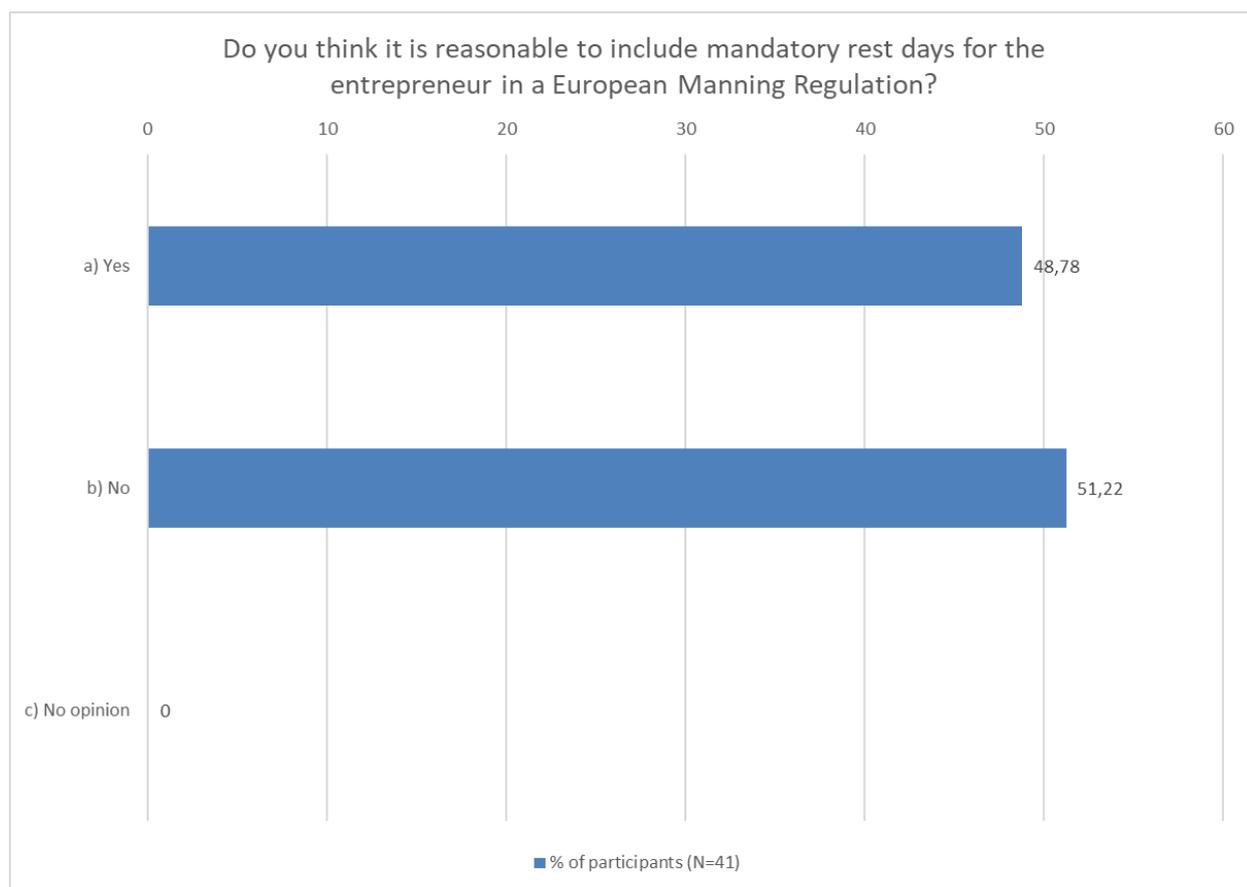
#### NOTE INTRODUCTIVE 4 : JOURS DE REPOS OBLIGATOIRES

**Question 10 :** Actuellement, un propriétaire exploitant est théoriquement autorisé à faire naviguer son bateau 365 jours par an. Cela semble peu judicieux du point de vue de la sécurité.

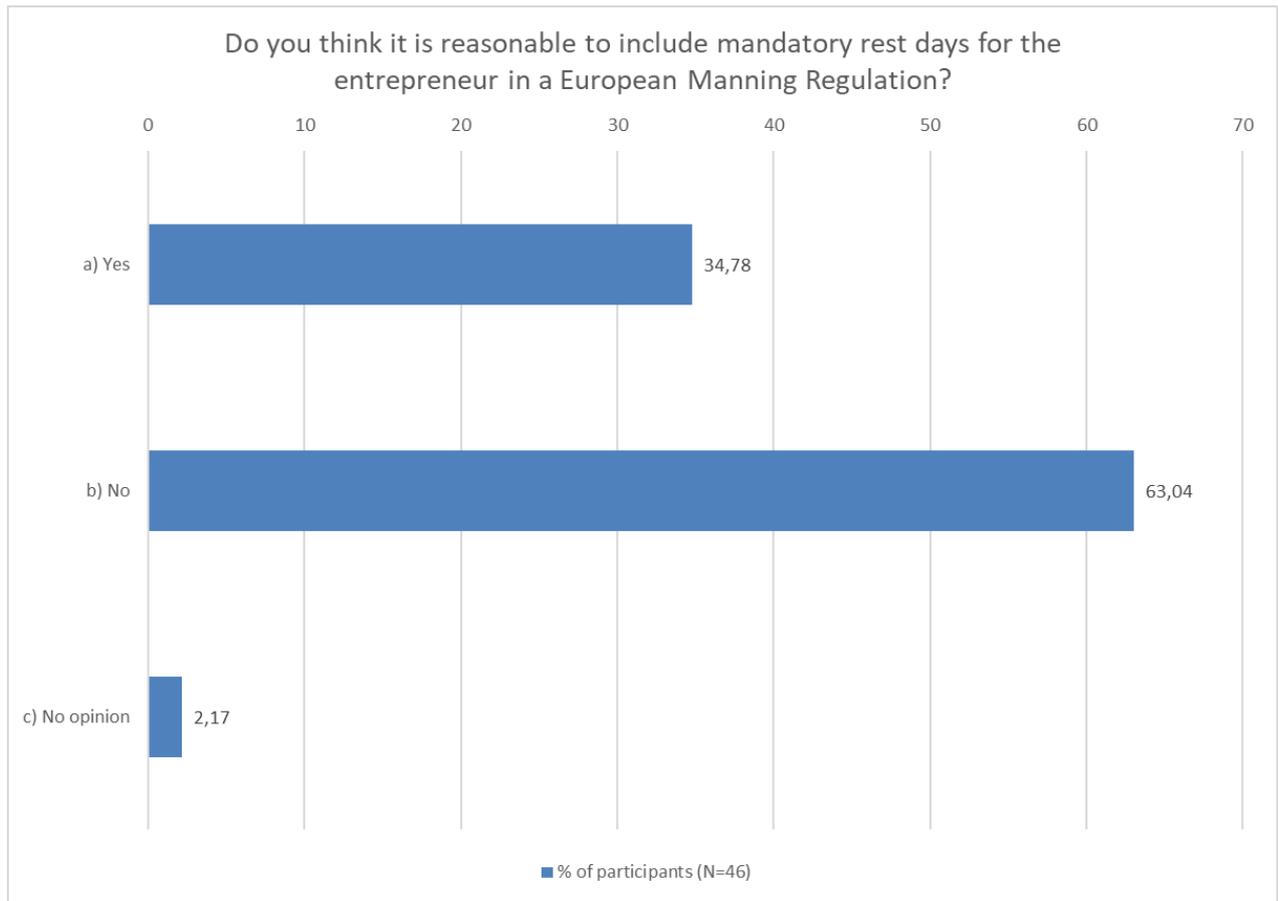
À cet égard, pensez-vous qu'il serait pertinent de prévoir des jours de repos obligatoires pour l'entrepreneur dans une réglementation européenne relative aux équipages ?

- a) Oui
- b) Non
- c) Sans opinion

#### Résultats du 1<sup>er</sup> tour de table :

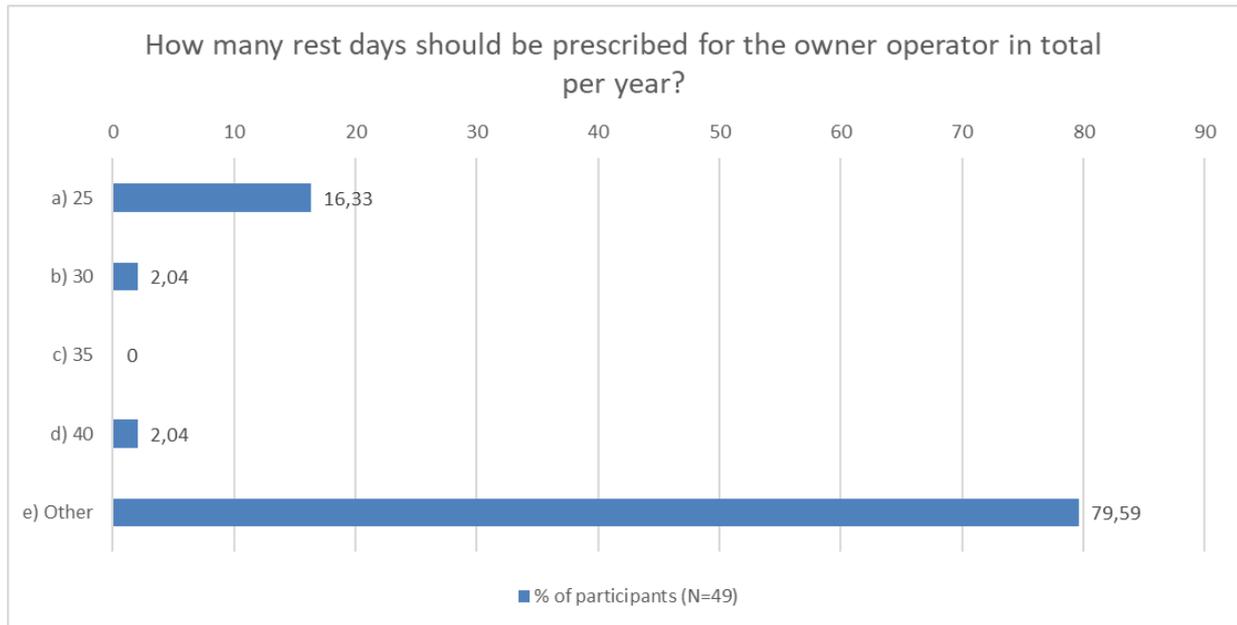


**Résultats du 2<sup>ème</sup> tour de table :**



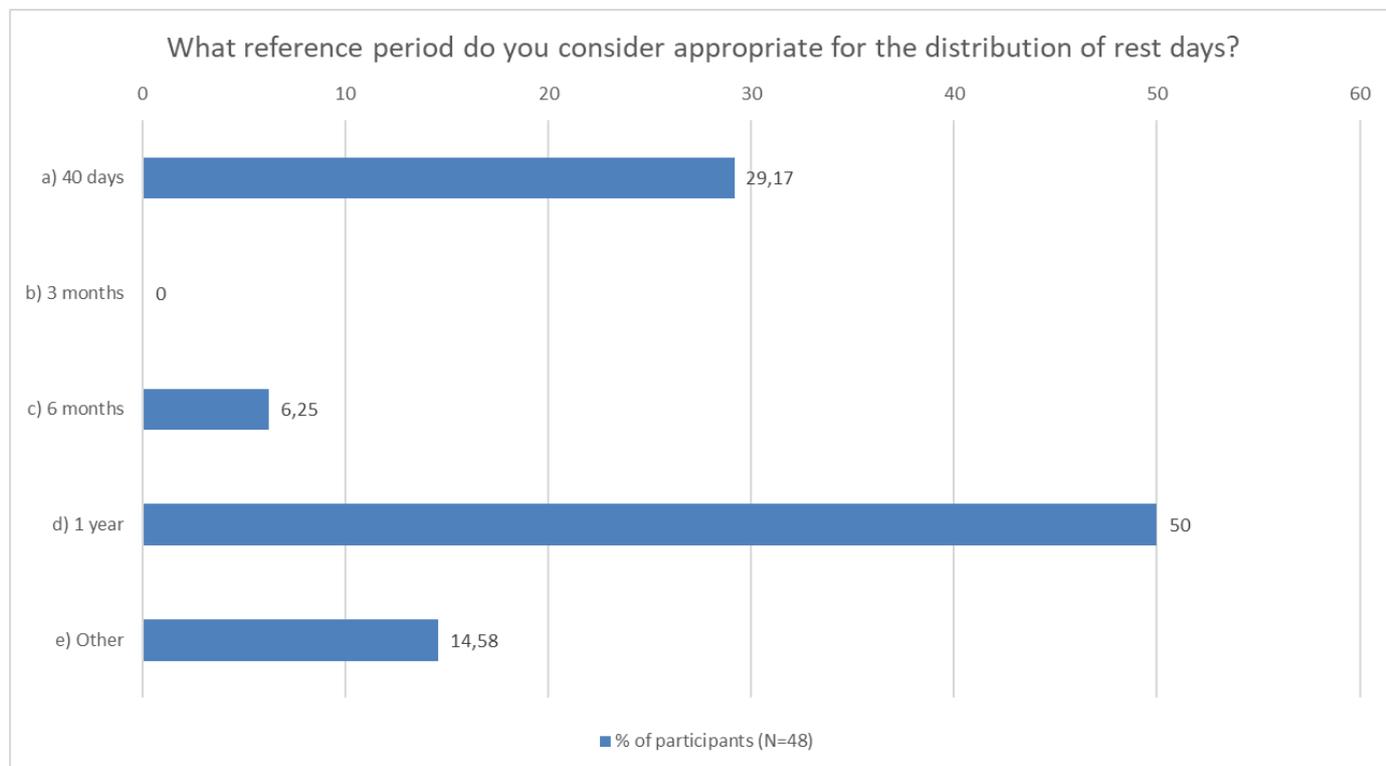
**Question 11 :** Combien de jours de repos devraient être prescrits au total par an pour le propriétaire exploitant ?

- a) 25
- b) 30
- c) 35
- d) 40
- e) Autres



**Question 12 :** Quelle période de référence considérez-vous comme appropriée pour la répartition des jours de repos ?

- a) 40 jours
- b) Trois mois
- c) Six mois
- d) Un an
- e) Autres



### PRINCIPALES CONCLUSIONS - JOURS DE REPOS OBLIGATOIRES

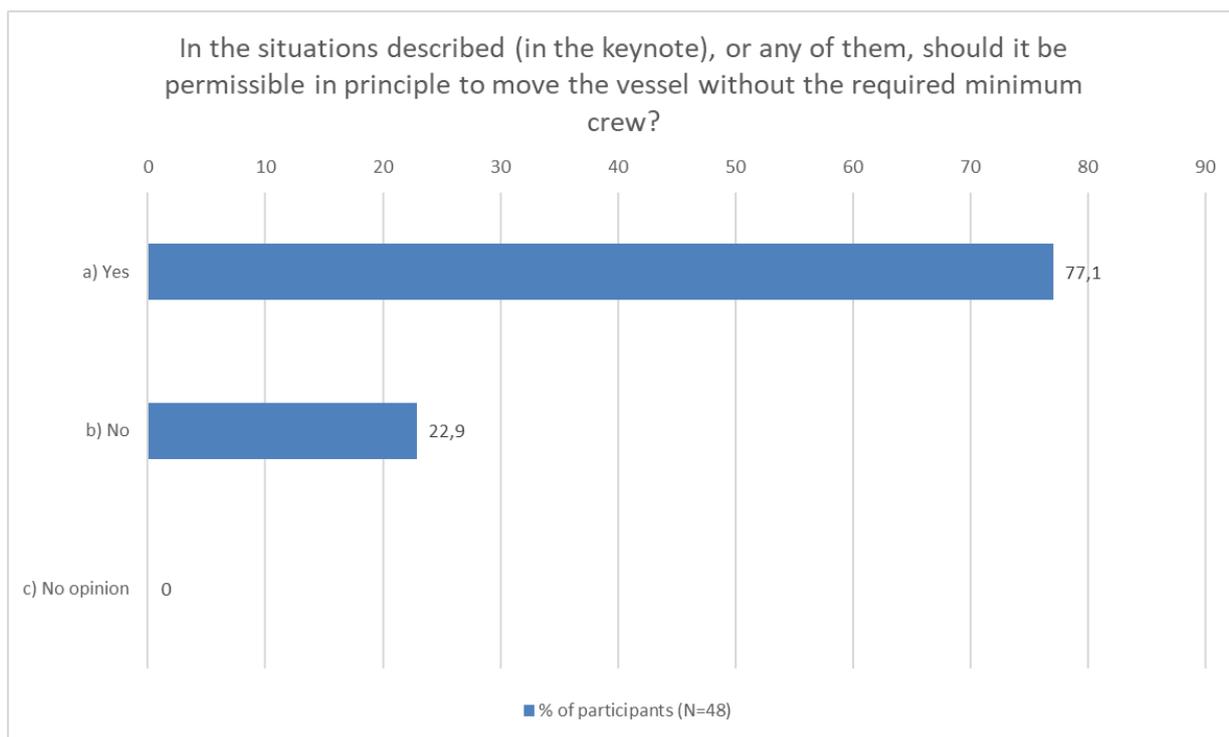
- **Après le deuxième tour de table, deux tiers des répondants ne sont pas favorables à des jours de repos obligatoires pour les indépendants** ; si tel devait être le cas, les répondants souhaiteraient une grande flexibilité : il devrait s'agir d'un minimum réparti sur une période d'un an et les répondants ont opté pour un minimum de 20 jours (nombre le plus faible proposé) ;
- Les participants ont soulevé les points suivants :
  - nécessité d'assurer la liberté de l'entrepreneur dans l'organisation de son activité
  - il n'y a pas d'activité 365 jours par an : ils prennent des vacances et sont en congé le week-end si les terminaux sont fermés
  - les places de stationnement pourraient poser un problème pratique : elles sont déjà insuffisantes actuellement, qu'advierait-il si les travailleurs indépendants devaient rester à quai pendant un minimum de jours de repos ?
  - il se poserait des problèmes de remplacement pour assurer l'exploitation du bateau pendant ces jours (en partant du principe que les indépendants accepteraient/seraient en mesure de recruter un équipage).

### NOTE INTRODUCTIVE 5 : ÉQUIPAGE MINIMUM PENDANT LE CHARGEMENT / DÉCHARGEMENT ET LES OPÉRATIONS SIMILAIRES

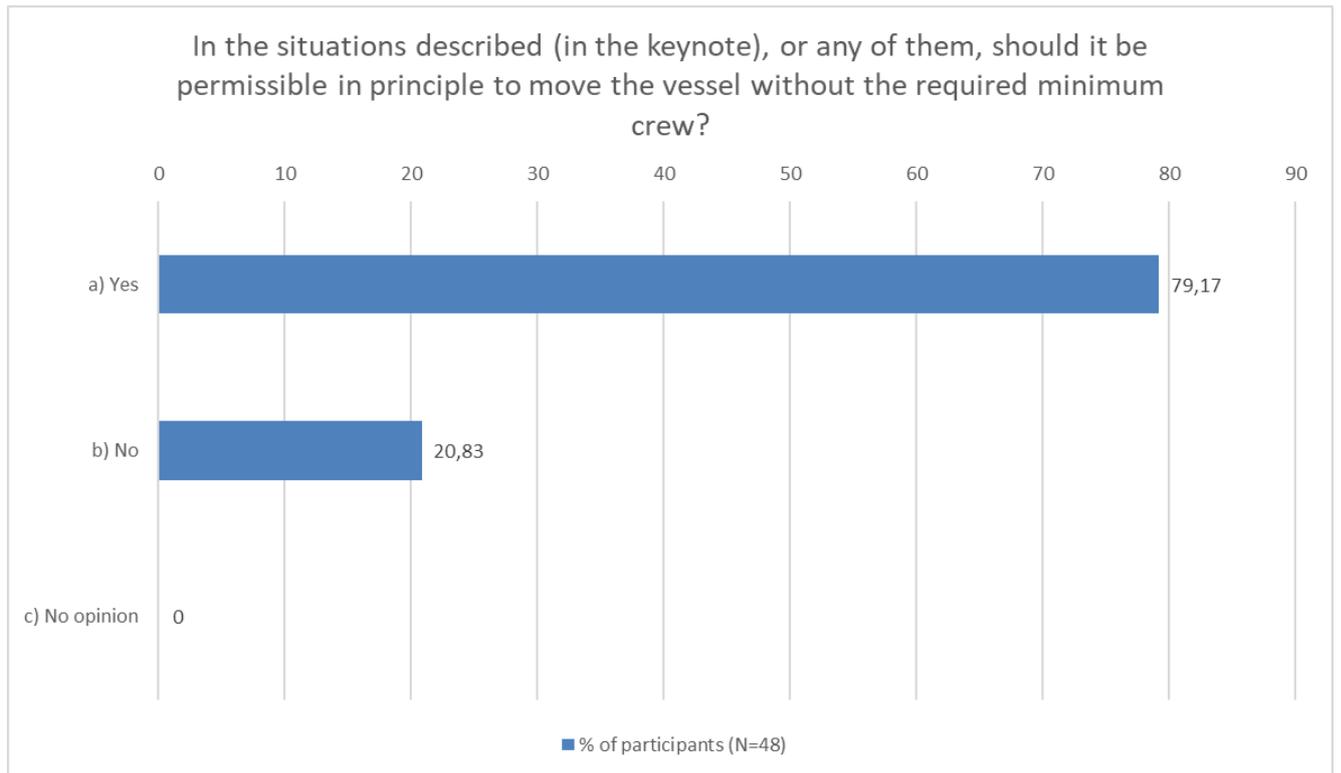
**Question 13 :** Dans les situations décrites (dans la note introductive), ou dans certaines d'entre elles, devrait-il être permis de déplacer le bateau sans l'équipage minimum requis ?

- a) Oui
- b) Non
- c) Sans opinion

#### Résultats du 1<sup>er</sup> tour de table :

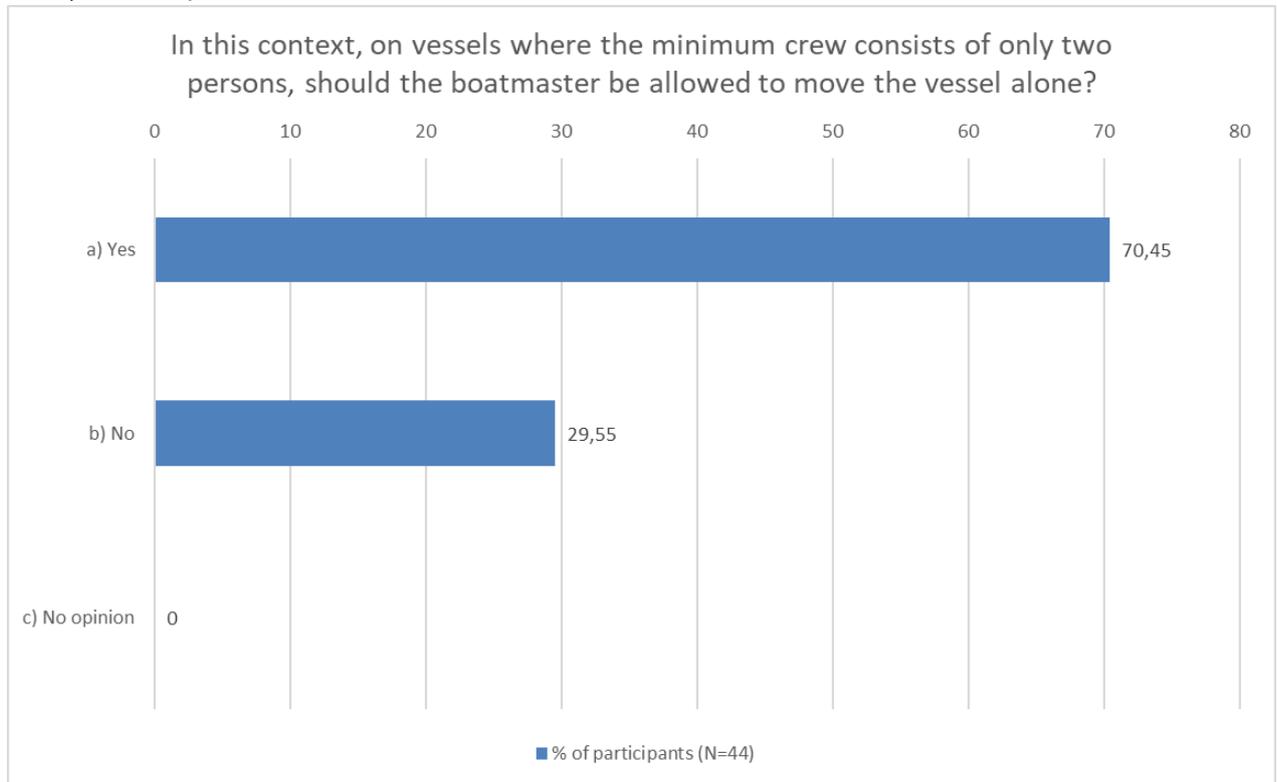


**Résultats du 2<sup>ème</sup> tour de table :**



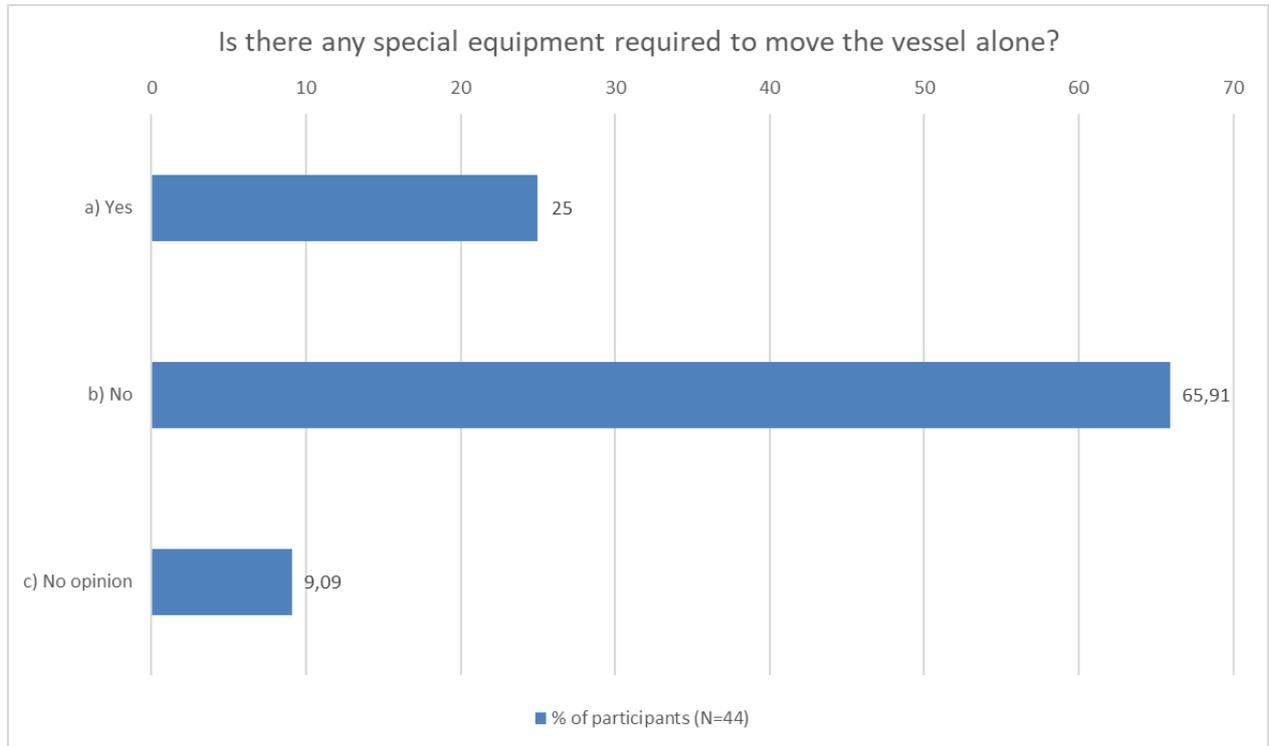
**Question 14 :** Dans ce contexte, à bord des bateaux dont l'équipage minimum ne comprend que deux personnes, le conducteur devrait-il être autorisé à déplacer le bateau seul ?

- a) Oui
- b) Non
- c) Sans opinion



**Question 15 :** Un équipement particulier est-il nécessaire pour déplacer le bateau seul ?

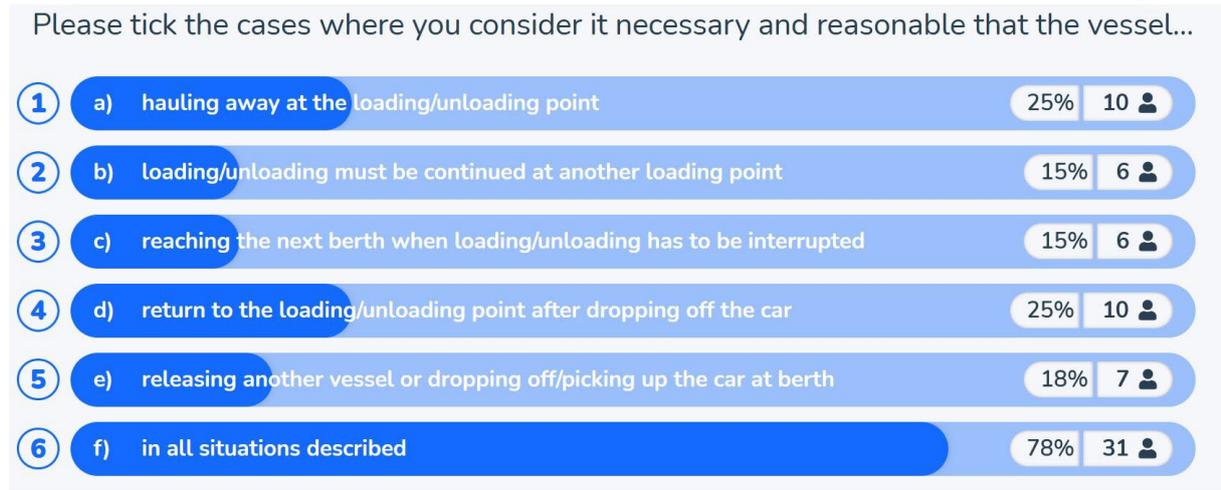
- a) Oui
- b) Non
- c) Sans opinion



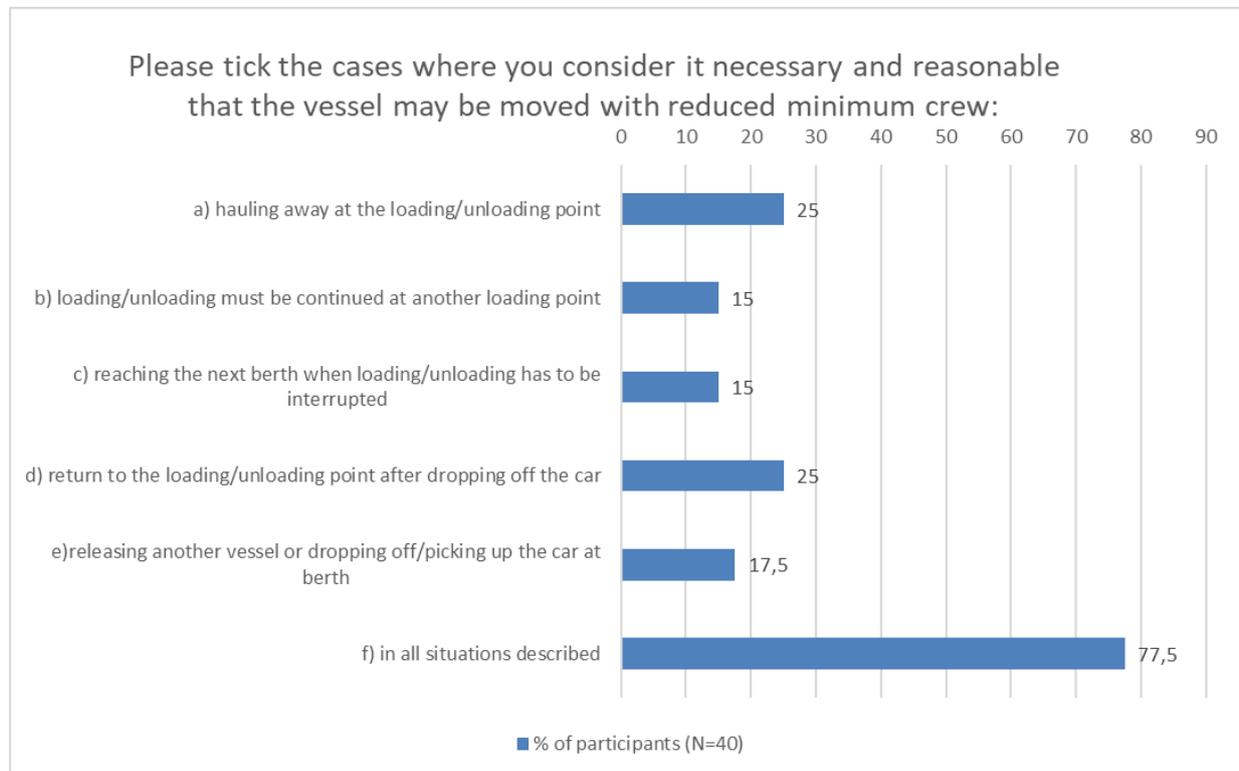
**Question 16 :** Veuillez cocher les cas dans lesquels vous estimez qu'il est nécessaire et justifié que le bateau puisse être déplacé avec un équipage minimum réduit :

- a) Pour le largage des amarres au poste de chargement/déchargement.
- b) Lorsque le chargement/déchargement doit se poursuivre à un autre poste de chargement
- c) Pour rejoindre le poste d'amarrage suivant lorsque le chargement/déchargement doit être interrompu.
- d) Pour retourner au poste de chargement/déchargement après avoir déposé un véhicule.
- e) Pour laisser passer un autre bateau ou pour charger/décharger un véhicule à quai.
- f) Dans toutes les situations mentionnées.

**Résultats du 1<sup>er</sup> tour de table :**

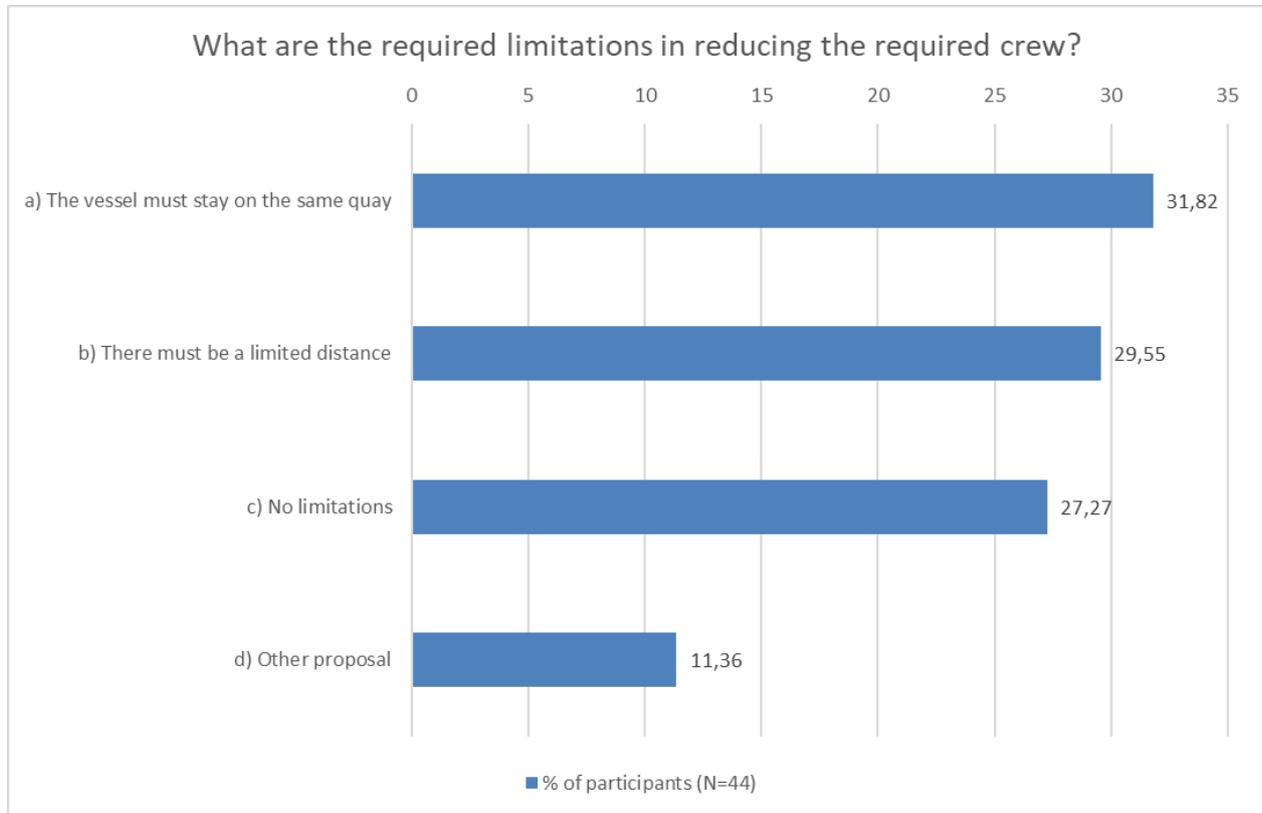


**Résultats du 2<sup>ème</sup> tour de table :**



**Question 17 :** Quelles sont les conditions requises pour réduire l'équipage prescrit ?

- a) Le bateau doit rester au même quai.
- b) La distance doit être limitée.
- c) Pas de conditions.
- d) Autre proposition.



**Question 18 :** Si vous avez choisi « Autre proposition », veuillez détailler cette proposition :

- Limite de temps
- Pouvoir discrétionnaire du conducteur
- Il convient de distinguer entre les zones d'eau calme et les zones présentant du courant.
- La longueur de l'itinéraire ainsi que la distance jusqu'au quai doivent être prises en compte.

### **PRINCIPALES CONCLUSIONS - ÉQUIPAGE MINIMUM LORS DES OPÉRATIONS DE CHARGEMENT/DÉCHARGEMENT ET LORS DES OPÉRATIONS SIMILAIRES**

- **Près de 80 % des personnes consultées sont favorables à l'autorisation de principe de déplacer le bateau sans l'équipage minimum requis ; 80 % approuvent le fait que le conducteur de bateau puisse être autorisé à déplacer le bateau seul lorsque l'équipage minimum est composé de deux membres d'équipage ;**
- Une large majorité considère également que le bateau peut être déplacé seul dans toutes les situations décrites à la question 16. Lors des échanges, la situation de la voiture à terre a été évoquée à plusieurs reprises : la plate-forme de chargement/déchargement de la voiture n'est presque jamais située sur le lieu de chargement/déchargement, ce qui implique des manœuvres dans le port ;
- Lors des échanges, il a également été mentionné que le déplacement du bateau ne doit pas nécessairement être assuré par le conducteur, mais par exemple par le timonier ;
- Pour 66 % des répondants, il n'est pas nécessaire de disposer d'un équipement spécial pour bénéficier de cette dérogation ;
- Les restrictions ont fait l'objet de discussions plus approfondies ; de nombreux facteurs doivent être pris en compte : les conditions météorologiques, les dimensions du port, le courant, le type de bateau, les conditions de chargement et de déchargement.
- Il a été rappelé que de nombreuses situations de ce type sont actuellement tolérées, mais non réglementées. Toutefois, aucun incident n'a été observé, y compris dans les ports où le trafic maritime est important, comme à Rotterdam. C'est pourquoi certains participants ont plaidé en faveur du maintien de la flexibilité actuelle et de l'adoption de dispositions réalistes ;
- Jusqu'à présent, les décisions reposent sur l'évaluation de la situation par le conducteur.
- Des limitations appropriées pourraient être une limitation dans le temps ou une limitation de la zone ; une limitation dans le temps (1 heure a été mentionnée) pourrait être contrôlée par le système d'identification automatique (AIS).
- La définition du « temps de navigation », qui requiert un équipage minimum, serait utile pour faire la distinction par rapport à ces situations qui ne font pas partie du temps de navigation.

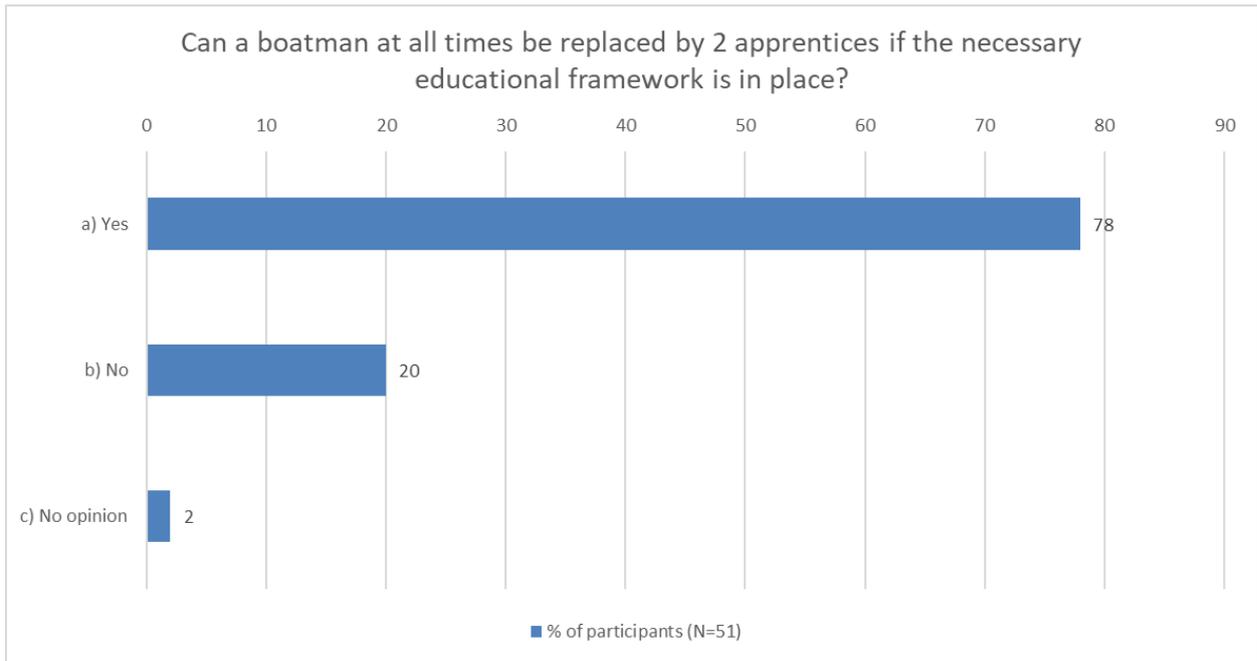


### NOTE INTRODUCTIVE 7 : NIVEAU DE BASE

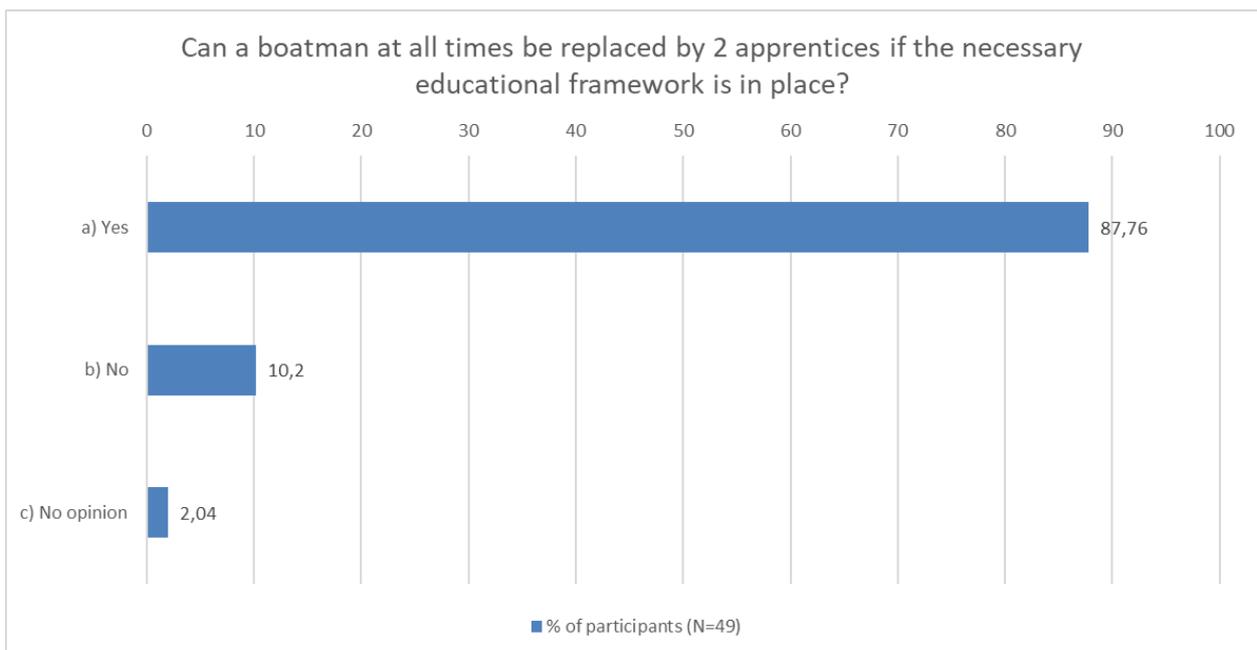
**Question 20 :** Un matelot peut-il être remplacé à tout moment par deux matelots légers si le cadre de formation nécessaire est en place ?

- a) Oui
- b) Non
- c) Sans opinion

#### Résultats du 1<sup>er</sup> tour de table :



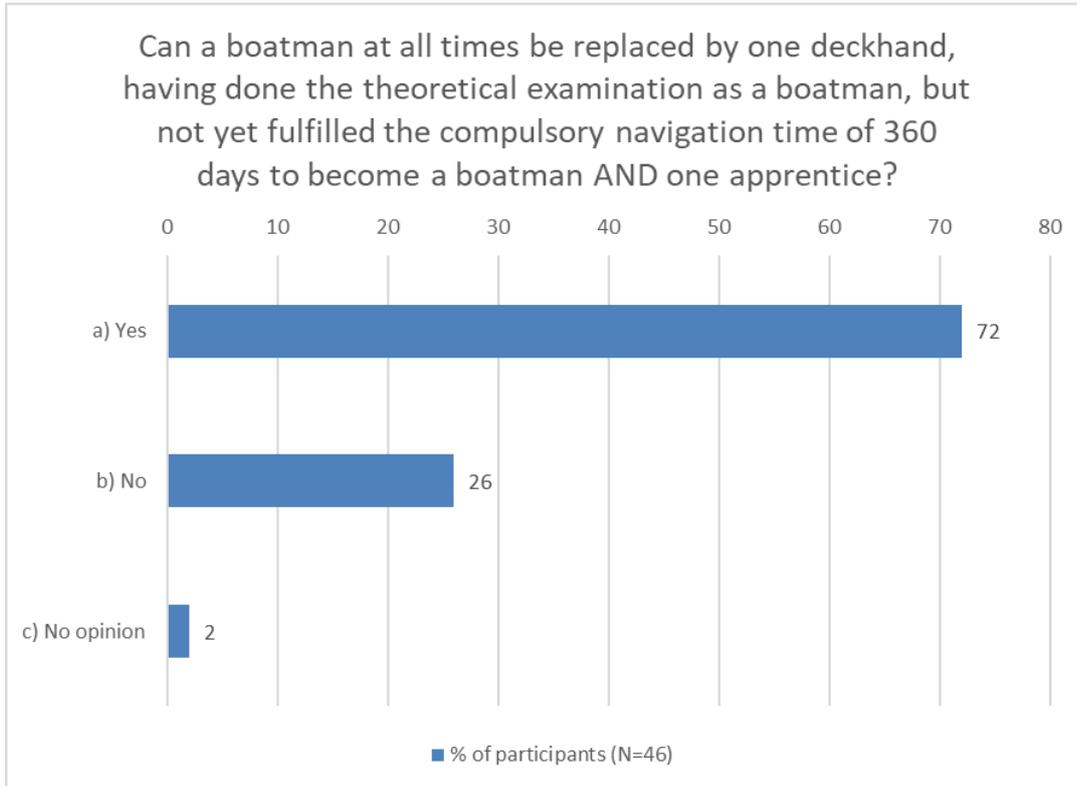
#### Résultats du 2<sup>ème</sup> tour de table :



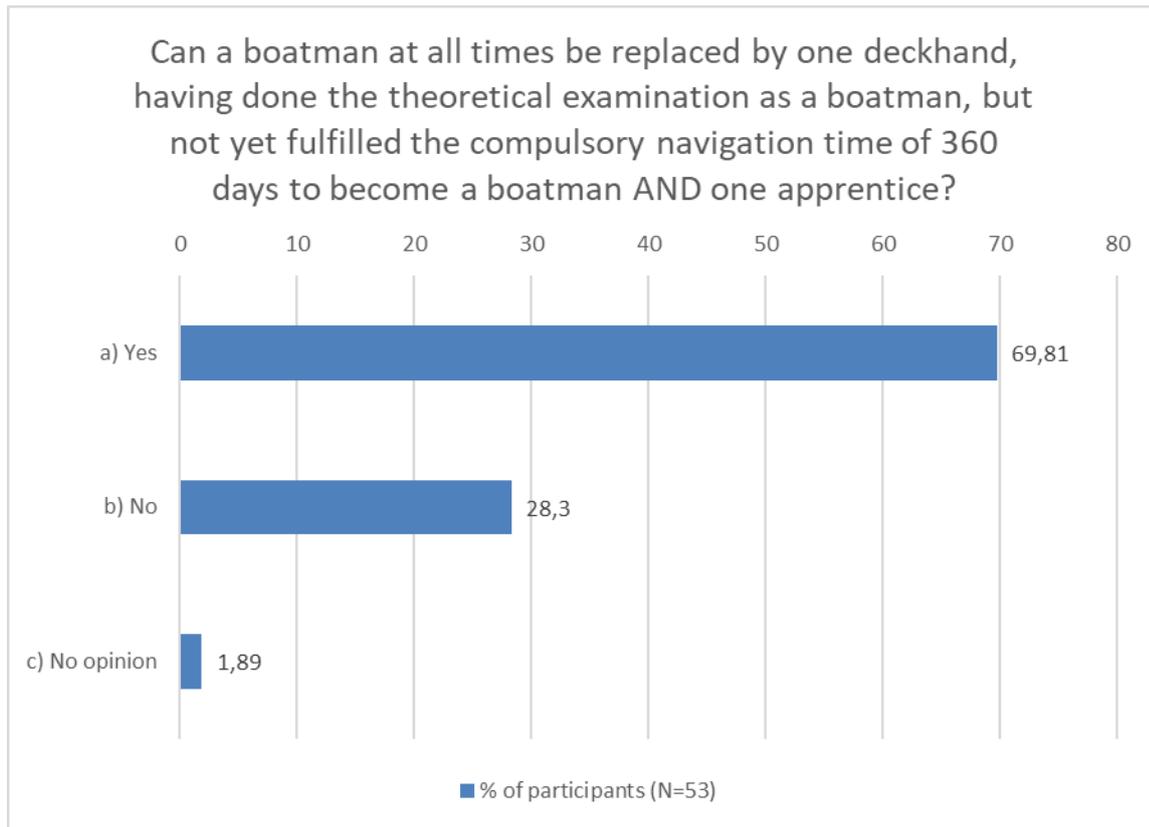
**Question 21 :** Un matelot peut-il être remplacé à tout moment par un homme de pont ayant passé l'examen théorique de matelot mais n'ayant pas encore effectué le temps de navigation obligatoire de 360 jours pour devenir matelot ET par un matelot léger ?

- a) Oui
- b) Non
- c) Sans opinion

**Résultats du 1<sup>er</sup> tour de table :**

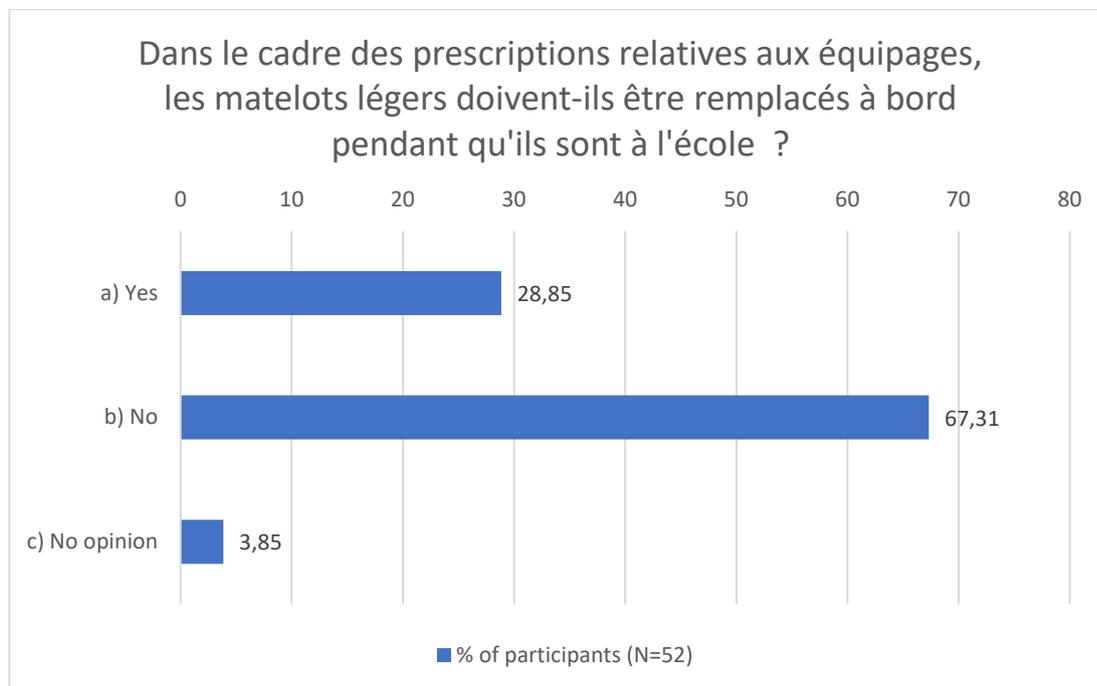


**Résultats du 2<sup>ème</sup> tour de table :**



**Question 22 :** Dans le cadre des prescriptions relatives aux équipages, les matelots légers doivent-ils être remplacés à bord pendant qu'ils sont à l'école ?

- a) Oui
- b) Non
- c) Sans opinion



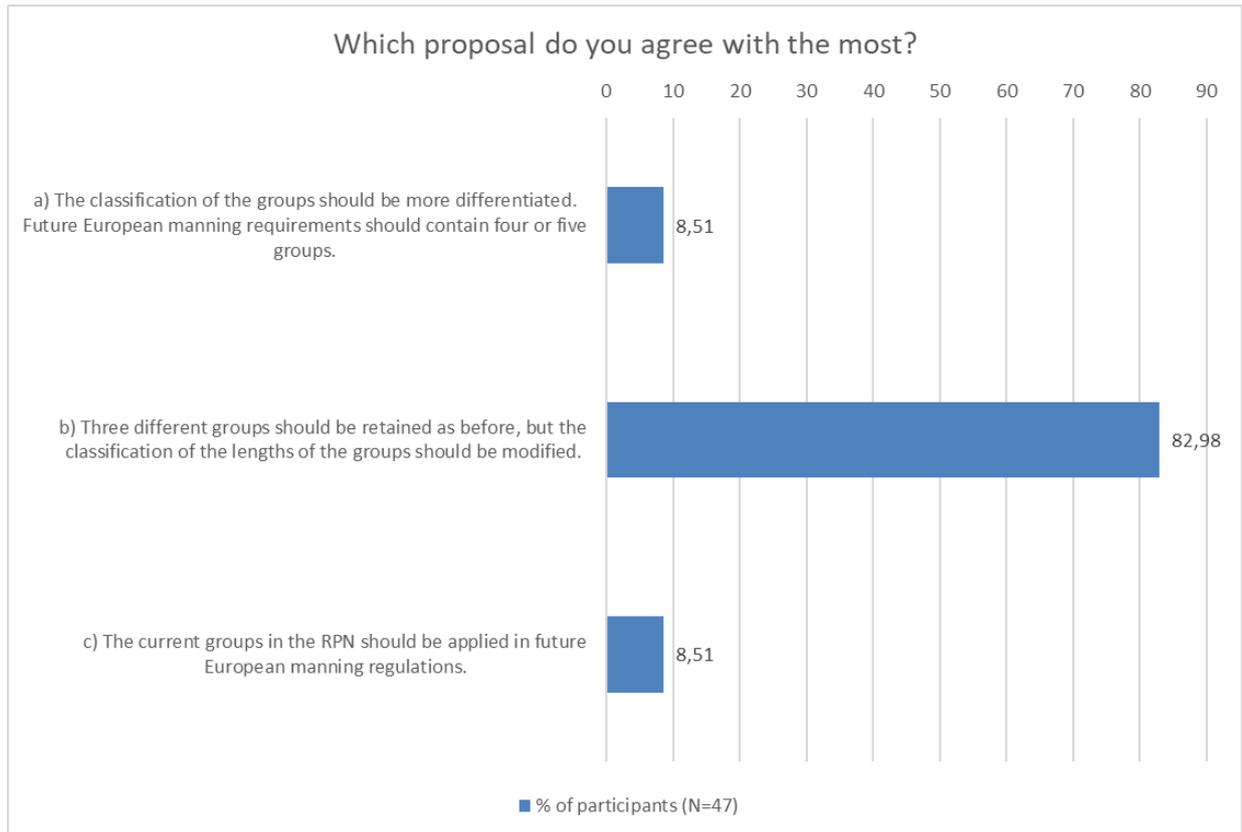
#### PRINCIPALES CONCLUSIONS - NIVEAU D'ENTRÉE

- Le secteur souscrit aux trois affirmations suivantes :
- Un matelot peut être remplacé à tout moment par deux matelots légers dès lors que le cadre pédagogique est en place ;
- Un matelot peut être remplacé à tout moment par un homme de pont (ayant passé l'examen théorique de matelot mais n'ayant pas encore accompli le temps de navigation obligatoire de 360 jours) et un matelot léger (mais sous réserve d'une vérification juridique).
- Il n'est pas nécessaire de remplacer les matelots légers pendant le temps passé à l'école.
- De manière générale, les participants ont estimé que **le fait de considérer un matelot léger comme un membre à part entière de l'équipage [minimum] est un facteur d'attractivité important**, dont le secteur a besoin pour faire face à la pénurie de personnel ;
- C'est aussi un **facteur d'accélération de l'apprentissage**, car du fait de leur fonction, les matelots légers s'investissent davantage dans leur formation... cela nécessite cependant que la formation soit dispensée de manière appropriée, des mesures de formation devraient peut-être aussi être envisagées à cet égard ;
- Certains participants ont rappelé que le nouveau cadre pour les qualifications exige désormais 360 jours de navigation pour devenir matelot ; cela peut sembler très long pour les jeunes et le fait de les intégrer dans l'équipage minimum leur permet de se sentir récompensés et encouragés.

## NOTE INTRODUCTIVE 8 : CLASSIFICATION DES GROUPES EN FONCTION DE LA LONGUEUR DES BATEAUX

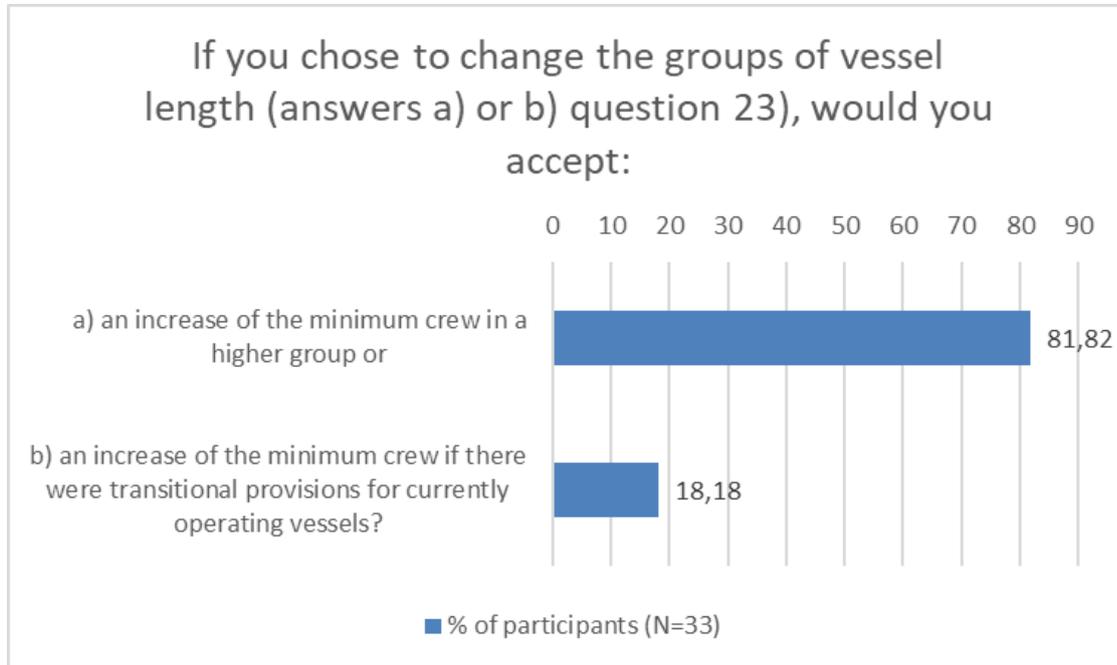
**Question 23 :** À laquelle des propositions ci-après souscrivez-vous le plus ?

- a) La classification des catégories devrait être plus différenciée. Les futures prescriptions européennes relatives aux équipages devraient comporter quatre ou cinq catégories.
- b) Trois catégories devraient être retenues, comme dans le passé, mais la classification des longueurs devrait être modifiée pour ces catégories.
- c) Les catégories actuelles prévues dans le RPN devraient être utilisées dans les futures prescriptions européennes relatives aux équipages.



**Question 24 :** Si vous préconisez le changement des catégories de longueur des bateaux (réponses a) ou b) à la question 23), accepteriez-vous :

- a) Une augmentation de l'équipage minimum dans une catégorie supérieure ou
- b) Une augmentation de l'équipage minimum à condition qu'il existe des dispositions transitoires pour les bateaux actuellement exploités ?



#### PRINCIPALES CONCLUSIONS - CLASSIFICATION DES GROUPES EN FONCTION DE LA LONGUEUR DES BATEAUX

- Plus de 80 % des répondants sont **favorables au maintien de trois catégories et à leur révision** ; les catégories suivantes ont été mentionnées : 0-86 m / 86-110 m et >110 m.
- Au cours des discussions, **des facteurs autres que la longueur ont été mentionnés : la largeur, le port en lourd** (qui reflète mathématiquement de nombreux facteurs) ;
- Plus de 80 % des répondants accepteraient le passage de l'équipage minimum dans un groupe plus élevé (pas de nécessité de dispositions transitoires) ;
- Une attention particulière devrait être accordée aux **remorqueurs** des ports maritimes et il conviendrait d'examiner s'ils doivent être pris en compte dans les standards relatifs aux équipages ou s'ils doivent en être exclus.