



## ETF Section IWT

### Vers un nouveau règlement européen pour le personnel navigant

Aujourd'hui, le personnel navigant est réglementé par bassin fluvial. La Commission centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) a élaboré un règlement détaillé pour le personnel navigant ([Commission centrale pour la Navigation du Rhin – Équipage et personnel \(ccr-zkr.org\)](http://ccr-zkr.org)). Les autres commissions fluviales (Danube, Moselle, Save) appliquent les mêmes dispositions réglementaires.

Le règlement actuel applicable au personnel navigant datant d'il y a plus de 30 ans, et l'ETF n'y ayant pas participé du tout, le temps est venu de préparer un règlement européen solide pour le personnel navigant applicable à l'ensemble du réseau européen de voies navigables interconnectées.

Le CESNI (Comité européen pour les normes dans la Navigation intérieure) a établi une base solide pour que le futur règlement pour le personnel navigant soit mis en œuvre simultanément au niveau paneuropéen, les États non membres de l'UE participant aux négociations en cours s'engageant à appliquer le nouveau règlement.

L'automatisation, les nouvelles technologies, les innovations, les nouveaux carburants et les systèmes de propulsion ont fait leur entrée dans le secteur. Alors qu'à l'origine le secteur évoluait très lentement, nous constatons une accélération due au fait que le secteur assume sa responsabilité vis-à-vis du changement climatique et souhaite réduire considérablement son empreinte carbone et améliorer son avenir en tant que mode de transport durable avec une part de marché plus importante en termes de volume.

Dans le cadre des négociations en cours, la sécurité absolue constitue l'élément central, d'autant plus que nous explorons de tout nouveaux modèles qui offrent à la fois la transparence et la flexibilité, d'une part, et l'élasticité nécessaire pour absorber de nouvelles formes et de nouveaux niveaux d'automatisation, d'autre part.

Le temps presse, car un projet de proposition du futur règlement européen pour le personnel navigant doit être finalisé d'ici la mi-2023 pour être présenté aux organes du CESNI en première lecture. Cette procédure sera suivie d'une deuxième lecture permettant de dégager un résultat final qui sera présenté à la Commission européenne avant la fin 2023. La Commission européenne reste en principe le seul organe compétent pour élaborer des propositions législatives au niveau européen (Règlement européen pour le personnel navigant).

Afin d'impliquer pleinement tous les acteurs du secteur européen de la navigation intérieure, un premier événement de consultation a été organisé le 14 décembre 2021, au cours duquel des questions concrètes ont été soumises à l'attention des participants.



Le 14 décembre 2022, un autre événement de consultation sera organisé. Il s'agira d'un événement en ligne, au cours duquel les travailleurs, les employeurs, les autorités, les représentants syndicaux et les autres parties prenantes se verront à nouveau présenter des questions à examiner afin que les négociateurs disposent des données dont ils ont besoin.

Une participation équilibrée est essentielle pour peser correctement sur les différentes délibérations, et nous demandons donc aux affiliés de l'ETF de commencer dès maintenant à rassembler leurs membres pour qu'ils se libèrent de leur travail et puissent participer en ligne à l'événement.

Le 24 octobre dernier, l'ETF a demandé instamment aux organisations patronales de l'UER et de l'ESO, mais plus particulièrement de l'UER, d'écrire à leurs membres pour s'assurer que les travailleurs puissent bénéficier de temps libre pour participer à la consultation. Ce n'était pas le cas l'année dernière, ce qui a entraîné une sous-représentation de l'ETF.

Quels sont les principaux points soumis à délibération ?

### 1. Opérations par un membre d'équipage unique

Bien qu'il s'agisse d'une situation exceptionnelle nécessitant l'autorisation explicite des autorités locales, celle-ci est plus courante que prévu initialement. Quels critères devraient régir ce type d'opération ? Quels dispositifs de sécurité doivent être présents à bord pour obtenir ce type d'autorisation ?

### 2. Temps de repos obligatoire

L'ETF propose un temps de repos quotidien de 8 h pour tous les modes d'exploitation – y compris B1 (actuellement 6 h) – afin de lutter contre la fatigue et d'améliorer la sécurité globale. L'avis du secteur sera demandé.

### 3. Jours de repos obligatoires

L'ETF propose un minimum de 4 jours de repos obligatoires pour tout le personnel navigant – y compris les propriétaires exploitants – dans le cadre du règlement relatif aux effectifs, afin de lutter contre la fatigue et d'améliorer la sécurité globale. L'avis du secteur sera demandé.

### 4. Normes techniques

Les employeurs veulent plus de flexibilité dans le cadre du nouveau règlement européen relatif aux effectifs – et ils souhaitent savoir dans quelle mesure les normes techniques peuvent y contribuer. Quels équipements techniques pourraient contribuer à faciliter la flexibilité dans le cadre du règlement pour le personnel navigant ?

### 5. Équipage minimum lors du chargement & du déchargement

La question principale est de savoir si un équipage minimum doit être à bord à tout moment. Ou uniquement lorsque le bateau navigue. Il arrive que le bateau ne doive effectuer qu'un petit déplacement (déchargement d'une voiture ou « Verhalen/Verholen »). Cela peut-il être fait par un équipage réduit à bord ? Il sera demandé au secteur dans quels cas cela pourrait être



autorisé.

## 6. Modes d'exploitation

Actuellement, les modes d'exploitation sont bien connus de tous les acteurs du secteur : 14, 18 ou 24 h de travail respectivement. L'année dernière, le secteur a exprimé la volonté de conserver ces éléments dans le futur règlement pour le personnel navigant. La question est maintenant de savoir si une alternative pourrait être proposée, avec un équipage minimum défini sur la base des temps de travail des membres de l'équipage. Le danger est que les employeurs associent cette alternative à l'enregistrement numérique obligatoire des temps de travail et de repos. Dès lors, toutes les personnes travaillant conformément à un mode d'exploitation ne devraient PAS enregistrer leur temps de travail et de repos.

## 7. Niveau d'entrée

Dans le règlement actuel relatif aux effectifs, les apprentis sont inclus dans les tableaux d'effectifs – cette disposition a été prise il y a 30 ans pour stimuler la formation dans le secteur. Aujourd'hui cependant, on constate une pénurie d'apprentis. La question qui sera posée aux participants est de savoir si un batelier compétent peut à tout moment être remplacé par un matelot. Cette question sera posée sous diverses variantes.

Merci de contacter vos membres afin qu'ils puissent se libérer pour participer à cet événement de consultation sectorielle.

**Une réunion préparatoire de l'ETF sera organisée avec tous les participants inscrits le mardi 13 décembre à 9 h 30 – en ligne.**