Benelux

COMITÉ VAN MINISTERS
COMITÉ DE MINISTRES

DÉCISION
du Comité de Ministres Benelux
relative à la navigation estuaire

M (2023) 12

Le Comité de Ministres Benelux,

Vu l'article 6, alinéa 2, sous a), du Traité instituant l'Union Benelux,

Vu l'article 1, sous b), du Protocole du 29 avril 1969 relatif à la suppression des contrôles et formalités aux frontières intérieures du Benelux et à la suppression des entraves à la libre circulation,

Considérant que les développements relatifs à la navigation estuaire sur l'Escaut occidental et les différences réglementaires et politiques qui en résultent entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas nécessitent la conclusion d'accords transfrontaliers en ce qui concerne la libre circulation des navires renforcés et équipés à cet effet et certifiés conformément au droit belge, dans la zone désignée à cette fin,

Considérant que le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas ont coordonné leurs intentions à cet égard, tant sur le plan de la politique à mener que sur celui de la nécessité d'un cadre juridique transfrontalier visant à garantir la réciprocité et la sécurité juridique nécessaires à la suppression effective des obstacles à la libre circulation en question,

Considérant l'opportunité d'établir le cadre juridique précité dans le cadre de l'Union Benelux, par analogie avec les accords en vigueur dans ce même cadre en matière de libre circulation dans le domaine d'autres activités dans les eaux territoriales du Royaume de Belgique et du Royaume des Pays-Bas,

A pris la présente décision :

Article 1. Définitions

Aux fins de l'application de la présente décision, on entend par :

a) « Navire estuaire » : un bateau de navigation intérieure, certifié conformément au droit belge, qui effectue une partie du trajet en mer au cours d'un voyage entre un port ou une écluse situé sur l'Escaut occidental et un port situé sur la mer territoriale du Royaume de Belgique et qui satisfait aux conditions applicables au Royaume de Belgique telles que visées par l'arrêté royal du 8 mars 2007 relatif aux bateaux de navigation intérieure qui sont aussi utilisés pour effectuer des voyages non internationaux par mer ;

b) « Zone de navigation estuaire » : la zone délimitée conformément à l'article 3 de la présente décision ;

c) « Directive 2008/68/CE » : la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses ;

d) « Directive (UE) 2016/1629 » : la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE ;

e) « Directive (UE) 2017/2397 » : la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE ;

f) « Convention BUNKER » : la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, faite à Londres le 23 mars 2001, y compris les amendements ultérieurs ;

g) « Convention CLC 1992 » : la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, avec annexe, faite à Bruxelles le 29 novembre 1969 et modifiée par le Protocole de Londres du 27 novembre 1992, y compris les amendements ultérieurs,

h) « Convention COLREG » : la Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer, le règlement qui y est annexé, avec ses annexes, faite à Londres le 20 octobre 1972, y compris les amendements ultérieurs ;

i) « Convention des Nations unies sur le droit de la mer » : la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, faite à Montego Bay le 10 décembre 1982 ;

j) « Convention HNS 2010 » : la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, avec ses annexes, faite à Londres le 3 mai 1996 et modifiée par le Protocole de Londres 2010 ;

k) « Convention LL » : la Convention internationale sur les lignes de charge, faite à Londres le 5 avril 1966, y compris les amendements ultérieurs ;

l) « Convention MARPOL » : la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973, et ses protocoles du 17 février 1978 et du 26 septembre 1997, y compris les amendements ultérieurs ;

m) « Convention SOLAS » : la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1er novembre 1974, y compris les protocoles du 17 février 1978 et du 11 novembre 1988, et les amendements ultérieurs ;

n) « Convention STCW » : la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, faite à Londres le 7 juillet 1978, y compris les amendements ultérieurs ;

o) « Convention WRC » : la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi le 18 mai 2007, y compris les amendements ultérieurs ;

p) « Autorité compétente » : une autorité du Royaume de Belgique ou du Royaume des Pays-Bas telle que visée à l'article 10 de la présente décision.

Article 2. Champ d'application

1. La présente décision s'applique aux navires estuaires qui utilisent la zone de navigation estuaire.

2. Les bateaux de navigation intérieure certifiés conformément au droit des Pays-Bas n'entrent pas dans le champ d'application de la présente décision.

3. La présente décision ne porte pas préjudice aux exigences de la directive 2008/68/CE, de la directive (UE) 2016/1629 et de la directive (UE) 2017/2397, ni aux dispositions arrêtées dans un pays du Benelux en application de celles-ci.

4. Aux fins de la présente décision, sur le trajet entre des ports situés sur la mer territoriale du Royaume de Belgique et un port ou une écluse situés dans la partie de l'Escaut occidental du Royaume des Pays-Bas, les navires estuaires qui satisfont aux dispositions de l'article 4 de la présente décision sont réputés être conformes à la Convention SOLAS, sans préjudice des dispositions de l'article 4, sous i), de la présente décision.

Article 3. Zone de navigation estuaire

La zone de navigation estuaire est délimitée par les points suivants :

a) L'extrémité de la jetée occidentale du port d'Ostende ;

b) Coordonnées :

	Latitude	Longitude	
1	51-14.32N	002-54.71E	ligne 0m/ligne de base
2	51-16.07N	002-50.84E	zone 3 milles
3	51-16.29N	002-51.10E	zone 3 milles
4	51-16.51N	002-51.45E	zone 3 milles
5	51-16.78N	002-51.93E	zone 3 milles
6	51-16.97N	002-52.35E	zone 3 milles
7	51-17.18N	002-52.93E	zone 3 milles
8	51-17.32N	002-53.38E	zone 3 milles
9	51-17.42N	002-53.85E	zone 3 milles
10	51-17.50N	002-54.43E	zone 3 milles
11	51-17.67N	002-54.89E	zone 3 milles
12	51-18.04N	002-55.79E	zone 3 milles

13	51-19.23N	002-58.58E	zone 3 milles
14	51-20.19N	003-00.70E	zone 3 milles
15	51-20.62N	003-01.60E	zone 3 milles
16	51-20.81N	003-02.04E	zone 3 milles
17	51-20.98N	003-02.49E	zone 3 milles
18	51-21.21N	003-03.14E	zone 3 milles
19	51-21.58N	003-04.27E	zone 3 milles
20	51-21.91N	003-05.55E	zone 3 milles
21	51-22.48N	003-09.95E	bouée "Z"
22	51-23.13N	003-12.04E	bouée "BVH"
23	51-23.48N	003-18.22E	bouée "W1"
24	51-24.72N	003-21.56E	bouée "W2"
25	51-24.91N	003-24.40E	bouée "W4"
26	51-25.10N	003-27.18E	bouée "W6"
27	51-25.48N	003-30.27E	bouée "W8"
28	51-25.85N	003-33.28E	bouée "W10"
29	51-26.28N	003-34.55E	ligne 0m/ligne de base (pointe Flessingue)
30	51-24.18N	003-34.56E	ligne 0m/ligne de base Limite de plaque 'Hoge Platen

c) La ligne de base à l'embouchure de l'Escaut occidental, telle que déterminée conformément à la Convention des Nations unies sur le droit de la mer ;

d) La ligne de base longeant la côte des Pays-Bas en passant par la frontière belge et les ports maritimes de la côte belge, comme indiqué sur la carte annexée à la présente décision.

Article 4. Conditions

Les autorités compétentes du Royaume de Belgique veillent à ce que :

a) Les navires estuaires respectent à tout moment les conditions applicables au Royaume de Belgique telles que visées par l'arrêté royal du 8 mars 2007 relatif aux bateaux de navigation intérieure qui sont aussi utilisés pour effectuer des voyages non internationaux par mer ;

b) Les dispositions applicables des Conventions MARPOL et COLREG restent pleinement d'application ;

c) Le capitaine du navire estuaire soit titulaire d'un brevet valide établi conformément aux dispositions applicables de la Convention STCW ;

d) Les navires estuaires, quel que soit leur tonnage, aient une assurance qui satisfait aux conditions de la Convention BUNKER ;

e) Les navires estuaires, quel que soit leur tonnage, soient couverts par une assurance qui satisfait aux conditions de la Convention WRC, où la responsabilité ne peut être limitée aux cas d'accidents dans la zone de navigation estuaire ;

f) Les navires estuaires, quel que soit leur tonnage, disposent d'une assurance qui satisfait aux conditions de la Convention CLC 1992 ou de la Convention HNS 2010 dès l'entrée en vigueur de cette Convention, si des marchandises couvertes par l'une de ces deux Conventions sont transportées ;

g) Les navires estuaires ne soient pas autorisés à transporter des passagers payants ;

h) Les navires estuaires obtiennent la dérogation nécessaire à la Convention LL ;

i) Les navires estuaires se conforment à la règle 5 du chapitre VI de l'annexe de la Convention SOLAS.

Article 5. Liste des navires estuaires

1. Le Secrétariat général Benelux tient une liste des navires estuaires qui relèvent du champ d'application de la présente décision. Un navire certifié conformément au droit belge peut être ajouté à cette liste par l'autorité compétente du Royaume de Belgique après avoir vérifié que toutes les conditions de l'article 4 de la présente décision sont remplies. L'autorité compétente du Royaume de Belgique notifie toute modification de la liste des navires à l'autorité compétente du Royaume des Pays-Bas.

2. Le Secrétariat général Benelux veille à ce que la liste visée à l'alinéa 1er soit mise à la disposition des autorités compétentes du Royaume de Belgique et du Royaume des Pays-Bas.

3. L'autorité compétente du Royaume de Belgique veille à ce que les exploitants dont un navire estuaire est inscrit sur la liste visée à l'alinéa 1er en soient informés.

Article 6. Modification des conditions applicables au Royaume de Belgique

1. L'autorité compétente du Royaume de Belgique soumet à l'autorité compétente du Royaume des Pays-Bas, pour consultation et avis, tout projet de modification de l'arrêté royal du 8 mars 2007 relatif aux bateaux de navigation intérieure qui sont aussi utilisés pour effectuer des voyages non internationaux par mer, ou de toute autre réglementation spécifiquement applicable aux navires estuaires.

2. Dans le cas où l'arrêté royal du 8 mars 2007 relatif aux bateaux de navigation intérieure qui sont aussi utilisés pour effectuer des voyages non internationaux par mer, ou toute autre réglementation spécifiquement applicable aux navires estuaires, serait modifié sans avis positif de l'autorité compétente du Royaume des Pays-Bas, le Royaume des Pays-Bas peut rendre inapplicable la présente décision, en tout ou en partie, pour la durée qu'il estime nécessaire à la sauvegarde de ses intérêts nationaux. Dans ce cas, l'autorité compétente du Royaume des Pays-Bas en informe les autorités compétentes du Royaume de Belgique, ainsi que le Secrétariat général Benelux, et la question est inscrite à l'ordre du jour de la concertation visée à l'article 8 de la présente décision en vue de résoudre la situation.

Article 7. Contrôle

L'autorité compétente du Royaume de Belgique veille à ce que les navires estuaires soient exploités conformément aux conditions prévues à l'article 4 de la présente décision. Par échange mutuel d'informations, les autorités compétentes du Royaume de Belgique veillent à ce que les contrevenants soient sanctionnés par l'immobilisation du navire et/ou par les amendes administratives ou pénales applicables.

Article 8. Coopération

1. Les autorités compétentes du Royaume de Belgique et du Royaume des Pays-Bas se concertent périodiquement au sujet de l'application de la présente décision.

2. Si les autorités compétentes le souhaitent, cette concertation peut avoir lieu au sein d'un groupe de travail de l'administration tel que visé à l'article 12, sous b), du Traité instituant l'Union Benelux. À la suite d'une telle concertation, le Conseil Benelux peut, si nécessaire, faire des propositions appropriées au Comité de Ministres Benelux.

3. En tout état de cause, les autorités compétentes du Royaume de Belgique et du Royaume des Pays-Bas se concertent lorsqu'un accident se produit, ce qui comprend en tout cas une collision, un naufrage d'un navire ou une perte de cargaison dans les eaux territoriales du Royaume des Pays-Bas. À la suite de cette concertation, les autorités compétentes conviennent des mesures appropriées.

Article 9. Changements de circonstances

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 6 de la présente décision, chaque autorité compétente informe par écrit chaque autre autorité compétente, ainsi que le Secrétariat général Benelux, des modifications pertinentes apportées à la réglementation ou aux politiques du pays du Benelux concerné en matière de navigation estuaire, en particulier lorsque ces modifications peuvent affecter le bon fonctionnement de la présente décision.

2. Si ces changements nécessitent des modifications de la présente décision, les autorités compétentes se concertent conformément aux dispositions de l'article 8 de la présente décision.

3. Le Conseil Benelux fait rapport de la concertation visée à l'alinéa 2 au Comité de Ministres Benelux. Le cas échéant, le Conseil Benelux fera parvenir des propositions appropriées au Comité de Ministres Benelux à cet égard.

Article 10. Autorités compétentes

Par écrit, le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas se communiquent mutuellement, ainsi qu'au Secrétariat général Benelux, la ou les autorités qui sont compétentes pour l'exécution de la présente décision, conformément à leur réglementation interne et à leur organisation administrative. Toute modification pertinente à cet égard, dont des modifications relatives aux tâches, à l'adresse ou aux coordonnées de l'autorité compétente, est notifiée de la même manière.

Article 11. Entrée en vigueur et mise en œuvre

1. La présente décision entre en vigueur le jour de sa signature.

2. Le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas mettent en vigueur les dispositions légales, règlementaires et administratives nécessaires pour se conformer aux dispositions de la présente décision.

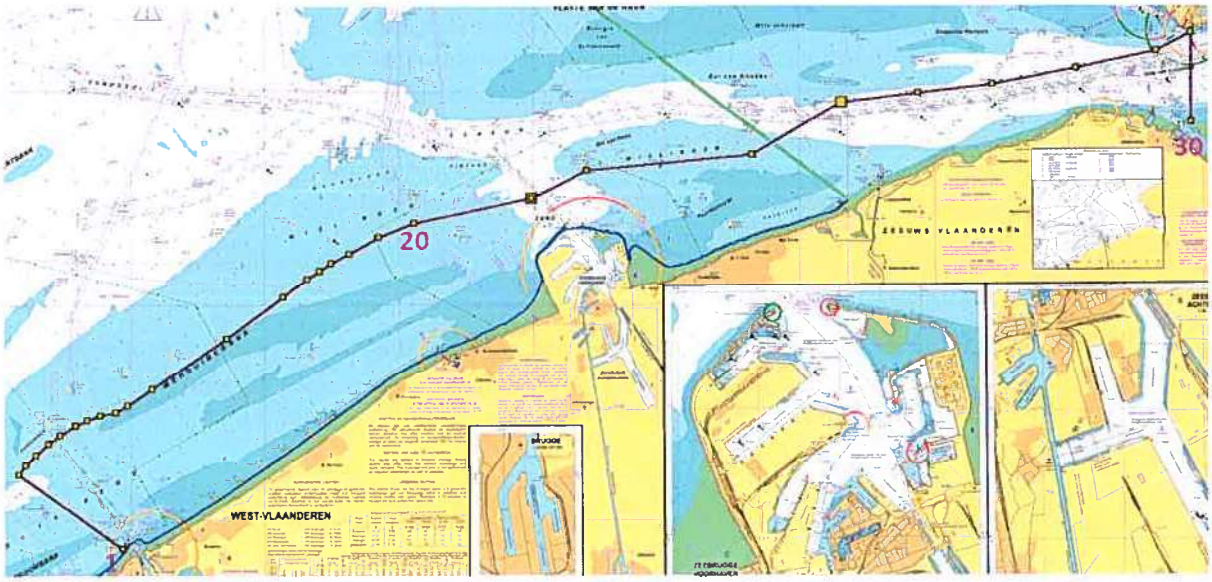
3. Lorsque le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas adoptent les dispositions visées au deuxième alinéa, celles-ci contiennent une référence à la présente décision ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle.

Fait à La Haye , le 21.06.2023 .

Le Président du Comité de Ministres Benelux,

W. Hoekstra

ANNEXE
Carte visée à l'article 3, sous d)



Exposé des motifs commun de la décision M (2023) 12 du Comité de Ministres Benelux relative à la navigation estuaire

1. Généralités

La Belgique dispose d'une règlementation dans son ordre juridique interne aux fins de ce que l'on appelle la « navigation estuaire ». Plus précisément, elle permet, sous certaines conditions, aux bateaux de navigation intérieure spécialement renforcés et équipés à cet effet et certifiés en Belgique, d'effectuer un court trajet en mer, notamment pour se rendre d'un port côtier belge à un port intérieur ou vice versa. Cette possibilité, ainsi que les conditions à remplir, sont prévues dans un arrêté royal[1]. En revanche, les Pays-Bas n'ont pas de réglementation correspondante dans leur ordre juridique interne et les bateaux de navigation intérieure n'y sont en aucun cas autorisés à effectuer en trajet en mer.

En raison de cette différence entre la Belgique et les Pays-Bas, la seule présence d'une frontière entre les deux pays oblige les bateaux de navigation intérieure concernés, certifiés conformément au droit belge, à suivre un itinéraire qui n'est pas le plus efficace, le plus court ou le plus durable, ce qui constitue une entrave à la libre circulation de ces bateaux de navigation intérieure au sein du Benelux. La présente décision a pour but de lever cet obstacle en permettant aux bateaux de navigation intérieure concernés, certifiés conformément au droit belge, d'effectuer une partie de leur trajet dans les eaux territoriales néerlandaises, à l'intérieur d'une zone limitée et précisément délimitée, tout en prenant des dispositions concernant les exigences à respecter et leur application.

2. Contexte Benelux

Les bateaux de navigation intérieure concernés, certifiés conformément au droit belge, sont confrontés à l'obstacle susmentionné, qui découle de la présence d'une frontière intérieure du Benelux dans la zone de navigation spécifique pour laquelle ces navires sont conçus. En revanche, les bateaux de navigation intérieure certifiés conformément au droit néerlandais ne sont pas confrontés à la même problématique, car ils n'ont en aucun cas le droit de naviguer en mer et ils peuvent exercer leurs activités dans leur zone de navigation autorisée sans être gênés par la présence d'une frontière intérieure du Benelux. En l'absence d'eaux territoriales, le Luxembourg n'est pas concerné par cette problématique.

Un consensus de fond s'est dégagé entre le gouvernement fédéral belge, le gouvernement flamand et le gouvernement néerlandais sur la manière de traiter cette question par le biais d'accords transfrontaliers. Ces accords n'exigent pas l'unification des règlementations ou des politiques, ce qui n'est pas jugé souhaitable par ailleurs. Pour les navires concernés, il suffit de faire abstraction, dans une zone de navigation très limitée, de l'existence d'une frontière intérieure du Benelux et de conclure des accords transfrontaliers sur les garanties nécessaires pour assurer la sécurité et le bon déroulement de cette activité. Afin d'ancrer juridiquement ces accords, il est fait usage des possibilités offertes dans le

[1] Arrêté royal du 8 mars 2007 relatif aux bateaux de navigation intérieure qui sont aussi utilisés pour effectuer des voyages non internationaux par mer (Moniteur belge du 16 mars 2007), modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement flamand du 19 juillet 2019 (Moniteur belge du 9 octobre 2019). Compte tenu de l'importance pour la mise en œuvre de la présente décision, le texte de cet arrêté royal, tel qu'en vigueur au moment de l'élaboration de la présente décision, est également joint à titre d'information en tant qu'appendice au présent exposé des motifs.

cadre de l'Union Benelux, par analogie avec les accords antérieurs conclus dans le cadre de l'Union Benelux concernant d'autres activités dans les eaux territoriales de la Belgique et des Pays-Bas[2].

3. Commentaire des articles

Préambule

Le préambule expose brièvement le contexte et l'objectif de la présente décision. Compte tenu de ce contexte et de cet objectif, il est fait usage de la possibilité telle que visée à l'article 1er, sous b), du Protocole du 29 avril 1969 relatif à la suppression des contrôles et formalités aux frontières intérieures du Benelux et à la suppression des entraves à la libre circulation, qui permet au Comité de Ministres Benelux de supprimer l'obstacle à la libre circulation en question, résultant de différences de dispositions de droit public, par une décision qui engage juridiquement les autorités concernées.

Il est important de noter que cette problématique concerne la navigation estuaire sur l'Escaut occidental et son estuaire uniquement (et non ailleurs) et qu'elle ne concerne que les navires renforcés et équipés à cette fin et certifiés conformément au droit belge (et non les autres bateaux de navigation intérieure).

Article 1er

L'article 1er contient les définitions applicables. Aussi ces définitions impliquent que les « navires estuaires » ne peuvent être que des bateaux de navigation intérieure renforcés et équipés à cet effet et certifiés conformément au droit belge, et que le trajet en mer ne peut s'étendre au nord de Flessingue. Les navires concernés doivent respecter les prescriptions belges en la matière (l'arrêté royal susmentionné), dont la version actuellement en vigueur est jointe en tant qu'appendice au présent exposé des motifs à titre d'information.

Pour le reste, cet article ne nécessite pas d'explication supplémentaire. Toutefois, il peut être renvoyé au commentaire à l'article 4 en ce qui concerne la « Convention HNS 2010 » et au commentaire à l'article 10 en ce qui concerne les « autorités compétentes ». Pour être complet, on peut également noter qu'en Belgique et aux Pays-Bas, des traductions légèrement différentes sont parfois utilisées pour l'intitulé des conventions définies à l'article 1er ; il est cependant clair de quelles conventions il s'agit en l'espèce.

Article 2

L'article 2 définit le champ d'application de la présente décision. Conformément au fait que les navires estuaires ne peuvent être que des bateaux de navigation intérieure renforcés et équipés à cet effet et certifiés conformément au droit belge, le deuxième alinéa indique explicitement que les bateaux de navigation intérieure certifiés conformément au droit néerlandais n'entrent pas dans le champ

[2] Voyez la décision M (2020) 8 du Comité de Ministres Benelux relative à la reconnaissance des brevets d'aptitude des gens de mer dans le cadre des voyages à proximité du littoral, la décision M (2020) 2 du Comité de Ministres Benelux relative à la reconnaissance mutuelle des brevets délivrés conformément à la convention STCW-F, la décision M (2016) 6 du Comité de Ministres Benelux relative à la reconnaissance mutuelle intra-Benelux des établissements de formation maritime et des certificats d'aptitude des gens de mer délivrés par ces établissements, ainsi que le traitement national des ressortissants du Benelux lors de la pêche dans les eaux territoriales en application de l'article 3 de la Convention transitoire au Traité instituant l'Union économique Benelux du 3 février 1958.

d'application de la présente décision. Compte tenu également du droit européen applicable, tel que mentionné à l'alinéa 3, ces bateaux de navigation intérieure certifiés conformément au droit néerlandais ne sont pas concernés par une frontière intérieure du Benelux dans leur zone de navigation autorisée. Cela signifie également que la présente décision ne donne aucun fondement pour une utilisation de ces bateaux de navigation intérieure certifiés conformément au droit néerlandais à des fins de voyage en mer ; à cet égard, la législation et la politique des Pays-Bas ne sont absolument pas affectées.

L'article 2, alinéa 4, implique une abstraction de l'existence d'une frontière intérieure du Benelux entre la Belgique et les Pays-Bas, dans une zone extrêmement limitée (voyez l'article 3). Cela implique que les navires concernés, s'ils remplissent toutes les conditions, sont réputés être conformes à la Convention SOLAS, à l'instar de ce qui découle déjà pour la Belgique de l'arrêté royal du 8 mars 2007 relatif aux bateaux de navigation intérieure qui sont aussi utilisés pour effectuer des voyages non internationaux par mer. Cela va de pair avec l'obligation pour les autorités compétentes au sein de la Belgique de contrôler le respect des conditions visées à l'article 4 de la présente décision, ainsi qu'avec la coopération visée aux articles 5 à 9.

Article 3

La zone dans laquelle les navires estuaires sont autorisés à naviguer est précisément délimitée par l'article 3 et la carte y afférente. Il est important de noter qu'il s'agit d'une zone très limitée (jusqu'à un maximum de 3 milles nautiques), pas plus que ce qui est strictement nécessaire pour supprimer l'obstacle lié à la frontière auquel sont confrontés les navires estuaires.

Article 4

Les navires estuaires doivent respecter les conditions énoncées à l'article 4, qui découlent des prescriptions belges en la matière et des conventions internationales pertinentes.

Étant donné que les prescriptions belges telles que visées par l'arrêté royal du 8 mars 2007 relatif aux bateaux de navigation intérieure qui sont aussi utilisés pour effectuer des voyages non internationaux par mer en constituent la pierre angulaire, le texte de cet arrêté royal, modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement flamand du 19 juillet 2019, est repris à titre d'information en tant qu'appendice au présent exposé des motifs. Il s'agit du texte en vigueur au moment de l'élaboration de la présente décision. En cas de modifications futures, celles-ci devraient faire l'objet d'une concertation préalable entre la Belgique et les Pays-Bas, conformément à l'article 6 de la présente décision.

Étant donné que cet arrêté royal est une réglementation belge et que les navires éligibles ne peuvent être que des bateaux de navigation intérieure renforcés et équipés à cet effet et certifiés conformément au droit belge, il incombe également aux autorités compétentes au sein de la Belgique de veiller au respect de cette réglementation dans le cadre de l'application de la présente décision. Il en va de même pour le contrôle des autres conditions visées à l'article 4.

Ces conditions en elles-mêmes n'appellent pas de commentaire supplémentaire. Il convient toutefois de noter que la Convention MARPOL visée à cet article sous b) comprend des dispositions applicables aux navires estuaires visés par la présente décision, étant donné que ces dispositions s'appliquent aux navires dits « sea-going vessels » et que leur champ d'application n'est donc pas limité aux seuls navires de mer. Il convient en outre de noter que la Convention HNS 2010 visée sous f) n'est pas encore entrée en vigueur au moment de l'élaboration de la présente décision. Cependant, un contrôle du respect des exigences en question est déjà prévu dès lors que cette convention entrera en vigueur.

Article 5

Comme cela a déjà été souligné à plusieurs reprises, seuls les bateaux de navigation intérieure renforcés et équipés à cet effet et certifiés conformément au droit belge sont éligibles à la navigation estuaire en application de la présente décision. Une liste de ces navires estuaires est tenue à jour par le Secrétariat général Benelux. De nouveaux navires ne peuvent être ajoutés que par la Belgique à cette liste. Naturellement, les Pays-Bas (ainsi que le Secrétariat général Benelux, qui actualise la liste) devront être informés des décisions de la Belgique en la matière. La liste (actualisée) est mise à la disposition des autorités compétentes de la Belgique et des Pays-Bas par le Secrétariat général Benelux. La Belgique est chargée d'informer les exploitants des navires figurant sur la liste.

Lorsque des données à caractère personnel sont traitées dans le cadre de la mise en œuvre de cette disposition, il convient de veiller à ce que le règlement général sur la protection des données[3] soit respecté, ainsi que les prescriptions arrêtées en vue de son application dans l'ordre juridique interne du pays du Benelux concerné. Ceci s'applique également au traitement des données à caractère personnel par le Secrétariat général Benelux.

Article 6

Pour assurer le bon fonctionnement de la présente décision, l'arrêté royal belge du 8 mars 2007 précité, ainsi que toute autre réglementation applicable spécifiquement aux navires estuaires, ne devront être modifiés qu'après concertation et avis des Pays-Bas. En principe, la Belgique devra tenir compte des observations faites par les Pays-Bas ; dans le cas où des modifications seraient néanmoins apportées unilatéralement, les Pays-Bas ont le droit de ne pas appliquer la présente décision et les parties devront s'efforcer de trouver une solution d'un commun accord.

Article 7

L'article 7 souligne que le contrôle de l'exploitation des navires estuaires est effectué par les autorités belges compétentes. Ce contrôle ne se limite pas aux contrôles dans les ports. Il convient de noter que les bateaux de navigation intérieure qui ne relèvent pas du champ d'application de la présente décision mais qui prennent néanmoins la mer peuvent en tout état de cause être sanctionnés en vertu des règles nationales ou internationales applicables à ces bateaux ou aux routes concernées. Sur la base de l'échange mutuel d'informations pertinentes, selon les canaux et modalités disponibles à cet effet, les autorités compétentes belges devront prendre les mesures nécessaires pour sanctionner effectivement les auteurs d'infractions.

Article 8

L'article 8 prévoit des concertations régulières entre les autorités compétentes de la Belgique et des Pays-Bas sur la mise en œuvre opérationnelle de la présente décision. Si des problèmes apparaissent, ils peuvent être abordés par cet intermédiaire. Si elles le souhaitent, les autorités concernées peuvent se réunir à cet effet dans le cadre d'un groupe de travail administratif du Benelux, avec le soutien du

[3] Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

Secrétariat général Benelux, par exemple pour transmettre au Comité de Ministres Benelux, via le Conseil Benelux, d'éventuelles propositions de modification de la présente décision, si cela s'avère nécessaire.

Ces concertations doivent en tout cas avoir lieu lorsque des incidents avec des navires estuaires se produisent, tels qu'un naufrage, une collision ou une perte de cargaison. Lors de ces concertations, il y aura lieu d'évaluer les mesures appropriées à la suite de l'incident, afin de prévenir de tels incidents à l'avenir. En cas de désaccord fondamental à la suite de tels incidents, l'application de la présente décision pourrait éventuellement être suspendue, si nécessaire, au moins dans la mesure où la gravité de la situation l'exigerait et jusqu'à ce qu'une solution mutuellement satisfaisante soit trouvée.

Article 9

L'article 6 traite déjà des modifications éventuelles à l'arrêté royal belge du 8 mars 2007 ou à toute autre réglementation belge applicable spécifiquement aux navires estuaires. Étant donné que d'autres changements de réglementation ou de politique en Belgique ou aux Pays-Bas, le cas échéant à la suite de modifications futures des conventions internationales pertinentes, peuvent également avoir une incidence sur les présentes problématiques, il ne peut être exclu que celles-ci ne nécessitent une modification de la présente décision. Par conséquent, les deux pays devront y accorder une attention suffisante et la décision prévoit que rapport soit fait à ce sujet le cas échéant, afin que le Comité de Ministres Benelux puisse modifier la décision si nécessaire.

Article 10

Pour le bon fonctionnement de la présente décision, il importe que le gouvernement fédéral belge, le gouvernement flamand et le gouvernement néerlandais s'informent mutuellement des différents responsables et de leurs responsabilités respectives. Ces informations sont également importantes pour le Secrétariat général Benelux, par exemple en vue de tenir à jour la liste visée à l'article 5. Au moment de l'élaboration de la présente décision, sa mise en œuvre sera assurée principalement par la Direction générale de la Navigation du Service public fédéral belge Mobilité et Transports, le Département de la Mobilité et des Travaux publics du Gouvernement flamand et le Ministère néerlandais de l'Infrastructure et de la Gestion des eaux, respectivement. Les détails plus précis, ainsi que toute modification future y afférente, peuvent être communiqués mutuellement sans qu'il soit nécessaire de modifier la présente décision.

Article 11

Cet article règle l'entrée en vigueur et la mise en œuvre de la présente décision. La Belgique (le Gouvernement fédéral et le Gouvernement flamand en l'occurrence) et les Pays-Bas s'engagent sur le plan juridique à prendre les mesures nécessaires pour donner pleine exécution à la présente décision. En principe, cela ne nécessite aucune modification de lois ou de règlements aux Pays-Bas. En Belgique aussi, aucune modification formelle de lois ou de règlements n'est requise pour donner effet à la décision dès son entrée en vigueur, mais il y est néanmoins prévu de mettre les lois et règlements en conformité avec les dispositions de la présente décision au moment et dans la mesure où cela s'avère nécessaire (le cas échéant après coordination avec les Pays-Bas conformément à l'article 6), par exemple en ce qui concerne le contrôle du respect de la Convention HNS 2010 lorsqu'elle sera en vigueur, et éventuellement aussi en ce qui concerne les dispositions relatives à l'interdiction de transporter des passagers ou à l'arrimage des cargaisons. Toutefois, de tels ajustements ne constituent pas une exigence

préalable qui nécessiterait un report de l'application de la présente décision. Du côté luxembourgeois, pour des raisons évidentes, aucune mesure d'exécution ne doit être adoptée.

Dans un souci d'exhaustivité, il convient de noter que la présente décision ne dispense pas les autorités compétentes des notifications qu'elles pourraient être tenues de faire dans le cadre de la mise en œuvre de la présente décision conformément aux conventions visées à l'article 4 ou en vertu de toute autre réglementation internationale, européenne ou nationale/régionale.

APPENDICE

[Texte intégral de l'arrêté royal du 8 mars 2007 tel que modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement flamand du 19 juillet 2019]

JUSTEL - Législation consolidée

http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/arrete/2007/03/08/2007014083/justel

Dossier numéro : 2007-03-08/32

Titre

8 MARS 2007. - Arrêté royal relatif aux bateaux de navigation intérieure qui sont aussi utilisés pour effectuer des voyages non internationaux par mer.

Situation : Intégration des modifications en vigueur publiées jusqu'au 09-10-2019 inclus.

Source : MOBILITE ET TRANSPORTS

Publication : Moniteur belge du 16-03-2007 page : 14699

Entrée en vigueur : 26-03-2007

Table des matières

CHAPITRE Ier. - Dispositions générales.

Art. 1

Art. 1_REGION_FLAMANDE

Art. 2-3

Art. 3_REGION_FLAMANDE

Art. 4

Art. 4_REGION_FLAMANDE

Art. 5

Art. 5_REGION_FLAMANDE

Art. 6-7

Art. 7_REGION_FLAMANDE

CHAPITRE II. - Dispositions particulières relatives à la délivrance du certificat supplémentaire communautaire annoté.

CHAPITRE II. REGION_FLAMANDE. *[[1] - Dispositions particulières relatives à la délivrance du certificat de l'Union supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure annot]*[1]

Art. 8

Art. 8_REGION_FLAMANDE

Art. 9

Art. 9_REGION_FLAMANDE

 Copyright Moniteur belge

Art. 10

Art. 10_REGION_FLAMANDE

CHAPITRE III. - Dispositions diverses.

Art. 11

Art. 11_REGION_FLAMANDE

Art. 12

Art. 12_REGION_FLAMANDE

CHAPITRE IV. - Dispositions finales.

Art. 13

ANNEXES.

Art. N1

Art. N1_REGION_FLAMANDE

Art. N2

Texte

CHAPITRE Ier. - Dispositions générales.

Article 1.Pour l'application du présent arrêté, on entend par :
a) " bateau ", un bateau visé à l'article 1er, 4°, de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation;
b) " hauteur significative de vague ", la hauteur moyenne de la vague calculée sur la base du tiers constitué par les vagues les plus élevées observées sur une période donnée;
c) " Commission de Visite ", la Commission de Visite des Bateaux du Rhin instaurée en application des dispositions du Règlement de visite des bateaux du Rhin, approuvé par l'arrêté royal du 30 mars 1976;
d) [[1] "certificat communautaire supplémentaire pour les bateaux de la navigation intérieure annoté", un certificat supplémentaire communautaire visé à l'article 5, alinéa 2, de l'arrêté royal du 19 mars 2009 relatif aux prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure, annoté conformément aux dispositions du présent arrêté;][1]
e) [[2] " organisme agréé " : un organisme habilité conformément à l'[[3] article 3, § 2 et/ou § 4][3], de [l'arrêté royal du 13 mars 2011] établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes. (ERRATUM, voir M.B. 05-04-2011, p. 22408)][2]
---
(1)<AR 2009-03-19/44, art. 21, 002; En vigueur : 08-04-2009>
(2)<AR 2011-03-13/03, art. 12, 003; En vigueur : 17-06-2011>
(3)<AR 2015-05-07/01, art. 6, 005; En vigueur : 08-05-2015>

Art. 1_REGION_FLAMANDE.
Pour l'application du présent arrêté, on entend par :
a) " bateau ", un bateau visé à l'article 1er, 4°, de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation;
b) " hauteur significative de vague ", la hauteur moyenne de la vague calculée sur la base du tiers constitué par les vagues les plus élevées observées sur une période donnée;
c) [[4] Commission d'experts : la Commission de visite visée à l'article 2.01 du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) qui est également l'autorité d'inspection visée à l'article 2.01 de l'annexe 7 jointe à l'arrêté du Gouvernement flamand du 5 octobre 2018 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure ;][4]

 Copyright Moniteur belge

d) [1 [4 certificat de l'Union supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure annoté " : un certificat de l'Union supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure tel que visé à l'article 9 de l'arrêté du Gouvernement flamand du 5 octobre 2018 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, qui est annoté conformément aux dispositions du présent arrêté ;]4]1

e) [2 " organisme agréé " : un organisme habilité conformément à l'[3 article 3, § 2 et/ou § 4]3, de [l'arrêté royal du 13 mars 2011] établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes. (ERRATUM, voir M.B. 05-04-2011, p. 22408)]2

---

(1)<AR 2009-03-19/44, art. 21, 002; En vigueur : 08-04-2009>
(2)<AR 2011-03-13/03, art. 12, 003; En vigueur : 17-06-2011>
(3)<AR 2015-05-07/01, art. 6, 005; En vigueur : 08-05-2015>
(4)<AGF 2018-10-05/16, art. 28, 006; En vigueur : 07-10-2018>

Art. 2. Le présent arrêté s'applique aux bateaux utilisés exclusivement pour le transport des marchandises.

Art. 3.Un bateau peut naviguer dans une zone de navigation restreinte entre l'Escaut occidental et les ports du littoral belge, à condition que le bateau ne s'éloigne pas plus que 5 milles nautiques de la côte et qu'il soit muni :

a) [1 du certificat communautaire pour les bateaux de la navigation intérieure visé à l'article 4 de l'arrêté royal du 19 mars 2009 relatif aux prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure ou du certificat de visite visé à l'article 5, alinéa 1er, du même arrêté; et]1

b) [1 du certificat communautaire supplémentaire pour les bateaux de la navigation intérieure visé à l'article 5, alinéa 2, du même arrêté, annoté à cet effet conformément aux dispositions du présent arrêté; et]1

c) [2 du certificat d'agrément ou du certificat d'agrément provisoire mentionnés dans la partie 1, chapitre 1.16, de l'annexe de l'arrêté royal du 31 juillet 2009 relatif au transport des marchandises dangereuses par voie navigable (ADN); et]2

d) d'un équipage qui dispose de brevets conformément à l'arrêté royal du 24 mai 2006 concernant des brevets pour des gens de mer et qui satisfait aux règles VII/6, VII/7, VII/8 et VII/9, de l'annexe Ire du même arrêté.

---

(1)<AR 2009-03-19/44, art. 22, 002; En vigueur : 08-04-2009>
(2)<AR 2011-07-04/01, art. 12, 004; En vigueur : 30-06-2011>

Art. 3_REGION_FLAMANDE.

Un bateau peut naviguer dans une zone de navigation restreinte entre l'Escaut occidental et les ports du littoral belge, à condition que le bateau ne s'éloigne pas plus que 5 milles nautiques de la côte et qu'il soit muni :

a) [1 [3 du certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure tel que visé à l'article 9 de l'arrêté du Gouvernement flamand du 5 octobre 2018 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure ou du certificat délivré au titre de l'article 22 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin ;]3]1

b) [1 [3 du certificat de l'Union supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure visé à l'article 9 de l'arrêté du Gouvernement flamand du 5 octobre 2018 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, annoté à cet effet conformément aux dispositions du présent arrêté ; et]3]1

c) [2 du certificat d'agrément ou du certificat d'agrément provisoire mentionnés dans la partie 1, chapitre 1.16, de l'annexe de l'arrêté royal du 31 juillet 2009 relatif au transport des marchandises dangereuses par voie navigable (ADN); et]2

d) d'un équipage qui dispose de brevets conformément à l'arrêté royal du 24 mai 2006 concernant des brevets pour des gens de mer et qui satisfait aux règles [4 VII/5,]4 VII/6, VII/7, VII/8 et VII/9, de l'annexe Ire du même arrêté.

---

(1)<AR 2009-03-19/44, art. 22, 002; En vigueur : 08-04-2009>
(2)<AR 2011-07-04/01, art. 12, 004; En vigueur : 30-06-2011>
(3)<AGF 2018-10-05/16, art. 29, 006; En vigueur : 07-10-2018>
(4)<AGF 2019-07-19/29, art. 1, 007; En vigueur : 19-10-2019>

Art. 4. L'annotation visée à l'article 3, b), du présent arrêté fixe les restrictions d'exploitation en matière d'état de mer, lignes de charge, vitesse de navigation et conditions de chargement.

L'état de mer est exprimé par la hauteur significative de vague.

Art. 4_REGION_FLAMANDE.

[1 L'annotation visée à l'article 3, b), du présent arrêté fixe les restrictions d'exploitation en matière d'état de mer, lignes de charge, vitesse de navigation, conditions de chargement et le nombre minimum de membres d'équipage, dans le respect de l'arrêté royal du 9 mars 2007 portant les prescriptions d'équipage sur les voies navigables du Royaume.

L'état de mer est exprimé par la hauteur significative de vague. Un certificat communautaire est délivré pour

Copyright Moniteur belge

une hauteur significative de vague entre 0,6 m et 2,0 m.][1]

---

(1)<AGF 2019-07-19/29, art. 2, 007; En vigueur : 19-10-2019>

Art. 5.Pour obtenir le [[1] certificat communautaire supplémentaire pour les bateaux de la navigation intérieure annoté][1], le bateau doit satisfaire aux conditions suivantes.

1° Le bateau doit, outre les conditions imposées par l'arrêté royal du 1er juin 1993 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure, aussi répondre aux prescriptions définies à l'annexe 1er au présent arrêté.

2° Le bateau doit être inscrit au registre d'un organisme agréé. Il doit y être classé en ce qui concerne la coque et les installations mécaniques dans la plus haute classe de sa catégorie. Le classement doit aussi spécifier que la construction et la solidité du bateau répondent aux prescriptions définies à l'annexe 1re au présent arrêté.

3° Le bateau doit disposer d'une procédure d'évaluation approuvée, visée à l'article 7, deuxième alinéa.

---

(1)<AR 2009-03-19/44, art. 23, 002; En vigueur : 08-04-2009>

Art. 5_REGION_FLAMANDE.

Pour obtenir le [[1] [[2] certificat de l'Union supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure annot][2]][1], le bateau doit satisfaire aux conditions suivantes.

1° Le bateau doit, outre les conditions imposées par [[2] l'arrêté du Gouvernement flamand du 5 octobre 2018 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure][2], aussi répondre aux prescriptions définies à l'annexe 1er au présent arrêté.

2° Le bateau doit être inscrit au registre d'un organisme agréé. Il doit y être classé en ce qui concerne la coque et les installations mécaniques dans la plus haute classe de sa catégorie. Le classement doit aussi spécifier que la construction et la solidité du bateau répondent aux prescriptions définies à l'annexe 1re au présent arrêté. [[3] Un bateau dont la restriction d'exploitations en matière d'état de mer est inférieure ou égale à une hauteur significative de vague de 1,2 m doit être classé pour ce qui concerne les installations mécaniques, mais pas dans la plus haute classe de sa catégorie.][3]

3° Le bateau doit disposer d'une procédure d'évaluation approuvée, visée à l'article 7, deuxième alinéa.

---

(1)<AR 2009-03-19/44, art. 23, 002; En vigueur : 08-04-2009>
(2)<AGF 2018-10-05/16, art. 30, 006; En vigueur : 07-10-2018>
(3)<AGF 2019-07-19/29, art. 3, 007; En vigueur : 19-10-2019>

Art. 6. La loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution de la mer par les navires, à l'exception de l'article 6, quatrième alinéa, est d'application aux bateaux naviguant dans la zone de navigation restreinte visée à l'article 3 du présent arrêté.

Art. 7. Avant d'appareiller pour un voyage dans la zone de navigation restreinte visée à l'article 3, le batelier doit vérifier que l'état de mer escompté ne dépasse pas l'état de mer maximal fixé dans le certificat supplémentaire communautaire annoté.

A cet effet le batelier doit appliquer une procédure d'évaluation approuvée par l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet, dont la méthode est décrite à l'annexe 2 au présent arrêté.

Art. 7_REGION_FLAMANDE.

Avant d'appareiller pour un voyage dans la zone de navigation restreinte visée à l'article 3, le batelier doit vérifier que l'état de mer escompté ne dépasse pas l'état de mer maximal fixé dans le [[1] certificat de l'Union supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure annoté][1].

A cet effet le batelier doit appliquer une procédure d'évaluation approuvée par [[2] la Commission d'experts][2], dont la méthode est décrite à l'annexe 2 au présent arrêté.

---

(1)<AGF 2018-10-05/16, art. 31, 006; En vigueur : 07-10-2018>
(2)<AGF 2019-07-19/29, art. 4, 007; En vigueur : 19-10-2019>

CHAPITRE II. - Dispositions particulières relatives à la délivrance du certificat supplémentaire communautaire annoté.

CHAPITRE II. REGION_FLAMANDE. *[[1] - Dispositions particulières relatives à la délivrance du certificat de l'Union supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure annot][1]*

---

(1)<AGF 2018-10-05/16, art. 32, 006; En vigueur : 07-10-2018>

Art. 8.Sans préjudice des dispositions de l'arrêté royal du 1er juin 1993 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure, la demande d'obtention du [[1] certificat communautaire supplémentaire pour les bateaux de la navigation intérieure annoté][1], indique que la demande est aussi effectuée en vertu du

présent arrêté. La demande mentionne aussi les restrictions d'exploitation demandées en matière d'état de mer et vitesse de navigation.

La demande doit être accompagnée des documents étayant la conformité du bateau avec les dispositions du présent arrêté.

---

(1)<AR 2009-03-19/44, art. 23, 002; En vigueur : 08-04-2009>

Art. 8_REGION_FLAMANDE.

Sans préjudice des dispositions de [2 l'arrêté du Gouvernement flamand du 5 octobre 2018 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure]2, la demande d'obtention du [1 [2 certificat de l'Union supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure annoté]2]1, indique que la demande est aussi effectuée en vertu du présent arrêté. La demande mentionne aussi les restrictions d'exploitation demandées en matière d'état de mer et vitesse de navigation.

La demande doit être accompagnée des documents étayant la conformité du bateau avec les dispositions du présent arrêté.

---

(1)<AR 2009-03-19/44, art. 23, 002; En vigueur : 08-04-2009>
(2)<AGF 2018-10-05/16, art. 33, 006; En vigueur : 07-10-2018>

Art. 9.Sans préjudice des dispositions de l'arrêté royal du 1er juin 1993 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure, le [1 certificat communautaire supplémentaire pour les bateaux de la navigation intérieure annoté]1 est délivré après une visite dans un bassin de radoub effectuée par la Commission de Visite dans le but de vérifier si le bateau est conforme aux prescriptions définies à l'annexe 1re au présent arrêté.

---

(1)<AR 2009-03-19/44, art. 23, 002; En vigueur : 08-04-2009>

Art. 9_REGION_FLAMANDE.

Sans préjudice des dispositions de [2 l'arrêté du Gouvernement flamand du 5 octobre 2018 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure]2, le [1 [2 certificat de l'Union supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure annoté]2]1 est délivré après une visite dans un bassin de radoub effectuée par la Commission [2 d'experts]2 dans le but de vérifier si le bateau est conforme aux prescriptions définies à l'annexe 1re au présent arrêté.

---

(1)<AR 2009-03-19/44, art. 23, 002; En vigueur : 08-04-2009>
(2)<AGF 2018-10-05/16, art. 34, 006; En vigueur : 07-10-2018>

Art. 10.Par dérogation à l'article 13 de l'arrêté royal du 1er juin 1993 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure, le [1 certificat communautaire supplémentaire pour les bateaux de la navigation intérieure annoté]1 a une durée de validité de 5 ans. La validité dépend en outre d'une confirmation annuelle par la Commission de Visite après les visites suivantes effectuées par cette commission :

-une visite annuelle dans les trois mois qui précèdent ou suivent la date anniversaire du [1 certificat communautaire supplémentaire pour les bateaux de la navigation intérieure annoté]1 et

- une visite dans un bassin de radoub entre la deuxième et troisième date anniversaire du [1 certificat communautaire supplémentaire pour les bateaux de la navigation intérieure annoté]1.

---

(1)<AR 2009-03-19/44, art. 23, 002; En vigueur : 08-04-2009>

Art. 10_REGION_FLAMANDE.

Par dérogation à l'article [2 11, alinéa 1er, b) de l'arrêté du Gouvernement flamand du 5 octobre 2018 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure]2, le [1 certificat communautaire supplémentaire pour les bateaux de la navigation intérieure annoté]1 a une durée de validité de 5 ans. La validité dépend en outre d'une confirmation annuelle par la Commission [2 d'experts]2 après les visites suivantes effectuées par cette commission :

-une visite annuelle dans les trois mois qui précèdent ou suivent la date anniversaire du [1 certificat communautaire supplémentaire pour les bateaux de la navigation intérieure annoté]1 et

- une visite dans un bassin de radoub entre la deuxième et troisième date anniversaire du [1 [2 certificat de l'Union supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure annoté]2]1. [3 Cette visite dans le bassin de radoub peut être remplacée par une inspection sous eau, à condition que l'organisme agréé auprès duquel le bateau est inscrit, y a donné son accord écrit préalable.]3

---

(1)<AR 2009-03-19/44, art. 23, 002; En vigueur : 08-04-2009>
(2)<AGF 2018-10-05/16, art. 35, 006; En vigueur : 07-10-2018>

Copyright Moniteur belge

(3)<AGF 2019-07-19/29, art. 5, 007; En vigueur : 19-10-2019>

CHAPITRE III. - Dispositions diverses.

Art. 11. L'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet exempte les bateaux munis d'un certificat communautaire supplémentaire annoté, des exigences en matière de sécurité de la navigation, fixées par le Chapitre V de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.
L'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet soumet à l'Organisation maritime internationale, dès que possible après le 1er janvier de chaque année, un rapport récapitulatif de toutes les nouvelles exemptions accordées en vertu du premier alinéa au cours de l'année civile écoulée et en précise les motifs.

Art. 11_REGION_FLAMANDE.*[[1] La Commission d'experts exempte les bateaux de navigation intérieure munis d'un certificat communautaire supplémentaire annoté, des exigences en matière de sécurité de la navigation, visées au Chapitre V de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1er novembre 1974.*
Dans les meilleurs délais après le 1er janvier de chaque année, la Commission d'experts transmet un rapport donnant un aperçu de toutes les nouvelles exemptions qui ont été accordées au cours de l'année calendaire précédente, conformément à l'alinéa premier, au représentant belge à l'Organisation maritime internationale pour transmission à l'Organisation maritime internationale. Cet aperçu précise les motifs pour les exemptions.][1]
---
(1)<AGF 2019-07-19/29, art. 6, 007; En vigueur : 19-10-2019>

Art. 12. Les bateaux munis du certificat supplémentaire communautaire annoté ne sont plus soumis à l'application des dispositions de la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires.

Art. 12_REGION_FLAMANDE.
Les bateaux munis du [[1] certificat de l'Union supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure annoté][1] *ne sont plus soumis à l'application des dispositions de la loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires.*
---
(1)<AGF 2018-10-05/16, art. 37, 006; En vigueur : 07-10-2018>

CHAPITRE IV. - Dispositions finales.

Art. 13. Notre Ministre ayant les Transports dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

ANNEXES.

Art. N1. Annexe 1re.
CHAPITRE Ier. - Prescriptions techniques particulières - Généralités.
Les engins de sauvetage ainsi que l'équipement, visés dans les chapitres 3, 6, 8 et 9 de cette annexe doivent satisfaire aux dispositions de l'arrêté royal du 23 décembre 1998 relatif aux équipements marins et modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime.
Le bateau doit être équipé conformément aux dispositions afférentes en matière d'équipement du Règlement international de 1972 pour Prévenir les Abordages en Mer, joint à l'arrêté royal du 18 mai 1983 portant : 1° mise en vigueur des modifications apportées au Règlement et Annexes, annexés à la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer; 2° modification de l'arrêté royal du 20 juin 1977 portant exécution de la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention précitée, Règlement y annexé et ses Annexes.
CHAPITRE 2. - Prescriptions techniques particulières en matière de comportement des bateaux dans les vagues.
Compte tenu des restrictions d'exploitation en matière d'état de mer, lignes de charge, vitesse de navigation et conditions de chargement visées à l'article 4 de l'arrêté, le bateau doit répondre, à l'exception des bateaux avec des panneaux d'écoutilles étanches en acier et des bateaux avec un pont étanche (bateaux citernes), pour lesquels les restrictions d'exploitation en matière d'état de mer ne dépassent pas une hauteur significative de vague de 1,2 m, aux exigences suivantes :
a) la probabilité que l'intersection du fond du bateau et de la proue prolongée au niveau de la ligne de quille sort de l'eau est de maximum une fois par an;
b) la probabilité que le pont avant embarque de l'eau ou que l'eau dépasse le bastingage fermé est au maximum d'une fois par durée de vie; le bastingage fermé doit s'étendre au moins sur 7 % de la longueur entre les perpendiculaires du bateau depuis la perpendiculaire à l'avant;
c) la probabilité que l'eau arrive à une hauteur par le travers plus élevé que les niveaux de référence fixés dans la méthode pour les calculs du comportement des bateaux dans les vagues repris dans l'appendice de cette annexe, est au maximum une fois par durée de vie;
d) la probabilité que le pont arrière embarque de l'eau ou que l'eau dépasse le bastingage fermé est au maximum une fois par durée de vie; le bastingage fermé doit s'étendre au moins sur 7% de la longueur entre les perpendiculaires du bateau depuis la perpendiculaire à l'arrière;

Copyright Moniteur belge

e) la probabilité que l'angle de roulis dépasse les deux tiers de l'angle d'inclinaison à partir duquel les ouvertures, qui ne peuvent être fermées, sont envahies ou de l'angle d'inclinaison auquel la courbe de stabilité statique atteint son maximum, est au maximum une fois par durée de vie; l'angle d'inclinaison ne peut en aucun cas dépasser 15°.

Les exigences précitées partent de l'hypothèse que la durée de vie du bateau est de 20 ans et que le bateau effectue 300 fois par an un trajet aller-retour dans la zone de navigation visée à l'article 3 de l'arrêté.

Une étude basée sur la méthode décrite à l'appendice de la présente annexe doit démontrer que les exigences précitées sont satisfaites. Cette étude est partie intégrante des documents visés à l'article 8 de l'arrêté.

Cette étude doit être approuvée par l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet.

Les bateaux avec des panneaux d'écoutilles étanches en acier et les bateaux avec un pont étanche (bateaux citernes), pour lesquels les restrictions d'exploitation en matière d'état de mer ne dépassent pas une hauteur significative de vague de 1,2 m, doivent répondre aux critères suivants :

a) la hauteur du franc-bord a une valeur minimale de : 0,5m + (L -50) * 0,005m; avec L la longueur entre les perpendiculaires en m;

b) la hauteur du franc-bord des bateaux avec un pont étanche (bateaux citernes) peut être diminué de 0,1m à condition qu'ils soient équipés d'un trunk d'une hauteur minimale de 0,7 m;

c) les bateaux avec des panneaux d'écoutilles étanches en acier seront équipés de hiloires d'une hauteur d'au moins 0,9 m;

d) La tonture à l'avant du bateau doit s'élever à au moins 0,9 m et à l'arrière à au moins 0,5 m.

CHAPITRE 3. - Prescriptions techniques particulières en matière de construction navales.

3.01 Mesures de protection contre l'incendie.

La coque, les superstructures, les cloisonnements de structure, les ponts et les roufs doivent être construits en acier. L'utilisation éventuelle d'autres matériaux appropriés peut être approuvée par l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet, compte tenu du risque d'incendie.

La timonerie, les logements et les salles des machines doivent être séparés par des cloisonnements et des ponts de la classe A-60 ou par des équipements équivalents.

Les logements doivent être séparés des salles de machines et des chaudières ainsi que des cales par des cloisons étanches.

Les salles des machines et des chaudières doivent avoir deux sorties dont l'une peut être constituée par une sortie de secours.

Les matériaux utilisés pour les cloisonnements et les plafonds dans les logements et la timonerie doivent être ininflammables (cloisonnements de type C conformément à l'annexe IV de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime). Les matériaux utilisés pour la finition des surfaces dans ces locaux doivent être peu inflammables et ne pas dégager trop de fumées ou de gaz toxiques en cas d'incendie.

La commande de vannes d'interruption rapide du carburant doit pouvoir se faire depuis le pont en dehors des espaces où se trouvent les réservoirs de carburant.

La commande des dispositifs d'arrêt d'urgence, des dispositifs de fermeture de la ventilation et de l'équipement fixe d'extinction du feu doit pouvoir se faire depuis le pont en dehors des espaces protégés.

Il faut prévoir un système d'alarme automatique de détection d'incendie dans les salles de machines, les salles de pompes de charge, les logements, la timonerie et dans le cas d'une timonerie escamotable également dans la colonne de la timonerie. Ce système doit être centralisé dans la timonerie.

Toutes les bouches de ventilation et d'aération doivent être pourvues de dispositifs de fermeture fixes.

Les citernes à cargaison des bateaux munis d'un pont étanche (bateaux citernes) doivent être équipées d'un instrument mesurant la pression lorsqu'un système de pulvérisation d'eau dans la zone de cargaison sur le pont est exigé.

3.02 Stabilité.

Le bateau intact doit correspondre aux critères de stabilité sous mentionnés :

a) (i) l'aire sous-tendue par la courbe des bras de levier de redressement (courbe de GZ) ne doit pas être inférieure à 0,055 mètre-radian jusqu'à un angle d'inclinaison de 30 degrés, ni inférieure à 0,090 mètre-radian jusqu'à un angle d'inclinaison de 40 degrés ou jusqu'à l'angle d'envahissement gvf,, (gvf est l'angle d'inclinaison auquel commencent à être immergées les ouvertures de la coque, des superstructures ou des roufs qui ne peuvent être fermées rapidement de façon étanche aux intempéries; en appliquant ce critère, on ne peut pas considérer comme ouvertes les petites ouvertures par lesquelles un envahissement progressif ne peut pas se produire) si cet angle est inférieur à 40 degrés;

(ii) de plus, l'aire sous-tendue par la courbe des bras de levier de redressement (courbe de GZ) entre les angles d'inclinaison 30 degrés et 40 degrés ou entre les angles 30 degrés et gvf si ce dernier est inférieur à 40 degrés, ne doit pas être inférieure à 0,030 mètre-radian;

b) le bras de levier de redressement GZ doit être au moins de 200 millimètres à un angle d'inclinaison égal ou supérieur à 30 degrés;

c) le bras de levier de redressement maximal GZ doit être atteint à un angle d'inclinaison de préférence supérieur à 25 degrés, mais au moins égal à 20 degrés;

d) la distance métacentrique initiale GM ne doit pas être inférieure à 150 millimètres;

e) le bateau doit satisfaire aux critères de vent définis dans le paragraphe 3.2.2. de la résolution A749 de l'OMI.

Pour démontrer que le bateau satisfait aux critères ci-dessus, un essai de stabilité latérale sera réalisé.

Les bateaux avec des panneaux d'écoutilles étanches en acier et des bateaux avec un pont étanche (bateaux citernes), pour lesquels les restrictions d'exploitation en matière d'état de mer ne dépassent pas une hauteur significative de vague de 1,2 m, ne doivent pas répondre aux critères décrits dans les points a) (ii) et c) de 3.02 de cette annexe. La preuve de concordance avec les critères de 3.02 de cette annexe peut être démontrée sur

Copyright Moniteur belge

base de calculs. Ces bateaux ne doivent pas réaliser un essai de stabilité latérale.
3.03 Lignes de charge.
Les bateaux doivent satisfaire aux dispositions des articles 10, 11, 13, 16, 17, 18 et 20 de l'annexe Ire de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime.
3.04 Chargement.
Pour le transport de conteneurs, un équipement doit être prévu pour bien les fixer.
3.05 Solidité de la construction du bateau.
L'organisme agréé visé à l'article 5 de l'arrêté démontrera, compte tenu des restrictions d'exploitation en matière d'état de mer, lignes de charge, vitesse de navigation et conditions de chargement prévues à l'article 4 et de la navigation dans la zone de navigation restreinte telle que définie à l'article 3, que la solidité de la construction du bateau est suffisante pour permettre une navigation en état de sécurité.
CHAPITRE 4. - Prescriptions techniques particulières en matière de franc-bord, distance de sécurité et échelles de tirant d'eau.
Les restrictions des lignes de charge fixées dans l'annotation visée à l'article 4 de l'arrêté seront indiquées comme marques d'enfoncement indiquant l'enfoncement maximal BEMax et minimal BEMin.
Les bateaux avec des panneaux d'écoutilles étanches en acier et des bateaux avec un pont étanche (bateaux citernes), pour lesquels les restrictions d'exploitation en matière d'état de mer ne dépassent pas une hauteur significative de vague de 1,2 m, ne doivent pas indiquer la marque d enfoncement minimal BEMin.
CHAPITRE 5. - Prescriptions techniques particulières en matière de caractéristiques de manoeuvrabilité.
Le bateau doit atteindre une vitesse minimale par rapport à l'eau de 13 km par heure au moins.
A la lumière de l'évaluation des caractéristiques de navigation et des fonctions opérationnelles du bateau en mer, l'essai de navigation comprend la navigation durant une heure au moins dans la zone de navigation restreinte, visée à l'article 3 de l'arrêté, hors des zones de navigation intérieure.
Le bateau doit être pourvu d'une installation de gouverne fiable.
CHAPITRE 6. - Prescriptions techniques particulières en matière de la timonerie.
6.01 Equipements de navigation.
Le bateau doit être équipé :
- des cartes récentes, nécessaires au trajet en question;
- d'une paire de jumelles et une règle parallèle ou 2 équerres de navigation et 2 compas;
- des publications nautiques pertinentes (signaux radio, annuaires des marées, ...);
- d'un compas magnétique et d'un compas gyroscopique (ce dernier peut être remplacé par un GPS différentiel);
- d'un sondeur à écho;
- d'un radar maritime équipé d'un système de poursuite automatique (ATA);
- d'un équipement GPS;
- d'un équipement AIS (système d'identification automatique).
6.02 Equipements de radiocommunications.
Le bateau doit être équipé :
- d'une radio à ondes métriques (VHF) permettant d'émettre et de recevoir par ASN et en radiotéléphonie;
- d'un récepteur de veille par ASN sur ondes métriques (VHF); celui-ci peut être combiné avec l'installation VHF susmentionnée;
- d'un transpondeur radar 9 GHz (SART);
- d'un récepteur NAVTEX;
- de deux émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs à ondes métriques (VHF);
- d'une radiobalise de localisation de sinistre.
CHAPITRE 7. - Prescriptions techniques particulières en matière de construction des machines.
7.01 Propulsion.
Le bateau doit être équipé d'une installation de propulsion avec deux hélices et deux moteurs, ou disposer d'une installation de propulsion avec une hélice et d'un propulseur d'étrave effectif tant dans le sens de la longueur que de la largeur. Le propulseur d'étrave doit permettre au bateau propulsé par celui-ci d'atteindre une vitesse de 6,5 km/h par rapport à l'eau. Ce propulseur d'étrave doit pouvoir être commandé à partir de la timonerie et fonctionner même quand le bateau n'est pas chargé.
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 que ces machines fonctionnent sans interruption au cours de chaque voyage.
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 et du niveau de remplissage du fond de cale de la salle des machines principales 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 s'arrêter dès que la panne est constatée. Les signaux d'alarme optiques ne doivent être éteints que lorsque les troubles correspondants sont éliminés.
L'installation de propulsion doit pouvoir être commandée de façon locale en cas de panne de la commande depuis la timonerie.
La commutation de la commande entre la timonerie et les salles des machines ne peut se faire que depuis les

 Copyright Moniteur belge

salles des machines.
Au moins un moyen de communication fonctionnant de manière indépendante doit exister entre la timonerie et la plate-forme de manoeuvre dans les salles des machines.
7.02 Installations d'assèchement.
Le bateau doit disposer d'une installation d'assèchement fixe.
Deux pompes d'assèchement indépendantes doivent être disponibles, qui ne doivent pas être installées dans un même local et dont une au moins doit être entraînée par un moteur.
Le débit minimal Q1 de la première pompe d'assèchement est calculé par la formule :
(Formule non reprise pour motifs techniques. Voir M.B. 16-03-2007, p. 14705).
d1 est calculé par la formule :
(Formule non reprise pour motifs techniques. Voir M.B. 16-03-2007, p. 14705).
Le débit minimal Q2 de la seconde pompe d'assèchement est calculé par la formule :
(Formule non reprise pour motifs techniques. Voir M.B. 16-03-2007, p. 14705).
d2 est calculé par la formule :
(Formule non reprise pour motifs techniques. Voir M.B. 16-03-2007, p. 14705).
Toutefois, la valeur d2 peut être prise non supérieure à la valeur d1.
Pour déterminer Q2 on prendra pour l la longueur du compartiment étanche le plus long.
Dans ces formules :
longueur (L) : signifie la longueur maximale de la coque en m, gouvernail et beaupré non compris;
largeur (B) : signifie la largeur maximale de la coque en m, mesurée à l'extérieur du bordé (roues à aubes, bourrelets de défense, etc. non compris);
hauteur latérale (H) : signifie la plus petite distance verticale en m entre l'arête supérieure de la quille et le point le plus bas du pont sur le côté du bateau;
l : signifie la longueur du compartiment étanche correspondant, en m;
d1 : signifie le diamètre intérieur calculé du tuyau d'assèchement, en mm;
d2 : signifie le diamètre intérieur calculé du branchement d'assèchement, en mm.
Lorsque les pompes d'assèchement sont raccordées à un système d'assèchement, les tuyaux d'assèchement doivent avoir un diamètre intérieur au moins égal à d1 en mm et les branchements d'assèchement un diamètre intérieur au moins égal à d2 en mm.
Chaque cale de chargement ouverte doit être pourvue d'une pompe supplémentaire d'une capacité égale à la plus grande pompe d'assèchement.
Des alarmes de montée d'eau doivent être prévues dans les salles des machines et les cales de chargement.
Des prises d'eau doivent être pourvues de dispositifs de verrouillage directement et facilement accessibles, de telle manière qu'ils puissent être manipulés rapidement après l'alarme de montée d'eau.
7.03 Protection contre l'incendie.
Les tuyaux à combustible sous pression faisant partie des systèmes à injection des moteurs doivent être à double paroi pour les moteurs d'une puissance supérieure à 37 kW.
Les brides de raccord des tuyaux à combustible avec une pression supérieure à 1,8 bars doivent être pourvues d'une protection contre la vaporisation en cas de fuite.
Si nécessaire et réalisable, des égouttoirs doivent être prévus pour récupérer les fuites d'huile ou de carburant.
7.04 Citernes à combustible, tuyauteries et accessoires.
Les combustibles liquides doivent être emmagasinés dans des citernes en acier faisant partie de la coque ou solidement fixées à celle-ci.
Les citernes à combustible ne peuvent se trouver en avant de la cloison d'abordage.
CHAPITRE 8. - Prescriptions techniques particulières en matière d'installations électriques.
8.01 Générateurs.
Au moins 2 groupes électrogènes principaux doivent être prévus. La puissance de ces groupes doit être suffisante pour maintenir tous les services essentiels lorsque l'un des groupes est en panne. Ces groupes électrogènes ne peuvent pas être placés dans un même local. Par services essentiels, on entend la propulsion et la sécurité du bateau, ainsi que les services d'aide indispensables.
8.02 Installations de secours.
8.02.1 Source d'énergie de secours.
Une source d'énergie de secours, d'une capacité suffisante pour le fonctionnement de l'éclairage de secours, des moyens de communication et de navigation requis et d'autres services considérés comme nécessaires, sera commutée automatiquement sur un tableau de secours, en cas de perturbation dans la distribution normale d'énergie électrique.
La source d'énergie de secours doit pouvoir approvisionner en énergie les services mentionnés ci-dessus pendant trois heures au minimum.
La source d'énergie de secours doit être aménagée à un endroit judicieux au-dessus du pont continu le plus élevé et hors de la salle des machines où se trouve le tableau principal de distribution.
Le tableau de secours et la distribution vers les consommateurs principaux ne peuvent pas être mis hors service par un incendie ou par l'inondation d'une des salles de machines.
Un tableau de secours rendu inutilisable ne peut pas perturber le fonctionnement normal du tableau principal de distribution.
8.02.2 Eclairage de secours.
Un éclairage de secours doit être prévu dans toutes les coursives, près de tous les escaliers et près de toutes les sorties, dans la timonerie, dans les locaux de propulsion et dans les autres locaux réservés aux machines, à l'endroit des engins de sauvetage et pour l'éclairage du plan d'eau à l'aplomb de ces engins de sauvetage.

 Copyright Moniteur belge

8.02.3 Les feux de navigation.
Les feux de navigation doivent être dédoublés et l'une et l'autre doivent pouvoir être alimentés par deux sources d'alimentation séparées dont l'une doit être une alimentation de secours.
CHAPITRE 9. - Prescriptions techniques particulières en matière d'équipement.
9.01 Lutte anti-incendie.
Le bateau doit être muni d'une installation d'extinction d'incendie. Cette installation doit être conforme aux prescriptions ci-après.
- Elle doit être alimentée par deux pompes à incendie ou de ballastage indépendantes. L'une d'elles doit être prête à fonctionner à tout moment. Ces pompes ainsi que leurs propulsion et équipements électriques ne doivent pas être installés dans le même local.
- Elle doit être équipée d'une conduite d'eau comportant au moins trois bouches dans la zone de cargaison située au-dessus du pont. Trois tuyaux adéquats et suffisamment longs, munis de lances à pulvérisation d'un diamètre de 12 mm au moins, doivent être prévues. On doit pouvoir atteindre tout point du pont dans la zone de cargaison avec deux jets simultanés d'eau provenant de bouches différentes. Une soupape anti-retour à ressort doit empêcher que des gaz puissent s'échapper de la zone de cargaison et atteindre les logements et locaux de service en passant par l'installation d'extinction d'incendie.
- La capacité de l'installation doit être suffisante pour obtenir d'un point quelconque du bateau un jet d'une longueur au moins égale à la largeur du bateau si deux lances à pulvérisation sont utilisées en même temps.
Les pompes d'incendie doivent pouvoir fournir un débit suffisant de façon ininterrompue.
Chaque endroit sur le bateau doit être accessible avec au moins deux lances d'incendie.
Dans chaque salle de machines, il faut la présence d'au moins une bouche d'incendie pourvue d'un manche d'incendie et d'une lance adaptée, prêts à l'emploi.
En plus de ceux qui sont présents aux entrées, il faut placer au moins deux extincteurs portatifs dans les salles de machines et de chaudières.
Dans les chambres de pompes, il faut placer au moins un extincteur portatif en plus de ceux qui sont présents aux entrées.
Chaque local avec une chaudière à combustible liquide doit être pourvu d'un ou plusieurs bacs contenant au moins 0,3 m3 de sable ou d'autres substances approuvées, et de pelles permettant de répandre ces substances.
Les salles des machines, les chambres des pompes et tous les locaux contenant des matériels indispensables (tableaux de distribution, compresseur, etc.) pour l'installation de réfrigération, le cas échéant, doivent être équipés d'une installation d'extinction d'incendie fixée à demeure.
9.02 Equipement d'ancre :
Le bateau doit être équipé à l'avant d'ancres dont la masse totale P s'obtient par la formule suivante :
P = k BT (kg).
Dans cette formule :
- k : signifie un coefficient tenant compte du rapport entre la longueur L et la largeur B ainsi que du type du bâtiment :
(Formule non reprise pour motifs techniques. Voir M.B. 16-03-2007, p. 14707).
Pour les barges de poussage, on prendra toutefois k = c;
- B : signifie la largeur maximale de la coque en m, mesurée à l'extérieur du bordé (roues à aubes, bourrelets de défense, etc. non compris);
- c : signifie un coefficient empirique donné au tableau suivant :

Port en lourd	Coefficient (c)
-	-
jusqu'à 400 t	45
> 400 jusqu'à 650 t	55
> 650 jusqu'à 1000 t	65
> 1000 t	70

- L : signifie la longueur maximale de la coque en m, gouvernail et beaupré non compris.
Les chaînes d'ancre de proue doivent avoir une longueur d'au moins 1,5 fois celle du bateau, sans devoir pour autant dépasser 100 m.
L'utilisation de câbles comme chaîne d'ancre de proue n'est pas autorisée.
9.03 Engins de sauvetage.
Le bateau doit être équipé :
- d'au moins une brassière de sauvetage par navigant et 2 brassières de réserve;
- d'une veste de travail approuvée, pour chaque navigant; si celle-ci remplit les conditions d'une brassière de sauvetage approuvée, elle peut être comptabilisée en tant que telle;
- de quatre bouées de sauvetage, deux placées à l'avant du bateau et deux à l'arrière, de chaque côté du bateau; deux de ces bouées doivent être munies d'un éclairage automatique et les deux autres, d'une ligne;
- de deux radeaux de sauvetage à redressement automatique, un de chaque côté et pouvant emporter chacun

 Copyright Moniteur belge

le nombre de navigants à bord;
- d'un canot de secours avec dispositif de mise à l'eau permettant à une personne de descendre le canot dans l'eau de façon rapide et sûre;
- de quatre fusées de détresse rouges à parachute, six signaux manuels rouges et deux signaux fumigènes flottants;
- d'un appareil lance-amarre.

CHAPITRE 10. - Prescriptions techniques particulières en matière de sécurité aux postes de travail.

Les pavois ou rambardes au-dessus du pont doivent avoir une hauteur d'au moins 1 m et satisfaire aux dispositions de l'article 23 de l'annexe Ire de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime.

APPENDICE - Méthode pour les calculs du comportement des bateaux dans les vagues.

CHAPITRE 1er. - Principes.

L'objectif de l'analyse de risques visé au chapitre II de l'annexe 1er consiste à définir la limite opérationnelle pour la navigation dans la zone de navigation restreinte en fonction de la prévision du climat de vagues. La limite opérationnelle est exprimee par une hauteur significative de vague ne pouvant être dépassée. Pour cela, on calcule la réponse du bateau sous l'influence de conditions de vagues qui sont considérées comme représentatives du climat de vagues dans la zone de navigation concernée. Cette étude permet de garantir une probabilité inférieure à une valeur prédéfinie pour un certain nombre d'événements indésirables.

CHAPITRE 2. - Type de réponses.

L'analyse de risques requiert le calcul des réponses du bateau en fonction des vagues dominantes (voir ci-dessous).

a) La probabilité que l'intersection du fond du bateau et de la proue prolongée au niveau de la ligne de quille sort de l'eau est déterminée sur la base du mouvement relatif vertical de ce point par rapport à la surface de l'eau.

b) La probabilité de voir l'eau envahir le pont avant ou passer au-dessus d'un pavois fermé est déterminée sur la base du mouvement vertical relatif de la proue par rapport à la surface de l'eau. Au moins trois points sont à prendre en considération :
- l'extrémité avant de la proue, située dans le plan de symétrie longitudinal du bateau;
- les points du pont avant ou de son pavois fermé, situés le plus en arrière à bâbord et à tribord.

Lors de la détermination du mouvement relatif vertical de l'extrémité avant de la proue, il faut tenir compte de la hauteur de la vague de proue et des effets dynamiques de diffraction et de radiation. S'il n'existe pas de données empiriques fiables en provenance de mesures réalisées à partir de modèles ou en milieu naturel, il faut prévoir et calculer un supplément z en utilisant l'expression suivante :

(Formule non reprise pour motifs techniques. Voir M.B. 16-03-2007, p. 14708).

où z1 représente le niveau atteint une fois par durée de vie du bateau; V, la vitesse du bateau à 80 % de la puissance de propulsion en m/s; g, la force de gravitation qui est de 9,81 m/s2.

c) La probabilité de voir l'eau atteindre, sur le côté, un niveau de référence préétabli est déterminée sur la base du mouvement relatif vertical d'un certain nombre de points de contrôle, situés sur le côté du bateau, par rapport au niveau de l'eau. Six points de contrôle sont pris en considération, dont trois sont situés à bâbord et trois, à tribord. Ces points se trouvent dans les sections délimitant les compartiments de cargaison à l'avant et à l'arrière, et dans la section centrale du bateau. Le niveau de référence et les points de contrôle sont déterminés comme suit.

(i) Pour des bateaux à panneaux d'écoutilles en acier étanches, ce niveau se situe au sommet des hiloires d'écoutilles.

(ii) Pour des bateaux à écoutilles ouvertes, deux niveaux sont pris en considération :
- Le premier niveau se situe à une distance de sécurite en dessous du sommet des hiloires d'écoutilles; cette distance équivaut à 20 % de la distance verticale entre la surface de l'eau au repos et le sommet des hiloires d'écoutilles.
- Le deuxième niveau se situe à 0,90 m au-dessus du pont, sur le côté.

(iii) Pour les bateaux pourvus d'un pont continu étanche (bateaux citernes), ce niveau se situe :
- à 0,90 m au-dessus du pont pour les points de contrôle se trouvant sur le côté, dans la section centrale du bateau;
- 1,35 m au-dessus du pont pour les autres points de contrôle.

D'autres points de contrôle doivent être considérés :
- aux points les plus bas des ponts se situant à l'arrière, pour autant qu'ils se trouvent en dessous du niveau du pont à l'endroit des compartiments de cargaison. Le niveau de références situe à 1,35 m au-dessus du pont, sur le côté;
- aux points les plus bas des ouvertures qu'on ne peut fermer de façon étanche à l'exception des portes comme spécifiées au chapitre 3 de l'annexe 1re; le niveau de reference se situe à la hauteur de ces points.

d) La probabilité de voir l'eau envahir le pont arriere ou passer au-dessus d'un pavois fermé est déterminée à partir du mouvement relatif vertical de la poupe par rapport à la surface de l'eau. Au moins quatre points sont à prendre en considération, en l'occurrence les points les plus à l'avant et le plus à l'arrière du pont en question, à bâbord et à tribord.

e) La probabilité de dépassement de l'angle de roulis critique exige le calcul du mouvement de roulis du bateau.

Pour pouvoir évaluer la résistance, il faut trouver un lien entre la hauteur significative de vague ne pouvant être dépassée et la valeur des grandeurs dont la probabilité de dépassement est d'une fois par durée de vie (voir ci-dessous) :

a) le moment de flexion vertical longitudinal du bateau;

b) le moment de torsion (sauf pour les bateaux pourvus d'un pont continu étanche);

 Copyright Moniteur belge

c) la composante d'accélération latérale du point de gravité de :
- la timonerie escamotable située à son plus haut niveau, s'il en existe une;
- la cargaison transportée sur le pont.
CHAPITRE 3. - Climat des vagues.
La réponse du bateau doit être calculée dans des conditions de vague considérées comme réalistes et représentatives pour la zone de navigation restreinte.
L'étude doit utiliser les spectres directionnels des vagues, que l'on determine en analysant la fréquence et la direction sur des diagrammes de vagues observées. L'étude doit se baser sur la détermination des réponses du bateau à tous les spectres observés pendant la période d'un an. La période de référence est fixée en accord avec l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet.
CHAPITRE 4. - Détermination des réponses.
Pour déterminer les réponses du bateau face aux conditions de vagues, il est possible de faire appel à une théorie linéaire qui permet de calculer les spectres de réponses dans le domaine fréquentiel en utilisant, d'une part, les spectres directionnels des vagues et, d'autre part, les fonctions de réponses (RAO : response amplitude operators, c.-à-d. l'amplitude et la phase des réponses respectives par unité d'amplitude de vague en fonction de la fréquence et de la direction) pour le mouvement relatif vertical des points sélectionnés de la coque du bateau, les moments de flexion et de torsion et les accélérations.
Pour la détermination des RAO, il est possible d'utiliser une méthode de calcul numérique documentée et validée, basée sur une théorie bidimensionnelle des sections du bateau ou sur une méthode panel tridimensionnelle, ou alors des résultats d'échantillons. Lors du calcul des RAO, il faut tenir compte des points suivants.
a) Le domaine fréquentiel et directionnel des RAO doit correspondre à celui des spectres directionnels de vague disponibles.
b) Les calculs doivent se faire à partir de conditions de chargement réalistes :
- tirant d'eau maximal pour l'envahissement par l'eau, le roulis, les moments de flexion et de torsion, les accélérations, qui est calcule en fonction de différentes valeurs de la hauteur du centre de gravité;
- tirant d'eau minimal pour l'émersion de l'étrave et les accélérations.
c) Le calcul des RAO doit être basé sur la forme réelle du bateau et une répartition réaliste entre le poids à vide du bateau et son chargement.
d) Pour le mouvement de roulis, il convient de faire une estimation réaliste des caractéristiques d'amortissement, éventuellement en tenant compte de la présence de quilles de roulis. Comme les RAO dépendent de la vitesse du bateau, on présuppose une valeur réaliste pour la vitesse vraie sur le fond.
e) Comme les caractéristiques de réponse dépendent de la profondeur de l'eau, les RAO doivent être calculés en fonction d'une profondeur d'eau moyenne, en tenant compte du niveau du fond et de la marée.
On obtient une approximation du trajet sur mer grâce à une succession de trajets partiels où la direction et la vitesse du bateau sont considérées comme constantes. Il faut faire la distinction, ici, entre le trajet aller et le trajet retour. Les spectres de réponse peuvent être calculés pour chaque trajet partiel, et des informations statistiques peuvent en être déduites (voir ci-dessous) :
- la valeur pour la réponse significative, dont on peut déduire les risques de dépassement d'un niveau prédéfini par oscillation;
- la période moyenne d'une réponse;
- à partir de ces deux informations, les risques de dépassement d'un niveau prédefini sur un voyage aller-retour complet.
CHAPITRE 5. - Détermination de la hauteur significative de vague ne pouvant être dépassée.
Pour chacun des événements décrits ci-dessus, il faut déterminer la hauteur significative de vague ne pouvant être dépassée dans le cadre de la probabilité autorisée. Pour ce faire, il faut procéder comme suit.
a) La réponse du bateau est calculee pour tous les spectres directionnels de vagues observées dans l'intervalle de temps de l'année selectionnée. A partir de là, le nombre de dépassements prévisibles sera calculé, par voyage aller et par voyage retour, pour chacun des événements.
b) Tous les spectres directionnels de vagues sont regroupés en classes de hauteur de vague avec un intervalle de 0,05 m au maximum. Pour chaque intervalle, la valeur minimale, la valeur maximale et la moyenne du nombre de dépassements sont mises en évidence. Ces valeurs sont considérées comme le nombre minimum /maximum / moyen conditionnel de dépassements par voyage.
c) En fonction de la hauteur significative de vague, on calcule le nombre moyen cumulatif de depassements par voyage; c'est le nombre moyen de dépassements sur toutes les classes de hauteur de vague avec une hauteur significative de vague inférieure à la valeur considérée. On notera surtout les valeurs de la hauteur significative de vague pour lesquelles cette moyenne cumulee prend les valeurs suivantes :
1/n : l'événement risque de survenir une fois par an;
1/N : l'événement risque de survenir une fois par durée de vie;
où :
n = le nombre de voyages par an (= 300).
N = le nombre de voyages par durée de vie (= 6000).
CHAPITRE 6. - Données à ajouter à l'étude.
L'étude doit être étayee par les documents suivants :
1. une description des logiciels utilisés;
2. une description des hypothèses utilisées;
3. une énumération de toutes les données pertinentes pour l'étude, concernant le bateau, le trajet et le climat de vagues;

 Copyright Moniteur belge

4. une description de tous les points et sections du bateau pour lesquelles les réponses sont étudiées;
5. les courbes des réponses pour le tangage et le roulis;
6. pour les réponses (a), (b), (c), (d) et (e), visées dans le chapitre 2 de cet appendice pour chaque niveau de référence :
- une reproduction graphique du nombre minimum /maximum /moyen conditionnel de dépassements par voyage et par le nombre moyen cumulatif de dépassements par voyage en fonction de la hauteur significative de vague ne pouvant être dépassée;
- un tableaux donnant la hauteur significative de vague correspondant à un risque conditionnel de dépassement d'une fois par voyage et à un risque moyen cumulatif de dépassement d'une fois par an et d'une fois par durée de vie, ainsi que le nombre de depassements en question par rapport à la valeur maximale autorisée de hauteur significative de vague qu'il convient de certifier;
7. pour les réponses (e), (f), (g), (h) visée au chapitre 2 de cet appendice, une reproduction graphique, en fonction de la hauteur significative de vague ne pouvant être dépassée, des valeurs indiquant les risques de dépassement suivants : le risque conditionnel de dépassement d'une fois par voyage et le risque moyen cumulatif de dépassement d'une fois par an et d'une fois par durée de vie.

Art. N1_REGION_FLAMANDE. *[[1] Annexe 1. - Prescriptions visées à l'article 5.][1]*

(Image non reprise pour des raisons techniques, voir M.B. du 09-10-2019, p. 92953)
---
(1)<AGF 2019-07-19/29, art. 7, 007; En vigueur : 19-10-2019>

Art. N2. Annexe 2. - Méthode pour décider de l'appareillage visé a l'article 7 de l'arrêté.
La méthode d'évaluation doit comporter les éléments suivants :
a) la manière selon laquelle et de qui des informations fiables sur la hauteur significative de vague, existante et à venir, sont obtenues;
b) la procédure à suivre en cas d'interruption de ces services d'information;
c) la description des critères de décision sur base desquels il pourra être décidé si le bateau peut commencer son trajet en mer;
d) la façon selon laquelle l'information ci-dessus et les décisions sont notées dans le journal de navigation de manière uniforme.
Le fournisseur d'informations mentionné ci-dessus répond aux conditions suivantes :
a) disposer des resultats des mesures actuelles de l'etat de mer dans la zone de navigation relevante;
b) pouvoir faire des prévisions des heures à venir;
c) pouvoir faire des prévisions ininterrompues destinées aux bateliers.

Copyright Moniteur belge