



NAVIGATION INTERIEURE

PRESCRIPTIONS D'EQUIPAGE SUR LES VOIES NAVIGABLES DU ROYAUME

**ARRETE ROYAL DU 9 MARS 2007
(Moniteur belge du 16 mars 2007)**

**Info sur www.mobilit.fgov.be
(rubrique Eau – Informations générales)**

1. GENERALITES

Par l'arrêté royal du 9 mars 2007, publié au Moniteur belge du 16 mars 2007, la Belgique a introduit de nouvelles prescriptions pour l'équipage des bateaux sur les voies navigables du Royaume. Ces prescriptions concordent pour la plus grande part avec celles applicables à la navigation rhénane. Les quelques dérogations qui y sont apportées se fondent sur celles déjà en application dans les pays voisins.

Les nouvelles prescriptions sont entrées en vigueur le **1^{er} juillet 2007**. Les anciennes dispositions de l'article 5 du Règlement général des voies navigables du Royaume (RGVR) ne sont plus applicables.

2. MODIFICATIONS LES PLUS IMPORTANTES

Les modifications les plus importantes sont les suivantes :

- introduction de différentes qualifications (fonctions à bord). Elles sont conformes à celles existant dans la réglementation rhénane (homme de pont, matelot-léger, matelot, matelot garde-moteur, maître-matelot, timonier, conducteur, mécanicien).
- exigence de l'aptitude médicale pour la profession, qui doit ressortir d'un certificat médical.
- obligation de disposer d'un livret de service personnel qui sert de preuve de la qualification (fonction), du moins pour les membres de l'équipage qui ne disposent pas d'un certificat de conduite communautaire ou d'une patente du Rhin.
- introduction des modes d'exploitation A1, A2 et B (cf. navigation du Rhin). Cela signifie qu'on devra tenir compte des temps de navigation et de repos.

- obligation de tenir un livre de bord. Le conducteur est responsable de la présence à bord du livre de bord et des inscriptions qui doivent y être portées.
- fixation de l'équipage minimum requis dans des tableaux en fonction des caractéristiques du bateau et de son mode d'exploitation.
- exigences minimales d'équipement des bateaux (standards S1 et S2) pour permettre la navigation avec un équipage minimum.
- création de la possibilité de naviguer avec un équipage réduit pour les automoteurs < 55m et les avitailleurs < 35m, à condition de respecter certaines normes techniques et d'exploitation et uniquement sur certaines voies navigables.

3. NOTE EXPLICATIVE RELATIVE À L'ARRÊTÉ

3.1 Dispositions générales

Les articles 1^{er} à 6 de l'arrêté contiennent des dispositions générales telles que définitions, énumération des bâtiments auxquels l'arrêté ne s'applique pas et d'autres aspects de nature générale.

Une disposition générale importante concerne le **temps de navigation**. Celui-ci est exprimé en années. Pour acquérir un an de temps de navigation, le membre d'équipage doit avoir réalisé 180 jours de navigation effective. Si dans un délai de 365 jours consécutifs, il effectue plus de 180 jours de navigation, cela ne comptera toutefois que pour un an de temps de navigation. Ces principes correspondent avec ceux d'application dans la navigation rhénane.

3.2 Membres d'équipage

Fonctions à bord (article 7)

En fonction des qualifications acquises, les membres d'équipage peuvent être :

<ul style="list-style-type: none">• Homme de pont• Matelot léger (mousse)• Matelot• Matelot garde-moteur	<ul style="list-style-type: none">• Maître-matelot• Timonier• Conducteur• Mécanicien
---	---

Qualifications (article 8)

Les qualifications pour remplir une des fonctions à bord sont énumérées à l'article 8 de l'arrêté royal et concordent avec les normes d'application en navigation rhénane. Elles sont basées sur **l'âge, l'enseignement suivi et le temps de navigation.**

Aptitude médicale (article 9)

Pour pouvoir opérer comme membre d'équipage, il faut être apte médicalement. Pour satisfaire à cette condition de base, l'intéressé doit pouvoir présenter un **certificat médical ne datant pas de plus de 3 mois**, au moment où il entre en service pour la première fois comme membre d'équipage. Le certificat médical doit être renouvelé dans les 3 mois après avoir atteint l'âge de 65 ans, et ensuite chaque année. Le formulaire nécessaire peut être trouvé sur le site internet du SPF Mobilité et Transports, sous la rubrique EAU → Navigation professionnelle → Formulaires de demande <http://www.mobilit.fgov.be/fr/index.htm> ou dans un Guichet Navigation intérieure à Anvers ou Liège (voir point 4).

Livret de service (article 10)

Chaque membre d'équipage doit être en possession d'un **livret de service personnel**. Il s'agit du même modèle que celui utilisé dans la navigation rhénane. C'est ce livret de service qui sert de preuve de la qualification pour la fonction que l'on exerce à bord.

Avant la première prise de service, le livret de service doit être présenté à l'autorité compétente pour qu'elle remplisse les données de nature générale (e.a. le certificat médical et la qualification du titulaire) et qu'elle le valide. **Ensuite, à compter de la date de son établissement, il doit être présenté au moins une fois tous les 12 mois, à une autorité compétente pour apposition des visas de contrôle. Seuls les voyages ne datant pas de plus de 15 mois seront pourvus du visa de contrôle.** La présentation des livres de bord, d'extraits de ceux-ci ou d'autres justificatifs de la validité des voyages mentionnés pourra être exigée.

En Belgique, vous pouvez vous adresser pour ces formalités au **Guichet navigation intérieure à Anvers ou Liège** (voir point 4).

Le titulaire doit remettre son livret de service au conducteur lors de sa prise de service à bord. Le conducteur est responsable pour remplir le livret conformément aux instructions y mentionnées et pour le conserver en lieu sûr dans la timonerie jusqu'au terme du contrat de travail ou de tout autre arrangement. Il doit remettre le livret de service à la demande du titulaire à tout moment sans délai.

Puisque le livret de service doit surtout servir à prouver les jours de navigation, il est très important qu'il soit correctement rempli et dûment pourvu des visas de contrôle. **Pour le calcul du temps de navigation, il ne sera tenu compte que des seuls voyages valablement visés.**

Pour les membres d'équipage qui disposent d'un certificat de conduite communautaire ou d'une grande patente rhénane, ces documents fournissent la preuve de leur qualification, de sorte qu'ils ne doivent pas disposer d'un livret de service.

3.3 Modes d'exploitation

Modes d'exploitation (article 11)

Tout comme dans la navigation rhénane, on distingue trois modes d'exploitation, chaque fois par période de 24 heures :

- A1: la navigation de 14 heures au plus
- A2: la navigation de 18 heures au plus
- B: la navigation de 24 heures au plus

L'article 11 détermine par ailleurs à quelles conditions le temps de navigation en mode d'exploitation A1 peut être prolongé une fois par semaine jusqu'à 16 heures et quand et pour quelles périodes la navigation en modes d'exploitation A1 et A2 doit être interrompue.

Période de repos (articles 12 et 13)

L'article 12 détermine la période de repos à laquelle tout membre d'équipage a droit selon le mode d'exploitation choisi. L'article 13 explique ce que l'on entend par période de repos.

Changement de mode d'exploitation (article 14)

Cet article reprend les conditions auxquelles il faut satisfaire pour pouvoir changer le mode d'exploitation d'un bâtiment.

Livre de bord (article 15)

Sauf les exceptions mentionnées, les bateaux qui naviguent sur les voies navigables du Royaume doivent aussi disposer d'un **livre de bord**.

L'autorité qui a délivré le certificat de visite ou le certificat communautaire doit délivrer le premier livre de bord. A cette occasion, elle doit également délivrer une attestation qui doit être conservée à bord et sur laquelle doit être mentionnée la délivrance de tous les livres de bord ultérieurs. Pour cela, vous pouvez vous adresser aux **Guichets Navigation intérieure** (voir point 4).

Lors de la délivrance d'un nouveau livre de bord, le précédent doit être annulé. Le livre de bord annulé doit être conservé à bord pendant six mois après la dernière annotation.

Le modèle du livre de bord est celui utilisé dans la navigation rhénane

Le livre de bord contient toutes les instructions nécessaires pour le remplir correctement.

Si le bateau est équipé d'un tachygraphe, ses enregistrements doivent être conservés à bord dans l'ordre chronologique, pendant six mois après le dernier enregistrement.

3.4 Equipement des bateaux

Equipement minimum (Article 16)

Sans préjudice de l'obligation de disposer d'un certificat de visite ou d'un certificat communautaire, l'arrêté royal mentionne les prescriptions d'équipement complémentaires qui doivent être remplies pour pouvoir naviguer avec un équipage minimum.

L'article 16 définit **deux standards d'équipement, à savoir S1 en S2**, qui sont également conformes aux dispositions applicables dans la navigation rhénane.

Si le bateau répond à un de ces standards, cela sera certifié dans le certificat de visite ou dans une déclaration relative à l'équipage minimum (**Commission de Visite**).

Dérogation à l'équipement minimum (articles 26 et 27)

Lorsqu'un bateau ne satisfait pas à l'équipement minimum requis, l'arrêté prévoit une augmentation de l'équipage minimum qui dépend du mode d'exploitation.

3.5 Equipage minimum

Automoteurs et pousseurs (articles 17, 18 et 19)

L'équipage minimum exigé pour les automoteurs et les pousseurs est défini dans le tableau à la page 9. Ce tableau est conforme avec celui en vigueur pour la navigation rhénane.

Convois rigides (articles 22, 23 et 24)

L'équipage minimum pour les convois rigides et autres assemblages rigides est défini dans le tableau à la page 10. Ce tableau est aussi conforme avec celui en vigueur pour la navigation rhénane.

Remorqueurs

L'article 25 détermine l'équipage minimum exigé pour les remorqueurs et les remorqueurs de port.

Équipage minimum des automoteurs et des pousseurs

Groupe	Membres d'équipage	Nombre de membres d'équipage dans le mode d'exploitation A1, A2 ou B et pour le standard d'équipement S1, S2						
		A1		A2		B		
		S1	S2	S1	S2	S1	S2	
1	L ≤ 70 m	conducteur	1		2		2	2
		timonier	-		-		-	-
		maître-matelot	-		-		-	-
		matelot	1		-		1	-
		matelot léger	-		-		1 ¹⁾	2 ^{1) 3)}
2	70 m < L ≤ 86 m	conducteur	1 of 1	1	2		2	2
		timonier	- -	-	-		-	-
		maître-matelot	1 -	-	-		-	-
		matelot	- 1	1	-		2	1
		matelot léger	- 1	1	1 ¹⁾		-	1
3	L > 86 m	conducteur	1 of 1	1	2	2	2 of 2	2
		timonier	1 1	1	-	-	1 1 ²⁾	1
		maître-matelot	- -	-	-	-	- -	-
		matelot	1 -	-	1	-	2 1	1
		matelot léger	- 2	1	1 ¹⁾	2 ¹⁾	- -	1

1) Le matelot léger ou un des matelots légers peut être remplacé par un homme de pont
 2) Le timonier doit répondre aux exigences de qualification du conducteur
 3) Un des matelots légers doit être âgé de plus de 18 ans

Équipage minimum des convois rigides et autres
assemblages rigides

Groupe	Membres d'équipage	Nombre de membres d'équipage dans le mode d'exploitation A1, A2 ou B et pour le standard d'équipement S1, S2									
		A1		A2		B					
		S1	S2	S1	S2	S1	S2				
1	Dimensions de la formation longueur ≤ 37 m largeur ≤ 15 m	conducteur	1		2		2	2			
		timonier	-		-		-	-			
		maître-matelot	-		-		-	-			
		matelot	1		-		1	-			
		matelot léger	-		-		1 ¹⁾	2 ²⁾			
		mécanicien ou matelot garde-moteur	-		-		-	-			
2	Dimensions de la formation 37 m < longueur ≤ 86m largeur ≤ 15 m	conducteur	1 of 1	1	2		2	2			
		timonier	-	-	-		-	-			
		maître-matelot	1	-	-		-	-			
		matelot	-	1	-		2	1			
		matelot léger	-	1	1 ¹⁾		-	1			
		mécanicien ou matelot garde-moteur	-	-	-		-	-			
3	pousseur + 1 barge poussée avec longueur > 86 m ou dimension de la formation 86 m < longueur ≤ 116,5 m largeur ≤ 15 m	conducteur	1 of 1	1	2	2	2 of 2	2			
		timonier	1	1	-	-	1	1 ²⁾	1		
		maître-matelot	-	-	-	-	-	-	-		
		matelot	1	-	1	-	2	1	1		
		matelot léger	-	2	1 ¹⁾	2 ¹⁾	-	-	1		
		mécanicien ou matelot garde-moteur	-	-	-	-	-	-	-		
4	pousseur + 2 barges poussées ³⁾ bateau à moteur + 1 barge poussée ³⁾	conducteur	1	1	2	2	2 of 2	2 of 2			
		timonier	1	1	-	-	1	1 ²⁾	1	1 ²⁾	
		maître-matelot	-	-	-	1	-	-	1	1	
		matelot	1	-	2	-	2	2	-	-	
		matelot léger	1 ¹⁾	2 ¹⁾	1 ¹⁾	2 ¹⁾	-	-	1	1	
		mécanicien ou matelot garde-moteur	-	-	-	-	1	-	1	-	
5	pousseur + 3 ou 4 barges poussées ³⁾ bateau à moteur + 2 ou 3 barges poussées ³⁾	conducteur	1 of 1	1	2	2	2 of 2	2 of 2			
		timonier	1	1	-	-	1	1 ²⁾	1	1 ²⁾	
		maître-matelot	-	-	-	1	-	-	1	1	
		matelot	2	1	2	-	2	2	-	-	
		matelot léger	-	2	1 ¹⁾	2 ¹⁾	1 ¹⁾	-	2	1	
		mécanicien ou matelot garde-moteur	1	1	1	1	1	1	1	1	
6	pousseur + plus de 4 barges poussées ³⁾	conducteur	1 of 1	1	2	2	2 of 2	2 of 2			
		timonier	1	1	-	-	1	1 ²⁾	1	1 ²⁾	
		maître-matelot	-	-	1	-	-	-	1	1	
		matelot	3	2	1	3	1	3	3	1	1
		matelot léger	-	2	1	1 ¹⁾	2 ¹⁾	1 ¹⁾	-	2 ¹⁾	1
		mécanicien ou matelot garde-moteur	1	1	1	1	1	1	1	1	1

¹⁾ Le matelot léger ou un des matelots légers peut être remplacé par un homme de pont
²⁾ Le timonier doit répondre aux exigences de qualification du conducteur
³⁾ Un des matelots légers doit être âgé de plus de 18 ans
⁴⁾ Dans cet article, le terme de barge englobe également les automoteurs ne faisant pas usage de leurs machines de propulsion et les chalands. L'équivalence suivante est en outre applicable:
1 barge = plusieurs barges d'une longueur totale ne dépassant pas 76,50 mètres et une largeur totale ne dépassant pas 15 mètres.

3.6 Dispositions particulières pour les petits bateaux

Automoteurs d'une longueur inférieure à 55 m (article 20)

Pour les « petits » automoteurs, l'arrêté offre la possibilité de réduire l'équipage minimum prescrit pour le mode d'exploitation A1, soit à un conducteur, soit à un conducteur et un matelot léger ou un homme de pont.

Pour pouvoir profiter de ces possibilités, l'arrêté prévoit une série de conditions générales qui touchent d'une part l'équipement technique du bateau et d'autre part le mode d'exploitation.

Ainsi la “**navigation en solo**” avec un conducteur seul est soumise à une limitation du temps de navigation et à des obligations quant à la période de repos minimale. Il y a aussi quelques dispositions relatives à l'équipement du bateau, en particulier l'exigence d'avoir à bord un tachygraphe en bon état de fonctionnement et, au moins pour les bateaux de plus de 33 mètres de long, une commande active d'étrave manoeuvrable depuis le poste de gouverne. Le transport de matières dangereuses (ADNR) n'est pas autorisé et il n'est pas autorisé de naviguer seul au radar.

La possibilité de naviguer avec un conducteur et un matelot léger ou un homme de pont n'est pas liée à des conditions supplémentaires relatives au temps de navigation et à la période de repos, sauf si on navigue entre 22 heures et 6 heures car alors le matelot léger ou l'homme de pont doit être âgé de 18 ans ou plus. Cette possibilité ne vaut également pas pour le transport de matières dangereuses et la navigation au radar n'est pas davantage autorisée. Dans ce cas également pour les bateaux de plus de 33 mètres de long, une commande active d'étrave manoeuvrable depuis le poste de gouverne doit exister.

Si le bateau satisfait aux conditions d'équipement pour pouvoir faire usage des dispositions de l'article 20, §1^{er}, cela doit être indiqué dans le **certificat de visite** ou dans une **déclaration séparée** relative à l'équipage minimum. Pour cela, il faut s'adresser à la **Commission de visite**.

Bateaux avitailleurs de moins de 35 m (article 21)

Des possibilités similaires ont été prévues pour les bateaux avitailleurs de moins de 35 m de long.

Pour conduire seul un avitailleur, il est mis des limitations quant au temps de navigation et il faut disposer à bord d'un tachygraphe en bon état de fonctionnement. De plus, il faut utiliser une installation technique empêchant l'écoulement à bord de combustible.

Le transport de matières dangereuses pour lesquelles une signalisation doit être portée, est interdit. Naviguer seul au radar l'est aussi.

La possibilité est aussi limitée à une distance de 30 km mesurée sur la voie navigable à partir du lieu duquel l'activité d'avitaillement est effectuée. Cela doit être mentionné sur le certificat de visite ou sur le certificat communautaire (**Commission de Visite**).

Il est également possible d'équiper un avitailleur d'un conducteur et d'un matelot léger. Dans ce cas la seule restriction est l'interdiction du transport de matières dangereuses pour lesquelles une signalisation doit être portée.

!!!! ATTENTION. L'arrêté royal fixe les conditions auxquelles il faut satisfaire pour naviguer avec un équipage réduit. La mise en pratique de ces possibilités dépend des autorités qui sont compétentes pour la gestion des voies d'eau. Conformément à leurs décisions la « navigation en solo » est possible :

- En Région flamande et bruxelloise : sur toutes les voies navigables, à l'exception de l'Escaut maritime inférieur
- En Région wallonne : sur le Canal Albert, le canal Bruxelles – Charleroi, le canal Nimy-Blaton-Péronnes, le Canal du Centre, le canal Blaton-Ath et le canal Pommeroeul-Condé

3.7 Autres bâtiments et dérogations

Enfin, l'article 28 de l'arrêté royal accorde au Ministre de la Mobilité une série de compétences. Celles-ci lui donnent la possibilité d'établir des prescriptions pour des bâtiments pour lesquels l'arrêté n'a pas encore fixé d'équipage minimum, de permettre des exceptions dans des cas particuliers ou d'imposer un équipage minimum plus élevé si c'est nécessaire pour renforcer la sécurité. Il le peut dans les différents cas après avis de la Commission de Visite.

4 INFORMATION COMPLEMENTAIRE

Pour des informations complémentaires relatives au contenu de l'arrêté, vous pouvez prendre contact avec :

<p>Informations générales :</p> <p>Direction générale Transport terrestre – Direction Navigation intérieure Rue du Progrès 56 1210 Bruxelles</p>	<p>Tel. 02/277.36.45 Fax 02/277.40.46</p>
<p>Validation des livrets de services et livre de bord :</p> <p>Guichet Navigation intérieure Anvers Tavernierkaai 3 2000 Anvers</p> <p>Guichet Navigation intérieure Liège La Batte 10 4000 Liège</p>	<p>Tel. 03/229.00.48 Fax 03/229.00.34</p> <p>Tel. 04/222.01.49 Fax 04/222.02.13</p>
<p>Mentions dans le certificat de visite ou le certificat communautaire, délivrance de la déclaration équipage minimum :</p> <p>Commission de Visite Tavernierkaai 3 2000 Anvers</p>	<p>Tel. 03/229.00.47 Fax 03/229.00.49</p>