

**9 MARS 2007. - Arrêté royal portant les prescriptions d'équipage sur les voies navigables du Royaume**

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation notamment l'article 17ter, inséré par la loi du 22 janvier 2007;

Vu l'arrêté royal du 15 octobre 1935 portant règlement général des voies navigables du Royaume, notamment l'article 5, modifié par l'arrêté du Régent du 6 juillet 1948 et par les arrêtés royaux des 25 mars 1964, 15 septembre 1978, 3 octobre 1986, 19 décembre 1986, 28 mars 1988 et 8 novembre 1998;

Vu l'association des gouvernements de région à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'urgence motivée par la circonstance que les prescriptions d'équipage qui s'appliquent aux voies navigables belges comportent des dispositions qui sont contradictoires au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin;

Considérant qu'il est essentiel pour la sécurité de la navigation d'adopter sans tarder les mêmes règles que celles applicables dans les pays voisins et sur le Rhin;

Considérant qu'il n'existe pas de règles pour la navigation avec une seule personne à bord dans les prescriptions d'équipage actuelles, que ceci constitue un handicap sérieux pour le développement de la navigation intérieure et que ce désavantage concurrentiel doit être supprimé d'urgence;

Considérant que la position concurrentielle des entreprises de remorquage qui sont à la disposition des navires de mer pour l'assistance, le remorquage, le sauvetage et le renflouage doit aussi rester garantie vis-à-vis des concurrents étrangers; qu'un des moyens pour y arriver est de réduire de l'équipage à bord des remorqueurs;

Vu l'avis 40.629/4 du Conseil d'Etat, donné le 12 juin 2006, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE I<sup>er</sup>. - Dispositions générales

Article 1<sup>er</sup>. Pour l'application du présent arrêté, il faut entendre par :

- a) Convention révisée pour la Navigation du Rhin : la Convention révisée pour la Navigation du Rhin, signée à Mannheim le 17 octobre 1868, dans la version qui est en vigueur;
- b) Règlement de Visite : le Règlement de Visite des Bateaux du Rhin de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin, dans la version qui est en vigueur;
- c) Commission de Visite : la Commission de Visite des Bateaux du Rhin créée en application des dispositions du Règlement de Visite;
- d) membre d'équipage : quiconque se trouve à bord d'un bateau comme conducteur, timonier, mécanicien, maître-matelot, matelot garde-moteur, matelot, matelot léger ou homme de pont;
- e) voies navigables du Royaume : les voies de navigation intérieure situées en Belgique, y compris les ports maritimes;

- f) bâtiment : un bateau ou un engin flottant;
- g) bateau : un bateau de navigation intérieure ou un navire de mer;
- h) bateau de navigation intérieure : un bateau destiné exclusivement ou essentiellement à naviguer sur les voies de navigation intérieure;
- i) navire de mer : un bateau admis et destiné essentiellement à la navigation maritime ou côtière;
- j) automoteur : un bateau destiné au transport de choses et construit pour naviguer de façon autonome par ses propres moyens mécaniques de propulsion;
- k) remorqueur : un bateau spécialement construit pour effectuer le remorquage;
- l) chaland : un bateau qui est destiné au transport de choses construit pour être remorqué et qui
- n'est pas muni de moyens mécaniques de propulsion propres, ou
  - est muni de moyens mécaniques de propulsion propres, mais qui permettent seulement d'effectuer de petits déplacements;
- m) remorqueur de port : un bateau muni de moyens mécaniques de propulsion propres, construit ou équipé pour remorquer, pousser ou assister des navires de mer;
- n) pousseur : un bateau qui est construit pour pousser et non destiné à transporter des choses de façon autonome;
- o) barge : un bateau qui est destiné au transport de choses, construit pour être poussé ou spécialement aménagé pour être poussé et qui :
- n'est pas muni de moyens mécaniques de propulsion propres, ou
  - est muni de moyens mécaniques de propulsion propres, mais qui permettent seulement d'effectuer de petits déplacements lorsqu'il ne fait pas partie d'un convoi poussé;
- p) assemblage rigide : un convoi poussé ou une formation à couple;
- q) convoi poussé : un assemblage rigide de bâtiments dont un au moins est placé devant le ou les deux bâtiments motorisés qui assurent la propulsion du convoi et qui sont appelés "pousseurs". Est également considéré comme convoi poussé un convoi composé d'un bâtiment pousseur et d'un bâtiment poussé accouplés de manière à permettre une articulation guidée;
- r) formation à couple : un assemblage de bâtiments accouplés latéralement de manière rigide, dont aucun ne se trouve devant celui qui assure la propulsion de l'assemblage;
- s) bateau avitailleur : un bateau qui se place latéralement auprès d'autres bateaux dans les ports ou pendant la navigation dans le but de ravitailler ces bateaux;
- t) repos : période de temps pendant laquelle un membre d'équipage n'effectue aucune tâche et n'y est pas non plus tenu. La garde et la surveillance d'un bateau en stationnement ne sont pas considérées comme tâche au sens de cette définition.
- u) longueur : la longueur maximale de la coque en m, gouvernail et beaupré non compris;
- v) largeur : la largeur maximale de la coque en m, mesurée à l'extérieur du bordé (roues à aubes, bourrelets de défense, etc. non compris);
- w) Administration : la Direction générale Transport terrestre;
- x) Ministre : le Ministre qui a la Navigation intérieure dans ses compétences.

Art. 2. Les dispositions du présent arrêté ne sont pas applicables aux :

- radeaux;
- bateaux destinés au sauvetage des noyés;
- navires de guerre, navires auxiliaires de marine ou autres bateaux appartenant à l'Etat ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;
- bateaux destinés ou utilisés pour le transport professionnel de choses, avec une portée en lourd

inférieure à 15 tonnes;

- bateaux non destinés ou utilisés pour le transport professionnel de choses, avec un déplacement inférieur à 15 m<sup>3</sup>;

- bateaux qui sont utilisés exclusivement pour la navigation non professionnelle;

- bateaux de pêche maritime;

- navires de mer, n'étant pas des remorqueurs de port.

Art. 3. L'équipage qui doit se trouver à bord des bateaux qui naviguent sur les voies navigables du Royaume, doit répondre aux prescriptions du présent arrêté pour tous les modes d'exploitation.

L'équipage prescrit pour le mode d'exploitation et le temps de navigation correspondants doit se trouver en permanence à bord pendant le voyage. Le bateau n'est pas autorisé à appareiller sans l'équipage prescrit. Tout bateau dont l'équipage ne répond pas aux dispositions du présent arrêté peut être retenu jusqu'à ce que la composition de l'équipage soit conforme à ces dispositions.

Lorsque par suite de circonstances imprévues au cours du voyage, un membre au plus de l'équipage prescrit n'est plus en mesure d'accomplir sa tâche, les bateaux peuvent néanmoins poursuivre leur voyage jusqu'au premier lieu de stationnement approprié situé dans le sens de la navigation, s'il se trouve à bord une personne titulaire d'un des documents visés à l'article 8, 7°, ainsi qu'un autre membre de l'équipage prescrit.

La personne chargée de surveiller et de soigner des enfants de moins de six ans se trouvant à bord ne peut pas être membre de l'équipage minimum, à moins que des mesures soient prises pour assurer la sécurité des enfants même sans surveillance permanente.

Art. 4. Les prescriptions relatives à la protection du travail sont applicables.

Sans préjudice des dispositions de l'article 39 de la loi du 16 mars 1971 sur le travail, les femmes enceintes et les accouchées ne peuvent pas faire partie de l'équipage pendant 14 semaines au moins, dont au minimum 6 semaines avant la date probable de l'accouchement et 7 semaines après la date de l'accouchement.

Art. 5. Pour l'application des articles 11, 12 et 13, il convient de tenir compte des temps de navigation et de repos accomplis en dehors du Royaume.

Art. 6. Comptent pour un an de temps de navigation 180 jours de navigation effective en navigation intérieure. Dans un délai de 365 jours consécutifs, on peut prendre en considération au maximum 180 jours de navigation effective. 250 jours de navigation dans la navigation maritime, la navigation côtière ou la navigation de pêche comptent pour un an de temps de navigation.

CHAPITRE II. - Membres de l'équipage

Art. 7. Les membres de l'équipage peuvent être : homme de pont, matelot léger (mousse), matelot, matelot garde-moteur, maître-matelot, timonier, conducteur, mécanicien.

Art. 8. Les qualifications pour les membres de l'équipage sont les suivantes :

1° pour l'homme de pont : être âgé de 16 ans au moins;

2° pour le matelot léger (mousse) : être âgé de 15 ans au moins et être en possession d'un contrat d'apprentissage qui prévoit la fréquentation d'une école professionnelle de bateliers ou la participation à un cours par correspondance agréé par le Ministre ou par une autorité compétente à l'étranger et préparant à un diplôme équivalent;

3° pour le matelot :

a) être âgé de 17 ans au moins et

- avoir achevé avec succès la formation mentionnée en 2°, ou

- avoir présenté avec succès l'examen final d'une école professionnelle de bateliers, ou

- avoir présenté avec succès un examen de matelot agréé par le Ministre ou par une autorité compétente à l'étranger, ou

b) être âgé de 19 ans au moins et avoir effectué un temps de navigation comme membre d'un équipage de pont pendant trois ans au moins, dont un an au moins dans la navigation intérieure et deux ans, soit dans la navigation intérieure, soit dans la navigation maritime, la navigation côtière ou la navigation de pêche;

4° pour le matelot garde-moteur :

a) avoir la qualification de matelot et avoir présenté avec succès un examen de matelot garde-moteur agréé par le Ministre ou par une autorité compétente à l'étranger, ou

b) avoir effectué un temps de navigation d'un an au moins comme matelot sur un bateau de navigation intérieure muni de moyens mécaniques de propulsion propres et posséder des connaissances de base en matière de moteurs;

5° pour le maître-matelot :

a) avoir la qualification de matelot sur la base du point 3°, a), et avoir effectué un temps de navigation d'un an au moins dans cette fonction dans la navigation intérieure, ou

b) avoir la qualification de matelot sur la base du point 3°, b), et avoir effectué un temps de navigation de deux ans au moins dans cette fonction dans la navigation intérieure;

6° pour le timonier : avoir effectué un temps de navigation d'un an au moins comme maître-matelot dans la navigation intérieure ou de trois ans au moins comme matelot;

7° pour le conducteur :

a) être titulaire d'un certificat de conduite délivré en application de l'arrêté royal du 23 décembre 1998 relatif à l'obtention de certificats de conduite de bateaux de navigation intérieure destinés au transport de marchandises et de personnes, ou

b) être titulaire d'un certificat de conduite délivré en application de la directive du Conseil de l'Union européenne n° 96/50/CE du 23 juillet 1996 concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans la Communauté, ou

c) être titulaire d'une grande patente délivrée en application du Règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin conformément aux dispositions de la Convention révisée pour la Navigation du Rhin;

8° pour le mécanicien :

a) être âgé de 18 ans au moins et avoir présenté avec succès un examen final sanctionnant un cycle de formation sur les moteurs et la mécanique, ou

b) être âgé de 19 ans au moins et avoir effectué un temps de navigation de deux ans au moins comme matelot garde-moteur sur un bateau de navigation intérieure muni de moyens mécaniques de propulsion propres.

Art. 9. L'aptitude physique professionnelle doit ressortir d'un certificat médical délivré au moment où l'intéressé entre en service pour la première fois comme membre d'équipage selon les modalités :

1° de la section 2 du chapitre II de l'arrêté royal du 23 décembre 1998 relatif à l'obtention de certificats de conduite de bateaux de navigation intérieure destinés au transport de marchandises et de personnes; ou,

2° du Règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin, conformément aux dispositions de la Convention révisée pour la navigation du Rhin.

Le certificat médical ne peut pas dater de plus de trois mois.

Les exigences minimales relatives à la vue et à l'ouïe visées dans l'arrêté royal du 23 décembre 1998

relatif à l'obtention de certificats de conduite de bateaux de navigation intérieure destinés au transport de marchandises et de personnes et dans le Règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin, conformément aux dispositions de la Convention révisée pour la Navigation du Rhin ne sont pas applicables à la fonction de mécanicien.

Le certificat médical doit être renouvelé dans les 3 mois après que l'intéressé ait atteint l'âge de 65 ans et ensuite chaque année.

Si une autorité compétente a des doutes sur l'aptitude physique d'un membre d'équipage, elle peut demander un examen médical. Le membre d'équipage n'assume les frais en découlant que s'il s'avère que les doutes étaient fondés.

Art. 10. § 1<sup>er</sup>. Tout membre d'équipage doit avoir un livret de service personnel conforme au modèle de l'annexe I<sup>er</sup> ou un autre livret de service reconnu comme équivalent. La personne au nom de laquelle le livret de service a été établi est considérée comme le titulaire du livret de service.

Le livret de service comporte, d'une part, des données de caractère général telles les certificats médicaux et la qualification du titulaire au sens de l'article 8 et, d'autre part, les données spécifiques relatives aux voyages effectués. L'Administration ou une autre autorité compétente à l'étranger est responsable de la mention des données de caractère général ainsi que de l'apposition des visas de contrôle. A cet effet, elle peut réclamer la présentation des livres de bord ou d'extraits de ceux-ci ou d'autres justificatifs appropriés. Elle ne peut apposer le visa de contrôle que pour des voyages datant de moins de 15 mois.

§ 2. Le titulaire doit remettre le livret de service au conducteur à sa première prise de service à bord et le présenter et le faire estampiller au moins une fois tous les 12 mois à compter de la date à laquelle il a été établi par l'Administration ou une autre autorité compétente à l'étranger.

§ 3. Le conducteur est responsable de :

1° porter dans le livret de service régulièrement toutes les inscriptions, conformément aux indications et aux instructions de tenue mentionnées dans celui-ci;

2° conserver le livret de service en lieu sûr dans la timonerie jusqu'à la fin du service ou jusqu'au terme du contrat de travail ou de tout autre arrangement;

3° remettre le livret de service sans délai à tout moment à la demande du titulaire.

§ 4. La preuve de la qualification pour l'exercice d'une fonction à bord doit pouvoir être fournie à tout moment :

1° par le conducteur, à l'aide d'un des documents visés à l'article 8, 7°;

2° par les autres membres de l'équipage, à l'aide du livret de service ou d'un des documents visés à l'article 8, 7°;

### CHAPITRE III. - Modes d'exploitation

Art. 11. On distingue les modes d'exploitation suivants, 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.

En mode d'exploitation A1, la navigation peut être prolongée une fois par semaine jusqu'à 16 heures au plus, si le temps de navigation est attesté par les enregistrements d'un tachygraphe en bon état de fonctionnement d'un type qui est agréé par une autorité compétente et si, en plus du conducteur, l'équipage compte un autre membre ayant la qualification de timonier.

Un bateau naviguant en mode d'exploitation A1, respectivement A2, doit interrompre sa navigation durant 8, respectivement 6 heures continues, à savoir :

a) en mode d'exploitation A1, entre 22 h 00 et 06 h 00 :

b) en mode d'exploitation A2, entre 23 h 00 et 05 h 00.

Il peut être dérogé à ces horaires si le bateau est équipé d'un tachygraphe en bon état de fonctionnement d'un type qui est agréé par une autorité compétente. Le tachygraphe doit être en service au moins depuis le début de la dernière période de repos ininterrompu de 8 respectivement 6 heures et doit être accessible à tout moment aux services de contrôle.

Art. 12. § 1<sup>er</sup>. En mode d'exploitation A1, tout membre de l'équipage a droit à une période de repos ininterrompue de 8 heures en dehors du temps de navigation pour chaque période de 24 heures, comptée à partir de la fin de toute période de repos de 8 heures.

§ 2. En mode d'exploitation A2, tout membre de l'équipage a droit à une période de repos de 8 heures, dont 6 heures sans interruption en dehors du temps de navigation pour chaque période de 24 heures, comptée à partir de la fin de toute période de repos de 6 heures. Pour les membres de l'équipage de moins de 18 ans, il faut respecter une période de repos ininterrompue de 8 heures, dont 6 heures en dehors du temps de navigation.

§ 3. En mode d'exploitation B, tout membre de l'équipage a droit à une période de repos de 24 heures par période de 48 heures, dont au moins 2 fois 6 heures ininterrompues.

Art. 13. Durant sa période de repos obligatoire, un membre de l'équipage ne peut être tenu d'effectuer la moindre tâche, y compris de surveillance ou de disponibilité. La garde et la surveillance visées dans les prescriptions de police relatives aux bâtiments en stationnement ne sont pas considérées comme une tâche au sens du présent alinéa.

Les dispositions de la réglementation du travail ou des conventions collectives de travail qui prévoient une durée plus longue des périodes de repos restent intégralement applicables.

Art. 14. § 1<sup>er</sup>. Par dérogation à l'article 11, alinéa 1<sup>er</sup>, un changement ou une répétition du mode d'exploitation peut avoir lieu à condition d'observer les dispositions suivantes :

1° on ne peut passer du mode d'exploitation A1 au mode d'exploitation A2 que si :

a) l'équipage a été remplacé dans son ensemble, ou

b) les membres d'équipage prévus pour le mode d'exploitation A2 ont respecté directement avant le changement une période de repos de 8 heures dont 6 heures en dehors du temps de navigation et en ont apporté la preuve, et que le renfort prescrit pour le mode d'exploitation A2 se trouve à bord;

2° on ne peut passer du mode d'exploitation A2 au mode d'exploitation A1 que si :

a) l'équipage a été remplacé dans son ensemble, ou

b) les membres d'équipage prévus pour le mode d'exploitation A1 ont respecté directement avant le changement une période de repos ininterrompue de 8 heures en dehors du temps de navigation et en ont apporté la preuve;

3° on ne peut passer du mode d'exploitation B au mode d'exploitation A1 ou A2 que si :

a) l'équipage a été remplacé dans son ensemble, ou

b) les membres d'équipage prévus pour le mode d'exploitation A1 respectivement A2 ont respecté directement avant le changement une période de repos ininterrompue de 8 respectivement 6 heures en dehors du temps de navigation et en ont apporté la preuve;

4° on ne peut passer du mode d'exploitation A1 ou A2 au mode d'exploitation B que si :

a) l'équipage a été remplacé dans son ensemble, ou

b) les membres d'équipage prévus pour le mode d'exploitation B ont respecté directement avant le changement une période de repos ininterrompue de 8 respectivement 6 heures en dehors du temps de navigation et en ont apporté la preuve, et que le renfort prescrit pour le mode d'exploitation B se

trouve à bord.

§ 2. Un bateau peut être mis en service immédiatement après un voyage en mode d'exploitation A1 ou A2 pour un nouveau voyage en mode d'exploitation A1 ou A2 si un changement de l'ensemble de l'équipage a eu lieu et si les nouveaux membres d'équipage ont, immédiatement avant le début du nouveau voyage en mode d'exploitation A1 ou A2, respecté une période de repos ininterrompue de 8 respectivement 6 heures en dehors du temps de navigation et qu'ils en ont apporté la preuve.

§ 3. La preuve d'une période de repos de 8 respectivement 6 heures est apportée par une attestation visée à l'annexe K du Règlement de Visite ou une copie de la page du livre de bord comportant les indications relatives au temps de navigation et de repos, du bateau à bord duquel le membre d'équipage a effectué le dernier voyage.

Art. 15. § 1<sup>er</sup>. A bord de chaque bateau, à l'exception des remorqueurs de port, des remorqueurs et des pousseurs qui circulent uniquement dans les ports, des barges sans équipage, des bateaux de l'Etat et des bateaux de plaisance, un livre de bord conforme au modèle de l'annexe II doit se trouver dans la timonerie. Ce livre de bord doit être tenu conformément aux instructions mentionnées dans celui-ci.

§ 2. Le conducteur est responsable de la présence du livre de bord et des inscriptions qui doivent y être portées. Le premier livre de bord, qui doit porter le numéro 1, le nom du bateau et son numéro officiel doit être délivré par l'Administration ou l'autorité qui a délivré le certificat de visite ou le certificat communautaire du bateau.

§ 3. Lors de la délivrance du premier livre de bord, l'Administration ou l'autorité certifie cette délivrance au moyen d'une attestation sur laquelle figurent le nom du bateau, le numéro officiel du bateau, le numéro du livre de bord et la date de délivrance. Cette attestation doit être conservée à bord et présentée sur demande. La délivrance de livres de bord ultérieurs par une autorité compétente doit être mentionnée par elle sur l'attestation.

Tous les livres de bord ultérieurs peuvent être délivrés par l'Administration ou une autre autorité compétente à l'étranger qui y appose un numéro d'ordre; ils ne peuvent toutefois être délivrés que sur présentation du livre de bord précédent. Le livre de bord précédent doit être revêtu de la mention inaltérable « annulé » et être restitué ensuite au conducteur.

La remise du nouveau livre de bord peut avoir lieu sur présentation de l'attestation susmentionnée. Dans ce cas, l'exploitant doit veiller à ce que le livre de bord précédent soit revêtu de la mention inaltérable "annulé" dans les 30 jours après la date de délivrance du nouveau livre de bord par la même autorité qui a inscrit le nouveau livre de bord dans l'attestation. L'exploitant doit veiller en outre à ce que le livre de bord soit ensuite ramené à bord.

Le livre de bord annulé doit être conservé à bord pendant six mois après la dernière mention.

§ 4. La possibilité visée au point 2 des instructions pour la tenue du livre de bord, selon laquelle un seul schéma par voyage peut être suffisant pour mentionner les périodes de repos, n'est applicable que pour les membres d'équipage dans le mode d'exploitation B. Dans le mode d'exploitation A1 et dans le mode d'exploitation A2, le début et la fin de la période de repos de chaque membre d'équipage doivent être mentionnés chaque jour durant le voyage.

Les inscriptions nécessaires après un changement de mode d'exploitation doivent être portées sur une nouvelle page du livre de bord.

§ 5. Si deux ou plusieurs voyages sont effectués un jour déterminé et que la composition de l'équipage reste inchangée, il peut être suffisant de mentionner l'heure de début du premier voyage, au lieu de l'heure de début de chaque voyage de cette journée et il peut être suffisant d'indiquer

l'heure de la fin du dernier voyage au lieu de l'heure de la fin de chaque voyage de cette journée.

§ 6. Les enregistrements des tachygraphes doivent être conservés à bord dans l'ordre chronologique, pendant six mois après le dernier enregistrement.

§ 7. En cas de remplacement ou de renfort de l'équipage visés à l'article 14, il doit exister pour chaque nouveau membre de l'équipage une attestation visée à l'annexe K du Règlement de Visite ou une copie de la page du livre de bord comportant les indications relatives aux temps de navigation et de repos observés sur le bateau à bord duquel le membre d'équipage a effectué son dernier voyage.

#### CHAPITRE IV. - Equipements des bateaux

Art. 16. § 1<sup>er</sup>. Sans préjudice de l'obligation de disposer d'un certificat de visite ou d'un certificat communautaire, les automoteurs, les pousseurs et les convois poussés qui sont exploités avec un équipage minimum doivent répondre aux prescriptions suivantes :

##### 1° Standard S1

a) 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.

b) 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;

- 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 optique ne peuvent être éteints qu'après qu'il ait été remédié aux dérangements correspondants.

c) L'alimentation en carburant et le refroidissement des moteurs principaux doivent être automatiques;

d) La manoeuvre du gouvernail doit pouvoir être opérée par une seule personne sans effort particulier, même à l'enfoncement maximal autorisé;

e) L'émission des signaux optiques et sonores prescrits par le règlement de police local en vigueur pour les bateaux faisant route, doit pouvoir se faire depuis le poste de gouverne;

f) S'il n'est pas possible d'établir de contact direct entre le poste de gouverne et l'avant du bateau, l'arrière du bateau, les logements et la salle des machines, une liaison phonique doit être aménagée. Pour permettre le contact avec la salle des machines, la liaison phonique peut être remplacée par des signaux optiques et acoustiques;

g) Le canot prescrit doit pouvoir être mis à l'eau par un membre d'équipage seul dans un délai raisonnable;

h) Un projecteur pouvant être manoeuvré à partir du poste de gouverne doit être installé à bord;

i) L'effort nécessaire pour manoeuvrer des manivelles et des dispositifs pivotants analogues, d'engins de levage ne peut dépasser 160 N;

j) Les treuils de remorque mentionnés dans le certificat de visite ou le certificat communautaire doivent être motorisés;

- k) Les pompes d'assèchement et les pompes de lavage du pont doivent être motorisées;
- l) Les principaux appareils de commande et instruments de contrôle doivent être aménagés de façon ergonomique;
- m) Les équipements nécessaires à la gouverne du bateau doivent pouvoir être commandés depuis le poste de gouverne. Si un boteur actif est prescrit pour la bonne manoeuvrabilité ou pour l'essai d'arrêt, celui-ci doit également pouvoir être commandé depuis le poste de gouverne.

2° Standard S2 :

- a) pour les automoteurs naviguant isolément :

Standard S1 et en outre un boteur actif pouvant être commandé depuis le poste de gouverne;

- b) pour les automoteurs assurant la propulsion d'une formation à couple : Standard S1 et en outre un boteur actif pouvant être commandé depuis le poste de gouverne;

- c) pour les automoteurs assurant la propulsion d'un convoi poussé composé de l'automoteur et d'un bâtiment en flèche :

Standard S1 et en outre un équipement treuils d'accouplement à fonctionnement hydraulique ou électrique. Cet équipement n'est toutefois pas exigé lorsque le bâtiment à l'avant du convoi poussé est équipé d'un boteur actif pouvant être commandé depuis le poste de gouverne de l'automoteur assurant la propulsion du convoi;

- d) pour les pousseurs, assurant la propulsion d'un convoi poussé :

Standard S1 et en outre un équipement en treuils d'accouplement à fonctionnement hydraulique ou électrique. Cet équipement n'est toutefois pas exigé lorsqu'un bâtiment à l'avant du convoi poussé est équipé d'un boteur actif pouvant être commandé depuis le poste de gouverne du pousseur.

§ 2. La conformité ou la non-conformité du bateau aux prescriptions visées au § 1<sup>er</sup> est certifiée par la Commission de Visite dans le certificat de visite sous le numéro 47 ou constatée dans une attestation conforme au modèle de l'annexe III.

## CHAPITRE V

Equipage minimum des automoteurs et des pousseurs

Art. 17. L'équipage minimum des automoteurs et des pousseurs est défini au tableau de l'annexe IV.

Art. 18. Les matelots prescrits au tableau peuvent être remplacés par des matelots légers, qui ont atteint l'âge minimum de 17 ans, sont au moins dans leur troisième année de formation et peuvent justifier d'un temps de navigation d'un an dans la navigation intérieure.

Art. 19. L'équipage minimum prescrit au tableau, dans le groupe 2 mode d'exploitation A1, standard S2 et dans le groupe 3, mode d'exploitation A1, standard S1, peut être réduit d'un matelot léger durant une période ininterrompue de trois mois au maximum par année civile lorsque ce matelot léger suit une formation dans une école professionnelle de bateliers.

Des périodes consécutives avec un équipage réduit doivent être séparées d'une période d'un mois au minimum.

La formation dans une école professionnelle de bateliers doit être certifiée par une attestation de ladite école qui doit se trouver à bord et dans laquelle les périodes de présence à l'école sont indiquées.

Ces dispositions ne sont pas applicables au matelot léger visé à l'article 18.

CHAPITRE VI. - Equipage minimum pour les automoteurs dont la longueur est inférieure à 55 m

Art. 20. § 1<sup>er</sup>. Pour les automoteurs dont la longueur est inférieure à 55 m, l'équipage minimum prescrit sur base de l'article 17 pour le mode d'exploitation A1 peut être remplacé par :

- a) soit un conducteur à condition que les prescriptions suivantes soient respectées :

- 1° le temps de navigation maximal du bateau est de 12 heures par jour et de 50 heures par semaine;
- 2° la période de repos ininterrompue journalière minimale du conducteur est de 12 heures au moins pour chaque période de 24 heures, à compter de la fin de toute période de repos de 8 heures;
- 3° le bateau interrompt la navigation durant une période de 12 heures englobant la période de 22 h 00 à 06 h 00;
- 4° il existe un feu de mât de réserve pouvant être manoeuvré depuis le poste de gouverne;
- 5° le bateau est équipé d'un tachygraphe en bon état de fonctionnement, qui a été mis en service depuis la fin de l'interruption du voyage précédent pour une durée d'au moins 8 heures consécutives;
- 6° le transport de matières dangereuses pour lesquelles un certificat d'agrément est exigé en vertu de l'ADNR, n'est pas autorisé;
- 7° dans la mesure où la longueur de l'automoteur dépasse 33 mètres, il existe une commande active d'étrave manoeuvrable depuis le poste de gouverne :
- 8° les prescriptions pour les bateaux naviguant au radar visées à l'article 6.32 de l'annexe à l'arrêté royal du 24 septembre 2006 portant fixation du règlement général de police pour la navigation sur les eaux intérieures du Royaume, restent d'application;
- 9° cette exonération doit être mentionnée dans le certificat de visite ou dans l'attestation visée à l'annexe III.

b) soit un conducteur et un matelot léger ou un homme de pont, à condition que les prescriptions suivantes soient respectées :

- 1° si la navigation se déroule entre 22h00 et 06h00, le matelot léger ou l'homme de pont est âgé de 18 ans ou plus;
- 2° les prescriptions visées au point a), de 6° à 10° inclus, sont respectées.

§ 2. Les dispositions du § 1<sup>er</sup> ne s'appliquent pas sur les voies navigables ou parties de voies navigables du Royaume déterminées par les autorités compétentes pour la gestion des voies d'eau.  
CHAPITRE VII. - Equipage minimum des bateaux avitailleurs dont la longueur est inférieure à 35 m  
Art. 21. § 1<sup>er</sup>. Pour les bateaux avitailleurs dont la longueur est inférieure à 35 m, l'«équipage» minimum prescrit sur la base de l'article 17 pour le mode d'exploitation A 1 peut être remplacé par :

a) soit un conducteur à condition que les prescriptions suivantes soient respectées :

- 1° le temps de navigation maximal du bateau avec un seul et même conducteur est de 12 heures par jour et de 50 heures par semaine;
- 2° le bateau est équipé d'un tachygraphe en bon état de fonctionnement et continuellement en service;
- 3° le transport de matières dangereuses pour lesquelles une signalisation doit être portée sur base de l'article 3.14 de l'annexe à l'arrêté royal du 24 septembre 2006 portant fixation du règlement général de police pour la navigation sur les eaux intérieures du Royaume, n'est pas autorisé;
- 4° les prescriptions pour les bateaux naviguant au radar visées à l'article 6.32 de l'annexe à l'arrêté royal du 24 septembre 2006 portant fixation du règlement général de police pour la navigation sur les eaux intérieures du Royaume, restent d'application;
- 5° pendant l'avitaillement une installation technique, empêchant l'écoulement de combustible à bord doit être utilisée;
- 6° la distance jusqu'au lieu où l'avitaillement est effectué ne compte pas plus de 30 km, mesurée sur la voie navigable. Le lieu à partir duquel l'activité d'avitaillement est effectuée est mentionné sur le certificat de visite ou le certificat communautaire du bateau.

b) soit un conducteur et un matelot léger à condition que les prescriptions visées sous le point a), 3°

soient respectées.

§ 2. Les dispositions du § 1<sup>er</sup> ne s'appliquent pas sur les voies navigables ou parties de voies navigables du Royaume déterminées par les autorités compétentes pour la gestion des voies d'eau.

#### CHAPITRE VIII. - Equipage minimum des convois rigides et assemblages rigides

Art. 22. L'équipage minimum des convois rigides et autres assemblages rigides est défini au tableau de l'annexe V.

Art. 23. Les matelots prescrits au tableau peuvent être remplacés par des matelots légers, qui ont atteint l'âge minimum de 17 ans, sont au moins dans leur troisième année de formation et peuvent justifier d'un temps de navigation d'un an dans la navigation intérieure.

Art. 24. L'équipage minimum prescrit au tableau, dans le groupe 2 mode d'exploitation A1, standard S2 et dans les groupes 3, 5 et 6 mode d'exploitation A1, standard S1, peut être réduit d'un matelot léger, durant une période ininterrompue de trois mois au maximum par année civile lorsque ce matelot léger suit une formation dans une école professionnelle de bateliers.

Des périodes consécutives avec un équipage réduit doivent être séparées d'une période d'un mois au minimum.

La formation dans une école professionnelle de bateliers doit être certifiée par une attestation de ladite école qui doit se trouver à bord et dans laquelle les périodes de présence à l'école sont indiquées.

Ces dispositions ne sont pas applicables au matelot léger visé à l'article 23.

#### CHAPITRE IX. - Equipage minimum des remorqueurs

Art. 25. Outre le conducteur, l'équipage minimum des remorqueurs est fixé comme suit :

- Remorqueurs :

Puissance du moteur mesurée au frein :

- de 40 CV et moins : néant;

- de plus de 40 CV à 125 CV inclus : 1 mécanicien (excepté pour les remorqueurs de 40 à 60 CV lorsque ceux-ci sont affectés à un service local - non compris les travaux de dragages - et que les conducteurs sont porteurs d'une autorisation délivrée par l'ingénieur en chef-directeur des ponts et chaussées du ressort);

- de plus de 125 CV à 400 CV : 1 matelot et 1 mécanicien;

- de plus de 400 CV à 700 CV : 2 matelots et 1 mécanicien;

- de plus de 700 CV : 2 matelots et 2 mécaniciens.

L'équipage minimum des bateaux de navigation intérieure mus par une chaloupe de propulsion dont la puissance mesurée au frein est égale ou inférieure à 40 CV est celui prescrit pour un tonnage équivalent. Dans ce cas, aucun équipage minimum n'est prescrit pour la chaloupe de propulsion.

- Remorqueurs de port qui sont à la disposition des navires de mer pour l'assistance, le remorquage, le sauvetage et le renflouage : 1 mécanicien ou 1 timonier ou 1 matelot.

#### CHAPITRE X. - Dérogation à l'équipement minimum prescrit à l'article 16

Art. 26. Lorsque l'équipement d'un automoteur, d'un pousseur, d'un convoi rigide ou d'un autre assemblage rigide ne répond pas au Standard S1 visé à l'article 16, l'équipage minimum visé aux chapitres V et VIII doit être augmenté :

a) d'un matelot en modes d'exploitation A1 et A2, et

b) de deux matelots en mode d'exploitation B. Toutefois lorsqu'il n'est pas satisfait aux seules exigences des points i) et l) ou de l'un des points i) ou l) du Standard S1 visé à la section VIII, l'équipage doit être augmenté d'un matelot au lieu de deux dans le mode d'exploitation B.

Art. 27. Lorsqu'il n'est pas satisfait à une ou à plusieurs exigences de l'article 16, § 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, points a) à c), le matelot prescrit doit être remplacé par un matelot garde-moteur en modes d'exploitation A1 et A2 et les deux matelots prescrits doivent être remplacés par deux matelots garde-moteur en mode d'exploitation B.

CHAPITRE XI. - Equipage minimum des autres bâtiments et dérogations

Art. 28. Le Ministre peut, après avis de la Commission de Visite, définir pour les bâtiments qui ne sont pas visés par les chapitres V à IX inclus l'équipage qui doit se trouver à bord en cours de navigation, d'après leurs dimensions, mode de construction, leur aménagement et affectation.

Il peut également, exceptionnellement, après avis de la Commission de Visite, accorder certaines dérogations temporaires.

Il peut en outre, s'il le juge nécessaire en vue d'assurer la sécurité, définir un équipage minimum plus élevé, après avis de la Commission de Visite.

CHAPITRE XII. - Dispositions transitoires et finales

Art. 29. § 1<sup>er</sup>. Jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2008, les membres d'équipage qui ne disposent pas d'un certificat médical visé à l'article 9 et d'un livret de service visé à l'article 10, peuvent être considérés comme faisant partie de l'équipage minimum pour l'application des chapitres V à IX inclus, s'ils répondent aux qualifications suivantes :

a) pour le matelot : être âgé de 17 ans au moins et avoir pratiqué pendant deux années calendrier au moins, la navigation intérieure comme membre d'un équipage de pont;

b) pour le matelot garde-moteur : être âgé de 18 ans au moins, avoir pratiqué pendant deux années calendrier au moins, la navigation intérieure comme membre d'un équipage de pont et posséder des connaissances de base en matière de moteurs;

c) pour le maître-matelot : être âgé de 19 ans au moins et avoir pratiqué pendant trois années calendrier au moins, la navigation intérieure comme membre d'un équipage de pont;

d) pour le timonier : être âgé de 21 ans au moins et avoir pratiqué pendant quatre années calendrier au moins la navigation intérieure comme membre d'un équipage de pont.

§ 2. La preuve de l'expérience comme membre d'un équipage de pont doit être apportée par une déclaration de l'employeur et une attestation d'inscription auprès du service de sécurité sociale pour la navigation intérieure portant sur la même période.

§ 3. Les membres d'équipage visé au § 1<sup>er</sup> peuvent, jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2008, obtenir un livret de service mentionnant la qualification visée à l'article 8, sur présentation des pièces justificatives visées au § 2 et s'ils disposent d'un certificat médical comme mentionné à l'article 9.

Art. 30. Le chapitre X du présent arrêté entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2008.

Art. 31. L'article 5 de l'arrêté royal du 15 octobre 1935 portant règlement général des voies navigables du Royaume, modifié par l'arrêté du Régent du 6 juillet 1948 et par les arrêtés royaux des 25 mars 1964, 15 septembre 1978, 3 octobre 1986, 19 décembre 1986, 28 mars 1988 et 8 novembre 1998, est abrogé.

Art. 32. Le présent arrêté entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2007.

Art. 33. Notre Ministre qui a le Transport dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 9 mars 2007.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,

R. LANDUYT

Livret de service - Modèle

Livre de bord - Modèle

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 9 mars 2007 portant les prescriptions d'équipage sur les voies navigables du Royaume.

ALBERT

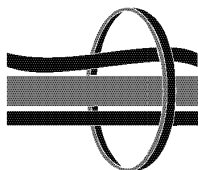
Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,

R. LANDUYT

## ANNEXE III

### Modèle d'attestation en matière d'équipage minimum



Service public fédéral Mobilité et Transport  
Transport maritime

#### Attestation en matière d'équipage minimum pour les bateaux de navigation intérieure sur les voies navigables du Royaume

1. Nom du bateau:  
.....
2. Type du bateau:  
.....
3. Nom et adresse du propriétaire:  
.....  
.....
4. Numéro officiel du bateau:  
.....
5. Lieu et numéro d'enregistrement:  
.....
6. Pays d'enregistrement et/ou port d'attache:  
.....
7. Vu le certificat communautaire n° .....  
du ....., valable jusqu'au .....  
Vu le certificat de classification n° ..... de .....  
du ....., valable jusqu'au .....
8. Vu le résultat de la visite de  
.....  
..... le .....
9. Équipement du bateau sur la base de la Section VIII  
Le bateau répond / ne répond \*) pas aux prescriptions de la section VIII, S1 / S2\*)  
L'équipage minimum est augmenté / n'est pas augmenté \*) sur la base de la Section XIV

	Mode d'exploitation		
	A1	A2	B
Matelot .....			
Remplacement d'un matelot par un matelot garde-moteur .....			

Le bateau peut / ne peut pas \*) naviguer sur la base des prescriptions de la Section X s'il répond aux conditions d'exploitation qui y sont décrites.

Le bateau peut / ne peut pas \*) naviguer sur la base des prescriptions de la Section XI s'il répond aux conditions d'exploitation qui y sont décrites.

10. La validité de cette attestation expire le .....  
 11. Donné à....., le .....  
 12.

La Commission de visite,

(cachet)

(signature)

\*) Biffer la mention inutile

ANNEXE IV

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 <sup>1)</sup>	2 <sup>1) 3)</sup>
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 <sup>1)</sup>		-	1
3	L > 86 m	conducteur.....	1 of 1	1	2	2	2 of 2	2
		timonier .....	1 1	1	-	-	1 1 <sup>2)</sup>	1
		maître-matelot .....	- -	-	-		- -	-
		matelot .....	1 -	-	1	-	2 1	1
		matelot léger .....	- 2	1	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	- -	1

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

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 9 mars 2007.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,

R. LANDUYT

ANNEXE V  
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 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)3)</sup>			
		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 <sup>1)</sup>		-	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 <sup>2)</sup>	1		
		maître-matelot .....	-	-	-	-	-	-	-		
		matelot .....	1	-	1	-	2	1	1		
		matelot léger.....	-	2	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	-	-	1		
		mécanicien ou matelot garde-moteur	-	-	-	-	-	-	-		
4	pousseur + 2 barges poussées *) bateau à moteur + 1 barge poussée *)	conducteur .....	1	1	2	2	2 of 2	2 of 2			
		timonier .....	1	1	-	-	1	1 <sup>2)</sup>	1	1 <sup>2)</sup>	
		maître-matelot .....	-	-	-	1	-	-	1	1	
		matelot .....	1	-	2	-	2	2	-	-	
		matelot léger.....	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	-	-	1	1	
		mécanicien ou matelot garde-moteur	-	-	-	-	1	-	1	-	
5	pousseur + 3 ou 4 barges poussées *) bateau à moteur + 2 ou 3 barges poussées *)	conducteur .....	1 of 1	1	2	2	2 of 2	2 of 2			
		timonier .....	1	1	-	-	1	1 <sup>2)</sup>	1	1 <sup>2)</sup>	
		maître-matelot .....	-	-	-	1	-	-	1	1	
		matelot .....	2	1	2	-	2	2	-	-	
		matelot léger.....	-	2	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	1 <sup>1)</sup>	-	2	1	
		mécanicien ou matelot garde-moteur	1	1	1	1	1	1	1	1	
6	pousseur + plus de 4 barges poussées *)	conducteur .....	1 of 1	1	2	2	2 of 2	2 of 2			
		timonier .....	1	1	-	-	1	1 <sup>2)</sup>	1	1 <sup>2)</sup>	
		maître-matelot .....	-	-	1	-	-	-	1	1	
		matelot .....	3	2	1	3	1	3	3	1	1
		matelot léger.....	-	2	1	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	1 <sup>1)</sup>	-	2 <sup>1)</sup>	1
		mécanicien ou matelot garde-moteur	1	1	1	1	1	1	1	1	1

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

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 9 mars 2007.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,

R. LANDUYT