

AUTORITE FLAMANDE

19 DECEMBRE 2008. - Décret relatif aux Services d'Information fluviale sur les voies navigables intérieures (1)

Le Parlement flamand a adopté et Nous, Gouvernement, sanctionnons ce qui suit : décret relatif aux Services d'Information fluviale sur les voies navigables intérieures.

Article 1^{er}. Le présent décret règle une matière régionale.

Art. 2. Le présent décret règle la conversion, dans le cadre des affaires visées à l'article 2, alinéa premier, de la directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à des Services d'Information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires.

Art. 3. Pour l'application du présent décret on entend par :

1° instance compétente : les services de la Région flamande chargés par le Gouvernement flamand des tâches, visées au présent décret;

2° Services d'Information fluviale, en abrégé SIF : les services d'information harmonisés favorisant la gestion du trafic et des transports dans le domaine de la navigation intérieure, y compris, dans tous les cas techniquement faisables, les interfaces avec d'autres modes de transport. Les SIF ne concernent pas les activités commerciales internes entre une ou plusieurs des sociétés concernées, mais peuvent être liés à des activités commerciales. Les SIF couvrent des services tels que l'information sur les chenaux de navigation, l'information sur le trafic, dont l'information tactique et stratégique, la gestion du trafic, l'atténuation des catastrophes, l'information sur la gestion des transports, les statistiques, les droits de navigation et les taxes portuaires;

3° informations sur les chenaux de navigation : les informations géographiques, hydrologiques et administratives concernant la voie navigable. Les informations sur les chenaux de navigation sont unidirectionnelles : rive-navire ou rive-bureau;

4° informations tactiques sur le trafic : les informations qui ont une incidence immédiate sur les décisions de navigation compte tenu de la situation réelle du trafic et de l'environnement géographique proche;

5° informations stratégiques sur le trafic : les informations qui ont une incidence sur les décisions à moyen et long termes des utilisateurs des SIF;

6° application SIF : les systèmes spécifiques ou applications sur la base desquels les SIF sont assurés;

7° centre SIF : le lieu où les services sont gérés par les opérateurs;

8° utilisateurs des SIF : tous les groupes d'utilisateurs, en ce compris les capitaines de navire, les opérateurs des SIF, les opérateurs d'écluses et/ou de ponts, les autorités des voies d'eau, les exploitants de port et de terminal, les opérateurs des centres de lutte contre les catastrophes des services d'urgence, les gestionnaires de flotte, les agents maritimes, les chargeurs et les transitaires au niveau des transports;

9° interopérabilité : le fait que les services, le contenu des données, les formats et fréquences d'échange des données soient harmonisés de sorte que les utilisateurs des SIF aient accès aux mêmes services et informations au niveau européen;

10° publication nautique : avis écrits officiels de l'instance compétente adressés à tous les utilisateurs des SIF, parmi lesquels les "Berichten aan de Scheepvaart (BAS)" (Avis à la Batellerie), les "Bekendmakingen aan de Scheldescheepvaart (BASS)" (Notifications à la Navigation sur l'Escaut), les "Berichten Loodsdiensten (BERLO)" (Avis des Services de Pilotage), les "Berichten aan Zeevarenden (BaZ)" (Avis aux Marins), les "Kennisgevingen en Bekendmakingen" (Notifications et Publications);

11° opérateur VBS : les opérateurs visés à l'article 1^{er}, 4°, de l'arrêté du Gouvernement flamand du 14 septembre 2007 relatif à la formation, à la qualification et à la responsabilité des membres du personnel chargés de l'assistance à la navigation sur les voies d'accès maritimes en dehors des zones portuaires et du personnel du MRCC (Centre de Coordination de Sauvetage maritime);

12° Ministre : le/la ou les Ministres ayant les SIF dans leurs compétences.

Le Gouvernement flamand peut supplémentairement ou spécifiquement décrire les définitions, visées à l'alinéa premier, ainsi que des définitions autres que celles utilisées dans le présent arrêté, en vue de l'application des affaires réglées au présent décret.

Art. 4. Le présent décret s'applique :

1° aux voies navigables intérieures de la classe IV ou supérieure et qui sont reliées par une voie navigable de la classe IV ou supérieure à une voie navigable de la classe IV ou supérieure d'un autre état membre;

2° aux ports situés sur les voies navigables intérieures décrits au point 1° auxquels il est référé à la Décision n° 1346/2001/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2001 modifiant la décision n° 1692/96/CE en ce qui concerne les ports maritimes, les ports de navigation intérieure et les terminaux intermodaux ainsi que le projet n° 8 à l'annexe III.

Aux fins du présent décret, la classification des voies navigables intérieures européennes établie par la résolution n° 30 de la CEE-ONU du 12 novembre 1992, mentionnée dans l'annexe, est applicable.

Le Gouvernement flamand peut appliquer le présent décret aux voies navigables intérieures et aux ports de navigation intérieure non visés à l'alinéa premier.

Art. 5. L'application SIF est efficace, peut être élargie et est interopérable, de sorte qu'elle puisse être couplée à d'autres applications SIF, à d'autres systèmes de gestion de transport et d'activités commerciales, et éventuellement à des systèmes pour d'autres modes de transport.

Le Gouvernement flamand peut arrêter les modalités relatives à ces couplages.

Art. 6. § 1. En vue de l'application des SIF, l'instance compétente doit :

1° mettre à la disposition des utilisateurs des SIF toutes les données pertinentes relatives à la navigation intérieure et à la planification des itinéraires sur les voies navigables intérieures au moins en un format électronique accessible. Ces données comprennent au moins :

- a) l'axe de la voie navigable avec indication kilométrique;
- b) les restrictions concernant les navires ou convois en termes de longueur, largeur, tirant d'eau et tirant d'air;
- c) les horaires des écluses, des ponts et des autres structures limitatives des voies navigables intérieures;
- d) l'emplacement des ports et des installations de transbordement;
- e) les données de référence sur les jauges de niveau d'eau concernant la navigation intérieure;

2° veiller à ce que les utilisateurs des SIF disposent, en plus des données visées au point 1°, de cartes électroniques adaptées à la navigation pour toutes leurs voies navigables intérieures de classe Va et supérieure conformément à la classification des voies navigables intérieures européennes;

3° veiller à ce qu'elle reçoive des comptes rendus électroniques des données que doivent fournir les navires pour autant que la réglementation nationale ou internationale exige la notification des navires.

Dans le cas pendant lequel :

- a) la frontière avec un état membre voisin est transgressée,
- b) la frontière avec une région voisine est transgressée,
- c) la frontière avec un gestionnaire de voies navigables voisin est transgressée,

cette information est transmise aux instances compétentes de l'état membre voisin, de la région voisine ou du gestionnaire de voies navigables voisin. Cette transmission de données doit être terminée avant l'arrivée des navires à la frontière, visée aux points a), b) ou c) ;

4° veille à ce que les publications nautiques, en ce compris les informations relatives au niveau d'eau ou tirant d'eau maximum autorisé et au gel sur leurs voies navigables intérieures, soient fournis sous la forme de messages normalisés, encodés et téléchargeables. Le message normalisé contient au moins les informations nécessaires à une navigation sûre. Les publications nautiques sont au moins fournies dans un format électronique accessible.

§ 2. Le Gouvernement flamand peut définir des données supplémentaires qui doivent être transmises aux ou par les utilisateurs des SIF sur la base du § 1^{er}, 1° et 3°.

§ 3. Le Gouvernement flamand désigne l'instance compétente chargée de l'exécution des obligations, visées au présent décret, ainsi que de l'échange de données.

L'instance compétente s'acquitte de l'exécution des obligations, visées au présent décret, et de l'échange de données par le biais des centres SIF.

§ 4. L'échange de données, visé au présent article, se fait conformément aux règles en matière de la protection de la vie privée, la publicité d'administration et de réutilisation d'information publique.

Art. 7. L'instance compétente met en oeuvre des mesures et des procédures de sécurité internes nécessaires afin de protéger les avis et archives SIF contre les actes préjudiciables ou utilisations abusives, y compris les accès non autorisés, modifications ou pertes de données. Elle veille notamment

à ce que ces données ne soient pas accessibles aux membres du personnel n'ayant pas droit à l'accès et aux externes.

Promulguons le présent décret, ordonnons qu'il soit publié au Moniteur belge.

Bruxelles, le 19 décembre 2008.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand, Ministre flamand des Réformes institutionnelles, des Affaires administratives, de la Politique extérieure, des Médias, du Tourisme, des Ports, de l'Agriculture, de la Pêche en mer et de la Ruralité,

K. PEETERS

La Ministre flamande des Travaux publics, de l'Energie, de l'Environnement et de la Nature,
H. CREVITS

Annexe auprès du décret du 19 décembre 2008 relatif aux Services d'Information fluviale

Classification des voies navigables intérieures européennes

CLASSIFICATION DES VOIES NAVIGABLES EUROPEENNES

Résolution n° 30

(adoptée par le Groupe de travail principal des transports par voie navigable le 12 novembre 1992)

Le Groupe de Travail principal des Transports par Voie navigable,

Ayant examiné le rapport du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure sur sa quatrième session (TRANS/SC3/WP3/8),

Jugeant souhaitable qu'une classification unique des voies navigables intérieures soit établie en Europe et tenant compte par conséquent du nouveau tableau de classification récemment adopté par la Conférence européenne des ministres des transports,

Ayant à l'esprit les modifications qui se sont produites dans les techniques de transport par voie navigable depuis l'adoption par la CEE, au début des années 60, du système de classification des voies navigables européennes en vigueur, fondé essentiellement sur la capacité de transport des bateaux qui les empruntent,

Souhaitant promouvoir le développement du transport combiné et, notamment, du transport par conteneur et du transroulage sur les voies navigables intérieures,

Souhaitant aussi aider les transports par voie navigable à jouer un rôle accru dans le transport intérieur et international de marchandises et de passagers en Europe, dans le but de réduire le coût social de l'industrie des transports intérieurs dans son ensemble et ses répercussions défavorables sur l'environnement,

S'efforçant de promouvoir la mise en place du réseau des principales voies navigables européennes d'importance internationale, en appliquant des paramètres normalisés aux bateaux et aux convois en mesure de naviguer sur ce réseau,

Estimant que le nouveau système de classification des voies navigables européennes devrait :

- i) être illustratif, en décrivant clairement et sans ambiguïté les voies navigables actuelles;
- ii) être tourné vers l'avenir, en précisant les paramètres à respecter lors de la construction de nouvelles voies navigables ou de la modernisation des voies existantes;
- iii) établir une hiérarchie, de façon qu'un bateau circulant normalement sur les voies navigables d'une certaine classe puisse être utilisé sur les voies appartenant à une catégorie supérieure sans restrictions quant aux paramètres envisagés dans la classification;
- iv) être fondé sur le principe modulaire en ce qui concerne les dimensions des bateaux;
- v) être établi à long terme, de façon à tenir compte de l'évolution future des techniques de transport par voie navigable;
- vi) revêtir un caractère universel, de façon à pouvoir être appliqué sur la superficie territoriale la plus vaste possible du continent européen;
- vii) permettre une certaine souplesse en ce qui concerne les tirants d'eau et les hauteurs libres sous pont à définir en fonction des conditions locales;

Adopte une nouvelle classification des voies navigables européennes, qui est reproduite dans l'annexe de la présente résolution;

Recommande aux gouvernements d'examiner très attentivement la nouvelle classification afin :

d'en appliquer les principes à la classification de leurs voies navigables intérieures;

d'en respecter les prescriptions lors de la construction de nouvelles voies navigables ou de la modernisation des voies existantes d'importance internationale;

Prie le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe d'établir et de diffuser une carte des voies navigables européennes fondée sur la nouvelle classification.

Pour la consultation du tableau, voir image

Notes relatives au tableau de classification

1/ Le premier chiffre tient compte de situations existantes alors que le second correspond à une évolution future ainsi que, dans certains cas, à des situations réelles.

2/ Compte tenu d'une marge de sécurité de 30 cm environ entre le point le plus élevé de la structure du bateau ou de sa charge et le pont.

3/ Compte tenu des dimensions des unités automotrices prévues pour le transroulage et le transport des conteneurs; les dimensions indiquées sont approximatives.

4/ Hauteurs vérifiées pour le transport des conteneurs :

5,25 m pour les bateaux transportant deux couches de conteneurs;

7,00 m pour les bateaux transportant trois couches de conteneurs;

9,10 m pour les bateaux transportant quatre couches de conteneurs;

Jusqu'à 50 % des conteneurs peuvent être vides ou un lestage serait nécessaire.

5/ Certaines voies existantes peuvent être assimilées à la classe IV, en raison de la longueur admissible des bateaux et des convois, bien que la largeur admissible soit de 11,40 m et le tirant d'eau admissible de 4,00 m.

6/ Bateaux utilisés dans la région de l'Oder et sur les voies navigables situées entre l'Oder et l'Elbe.

7/ Le tirant d'eau pour une voie navigable donnée doit être défini en fonction des conditions locales.

8/ Des convois composés d'un plus grand nombre de barges peuvent aussi être utilisés sur certains tronçons de voies navigables de la classe VII. Dans ce cas, les dimensions horizontales peuvent être supérieures aux valeurs indiquées dans le tableau.

Remarques générales concernant le tableau de classification

(a) La classe d'une voie navigable est définie par les dimensions horizontales des bateaux à moteur, péniches et convois poussés et surtout par la principale dimension normalisée, c'est-à-dire leur largeur;

(b) Les paramètres des voies navigables régionales ne répondent pas aux grands principes du système de classification international. En premier lieu, ils ne sont pas fondés sur le principe modulaire et n'ont pas un caractère européen. Il convient donc de considérer séparément les voies navigables régionales d'Europe occidentale et celles d'Europe orientale. Il n'existe pratiquement pas de voies navigables d'importance régionale dans le bassin du Danube;

(c) Pour moderniser les voies navigables régionales et celles de la classe IV, il est recommandé de s'aligner au moins sur les paramètres de la classe Va ou d'une catégorie supérieure si possible;

(d) Pour moderniser les voies navigables d'importance internationale existantes et pour en construire de nouvelles, il faut toujours tenir compte des valeurs les plus élevées données pour les dimensions des bateaux ou des convois;

(e) Les voies navigables nouvelles d'importance internationale doivent répondre au minimum aux prescriptions de la classe Vb. A cet égard, un tirant d'eau minimum de 280 cm doit être assuré.

(f) Pour obtenir un transport de conteneurs plus rentable, il convient d'appliquer la valeur la plus élevée possible pour la hauteur libre sous les ponts, selon la note 4/ du tableau. Pour les voies navigables intérieures sur lesquelles une hauteur libre sous les ponts de 700 cm n'est pas considérée comme viable sur le plan économique, il faut tenir compte de la possibilité d'utiliser des convois plus longs (classe Vb).

(g) Les voies navigables sur lesquelles un volume de transport de conteneurs et de transroulage important est prévu doivent répondre au minimum aux prescriptions de la classe VIa. Une majoration de 7 à 10 % de la largeur de certains bateaux (11,4 m) peut aussi être envisagée pour répondre aux besoins de l'évolution future des dimensions des conteneurs et assurer un transport aisé des remorques.

(h) Sur les voies navigables dont le niveau de l'eau varie, la valeur du tirant d'eau recommandé doit correspondre au tirant d'eau atteint ou dépassé pendant 240 jours en moyenne par an. La valeur de la hauteur libre sous pont recommandée (525, 700 ou 910 cm) doit être assurée, même par rapport aux niveaux d'eau les plus élevés, si cela est possible et économiquement viable.

(i) Le tirant d'eau de 4,50 m indiqué dans le tableau représente une valeur qui pourrait à l'avenir être atteinte par les barges utilisées actuellement avec un tirant d'eau limité à 3,90 m.

Certaines voies navigables actuelles ne peuvent être utilisées que par des bateaux dont les valeurs limitées de tirant d'eau d, tirant d'air h, longueur L ou largeur B peuvent ne pas être strictement

conformes aux paramètres correspondant aux classes prescrites par le tableau de classification. En vue de donner des renseignements plus précis sur certains tronçons particuliers de ces voies navigables, il est recommandé de compléter le symbole de la classe (ainsi que le symbole graphique sur la carte) par la valeur de la fraction h/d suivie de L et B, conformément à la réglementation de police locale en vigueur.

Note

(1) Session 2008-2009.

Documents. - Projet de décret : 1909 - N°. 1. - Rapport, 1909 - N° 2. - Texte adopté en séance plénière : 1909 - N° 3.

Annales. - Discussion et adoption : Séances du 18 décembre 2008.

Publié le : 2009-02-19