

Vu l'avis n° 40.138 de la Commission permanente de contrôle linguistique, donné le 10 octobre 2008;

Sur la proposition de la Ministre de l'Emploi,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. § 1^{er}. A l'Office national des vacances annuelles, les emplois prévus au plan de personnel sont répartis comme suit entre les cadres linguistiques :

Gelet op het advies nr. 40.138 van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht, gegeven op 10 oktober 2008;

Op de voordracht van de Minister van Werk,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. § 1. Bij de Rijksdienst voor jaarlijkse vakantie worden de betrekkingen voorzien in het personeelsplan als volgt over de taalkaders verdeeld :

Degrés de la hiérarchie — Trappen van de hiérarchie	Cadre français — Frans kader	Cadre néerlandais — Nederlands kader	Cadre bilingue — Tweetalig kader	
	Pourcentage d'emplois — Percentage betrekkingen	Pourcentage d'emplois — Percentage betrekkingen	Pourcentage d'emplois réservés aux fonction- naires du rôle linguisti- que français — Percentage betrekkingen voor de ambtenaren van de Franse taalrol	Pourcentage d'emplois réservés aux fonction- naires du rôle linguisti- que néerlandais — Percentage betrekkingen voor de ambtenaren van de Nederlandse taalrol
1	40	40	10	10
2	40	40	10	10
3	43.28	56.72		
4	43.28	56.72		
5	43.28	56.72		

Art. 2. L'arrêté royal du 20 décembre 1999 fixant les cadres linguistiques de l'Office national des vacances annuelles est abrogé.

Art. 3. Le présent arrêté produit ses effets le 21 juillet 2006.

Art. 4. La Ministre qui a l'Emploi dans ses attributions est chargée de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 7 décembre 2008.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de l'Emploi,
Mme J. MILQUET

Art. 2. Het koninklijk besluit van 20 december 1999 houdende vaststelling van de taalkaders van de Rijksdienst voor jaarlijkse vakantie wordt opgeheven.

Art. 3. Dit besluit heeft uitwerking met ingang van 21 juli 2006.

Art. 4. De Minister bevoegd voor Werk is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 7 december 2008.

ALBERT

Van Koningswege :
De Minister van Werk,
Mevr. J. MILQUET

**GOUVERNEMENTS DE COMMUNAUTE ET DE REGION
GEMEENSCHAPS- EN GEWESTREGERINGEN
GEMEINSCHAFTS- UND REGIONALREGIERUNGEN**

VLAAMSE GEMEENSCHAP — COMMUNAUTE FLAMANDE

VLAAMSE OVERHEID

N. 2009 — 651

[C — 2009/35161]

19 DECEMBER 2008. — Decreet betreffende de River Information Services op de binnenwateren (1)

Het Vlaams Parlement heeft aangenomen en Wij, Regering, bekrachtigen hetgeen volgt: decreet betreffende de River Information Services op de binnenwateren.

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Dit decreet regelt de omzetting, binnen de aangelegenheden, vermeld in artikel 2, lid 1, van richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap.

Art. 3. Voor de toepassing van dit decreet wordt verstaan onder :

- 1° bevoegde instantie : de diensten van het Vlaamse Gewest die de Vlaamse Regering belast heeft met de taken, vermeld in dit decreet;
- 2° River Information Services, afgekort RIS : de geharmoniseerde informatiediensten ter ondersteuning van het verkeers- en vervoersmanagement voor de binnenvaart, inclusief technisch haalbare koppelingen met andere vervoerswijzen. RIS hebben geen betrekking op interne commerciële activiteiten tussen een of meer betrokken bedrijven, maar kunnen wel aan commerciële activiteiten worden gekoppeld. RIS omvat diensten

- als vaarweginformatie, verkeersinformatie, waaronder tactische en strategische verkeersinformatie, verkeersbeheer, ondersteuning van calamiteitenbestrijding, informatie voor vervoersmanagement, statistieken en scheepvaartrechten en havengelden;
- 3° vaarweginformatie : geografische, hydrologische en administratieve informatie over de waterweg. Vaarweginformatie is informatie in één richting : van de wal naar het schip of van de wal naar kantoor;
 - 4° tactische verkeersinformatie : informatie waarop onmiddellijke navigatiebeslissingen in de actuele verkeerssituatie en de nabije geografische omgeving zijn gebaseerd;
 - 5° strategische verkeersinformatie : informatie waarop de RIS-gebruikers hun middellange- en langetermijnbeslissingen baseren;
 - 6° RIS-toepassing : de specifieke systemen of applicaties op basis waarvan RIS wordt verleend;
 - 7° RIS-centrum : de plaats waar de diensten worden beheerd door de operatoren;
 - 8° RIS-gebruikers : alle verschillende gebruikersgroepen, onder wie schippers, RIS-operatoren, VBS-operatoren, sluis- of brugwachters, waterwegautoriteiten, haven- en terminalexploitanten, operatoren van calamiteitscentra van nooddiensten, vlootbeheerders, scheepsagenten, verladers en tussenpersonen op het gebied van vervoer;
 - 9° interoperabiliteit : zodanige harmonisatie van diensten, inhoud van gegevens, formaten voor gegevensuitwisseling en frequenties, zodat RIS-gebruikers in heel Europa toegang kunnen krijgen tot dezelfde diensten en informatie;
 - 10° nautische publicatie : officiële schriftelijke berichten van de bevoegde instantie die gericht zijn aan alle RIS-gebruikers, waaronder Berichten aan de Schipperij (BAS), Bekendmakingen aan de Scheldescheepvaart (BASS), Berichten Loodsdiensten (BERLO), Berichten aan Zeevarenden (BaZ), Kennisgevingen en Bekendmakingen;
 - 11° VBS-operator : de operatoren, vermeld in artikel 1, 4°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 14 september 2007 betreffende de opleiding, de kwalificatie en de aansprakelijkheid van de personeelsleden die belast zijn met de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen buiten het havengebied en het personeel van het MRCC;
 - 12° minister : de minister of ministers die de RIS onder hun bevoegdheid hebben.

De Vlaamse Regering kan de begrippen, vermeld in het eerste lid, alsmede andere in dit decreet gebruikte begrippen, aanvullend of specifiek omschrijven, met het oog op de verdere regeling van de in dit decreet geregelde aangelegenheden.

Art. 4. Dit decreet is van toepassing op :

- 1° de binnenwateren van klasse IV of hoger en die via een vaarweg van klasse IV of hoger verbonden zijn met een vaarweg van klasse IV of hoger van een andere lidstaat;
- 2° de havens gelegen op de binnenwateren omschreven in 1° waarnaar wordt verwezen in beschikking nr. 1346/2001/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 mei 2001 tot wijziging van beschikking nr. 1692/96/EG ten aanzien van zeehavens, binnenhavens en intermodale terminals alsmede ten aanzien van project nr. 8 in bijlage III.

Voor dit decreet geldt de classificatie van Europese binnenwateren die is vastgesteld in resolutie nr. 30 van 12 november 1992 van de UNECE, vermeld in de bijlage.

De Vlaamse Regering kan bepalen dat dit decreet van toepassing is op binnenwateren en binnenhavens die niet in het eerste lid zijn vermeld.

Art. 5. De RIS-toepassing is doeltreffend, uitbreidbaar en interoperabel, zodat ze aan andere RIS-toepassingen, aan vervoersbeheerssystemen en commerciële activiteiten, en eventueel aan systemen voor andere vervoerswijzen kan worden gekoppeld.

De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen met betrekking tot de voorwaarden voor de koppelingen.

Art. 6. § 1. Voor de toepassing van RIS dient de bevoegde instantie :

- 1° alle relevante gegevens over de binnenvaart en reisplanning op de binnenwateren minstens in een toegankelijk elektronisch formaat ter beschikking van de RIS-gebruikers te stellen. Deze gegevens bevatten op zijn minst :
 - a) de as van de waterweg, met kilometeraanduiding;
 - b) de beperkingen met betrekking tot de lengte, breedte, diepgang en hoogte boven de waterlijn van schepen en konvoeien;
 - c) bedieningstijden van sluisen, bruggen en andere structuren die de binnenwateren belemmeren;
 - d) plaats van havens en overslaginstallaties;
 - e) referentiegegevens voor waterstanden met betrekking tot de binnenvaart;
- 2° te verzekeren dat voor al hun binnenwateren, die overeenkomstig de classificering van Europese binnenwateren tot klasse Va of hoger behoren, naast de gegevens, vermeld in punt 1°, ook elektronische navigatiekaarten, geschikt voor navigatiedoeleinden, beschikbaar zijn voor de RIS-gebruikers;
- 3° te verzekeren dat ze elektronische scheepsrapporten over de vereiste gegevens betreffende schepen kunnen ontvangen, voor zover scheepsrapportering krachtens de nationale of internationale regelgeving vereist is. In het geval van vervoer waarbij :
 - a) de grens met een naburige lidstaat wordt overschreden;
 - b) de grens met een naburig gewest wordt overschreden;
 - c) de grens met een naburige waterwegbeheerder wordt overschreden;

wordt die informatie doorgestuurd naar de bevoegde instanties van de naburige lidstaat, het naburige gewest of de naburige waterwegbeheerder. De verzending van die data moet zijn afgerond voor de schepen de grens, vermeld in punt a), b) of c), bereiken;

- 4° te verzekeren dat de nautische publicaties, met inbegrip van meldingen van de waterstand of maximaal toegestane diepgang en van ijsvorming op hun binnenwateren, worden doorgegeven in gestandaardiseerde, gecodeerde en downloadbare berichten. Het gestandaardiseerde bericht moet ten minste de informatie bevatten die nodig is om veilige navigatie mogelijk te maken. De nautische publicaties moeten minstens in een toegankelijk elektronisch formaat worden meegedeeld.

§ 2. De Vlaamse Regering kan bijkomende gegevens vaststellen die op basis van § 1, 1° en 3°, aan of door de RIS-gebruikers moeten worden verstrekt.

§ 3. De Vlaamse Regering wijst de bevoegde instantie aan die belast is met de uitvoering van de verplichtingen, vermeld in dit decreet, en met de uitwisseling van gegevens.

De bevoegde instantie maakt voor de uitvoering van de verplichtingen, vermeld in dit decreet, en voor de uitwisseling van gegevens gebruik van RIS-centra.

§ 4. De uitwisseling van gegevens, vermeld in dit artikel, gebeurt in overeenstemming met de regels inzake bescherming van de privacy, openbaarheid van bestuur en hergebruik van overheidsinformatie.

Art. 7. De bevoegde instantie voorziet in de nodige interne veiligheidsmaatregelen en -procedures om de RIS-berichten en -archieven tegen ongewenste gebeurtenissen of misbruik, met inbegrip van illegale toegang en wijziging of verlies van gegevens, te beschermen. Ze zorgt er onder meer voor dat die gegevens niet toegankelijk zijn voor niet-toegangsgerechtigde personeelsleden en voor externen.

Kondigen dit decreet af, bevelen dat het in het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Brussel, 19 december 2008.

De minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid,

K. PEETERS

De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur,

H. CREVITS

Bijlage bij het decreet van 19 december 2008 betreffende de River Information Services

Classificatie van Europese binnenwateren

CLASSIFICATIE VAN EUROPESE BINNENWATEREN

Resolutie nr. 30

(aanvaard door de Hoofdwerggroep voor het Vervoer over de Binnenwateren op 12 november 1992)

De Hoofdwerggroep voor het Vervoer over de Binnenwateren,

Na onderzoek van het verslag van de Werkgroep voor de standaardisering van de Technische en Veiligheidsvoorschriften in de Binnenvaart betreffende zijn vierde zitting (TRANS/SC.3/WP.3/8),

Overwegende dat het wenselijk is om een eenvormige classificatie van binnenwateren op te stellen in Europa en daartoe rekening houdend met een nieuwe classificatietabel die recent goedgekeurd werd door de Europese Conferentie van Ministers van Vervoer,

Rekening houdend met de veranderingen die hebben plaatsgevonden in de technologie van het vervoer over de binnenwateren sinds de goedkeuring binnen de ECE in de vroege jaren 1960 van het bestaande classificatiesysteem voor Europese binnenwateren dat hoofdzakelijk gebaseerd is op het laadvermogen van de schepen die er gebruik van maken,

In de wens de ontwikkeling te bevorderen van gecombineerd vervoer en in het bijzonder container- en rorovervoer over de binnenwateren,

Eveneens in de wens het binnenvaartvervoer te helpen een grotere rol te spelen in zowel het binnenlandse als internationale vervoer van goederen en passagiers in Europa, om de sociale kosten en negatieve impact van het geheel van de industrie van het binnenvaartvervoer op het milieu te verminderen,

Trachtend de oprichting te vergemakkelijken van het netwerk van de voornaamste Europese binnenwateren van internationaal belang, gebaseerd op gestandaardiseerde parameters van schepen en konvooien die daarop zouden kunnen varen,

Vanuit het geloof dat het nieuwe systeem voor de classificatie van Europese binnenwateren :

i) illustratief zou moeten zijn, waarbij het een duidelijke en ondubbelzinnige beschrijving geeft van bestaande binnenwateren;

ii) vooruitziend zou moeten zijn, waarbij het de parameters omschrijft waaraan voldaan moet zijn bij de bouw van nieuwe of de modernisering van bestaande binnenwateren;

iii) een klassenhierarchie zou moeten invoeren, die ervoor zorgt dat een schip dat normaal op wateren van een bepaalde klasse vaart, gebruikt kan worden op wateren van een hogere categorie zonder beperking met betrekking tot de parameters die gedekt worden door de classificatie;

iv) gebaseerd zou moeten zijn op het modulaire principe met betrekking tot de afmetingen van de schepen;

v) ingevoerd zou moeten worden op langetermijnbasis, om ook toekomstige ontwikkelingen in de technologie van het binnenvaartvervoer te kunnen bevatten;

vi) universeel van aard zou moeten zijn, zodat het toegepast kan worden in het ruimst mogelijke territoriale gebied op het Europese continent;

vii) in flexibiliteit zou moeten voorzien met betrekking tot de afmetingen van diepgang en doorvaarthoogte die bepaald moeten worden met respect voor de plaatselijke omstandigheden,

Neemt een nieuwe classificatie aan van Europese binnenwateren, zoals uiteengezet in de bijlage bij deze resolutie,

Beveelt aan dat de regeringen hun volle aandacht schenken aan de nieuwe classificatie, om :

hun binnenwateren dienovereenkomstig te classificeren;

te voldoen aan de vereisten bij de bouw van nieuwe of de modernisering van bestaande waterwegen van internationaal belang;

Verzoekt de uitvoerend secretaris van de Economische Commissie voor Europa een kaart van de Europese binnenwateren, gebaseerd op de nieuwe classificatie, voor te bereiden en te verspreiden.

CLASSIFICATIE VAN EUROPESE BINNENWATEREN *

Type waterweg	Klasse waterweg	Motorschepen en niet gemotoriseerde schepen — type schip: algemene kenmerken				Duwkonvoien — type konvoel: algemene kenmerken				Minimum hoogte onder bruggen Z/	Symbool op kaarten		
		Benaming	Max. lengte	Max. breedte	Diepgang	Tonnenmaat	Lengte	Breedte	Diepgang			Tonnenmaat	
		L(m)	B(m)	d (m)Z/	T (t)	L (m)	B (m)	D (m)Z/	T (t)	H (m)			
Van regionaal belang	ten westen van de Elbe	I	Spits	38-50	5.05	1.80-2.20	250-400				4.00	≡	
		II	Kempenaar	50-55	6.60	2.50	400-650				4.00-5.00	≡	
		III	Gustav Koenigs	67-80	8.20	2.50	650-1000				4.00-5.00	≡	
	ten oosten van de Elbe	I	Gross Finow	41	4.70	1.40	180				3.00	≡	
		II	Type BM-500	57	7.50-9.00	1.60	500-630				3.00	≡	
		III	6/	67-70	8.20-9.00	1.60-2.00	470-700				4.00	≡	
	Van internationaal belang	IV		80-85	9.50	2.50	1000-1500		118-132	8.20-9.00	1.60 - 2.00	1000 - 1200	≡
		Va		95-110	11.40	2.50-2.80	1500-3000		85	9.50 5/	2.50 - 2.80	1250 - 1450	≡
		Vb							95 - 110 1/	11.40	2.50 - 4.50	1600 - 3000	≡
Vla								172 - 185 1/	11.40	2.50 - 4.50	3200 - 6000	≡	
Vlb		3/	140.00	15.00				95 - 110 3/	22.80	2.50 - 4.50	3200 - 6000	≡	
Vic								185 - 195 1/	22.80	2.50 - 4.50	6400 - 12000	≡	
								270 - 280 1/	22.80	2.50 - 4.50	9600 - 18000	≡	
VII							195 - 200 1/	33.0-34.20 1/	2.50 - 4.50	9600 - 18000	≡		
							285 8/	33.0-34.20 1/	2.50 - 4.50	14500 - 27000	≡		

Voor voetnoten bij deze tabel, zie UNECE document TRANS/SC.3/131, pagina 183

Voetnoten bij de classificatietabel

- 1/ Het eerste cijfer houdt rekening met de bestaande situaties, terwijl het tweede cijfer zowel toekomstige ontwikkelingen als, in sommige gevallen, bestaande situaties weergeeft.
- 2/ Er wordt rekening gehouden met een veiligheidsmarge van ongeveer 30 cm tussen het hoogste punt van de structuur van het schip of zijn lading, en een brug.
- 3/ Er wordt rekening gehouden met de afmetingen van de eenheden met eigen aandrijving die verwacht worden in roro- en containervervoer; de opgegeven afmetingen zijn een benadering.
- 4/ Zijn gecontroleerd voor containervervoer :
 - 5,25 m voor schepen die twee lagen containers vervoeren;
 - 7,00 m voor schepen die drie lagen containers vervoeren;
 - 9,10 m voor schepen die vier lagen containers vervoeren.
 Tot 50 % van de containers mag leeg zijn, ofwel zou er ballast moeten worden gebruikt.
- 5/ Sommige bestaande waterwegen kunnen beschouwd worden als klasse IV op grond van de maximaal toegestane lengte voor schepen en konvoeien, hoewel de maximale breedte 11,40 m bedraagt, en de maximale diepgang 4,00 m bedraagt.
- 6/ De schepen worden gebruikt in de regio van de rivier de Oder en op waterwegen tussen de Oder en de Elbe.
- 7/ De diepgang voor een bepaald binnenwater moet bepaald worden volgens de plaatselijke omstandigheden.
- 8/ Konvoeien die bestaan uit een groter aantal niet gemotoriseerde vaartuigen, kunnen ook gebruikt worden op sommige delen van waterwegen van klasse VII. In dat geval kunnen de horizontale afmetingen de waardes uit de tabel overschrijden.

Algemene opmerkingen met betrekking tot de classificatietabel

- (a) De klasse van een waterweg wordt bepaald door de horizontale afmetingen van motorschepen, niet gemotoriseerde vaartuigen en duwkonvoeien, en hoofdzakelijk door de voornaamste gestandaardiseerde afmeting, namelijk de breedte ervan;
- (b) De parameters van regionale waterwegen voldoen niet aan de voornaamste principes van het internationale classificatiesysteem. In de eerste plaats zijn ze niet gebaseerd op het modulaire principe en hebben ze geen Europees karakter. Regionale waterwegen in West- en Oost-Europa moeten derhalve afzonderlijk bekeken worden. Er zijn bijna geen waterwegen van regionaal belang in het stroomgebied van de Donau;
- (c) Bij de modernisering van regionale waterwegen en waterwegen van klasse IV is het aanbevolen tegemoet te komen aan de parameters van minstens klasse Va of een hogere categorie indien mogelijk;
- (d) Voor de modernisering van bestaande waterwegen van internationaal belang en voor de bouw van nieuwe waterwegen moeten de hogere waarden van afmetingen van het schip of het konvooi altijd in aanmerking genomen worden;
- (e) Nieuwe waterwegen van internationaal belang zouden minstens moeten voldoen aan de eisen van klasse Vb. In dat opzicht moet een minimale diepgang van 280 cm verzekerd worden;
- (f) Om een grotere efficiëntie van het containervervoer te verkrijgen, zou de hoogst mogelijke doorvaarthoogte verzekerd moeten zijn volgens voetnoot 4 van de tabel. Voor binnenwateren waar een doorvaarthoogte van 700 cm niet als economisch aanvaardbaar beschouwd wordt, moet rekening gehouden worden met de mogelijkheid om langere konvoeien te gebruiken (klasse Vb);
- (g) Binnenwateren waar een groot aandeel container- en rorovervoer verwacht wordt, moeten minstens voldoen aan de eisen van klasse VIa. Als alternatief kan een stijging met 7 tot 10 % van de breedte van 11,4 m van specifieke schepen overwogen worden om te voldoen aan de eisen van de toekomstige ontwikkeling in containerafmetingen en van gemakkelijk vervoer van opleggers;
- (h) Op de waterwegen met schommelende waterniveaus moet de waarde van de aanbevolen diepgang overeenkomen met de diepgang die gedurende gemiddeld 240 dagen per jaar bereikt of overschreden wordt. De waarde van de aanbevolen doorvaarthoogte (525, 700 of 910 cm) moet verzekerd zijn, zelfs boven het hoogste vaarniveau, voor zover dat mogelijk en economisch aanvaardbaar is;
- (i) De diepgang van 4,5 m die in de tabel staat, vertegenwoordigt een waarde die in de toekomst bereikt zou kunnen worden door duwbakken die thans gebruikt worden met een diepgang van maximaal 3,90 m. Die diepgang van 4,50 m wordt niet als haalbaar beschouwd voor alle waterwegen van klasse IV tot en met VII, en hij is in ieder geval niet haalbaar voor niet-gekanaliseerde stukken van rivieren;
- (j) Sommige bestaande waterwegen kunnen alleen gebruikt worden door schepen met beperkte waarden van diepgang *d*, kruiplijnhoogte *h*, lengte *L* of breedte *B*, die niet strikt in overeenstemming zijn met de parameters voor de klassen, beschreven in de classificatietabel. Om betere informatie te verschaffen over bijzondere stukken van dergelijke waterwegen, is het aanbevolen het klassensymbool (en het grafische symbool op de kaart) aan te vullen met een breuk *h/d*, gevolgd door *L* en *B*, in overeenstemming met de geldende lokale politiereglementen.

Nota

(1) *Zitting 2008-2009.*

Stukken. — Ontwerp van decreet : 1909 - Nr. 1. — Verslag, nr. 1909 - Nr. 2. — Tekst aangenomen door de plenaire vergadering : 1909 - Nr. 3.

Handelingen. — Bespreking en aanneming : Vergaderingen van 18 december 2008.

TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

F. 2009 — 651

[C – 2009/35161]

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 supplémentaires 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 œuvre 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.

CLASSIFICATION DES VOIES NAVIGABLES EUROPEENNES

Type de voie navigable	Classe de voie navigable	Automoteurs et chalands – type de bateau: caractéristiques générales				Convois poussés – type de convoi: caractéristiques générales				hauteur minimale sous les ponts	Symboles graphiques sur les cartes	
		Dénomination	Longueur max.	Largeur max.	Tirant d'eau	Tonnage	Longueur	Largeur	Tirant d'eau			Tonnage
d'importance régionale	I	Péniche	38-50	5.05	1.80-2.20	250-400	L(m)	B(m)	d (m)Z/	T (t)	H (m)	
	II	Campinois	50-55	6.60	2.50	400-650					4.00	
	III	Gustav Koenigs	67-80	8.20	2.50	650-1000					4.00-5.00	
		Gross Finow	41	4.70	1.40	180					3.00	
		Type BM-500	57	7.50-9.00	1.60	500-630					3.00	
		6/	67-70	8.20-9.00	1.60-2.00	470-700	118-132	8.20-9.00	1.60 - 2.00	1000 - 1200	4.00	
d'importance internationale	IV		80-85	9.50	2.50	1000-1500	85	9.50 5/	2.50 - 2.80	1250 - 1450	5.25/7.00 4/	
	Va		95-110	11.40	2.50-2.80	1500-3000	95 - 110 1/	11.40	2.50 - 4.50	1600 - 3000	5.25 / 7.00 / 4/	
	Vb						172 - 185 1/	11.40	2.50 - 4.50	3200 - 6000	9.10	
	Vla						95 - 110 1/	22.80	2.50 - 4.50	3200 - 6000	7.00/9.10 4/	
	Vlb	3/	140.00	15.00			185-195 1/	22.80	2.50 - 4.50	6400 - 1200	7.00/9.10 4/	
	Vlc						270 - 280 1/	22.80	2.50 - 4.50	9600 - 1800	9.10 4/	
	VII						195-200 1/	34.20 1/	2.50 - 4.50	9600 - 1800		
						285	33.0-34.20 1/	2.50 - 4.50	14500 - 27000	9.10 4/		

Pour les notes relatives au présent tableau, voir document UNECE TRANS°SC.3/131, page 183

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.