

SERVICE PUBLIC FEDERAL FINANCES

[C – 2019/30579]

24 JUNI 2019. — Arrêté ministériel déterminant les modalités de la communication par voie électronique visée à l'article 46^{quater} de l'arrêté royal d'exécution du Code des impôts sur les revenus 1992

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Finances,

Vu le Code des impôts sur les revenus 1992, l'article 67^{quater}, inséré par la loi du 26 décembre 2013, modifié par la loi du 18 décembre 2015 et par la loi du 11 février 2019 ;

Vu l'AR/CIR 92, notamment l'article 46^{quater}, inséré par l'arrêté royal du 25 avril 2014, et modifié par l'arrêté royal du 13 juin 2019,

Arrête :

Article unique. Les données visées à l'article 46^{quater}, AR/CIR 92, que les employeurs doivent communiquer annuellement à l'administration pour chacun des travailleurs concernés seront transmises via l'application électronique que le Service public fédéral Finances met à la disposition du contribuable dans le cadre de l'introduction des fiches individuelles visées à l'article 57, 2°, du Code des impôts sur les revenus 1992.

Bruxelles, le 24 juin 2019.

A. DE CROO

FEDERALE OVERHEIDSDIENST FINANCIËN

[C – 2019/30579]

24 JUNI 2019. — Ministerieel besluit tot bepaling van de modaliteiten van de elektronische communicatie bedoeld in artikel 46^{quater} van het koninklijk besluit tot uitvoering van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992

De Vice-Eerste Minister en Minister van Financiën,

Gelet op het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, artikel 67^{quater}, ingevoegd bij de wet van 26 december 2013, gewijzigd bij de wet van 18 december 2015 en bij de wet van 11 februari 2019;

Gelet op het KB/WIB 92, inzonderheid op artikel 46^{quater}, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 25 april 2014, en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 13 juni 2019,

Besluit :

Enig artikel. De gegevens bedoeld in artikel 46^{quater}, KB/WIB 92, die de werkgevers jaarlijks aan de administratie voor elke betrokken werknemer moeten voorleggen, zullen worden toegezonden via de elektronische toepassing die de Federale Overheidsdienst Financiën in het kader van de invoering van de individuele fiches bedoeld in artikel 57, 2°, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, aan de belastingplichtige ter beschikking stelt.

Brussel, 24 juni 2019.

A. DE CROO

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2019/41207]

28 JUNI 2019. — Arrêté royal relatif à la navigation de plaisance

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la Constitution, l'article 108;

Vu la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972, l'article 2 § 4;

Vu la loi du 5 juillet 2018 relative à la navigation de plaisance, les articles 3, 7, 8, 10, 11, 12, 13 et 15;

Vu l'arrêté royal du 15 octobre 1935 : Règlement général des voies navigables du Royaume;

Vu l'arrêté royal du 10 octobre 1958 fixant le montant du droit d'inscription aux examens et épreuves pratiques en vue de la collation des brevets et diplômes dans la marine marchande, de la pêche maritime et la navigation de plaisance;

Vu l'arrêté royal du 21 mai 1958 relatif à l'octroi des brevets, diplômes, certificats et permis dans la marine marchande, la pêche maritime et la navigation de plaisance;

Vu l'arrêté royal du 15 mars 1966 relatif aux lettres de pavillon et aux équipements des navires de plaisance;

Vu l'arrêté royal du 4 août 1981 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge;

Vu l'arrêté royal du 2 juin 1993 relatif au brevet de conduite exigé pour la navigation sur les voies navigables du Royaume en ce qui concerne certaines catégories de navires de plaisance;

Vu l'arrêté royal du 15 octobre 1993 instituant un brevet de radar et modifiant l'arrêté royal du 22 avril 1988 relatif au brevet de patron au dragage et au brevet de second pour la navigation de dragage;

Vu l'arrêté royal du 4 juin 1999 : 1° relatif à l'inscription et à l'enregistrement des bateaux de plaisance; 2° modifiant l'arrêté royal du 4 avril 1996 relatif à l'enregistrement des navires; 3° modifiant l'arrêté royal du 4 août 1981 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge (citée comme : arrêté sur l'inscription et l'enregistrement de bateaux de plaisance);

Vu l'arrêté royal du 23 février 2005 portant fixation d'exigences essentielles de sécurité et d'exigences essentielles en matière d'émissions gazeuses et sonores pour les bateaux de plaisance;

Vu l'arrêté royal du 24 septembre 2006 portant fixation du règlement général de police pour la navigation sur les eaux intérieures du Royaume;

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2019/41207]

28 JUNI 2019. — Koninklijk besluit betreffende de pleziervaart

FILIP, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de Grondwet, artikel 108;

Gelet op de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972, artikel 2 § 4;

Gelet op de wet van 5 juli 2018 betreffende de pleziervaart, de artikelen 3, 7, 8, 10, 11, 12, 13 en 15;

Gelet op het koninklijk besluit van 15 oktober 1935: Algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk;

Gelet op het koninklijk besluit van 10 oktober 1958 houdende vaststelling van het bedrag van het inschrijvingsrecht voor de examens en praktische proeven die leiden tot het afleveren van de brevetten en diploma's in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart;

Gelet op het koninklijk besluit van 21 mei 1958 houdende toekenning van de brevetten, diploma's, certificaten en vergunningen in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart;

Gelet op het koninklijk besluit van 15 maart 1966 betreffende de vlaggenbrieven en de uitrusting van de pleziervaartuigen;

Gelet op het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust;

Gelet op het koninklijk besluit van 2 juni 1993 betreffende het stuurbrevet vereist voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk met betrekking tot zekere categorieën van pleziervaartuigen;

Gelet op het koninklijk besluit van 15 oktober 1993 tot instelling van een radarbrevet en tot wijziging van het koninklijk besluit van 22 april 1988 betreffende het brevet van schipper ter baggervaart en van het brevet van stuurman voor de baggervaart;

Gelet op het koninklijk besluit van 4 juni 1999 : 1° betreffende de inschrijving en de registratie van de pleziervaartuigen; 2° tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 april 1996 betreffende de registratie van de zeeschepen; 3° tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement van de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust (aangehaald als : besluit inschrijving en registratie van pleziervaartuigen);

Gelet op het koninklijk besluit van 23 februari 2005 houdende vaststelling van essentiële veiligheidsvoorschriften en van essentiële eisen in verband met de geluids- en uitlaatmissies voor pleziervaartuigen;

Gelet op het koninklijk besluit van 24 september 2006 houdende vaststelling van het algemeen politiereglement voor de scheepvaart op de binnenwateren van het Koninkrijk;

Vu l'arrêté royal du 19 mars 2009 relatif aux prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure;

Vu l'arrêté royal du 28 juin 2009 portant établissement d'une plateforme de concertation fédérale pour la navigation de plaisance;

Vu l'arrêté royal du 30 mai 2011 relatif au certificat international de conducteur de bateau de plaisance et modifiant l'arrêté royal du 2 juin 1993 relatif au brevet de conduite exigé pour la navigation sur les voies navigables du Royaume en ce qui concerne certaines catégories de bateaux de plaisance;

Vu l'arrêté royal du 4 décembre 2012 portant désignation des agents chargés de l'exécution et du contrôle des dispositions légales et réglementaires concernant la navigation et modifiant l'arrêté royal du 4 juin 2003 établissant le modèle de la carte de légitimation justifiant la qualité des agents chargés du contrôle de la navigation;

Vu l'arrêté royal du 19 avril 2014 fixant les conditions de sécurité de la pêche à canne professionnelle en mer dans une zone de navigation restreinte;

Vu l'arrêté royal du 22 juin 2016 relatif aux sports de vague;

Vu l'arrêté royal du 12 mars 2017 fixant les prescriptions relatives à la surveillance du marché pour l'équipement des bâtiments pour les activités récréatives;

Vu l'arrêté royal du 7 octobre 2018 concernant la composition et du fonctionnement de la Commission pour la Navigation de Plaisance;

Vu l'association des gouvernements de région;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 7 février 2019;

Vu l'accord de la Ministre du Budget, donné le 25 février 2019;

Vu l'avis 65.543/4 du Conseil d'État, donné le 8 mai 2019, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973;

Vu l'avis du 122/2019 de l'Autorité de protection des données, donné le 19 juin 2019 en application de l'article 23 de la loi du 3 décembre 2017 portant création de l'Autorité de protection des données;

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité et du Ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale, de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE 1^{er} — DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1.1. Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

1° l'Escaut maritime inférieur : la partie de l'Escaut située entre l'écluse de Royers et la frontière avec les Pays-Bas, y compris les ports qui sont ainsi en communauté ouverte;

2° l'administration : la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports;

3° le contrôle de la navigation : les agents de l'administration désignés par le directeur général de la Direction générale Navigation du SPF Mobilité et Transports;

4° loi : la loi du 5 juillet 2018 relative à la navigation de plaisance;

5° mise à disposition sur le marché : toute fourniture d'un produit destiné à être distribué, consommé ou utilisé sur le marché de l'Union européenne dans le cadre d'une activité commerciale, à titre onéreux ou gratuit;

6° mise sur le marché : première mise à disposition d'un produit sur le marché de l'Union européenne;

7° mise en service : la première utilisation dans l'Union européenne par l'utilisateur final de celui-ci;

8° fabricant : toute personne physique ou morale qui fabrique un produit ou fait concevoir ou fabriquer un produit et commercialise ce produit sous son propre nom ou sa propre marque;

9° mandataire : toute personne physique ou morale établie dans l'Union européenne ayant reçu mandat écrit d'un fabricant pour agir en son nom aux fins de l'accomplissement de tâches déterminées;

10° importateur : toute personne physique ou morale établie dans l'Union européenne qui met sur le marché de l'Union européenne un produit en provenance d'un pays tiers;

11° importateur privé : toute personne physique ou morale établie dans l'Union européenne qui, dans le cadre d'une activité non commerciale, importe dans l'Union un produit d'un pays tiers avec l'intention de le mettre en service pour son utilisation personnelle;

Gelet op het koninklijk besluit van 19 maart 2009 betreffende de technische voorschriften voor binnenschepen;

Gelet op het koninklijk besluit van 28 juni 2009 tot oprichting van een federaal overlegplatform voor de pleziervaart;

Gelet op het koninklijk besluit van 30 mei 2011 betreffende het internationaal certificaat voor de bestuurder van een pleziervaarttuig en tot wijziging van het koninklijk besluit van 2 juni 1993 betreffende het stuurbrevet vereist voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk met betrekking tot zekere categorieën van pleziervaartuigen;

Gelet op het koninklijk besluit van 4 december 2012 tot aanwijzing van de ambtenaren die belast zijn met de uitvoering van en de controle op de wettelijke en reglementaire bepalingen inzake de scheepvaart en tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 juni 2003 tot vaststelling van het model van legitimatiekaart waaruit de hoedanigheid van de ambtenaren belast met de scheepvaartcontrole blijkt;

Gelet op het koninklijk besluit van 19 april 2014 houdende de veiligheidsvoorwaarden voor de professionele hengelvissers op zee in een beperkt vaargebied;

Gelet op het koninklijk besluit van 22 juni 2016 betreffende de brandingsporten;

Gelet op het koninklijk besluit van 12 maart 2017 betreffende de vereisten van het markttoezicht op de uitrusting van recreatieve vaartuigen;

Gelet op het koninklijk besluit van 7 oktober 2018 betreffende de samenstelling en werking van de Commissie voor de Pleziervaart;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 7 februari 2019;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting, d.d. 25 februari 2019;

Gelet op het advies 65.543/4 van de Raad van State gegeven op 8 mei 2019 met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Gelet op het advies 122/2019 van de Gegevensbeschermingsautoriteit gegeven op 19 juni 2019 met toepassing van artikel 23 van de wet van 3 december 2017 tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit;

Op voordracht van de Minister van Mobiliteit en de Minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve vereenvoudiging, Bestrijding van sociale fraude, Privacy en Noordzee,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK 1. — ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1.1. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder:

1° Beneden-Zeeschelde: het gedeelte van de Schelde tussen de Royerssluis en de grens met Nederland inclusief de havens die daarmee in open gemeenschap zijn;

2° de administratie: het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;

3° de scheepvaartcontrole: de personeelsleden van de administratie aangeduid door de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;

4° wet: de wet van 5 juli 2018 betreffende de pleziervaart;

5° op de markt aanbieden: het in het kader van een handelsactiviteit, al dan niet tegen betaling, verstrekken van een product met het oog op distributie, consumptie of gebruik op de markt van de Europese Unie;

6° in de handel brengen: het voor het eerst in de Europese Unie op de markt aanbieden van een product;

7° in bedrijf stellen: het eerste gebruik in de Europese Unie door de eindgebruiker ervan;

8° fabrikant: een natuurlijke of rechtspersoon die een product vervaardigt of een product laat ontwerpen of vervaardigen en het onder zijn naam of merknaam verhandelt;

9° gemachtigde: een in de Europese Unie gevestigde natuurlijke of rechtspersoon die schriftelijk door de fabrikant is gemachtigd om namens hem specifieke taken te vervullen;

10° importeur: een in de Europese Unie gevestigde natuurlijke of rechtspersoon die een product uit een derde land in de Europese Unie in de handel brengt;

11° particuliere importeur: een in de Europese Unie gevestigde natuurlijke of rechtspersoon die in het kader van een niet-handelsactiviteit een product uit een derde land in de Europese Unie invoert met het oogmerk dit voor eigen gebruik in bedrijf te stellen;

12° distributeur : toute personne physique ou morale faisant partie de la chaîne d'approvisionnement, autre que le fabricant ou l'importateur, qui met un produit à disposition sur le marché;

13° opérateurs économiques : le fabricant, le mandataire, l'importateur et le distributeur;

14° organisation agréée : toute organisation visée à l'article 8, § 4 de la loi;

15° organisation de la navigation de plaisance : toute organisation visée à l'article 4.10;

16° ICC : le certificat international de conducteur de navire de plaisance en application de la Résolution 40 adoptée le 16 octobre 1998 par le Groupe de travail des transports par voie navigable de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies pour les conducteurs de navires de plaisance entrant dans les eaux des pays appliquant cette Résolution;

17° transformation importante d'un navire de plaisance : la transformation d'un navire de plaisance qui modifie le mode de propulsion du navire de plaisance, suppose une modification importante du moteur ou modifie le navire de plaisance à un tel point que les exigences essentielles applicables en matière de sécurité et d'environnement, qui sont définies dans le présent arrêté, peuvent ne pas être respectées;

18° plateforme de concertation : la Plateforme de Concertation Fédérale pour la navigation de plaisance visé à l'article 8.9;

19° sports de vague : toute activité sportive pratiquée au moyen de matériel destiné aux sports de vague qui prend la mer au départ de la plage;

20° activités de groupe : compétitions ou activités sportives et de loisirs en groupe;

21° "Commission Navigation de Plaisance" : la Commission pour la Navigation de Plaisance visé à l'article 12 de la loi du 5 juillet 2018 relative à la navigation de plaisance.

22° longueur de coque : la longueur de coque mesurée conformément à la norme harmonisée;

23° norme harmonisée : la norme harmonisée telle que définie à l'article 2, alinéa 1^{er}, point c), du règlement (UE) n° 1025/2012 relatif à la normalisation européenne, modifiant les Directives 89/686/CEE et 93/15/CEE du Conseil ainsi que les Directives 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE et 2009/105/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la décision 87/95/CEE du Conseil et la décision n° 1673/2006/CE du Parlement européen et du Conseil;

24° rapport de mer : un rapport d'incident qui est important pour la sécurité de la navigation et la sécurité de l'équipage, de la cargaison, du navire de plaisance et du milieu marin;

25° eaux intérieures : zones 0, 1, 2 et 3;

26° formation : des cours ayant pour objectif d'apprendre à naviguer avec un navire de plaisance, organisé par une Communauté ou par une fédération sportive reconnue par une Communauté ou un club de sport affilié à la Communauté;

27° brevet de formation : une preuve que le titulaire a accompli une formation organisée ou reconnue par une Communauté avec un bon résultat et acquiert de ce fait une qualification pour donner la formation.

Art. 1.2. Si la longueur de coque du navire de plaisance n'est pas connue, la longueur hors tout est utilisée comme norme aux fins d'application du présent arrêté.

Un espace de rangement restreint couvert n'est pas considérée comme une cabine pour l'application de cet arrêté.

Art. 1.3. Aux fins de l'application du présent arrêté, les eaux belges, la ZEE et les eaux étrangères sont divisées en zones comme suit :

1° zone 0 : les plans d'eau fermés et non reliés à la mer, désignés par le ministre;

2° zone 1 : toutes les eaux intérieures reliées à la mer, à l'exception de l'Escaut maritime inférieur;

3° zone 2 : l'Escaut maritime inférieur;

4° zone 3 : les ports de la Côte;

5° zone 4 : la zone allant de la plage à 6 milles marins;

6° zone 5 : la zone comprise entre 6 milles marins et 60 milles marins;

7° zone 6 : la zone comprise entre 60 milles marins et 200 milles marins;

8° zone 7 : la zone située au-delà de 200 milles marins.

12° distributeur: een natuurlijke of rechtspersoon in de toeleveringsketen, anders dan de fabrikant of de importeur, die een product op de markt aanbiedt;

13° marktdeelnemers: de fabrikant, de gemachtigde, de importeur en de distributeur;

14° gemachtigde organisatie: een organisatie bedoeld in artikel 8, § 4 van de wet;

15° pleziervaartorganisatie: een organisatie bedoeld in artikel 4.10;

16° ICC: het internationaal certificaat voor de bestuurder van een pleziervaartuig in uitvoering van Resolutie 40 aangenomen door de Werkgroep vervoer scheepvaartwegen van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties op 16 oktober 1998 voor de bestuurders van pleziervaartuigen die zich begeven in de wateren van de landen die uitvoering geven aan die Resolutie;

17° ingrijpende verbouwing van een pleziervaartuig: een verbouwing van het pleziervaartuig waarbij de wijze van voortstuwing van het pleziervaartuig wordt veranderd, de motor ingrijpend wordt gewijzigd of het pleziervaartuig zodanig wordt gewijzigd dat mogelijk-kerwijs niet meer wordt voldaan aan de toepasselijke essentiële veiligheids- en milieueisen van dit besluit;

18° overlegplatform: het Federaal Overlegplatform voor de Pleziervaart zoals bedoeld in artikel 8.9;

19° brandingsporten: elke sportactiviteit beoefend met tuigen voor brandingsporten die zee kiezen vanaf het strand;

20° groepsactiviteiten: wedstrijden of sport- en ontspanningsactiviteiten in groepsverband;

21° "Commissie Pleziervaart": de Commissie voor de Pleziervaart zoals bedoeld in artikel 12 van de wet van 5 juli 2018 betreffende de pleziervaart;

22° romplengte: de lengte van de romp gemeten volgens de geharmoniseerde norm;

23° geharmoniseerde norm: een geharmoniseerde norm zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 1, onder c), van Verordening (EU) nr. 1025/2012 betreffende Europese normalisatie, tot wijziging van de Richtlijnen 89/686/EEG en 93/15/EEG van de Raad alsmede de Richtlijnen 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG en 2009/105/EG van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Beschikking 87/95/EEG van de Raad en Besluit nr. 1673/2006/EG van het Europees Parlement en de Raad;

24° zeeverslag: een rapport over een incident dat van belang is voor een veilige navigatie en de veiligheid van bemanning, lading, pleziervaartuig en het mariene milieu;

25° binnenwateren: zones 0, 1, 2 en 3;

26° scholing: lessen met als doel te leren varen met een pleziervaartuig, georganiseerd door een Gemeenschap of door een door een Gemeenschap erkende sportfederatie of de bij haar aangesloten sportclubs;

27° scholingsbrevet: een bewijs dat de houder een door een Gemeenschap georganiseerde of erkende opleiding met goed gevolg heeft volbracht en hierdoor een kwalificatie in het geven van scholing verworft.

Art. 1.2. Indien de romplengte van het pleziervaartuig niet bekend is, wordt de lengte over alles als norm gebruikt voor de toepassing van dit besluit.

Voor de toepassing van dit besluit wordt een beperkte, overdekte bergruimte niet beschouwd als een kajuit.

Art. 1.3. Voor de toepassing van dit besluit worden de Belgische wateren, de EEZ en de vreemde wateren onderverdeeld in de volgende zones:

1° zone 0: de niet met de zee verbonden afgesloten wateren die door de Minister nominatief worden aangeduid;

2° zone 1: alle met de zee verbonden binnenwateren met uitzondering van de Beneden-Zeeschelde;

3° zone 2: de Beneden-Zeeschelde;

4° zone 3: de havens van de kust;

5° zone 4: de zone vanaf het strand tot 6 zeemijl;

6° zone 5: de zone vanaf 6 zeemijl tot 60 zeemijl;

7° zone 6: de zone vanaf 60 zeemijl tot 200 zeemijl;

8° zone 7: de zone voorbij 200 zeemijl.

Les distances visées au premier alinéa sont calculées à partir de la laisse de basse mer ou des ouvrages portuaires permanents qui s'étendent au-delà de la laisse de basse mer comme indiqué sur les cartes maritimes officielles dressées à grande échelle.

Art. 1.4. Les navires de plaisance effectuant un voyage spécial, peuvent être autorisés à naviguer pendant la durée et dans les conditions fixées par l'autorité chargée du contrôle de la navigation, en pouvant déroger aux dispositions du présent arrêté.

L'autorisation de naviguer n'est accordée que si le voyage spécial ne met pas en danger la sécurité de l'équipage, des passagers, du fret ou du milieu marin.

Art. 1.5. Afin de pouvoir mener une bonne politique en matière d'application, il est nécessaire que tous les navires soient enregistrés en vue de l'identification du propriétaire. L'enregistrement est également nécessaire pour connaître les propriétaires des navires en vue de leurs obligations fiscales.

Pour les mêmes raisons, il est nécessaire que les brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire et le brevet de radar soient enregistrés afin que leur validité et leur authenticité puissent être vérifiées.

Art. 1.6. Compte tenu de l'objectif énoncé à l'article 1.5., alinéa 1^{er}, la durée de conservation des données à caractère personnel requises pour l'enregistrement est de 5 ans à compter du dernier jour pour lequel l'intéressé disposait d'une lettre d'enregistrement valide. Passé ce délai, les données à caractère personnel seront supprimées.

Compte tenu de l'objectif énoncé à l'article 1.5., alinéa 2, et du fait que les brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire et le brevet de radar n'ont pas de limitation de temps, les données à caractère personnel relatives aux brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire et au brevet de radar sont conservées jusqu'au décès de la personne concernée. En cas de décès et de notification du décès par les proches, toutes les données à caractère personnel sont supprimées.

CHAPITRE 2. — ENREGISTREMENT

Section 1^{re}. — La demande d'enregistrement

Art. 2.1. § 1^{er}. Le propriétaire d'un navire de plaisance enregistrable en Belgique conformément à l'article 5, § 1^{er}, 1^o, de la loi peut déposer une demande auprès de l'administration. Le propriétaire peut également mandater un tiers pour soumettre la demande à l'administration. Cette procuration est mentionnée explicitement lors de la demande.

Une seule demande suffit si plusieurs propriétaires souhaitent enregistrer le navire de plaisance. Le propriétaire demandeur doit obtenir une procuration signée à cet effet de la part des autres propriétaires.

§ 2. Un opérateur économique ou l'utilisateur final d'un navire de plaisance enregistrable en Belgique conformément à l'article 5, § 1^{er}, 2^o, de la loi peut en déposer la demande auprès de l'administration.

Art. 2.2. Une demande d'enregistrement est introduite par la voie électronique fixée par l'administration.

Les données communiquées sont les suivantes :

- 1^o pour une personne physique : le numéro de registre national;
- 2^o pour une personne morale : le numéro d'entreprise;
- 3^o titre de propriété;
- 4^o le nom et le port d'attache du navire de plaisance;
- 5^o les caractéristiques du navire de plaisance, ses principales dimensions et données, l'année de construction, le lieu de construction, le chantier naval et le numéro de construction;
- 6^o le cas échéant : le nombre, l'année de construction, le fabricant, le numéro d'usine, le type et la puissance en kilowatts des machines propulsives;
- 7^o pour les navires de plaisance d'une longueur de coque de 2,5 à 24 mètres et les véhicules nautiques à moteur, la preuve que le navire de plaisance a été mis sur le marché conformément à la sous-section 1^{re} de la section 1^{re} du chapitre 3;
- 8^o pour les navires de plaisance d'une longueur de coque supérieure à 24 mètres, un dossier technique conforme aux prescriptions de l'administration prouvant que le navire de plaisance remplit toutes les conditions;
- 9^o l'indication si le navire de plaisance sera utilisé exclusivement dans les zones 0 ou exclusivement dans les zones 0, 1, 2 et 3;
- 10^o une adresse e-mail liée à la personne visée au 1^o ou au 2^o;
- 11^o l'indication si le navire de plaisance sera utilisé à des fins professionnelles;

De afstanden bedoeld in het eerste lid worden berekend vanaf de laagwaterlijn of vanaf de permanente havenwerken welke buiten de laagwaterlijn uitsteken zoals deze op de op grote schaal uitgevoerde officiële zeekaarten zijn aangegeven.

Art. 1.4. Pleziervaartuigen die een bijzondere reis ondernemen, kunnen een toelating tot afvaart krijgen die wordt verstrekt voor de duur en onder de voorwaarden bepaald door de scheepvaartcontrole waarbij kan afgeweken worden van de bepalingen van dit besluit.

De toelating tot afvaart wordt alleen verstrekt als de bijzondere reis geen gevaar oplevert voor de veiligheid van de bemanning, de passagiers, de lading of het marien milieu.

Art. 1.5. Om een degelijk handhavingsbeleid te kunnen voeren is het noodzakelijk dat alle vaartuigen geregistreerd zijn met het oog op de identificatie van de eigenaar. De registratie is ook noodzakelijk om de eigenaars van de vaartuigen te kennen met het oog op hun fiscale verplichtingen.

Om dezelfde redenen is het noodzakelijk dat de vaarbevoegdheidsbewijzen en het radarbrevet geregistreerd zijn zodat de geldigheid en de echtheid van de vaartbevoegdheidsbewijzen en het radarbrevet kunnen worden gecontroleerd.

Art. 1.6. Rekening houdend met het doel opgenomen in artikel 1.5., eerste lid, bedraagt de bewaringstermijn, voor de persoonsgegevens vereist voor registratie, 5 jaar vanaf de laatste dag waarvoor de betrokkene over een geldige registratiebrief beschikte. Bij het verlopen van deze termijn worden de persoonsgegevens gewist.

Rekening houdend met het doel opgenomen in artikel 1.5., tweede lid, en aangezien de vaarbevoegdheidsbewijzen en het radarbrevet onbeperkt zijn in tijd worden de persoonsgegevens met betrekking tot de vaarbevoegdheidsbewijzen en het radarbrevet bewaard tot het overlijden van de betrokken persoon. Bij overlijden en bij melding van het overlijden door de nabestaanden worden alle persoonsgegevens gewist.

HOOFDSTUK 2. — REGISTRATIE

Afdeling 1. — De aanvraag tot registratie

Art. 2.1. § 1. De eigenaar van een pleziervaartuig dat overeenkomstig artikel 5, § 1, 1^o, van de wet in België geregistreerd kan worden, kan hiertoe een aanvraag indienen bij de administratie. De eigenaar kan ook een derde machtigen om de aanvraag in te dienen bij de administratie. Deze machtiging wordt uitdrukkelijk vermeld bij de aanvraag.

Eén aanvraag volstaat als meerdere eigenaars het pleziervaartuig willen laten registreren. De aanvragende eigenaar dient hiervoor een getekende machtiging van de andere eigenaars te verkrijgen.

§ 2. Een marktdeelnemer of de eindgebruiker van een pleziervaartuig dat overeenkomstig artikel 5, § 1, 2^o, van de wet in België geregistreerd kan worden, kan hiertoe een aanvraag indienen bij de administratie.

Art. 2.2. Een aanvraag tot registratie wordt ingediend op elektronische wijze bepaald door de administratie.

De volgende gegevens worden meegedeeld:

- 1^o voor wat een natuurlijk persoon betreft: het rijksregisternummer;
- 2^o voor wat een rechtspersoon betreft: het ondernemingsnummer;
- 3^o eigendomsbewijs;
- 4^o de naam en thuishaven van het pleziervaartuig;
- 5^o de kenmerken van het pleziervaartuig, zijn voornaamste afmetingen en gegevens, het bouwjaar, de bouwplaats, de bouwwerf en het bouwnummer;
- 6^o in voorkomend geval: het aantal, het bouwjaar, de fabrikant, het fabrieksnummer, de aard en het vermogen in kilowatt van de voortstuwingmachines;
- 7^o voor pleziervaartuigen met een romplengte van 2,5 meter tot 24 meter en waterscooters, het bewijs dat het pleziervaartuig overeenkomstig onderafdeling 1 van afdeling 1 van hoofdstuk 3 conform in de handel is gebracht;
- 8^o voor pleziervaartuigen met een romplengte van meer dan 24 meter een technisch dossier conform de vereisten van de administratie dat bewijst dat het pleziervaartuig voldoet aan alle voorwaarden;
- 9^o de aanduiding of het pleziervaartuig exclusief zal gebruikt worden in de zones 0 of exclusief in de zones 0, 1, 2 en 3;
- 10^o een e-mailadres dat gekoppeld is aan de persoon bedoeld in 1^o of 2^o;
- 11^o de aanduiding of het pleziervaartuig zal gebruikt worden voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik;

12° si le navire de plaisance a des propriétaires autres que la personne physique ou morale qui l'enregistre, les données sous 1° et 2° doivent être communiquées. S'il s'agit d'une personne physique ou morale résidant ou ayant son siège social à l'étranger, les données d'identification suivantes peuvent être demandées par l'administration :

a) pour les personnes physiques qui ne sont pas inscrites au registre national belge :

- i) nom;
- ii) prénom;
- iii) lieu de naissance;
- iv) date de naissance;
- v) adresse du domicile.

b) pour les personnes morales :

- i) le numéro d'entreprise;
- ii) la forme juridique;
- iii) la dénomination sociale;
- iv) le droit national de la personne morale;
- v) l'adresse du siège statutaire ou, si cette personne morale n'a pas de siège statutaire selon le droit national dont elle relève, l'adresse à laquelle son siège principal est établi.

Les données ci-dessus, à l'exception des points 1°, 2° et 10°, doivent être étayées par les documents convaincants nécessaires à l'administration.

Toutes les données ci-dessus doivent être étayées par les documents convaincants nécessaires à l'administration.

Art. 2.3. Lors de la demande d'enregistrement, le demandeur doit s'acquitter d'une redevance de 150 euros selon les modalités fixées par l'administration.

À compter du 1^{er} janvier 2020, le montant de la redevance visée à l'alinéa 1^{er} est automatiquement adapté chaque année à l'indice-santé selon la formule suivante : le montant de la redevance prévue à l'alinéa 1^{er} multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ.

Le nouvel indice étant l'indice pour le mois de novembre de l'année précédant l'année au cours de laquelle le montant de la redevance est rajusté, et l'indice de départ étant l'indice pour le mois de novembre 2018.

Le résultat obtenu est arrondi à l'euro supérieur si la partie décimale est égale ou supérieure à cinquante cents. Il est arrondi à l'euro inférieur si la partie décimale est inférieure à cinquante cents.

Section 2. — Examen et lettre d'enregistrement

Art. 2.4. Pour l'obtention d'une lettre d'enregistrement comportant l'indication 'usage professionnel', le navire de plaisance doit disposer d'un certificat de navigabilité valable conformément à l'article 8, § 2 de la loi.

Art. 2.5. Les navires de plaisance qui remplissent les conditions de l'article 5, § 1^{er}, 1° ou 2° de la loi, dont la demande est complète conformément à l'article 2.2 et pour lesquels la redevance visée à l'article 2.3 a été acquittée, et qui ne sont pas enregistrés dans un registre étranger, doivent être inscrits au registre des navires de plaisance belges.

Si le déposant ne remplit pas les conditions visées à l'article 5, § 1^{er}, 1° ou 2° de la loi, la demande est rejetée. Les demandes qui ne sont pas complètes conformément à l'article 2.2 sont clôturées 90 jours après que l'administration a informé le demandeur des documents manquants. Les demandes pour lesquelles aucun paiement de la redevance visée à l'article 2.3 n'a été effectué dans les 90 jours suivant l'envoi de la demande de paiement sont clôturées.

Art. 2.6. Les navires de plaisance inscrits au registre des navires de plaisance belges conformément à l'article 2.5, premier alinéa reçoivent une lettre d'enregistrement, délivrée par l'administration.

En dérogation au premier alinéa, pour les navires de plaisance qui ne naviguent que dans les zones 0, 1, 2 et 3 et titulaires d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure conformément à l'article 3.51, ce certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure vaut comme lettre d'enregistrement.

Art. 2.7. La lettre d'enregistrement comporte les données suivantes :

- 1° le nom et le port d'attache du navire de plaisance;
- 2° le numéro d'enregistrement;
- 3° le nom des propriétaires;
- 4° les caractéristiques du navire de plaisance;

12° indien het pleziervaartuig andere eigenaars heeft dan de natuurlijke of rechtspersoon die het pleziervaartuig registreert, moeten de gegevens onder 1° en 2° worden meegedeeld. Indien het een natuurlijke of rechtspersoon wonende of met maatschappelijke zetel in het buitenland betreft, kunnen volgende identificatiegegevens gevraagd worden door de administratie:

a) voor natuurlijke personen niet ingeschreven in het Belgische rijksregister:

- i) naam;
- ii) voornaam;
- iii) geboorteplaats;
- iv) geboortedatum;
- v) adres van de woonplaats;

b) voor rechtspersonen:

- i) het ondernemingsnummer;
- ii) rechtsvorm;
- iii) de maatschappelijke benaming;
- iv) het nationaal recht van de rechtspersoon;
- v) het adres van de statutaire zetel of, indien deze rechtspersoon volgens zijn nationaal recht geen statutaire zetel heeft, het adres waar zijn hoofdkantoor gevestigd is.

De bovenstaande gegevens, met uitzondering van punten 1°, 2° en 10°, moeten gestaafd worden aan de hand van de nodige overtuigingsstukken ten behoeve van de administratie.

Alle bovenstaande gegevens moeten gestaafd worden aan de hand van de nodige overtuigingsstukken ten behoeve van de administratie.

Art. 2.3. Bij de aanvraag tot registratie is een retributie verschuldigd door de aanvrager van 150 euro volgens de modaliteiten bepaald door de administratie.

Het bedrag van de vergoeding in het eerste lid wordt vanaf 1 januari 2020 jaarlijks automatisch aangepast aan het indexcijfer van de gezondheidsindex op basis van de volgende formule: het bedrag van de retributie zoals vastgesteld in het eerste lid vermenigvuldigd met het nieuwe indexcijfer en gedeeld door het aanvangsindexcijfer.

Het nieuwe indexcijfer is het indexcijfer van de maand november van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin het bedrag van de retributie wordt aangepast en het aanvangsindexcijfer is het indexcijfer van de maand november 2018.

Het verkregen resultaat wordt afgerond naar boven op de euro als het decimale gedeelte gelijk aan of meer dan vijftig cent is. Het wordt naar onder op de euro afgerond als het decimale gedeelte minder is dan vijftig cent.

Afdeling 2. — Onderzoek en registratiebrief

Art. 2.4. Voor het bekomen van een registratiebrief met de aanduiding 'voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik', dient het pleziervaartuig te beschikken over een geldig certificaat van deugdelijkheid overeenkomstig artikel 8, § 2 van de wet.

Art. 2.5. Pleziervaartuigen die voldoen aan de voorwaarden in artikel 5, § 1, 1° of 2° van de wet, waarvoor de aanvraag volledig is overeenkomstig artikel 2.2 en waarvoor de retributie bedoeld in artikel 2.3 betaald is, en die niet zijn ingeschreven in een buitenlands register, worden ingeschreven in het register van Belgische pleziervaartuigen.

Als de aanvrager niet voldoet aan de voorwaarden bedoeld in artikel 5, § 1, 1° of 2° van de wet, wordt de aanvraag geweigerd. Aanvragen die niet volledig zijn overeenkomstig artikel 2.2, worden afgesloten 90 dagen nadat de administratie de aanvrager heeft meegedeeld welke stukken ontbreken. Aanvragen waarvoor geen betaling van de retributie bedoeld in artikel 2.3 werd uitgevoerd binnen de 90 dagen na verzending van de betalingsuitnodiging worden afgesloten.

Art. 2.6. Pleziervaartuigen die overeenkomstig artikel 2.5, eerste lid in het register van Belgische pleziervaartuigen worden opgenomen, krijgen een registratiebrief, afgeleverd door de administratie.

In afwijking van het eerste lid, geldt voor pleziervaartuigen die enkel in de zones 0, 1, 2 en 3 varen en die over een Uniebinnenvaartcertificaat beschikken overeenkomstig artikel 3.51, dit Uniebinnenvaartcertificaat als registratiebrief.

Art. 2.7. De registratiebrief bevat de volgende gegevens:

- 1° de naam en thuishaven van het pleziervaartuig;
- 2° het registratienummer;
- 3° de naam van de eigenaars;
- 4° kenmerken van het pleziervaartuig;

- 5° le cas échéant, les données du moteur;
- 6° date de délivrance, durée de validité;
- 7° le cas échéant, indication de l'usage professionnel;

8° l'indication indiquant si le navire de plaisance sera utilisé exclusivement dans les zones 0 ou exclusivement dans les zones 0, 1, 2 et 3;

L'administration détermine la forme de la lettre d'enregistrement et la publie par voie d'avis au *Moniteur belge*.

Art. 2.8. Six mois avant la date d'expiration de la lettre d'enregistrement, la personne au nom de laquelle le navire de plaisance est enregistré est informée par l'administration de cette date d'expiration selon les modalités fixées par l'administration.

Une demande de renouvellement de la lettre d'enregistrement est introduite par la voie électronique fixée par l'administration.

L'administration délivre gratuitement une nouvelle lettre d'enregistrement à la personne au nom de laquelle le navire de plaisance est enregistré si les dispositions de l'article 6, § 3, de la loi sont respectées.

Lors du renouvellement de la lettre d'enregistrement pour navires de plaisance à usage commercial ou professionnel, le navire de plaisance doit disposer d'un certificat de navigabilité valable.

Si les dispositions de l'article 6, § 3 de la loi ne sont pas respectées, ou s'il y a une modification concernant l'éventuelle utilisation à des fins professionnelles ou la désignation si le navire de plaisance sera utilisé exclusivement dans les zones 0 ou exclusivement dans les zones 0, 1, 2 et 3, le propriétaire enregistré doit notifier électroniquement toutes les modifications selon les modalités fixées par l'administration. La redevance prévue à l'article 2.3 s'applique dans ces cas. Dès réception du paiement de la redevance, l'administration examine les données modifiées conformément à l'article 2.5 et délivre une nouvelle lettre d'enregistrement conformément à l'article 2.6.

Le navire de plaisance visé au cinquième alinéa peut être radié du registre des navires de plaisance belges par l'administration.

Art. 2.9. La lettre d'enregistrement doit toujours être conservée à bord du navire de plaisance, à moins que l'administration ne le juge impossible d'un point de vue pratique.

Section 3. — Radiation de l'enregistrement

Art. 2.10. L'enregistrement d'un navire de plaisance entraîne automatiquement la radiation de l'enregistrement précédent.

Art. 2.11. L'administration peut procéder d'office à la radiation de l'enregistrement d'un navire de plaisance si :

1° le navire de plaisance a été utilisé illégalement, en risquant de rompre les bonnes relations entre la Belgique et un autre pays ou de porter atteinte à l'honneur du pavillon;

2° il s'avère qu'une ou plusieurs données ayant permis l'autorisation de l'enregistrement, sont à ce point incomplètes ou incorrectes que l'enregistrement aurait été refusé si ce fait avait été connu au début de l'enregistrement.

Section 4. — Entreprises

Art. 2.12. Les entreprises peuvent demander à l'administration une autorisation d'utilisation temporaire de navires de plaisance non enregistrés sans devoir enregistrer le navire de plaisance conformément à la section 1^{re} du présent chapitre et sans que l'entreprise soit tenue de verser une quelconque indemnité à un tiers. L'utilisation est limitée à la démonstration, à l'essai, à la promotion, à un trajet exceptionnel vers le chantier naval ou à l'amarrage à l'entreprise. L'utilisation doit être limitée dans le temps et à une zone navigable. Un représentant ou mandataire de l'entreprise doit se trouver à bord, sauf lorsqu'il est amarré. Cette autorisation ne s'applique qu'aux navires de plaisance avec lesquels l'entreprise a un lien juridique.

Art. 2.13. La demande est déposée selon les instructions de l'administration qui sont publiées sur le site Web de l'administration.

Art. 2.14. L'autorisation est valable un an.

Art. 2.15. Lors de la demande d'autorisation, le demandeur est redevable d'une redevance pour l'examen et la délivrance ou le refus de l'autorisation.

Une redevance de 1.250 euros est due par l'entreprise pour l'obtention de 3 numéros d'identification. Pour chaque numéro d'identification supplémentaire, une redevance de 100 euros est due.

5° in voorkomend geval, motorgegevens;

6° datum van afgifte, geldigheidsduur;

7° indien van toepassing, aanduiding van bedrijfs- of beroepsmatig gebruik.

8° de aanduiding of het pleziervaartuig exclusief zal gebruikt worden in de zones 0 of exclusief in de zones 0, 1, 2 en 3.

De administratie bepaalt de vorm van de registratiebrief en maakt deze bekend via een bericht in het *Belgisch Staatsblad*.

Art. 2.8. Zes maanden voor de vervaldag van de registratiebrief wordt de persoon op wiens naam het pleziervaartuig is geregistreerd door de administratie verwittigd van deze vervaldag volgens de modaliteiten bepaald door de administratie.

Een aanvraag tot vernieuwing van de registratiebrief wordt ingediend op elektronische wijze bepaald door de administratie.

De administratie geeft kosteloos een nieuwe registratiebrief af aan de persoon op wiens naam het pleziervaartuig is geregistreerd indien aan de bepalingen van artikel 6, § 3, van de wet voldaan is.

Bij het vernieuwen van de registratiebrief voor pleziervaartuigen voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik, dient het pleziervaartuig te beschikken over een geldig certificaat van deugdelijkheid.

Indien niet voldaan is aan de bepalingen van artikel 6, § 3 van de wet, of indien een wijziging plaatsvindt betreffende al dan niet bedrijfs- of beroepsmatig gebruik of de aanduiding of het pleziervaartuig exclusief zal gebruikt worden in de zones 0 of exclusief in de zones 0, 1, 2 en 3, moet de geregistreeerde eigenaar alle wijzigingen meedelen op elektronische wijze volgens de modaliteiten bepaald door de administratie. De retributie bepaald in artikel 2.3 is van toepassing in deze gevallen. Na ontvangst van de betaling van de retributie onderzoekt de administratie de gewijzigde gegevens overeenkomstig artikel 2.5 en reikt een nieuwe registratiebrief uit overeenkomstig artikel 2.6.

Het pleziervaartuig bedoeld in het vijfde lid kan geschrapt worden uit het register van de Belgische pleziervaartuigen door de administratie.

Art. 2.9. De registratiebrief dient zich te allen tijde aan boord van het pleziervaartuig te bevinden, tenzij niet praktisch mogelijk zoals bepaald door de administratie.

Afdeling 3. — Schraping van de registratie

Art. 2.10. De registratie van een pleziervaartuig heeft automatisch de schraping van de voorgaande registratie tot gevolg.

Art. 2.11. De administratie kan ambtshalve overgaan tot de schraping van de registratie van een pleziervaartuig indien:

1° het pleziervaartuig ongeoorloofd werd gebruikt waarbij aan de goede betrekkingen tussen België en een ander land afbreuk gedaan kan worden of waarbij de eer van de vlag in gedrang kan worden gebracht;

2° blijkt dat één of meerdere gegevens op grond waarvan de registratie werd toegestaan, zodanig onvolledig of onjuist zijn dat de registratie zou zijn geweigerd als dit feit bij de aanvraag tot registratie bekend was.

Afdeling 4. — Ondernemingen

Art. 2.12. Ondernemingen kunnen bij de administratie een toelating aanvragen om niet-geregistreerde pleziervaartuigen tijdelijk te gebruiken zonder dat het pleziervaartuig moet geregistreerd zijn overeenkomstig afdeling 1 van dit hoofdstuk en zonder dat hiervoor enige vergoeding door de onderneming aan derden mag aangerekend worden. Het gebruik is beperkt tot demonstratievaart, proefvaart, promotievaart, uitzonderlijke vaart naar de werf of het afgemeerd liggen bij de onderneming. Het gebruik dient beperkt te zijn in vaargebied en tijd. Uitgezonderd bij het afgemeerd liggen, dient zich aan boord een vertegenwoordiger of gemachtigde van de onderneming te bevinden. Deze toelating geldt enkel voor pleziervaartuigen waarmee de onderneming een juridische band heeft.

Art. 2.13. De aanvraag wordt ingediend volgens de instructies van de administratie die bekendgemaakt worden op de website van de administratie.

Art. 2.14. De toelating is geldig voor één jaar.

Art. 2.15. Bij de aanvraag tot toelating is een retributie verschuldigd door de aanvrager voor het onderzoek en de afgifte of weigering van de toelating.

Een retributie van 1.250 euro is verschuldigd waarbij de onderneming 3 identificatienummers verkrijgt. Voor elk bijkomend identificatienummer is een retributie van 100 euro verschuldigd.

Lors du renouvellement au plus tard un mois après la date d'expiration de l'autorisation précédente, la redevance de l'entreprise est de 1.000 euros pour l'obtention de 3 numéros d'identification. Pour chaque numéro d'identification supplémentaire, une redevance de 100 euros est due.

La redevance est indexée annuellement conformément à la formule visée à l'article 2.3, deuxième, troisième et quatrième alinéas.

Art. 2.16. Lors de la délivrance de l'autorisation, l'administration délivre 3 numéros d'identification que l'entreprise doit apposer sur le navire de plaisance, bien visibles depuis la terre ferme selon les instructions de l'administration, au moment où il est utilisé conformément à l'article 2.12.

Art. 2.17. En cas d'utilisation abusive, l'administration peut suspendre ou retirer définitivement l'autorisation.

La suspension n'affecte pas la date d'expiration de l'autorisation visée à l'article 2.14.

Une autorisation retirée ne peut être renouvelée.

Si l'activité commerciale cesse ou si l'intéressé ne remplit plus les conditions pour être considéré comme une entreprise, l'autorisation est radiée d'office.

Art. 2.18. L'entreprise communique tout usage visé à l'article 2.12 selon les instructions de l'administration qui sont publiées sur le site Web de l'administration.

Section 5. — Le pavillon belge

Art. 2.19. § 1^{er}. Seuls les navires de plaisance munis d'une lettre d'enregistrement valide peuvent battre le pavillon national.

Les navires de plaisance dont la coque a une longueur supérieure à 6,5 mètres et les navires de plaisance à moteur, excepté les véhicules nautiques à moteur sont tenus de battre le pavillon national :

- 1° à l'entrée et à la sortie des ports belges;
- 2° pendant leur séjour dans des eaux étrangères du lever au coucher du soleil;
- 3° dans tous les autres cas, à la demande des autorités belges ou étrangères.

§ 2. Le pavillon national visé au paragraphe 1^{er} se compose de trois bandes verticales de même largeur, de couleur noire, jaune et rouge; la bande noire se trouvant à la drisse. Le pavillon mesure trois fois la longueur qu'il porte deux fois dans la largeur. Il doit avoir une taille suffisante, selon les modalités fixées par l'administration.

Le pavillon national arboré par les navires de plaisance dont le propriétaire est membre d'une association de yachting agréée, peut porter une couronne royale jaune dans le tiers supérieur de la laize noire.

Section 6. — Mentions sur le navire de plaisance

Art. 2.20. § 1^{er}. Le numéro d'enregistrement doit être apposé bien en vue sur chaque navire de plaisance. Ce numéro se compose de la combinaison suivante :

- 1° « IN » si le navire de plaisance ne sera utilisé que dans les zones 0, 1, 2 et 3;
- 2° « C » si le navire de plaisance sera utilisé à des fins professionnelles;
- 3° « S » s'il s'agit d'un navire de plaisance sans moteur, ni cabine, avec voile, dont la coque a une longueur inférieure ou égale à 6,5 mètres;
- 4° la lettre « B »;
- 5° une série de 6 chiffres.

Les données sous 1°, 2° et 3° peuvent être combinées.

§ 2. Le nom et le port d'attache doivent être clairement mentionnés sur chaque navire de plaisance.

Les navires de plaisance suivants ne sont pas soumis à l'obligation visée au premier alinéa :

- 1° navires de plaisance sans moteur, ni cabine, avec voile, dont la coque a une longueur inférieure ou égale à 6,5 mètres;
- 2° véhicules nautiques à moteur.

§ 3. Pour les navires de plaisance sans moteur, ni cabine, avec voile, dont la coque a une longueur inférieure ou égale à 6,5 mètres, le numéro d'enregistrement doit être apposé comme suit : 10 centimètres (hauteur), de chaque côté du navire de plaisance ou à l'arrière du navire de plaisance.

Bij vernieuwing uiterlijk binnen één maand na de einddatum van de vorige toelating, bedraagt de retributie 1.000 euro, waarbij de onderneming 3 identificatienummers verkrijgt. Voor elk bijkomend identificatienummer is een retributie van 100 euro verschuldigd.

De retributie wordt jaarlijks geïndexeerd overeenkomstig de formule bedoeld in artikel 2.3, tweede, derde en vierde lid.

Art. 2.16. Bij afgifte van de toelating levert de administratie 3 identificatienummers af die door de onderneming moeten worden bevestigd aan het pleziervaartuig, duidelijk zichtbaar vanaf de wal volgens de instructies van de administratie, op het ogenblik dat het wordt gebruikt overeenkomstig artikel 2.12.

Art. 2.17. Bij oneigenlijk gebruik kan de administratie de toelating schorsen of definitief intrekken.

De schorsing heeft geen invloed op de einddatum van de toelating vermeld in artikel 2.14.

Een toelating die werd ingetrokken, kan niet vernieuwd worden.

Bij stopzetting van de handelsactiviteiten of als betrokkene niet langer voldoet aan de voorwaarden om te worden aanzien als onderneming, wordt de toelating ambtshalve geschrapt.

Art. 2.18. De onderneming deelt elk gebruik bedoeld in artikel 2.12 mee volgens de instructies van de administratie die bekendgemaakt worden op de website van de administratie.

Afdeling 5. — De Belgische vlag

Art. 2.19. § 1. Enkel de pleziervaartuigen die een geldige registratiebrief hebben, mogen de nationale vlag voeren.

Pleziervaartuigen met een romplengte van meer dan 6,5 meter en gemotoriseerde pleziervaartuigen, met uitzondering van waterscooters zijn gehouden de nationale vlag te voeren:

- 1° bij het in- en uitvaren van Belgische havens;
- 2° gedurende hun verblijf in vreemde wateren van zonsopgang tot zonsondergang;
- 3° in alle andere omstandigheden, op verzoek van de Belgische of vreemde overheden.

§ 2. De nationale vlag bedoeld in paragraaf 1 bestaat uit drie even brede verticale banen in de kleuren zwart, geel en rood; de zwarte baan bevindt zich aan de vlaggenlijn. De vlag meet driemaal in de lengte wat ze tweemaal in de breedte draagt. Ze moet voldoende groot zijn, volgens de modaliteiten bepaald door de administratie.

De nationale vlag gevoerd door de pleziervaartuigen waarvan de eigenaar lid is van een erkende jachtclub, mag in het bovenste derde van de zwarte baan, een gele koninklijke kroon vertonen.

Afdeling 6. — Vermeldingen op het pleziervaartuig

Art. 2.20. § 1. Het registratienummer moet duidelijk zichtbaar worden aangebracht op elk pleziervaartuig. Dit nummer bestaat uit de volgende combinatie:

- 1° "IN" indien het pleziervaartuig enkel in de zones 0, 1, 2 en 3 zal gebruikt worden;
- 2° "C" indien het pleziervaartuig beroeps- of bedrijfsmatig zal gebruikt worden;
- 3° "S" indien het een pleziervaartuig is zonder motor, zonder kajuit, met zeil, met een romplengte van 6,5 meter of minder;

4° de letter "B";

5° een reeks van 6 cijfers.

De gegevens onder 1°, 2° en 3° kunnen gecombineerd worden.

§ 2. De naam en thuishaven dienen duidelijk vermeld te worden op elk pleziervaartuig.

Voor de volgende pleziervaartuigen geldt de verplichting van het eerste lid niet:

- 1° pleziervaartuigen zonder motor, zonder kajuit, met zeil, met een romplengte van 6,5 meter of minder;
- 2° waterscooters.

§ 3. Voor pleziervaartuigen zonder motor, zonder kajuit, met zeil, met een romplengte van 6,5 meter of minder, moet het registratienummer op volgende wijze aangebracht worden: 10 centimeter (hoogte), aan beide zijden van het pleziervaartuig of op de achterzijde van het pleziervaartuig.

§ 4. Pour les navires de plaisance ne relevant pas du § 3, les insignes d'identification doivent être apposées comme suit :

1° enregistré pour les eaux intérieures :

a) navire de plaisance de moins de 20 mètres de longueur :

i) nom du navire de plaisance : 10 centimètres (hauteur), aux deux côtés;

ii) numéro d'enregistrement : 10 centimètres (hauteur), au milieu de la coque ou à la proue, de part et d'autre du navire; 20 centimètres, si la vitesse est supérieure à 20 kilomètres par heure;

iii) port d'attache : 10 centimètres (hauteur), aux deux côtés ou à l'arrière.

b) navire de plaisance d'une longueur égale ou supérieure à 20 mètres;

i) nom du navire de plaisance : 20 centimètres (hauteur), aux deux côtés et à l'arrière;

ii) port d'attache : 15 centimètres (hauteur), aux deux côtés ou à l'arrière;

iii) (code) pays : 15 centimètres (hauteur), aux deux côtés ou à l'arrière;

iv) numéro européen unique d'identification des navires (ENI) : 20 centimètres (hauteur), des deux côtés et à l'arrière;

v) signe de jaugeage : 10 centimètres (hauteur conseillée), à la poupe.

2° enregistré pour les eaux maritimes :

a) navire de plaisance dont la coque a une longueur de moins de 20 mètres :

i) nom du navire de plaisance : 10 centimètres (hauteur conseillée), à l'arrière du navire ou, en cas d'impossibilité, sur les côtés;

ii) port d'attache : 10 centimètres (hauteur conseillée), à l'arrière du navire ou, en cas d'impossibilité, sur les côtés;

iii) numéro d'enregistrement : 10 centimètres, au milieu de la coque ou à la proue, de part et d'autre du navire.

b) navire de plaisance dont la coque a une longueur égale ou supérieure à 20 mètres

i) nom du navire de plaisance : 20 centimètres (hauteur conseillée), à l'arrière du navire ou, en cas d'impossibilité, sur les côtés;

ii) port d'attache : 20 centimètres (hauteur conseillée), à l'arrière du navire ou, en cas d'impossibilité, sur les côtés;

iii) numéro d'enregistrement : 20 centimètres, au milieu de la coque ou à la proue, de part et d'autre du navire.

§ 5. Les insignes d'identification doivent être clairement lisibles et indélébiles. Elles doivent être de couleur claire sur fond foncé, ou de couleur foncée sur fond clair. La largeur et l'épaisseur des lignes des caractères doivent être proportionnelles à la hauteur imposée ou recommandée.

CHAPITRE 3. — SÉCURITÉ

Section 1^{re}. — Certificats

Sous-section 1^{re}. — Déclaration de conformité CE

Art. 3.1. La présente sous-section prévoit la transposition de la Directive 2013/53/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative aux navires de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur et abrogeant la Directive 94/25/CE.

Art. 3.2. La présente sous-section est d'application pour les produits suivants :

1° les navires de plaisance et les navires de plaisance partiellement achevés, dont la coque a une longueur comprise entre 2,5 et 24 mètres;

2° les véhicules nautiques à moteur et les véhicules nautiques à moteur partiellement achevés;

3° les éléments ou pièces d'équipement énumérés au chapitre II de l'annexe lorsqu'ils sont mis sur le marché de l'Union européenne séparément, ci-après dénommés « éléments ou pièces d'équipement »;

4° les moteurs de propulsion qui sont installés ou sont spécialement conçus pour être installés sur ou dans des navires de plaisance;

5° les moteurs de propulsion installés sur ou dans des navires de plaisance et qui sont soumis à une modification importante;

6° les navires de plaisance qui sont soumis à une transformation importante.

§ 4. Voor pleziervaartuigen die niet onder § 3 vallen, dienen de kentekens op volgende wijze aangebracht te worden:

1° geregistreerd voor de binnenwateren:

a) pleziervaartuig met een lengte van minder dan 20 meter :

i) naam van het pleziervaartuig: 10 centimeter (hoogte), aan beide zijden;

ii) registratienummer: 10 centimeter (hoogte), in het midden van de romp of aan de voorsteven, aan weerszijden van het schip; 20 centimeter (hoogte), als de maximale snelheid meer dan 20 kilometer per uur is;

iii) thuishaven: 10 centimeter (hoogte), aan beide zijden of achteraan.

b) pleziervaartuig met een lengte van 20 meter of meer :

i) naam van het pleziervaartuig: 20 centimeter (hoogte), aan beide zijden en achteraan;

ii) thuishaven: 15 centimeter (hoogte), aan beide zijden of achteraan;

iii) land(code): 15 centimeter (hoogte), aan beide zijden of achteraan;

iv) uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI): 20 centimeter (hoogte), aan beide zijden en achteraan;

v) metingsmerk: 10 centimeter (aanbevolen hoogte), op de achtersteven.

2° geregistreerd voor de zee:

a) pleziervaartuig met een romplengte van minder dan 20 meter :

i) naam van het pleziervaartuig: 10 centimeter (aanbevolen hoogte), op het achterschip, of als dit niet mogelijk is, op beide flanken;

ii) thuishaven: 10 centimeter (aanbevolen hoogte), op het achterschip, of als dit niet mogelijk is, op beide flanken;

iii) registratienummer: 10 centimeter, in het midden van de romp of aan de voorsteven, aan weerszijden van het schip.

b) pleziervaartuig met een romplengte groter of gelijk aan 20 meter :

i) naam van het pleziervaartuig: 20 centimeter (aanbevolen hoogte), op het achterschip, of als dit niet mogelijk is, op beide flanken;

ii) thuishaven: 20 centimeter (aanbevolen hoogte), op het achterschip, of als dit niet mogelijk is, op beide flanken;

iii) registratienummer: 20 centimeter, in het midden van de romp of aan de voorsteven, aan weerszijden van het schip.

§ 5. De kentekens moeten duidelijk leesbaar en onuitwisbaar zijn. Zij moeten licht van kleur zijn op een donkere grond, of donker van kleur op een lichte grond. De breedte en de lijndikte van de tekens moeten in verhouding staan tot de opgelegde of aanbevolen hoogte.

HOOFDSTUK 3. — VEILIGHEID

Afdeling 1. — Certificaten

Onderafdeling 1. — EU-conformiteitsverklaring

Art. 3.1. Deze onderafdeling voorziet in de omzetting van Richtlijn 2013/53/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 betreffende pleziervaartuigen en waterscooters en tot intrekking van Richtlijn 94/25/EG.

Art. 3.2. Deze onderafdeling is van toepassing op de volgende producten:

1° pleziervaartuigen en gedeeltelijk afgebouwde pleziervaartuigen met een romplengte van 2,5 meter tot 24 meter;

2° waterscooters en gedeeltelijk afgebouwde waterscooters;

3° de in hoofdstuk II van de bijlage vermelde onderdelen wanneer die afzonderlijk in de Europese Unie in de handel worden gebracht, hierna "onderdelen" genoemd;

4° voortstuwingsmotoren die gemonteerd zijn of specifiek bestemd zijn voor montage op of in pleziervaartuigen;

5° op of in pleziervaartuigen gemonteerde voortstuwingsmotoren die een ingrijpende wijziging ondergaan;

6° pleziervaartuigen die een ingrijpende verbouwing ondergaan.

La présente sous-section ne couvre pas les produits suivants :

1° en ce qui concerne les exigences de conception et de construction énoncées au chapitre 1^{er} de l'annexe, partie A :

a) les navires de plaisance conçus exclusivement pour la compétition, y compris les embarcations à rames et les embarcations destinées à l'enseignement de l'aviron, et désignés comme tels par leur fabricant;

b) les canoës et les kayaks conçus exclusivement pour être propulsés par la force humaine, les gondoles et les pédalos;

c) les planches de surf conçues exclusivement pour être propulsées par la force du vent et être manœuvrées par une ou plusieurs personnes debout;

d) les planches de surf;

e) les originaux de bateaux anciens conçus avant 1950 ainsi que les copies individuelles de ces bateaux lorsqu'elles sont réalisées essentiellement avec les matériaux d'origine et sont désignées comme telles par leur fabricant;

f) les bateaux expérimentaux à condition qu'ils ne soient pas mis sur le marché de l'Union européenne;

g) les navires de plaisance construits pour une utilisation personnelle, à condition qu'ils ne soient pas, par la suite, mis sur le marché de l'Union européenne pendant une période de cinq ans à compter de la mise en service du navire de plaisance;

h) les bateaux destinés spécifiquement à recevoir un équipage et à transporter des passagers à des fins commerciales, sans préjudice de l'alinéa 3, indépendamment du nombre de passagers;

i) les sous-marins;

j) les aéroglisseurs;

k) les hydroptères;

l) les bateaux à vapeur à combustion externe, fonctionnant au charbon, au coke, au bois, au pétrole ou au gaz;

m) les véhicules amphibies, c'est-à-dire les véhicules à moteur, à roues ou à chenilles, qui sont capables de se déplacer à la fois sur l'eau et sur la terre ferme.

2° en ce qui concerne les exigences applicables aux émissions gazeuses énoncées au chapitre 1^{er} de l'annexe, partie B :

a) les moteurs de propulsion installés ou spécialement conçus pour être installés sur les produits suivants :

i) les navires de plaisance conçus exclusivement pour la compétition et désignés comme tels par leur fabricant;

ii) les bateaux expérimentaux, pour autant qu'ils ne soient pas mis sur le marché de l'Union européenne;

iii) les bateaux destinés spécifiquement à recevoir un équipage et à transporter des passagers à des fins commerciales, sans préjudice de l'alinéa 3, indépendamment du nombre de passagers;

iv) les sous-marins;

v) les aéroglisseurs;

vi) les hydroptères;

vii) les véhicules amphibies, c'est-à-dire les véhicules à moteur, à roues ou à chenilles, qui sont capables de se déplacer à la fois sur l'eau et sur la terre ferme.

b) les originaux, et leurs copies individuelles, d'anciens moteurs de propulsion dont la conception est antérieure à 1950, qui ne sont pas produits en série et qui sont montés sur les bateaux définis au point 1°, e) ou g);

c) les moteurs de propulsion construits pour une utilisation personnelle, à condition qu'ils ne soient pas, par la suite, mis sur le marché de l'Union européenne pendant une période de cinq ans à compter de la mise en service du navire de plaisance.

3° en ce qui concerne les exigences applicables aux émissions sonores énoncées au chapitre 1^{er} de l'annexe, partie C :

a) l'ensemble des bateaux mentionnés au point 2°;

b) les navires de plaisance construits pour une utilisation personnelle, à condition qu'ils ne soient pas, par la suite, mis sur le marché de l'Union européenne pendant une période de cinq ans à compter de la mise en service du navire de plaisance.

Le fait que le même bateau puisse également être utilisé pour l'affrètement ou pour la formation aux activités sportives et de loisir ne l'empêche pas d'être couvert par le présent arrêté royal lorsqu'il est mis sur le marché de l'Union européenne à des fins de loisir.

Deze onderafdeling is niet van toepassing op de volgende producten:

1° wat de ontwerp- en bouwvoorschriften in hoofdstuk I van de bijlage, deel A betreft:

a) uitsluitend voor wedstrijden bedoelde pleziervaartuigen, met inbegrip van wedstrijdroeiboten en trainingsroeiboten, die als zodanig door de fabrikant worden aangeduid;

b) kano's en kajaks die ontworpen zijn om uitsluitend met menselijke kracht te worden voortgestuwd, gondels en waterfietsen;

c) surfplanken die uitsluitend zijn ontworpen om door de wind te worden voortgestuwd en die worden bediend door een of meer staande personen;

d) surfplanken;

e) originele historische vaartuigen en individuele replica's daarvan die vóór 1950 zijn ontworpen en hoofdzakelijk met de oorspronkelijke materialen zijn gebouwd, en als zodanig door de fabrikant worden aangeduid;

f) experimentele vaartuigen, mits zij niet in de Europese Unie in de handel worden gebracht;

g) voor eigen gebruik gebouwde pleziervaartuigen, op voorwaarde dat zij daarna gedurende een periode van vijf jaar, gerekend vanaf het in bedrijf stellen van het pleziervaartuig, niet in de Europese Unie in de handel worden gebracht;

h) vaartuigen die specifiek bestemd zijn om te worden bemand en passagiers te vervoeren voor commerciële doeleinden, onverminderd het derde lid, ongeacht het aantal passagiers;

i) duikboten;

j) luchtkussen voertuigen;

k) draagvleugelboten;

l) met stoomkracht aangedreven vaartuigen met externe verbranding die als brandstof gebruikmaken van kolen, cokes, hout, olie of gas;

m) amfibische pleziervaartuigen, te weten motorvoertuigen, op wielen of rupsbanden, die zowel op water als aan land kunnen worden gebruikt.

2° wat de uitlaatmissievoorschriften in hoofdstuk I, deel B van de bijlage betreft :

a) voortstuwingsmotoren die gemonteerd zijn of specifiek bestemd zijn voor montage op de volgende producten:

i) uitsluitend voor wedstrijden bedoelde pleziervaartuigen die als zodanig door de fabrikant worden aangeduid;

ii) experimentele vaartuigen, op voorwaarde dat zij niet in de Europese Unie in de handel worden gebracht;

iii) vaartuigen die specifiek bestemd zijn om te worden bemand en passagiers te vervoeren voor commerciële doeleinden, onverminderd het derde lid, ongeacht het aantal passagiers;

iv) duikboten;

v) luchtkussen voertuigen;

vi) draagvleugelboten;

vii) amfibische vaartuigen, te weten motorvoertuigen, op wielen of rupsbanden, die zowel op water als aan land kunnen worden gebruikt.

b) originelen en individuele replica's van historische voortstuwingsmotoren die op een ontwerp van vóór 1950 gebaseerd zijn, niet in serie geproduceerd zijn en gemonteerd worden op de onder 1°, punten e) of g), bedoelde vaartuigen;

c) voor eigen gebruik gebouwde voortstuwingsmotoren, op voorwaarde dat zij nadien gedurende een periode van vijf jaar, gerekend vanaf het moment waarop het pleziervaartuig in bedrijf is gesteld, niet in de Europese Unie in de handel worden gebracht.

3° wat de geluidsemissievoorschriften in hoofdstuk I van de bijlage, deel C, betreft:

a) alle onder 2° bedoelde vaartuigen;

b) voor eigen gebruik gebouwde pleziervaartuigen, op voorwaarde dat zij daarna gedurende een periode van vijf jaar, gerekend vanaf het in bedrijf stellen van het pleziervaartuig, niet in de Europese Unie in de handel worden gebracht.

Het feit dat hetzelfde vaartuig ook kan worden gebruikt voor de verhuur of voor sport- en vrijetijdscursussen staat er niet aan in de weg dat het onder het toepassingsgebied van dit koninklijk besluit valt wanneer het voor recreatiedoeleinden in de Europese Unie in de handel wordt gebracht.

Art. 3.3. Aux fins de la présente sous-section on entend par:

1° navire de plaisance construit pour une utilisation personnelle : un navire de plaisance construit essentiellement par son futur utilisateur pour son utilisation personnelle;

2° moteur de propulsion, tout moteur à explosion : à allumage par compression ou à combustion interne utilisé directement ou indirectement à des fins de propulsion;

3° modification importante du moteur de propulsion : la modification d'un moteur de propulsion qui pourrait éventuellement l'amener à dépasser les limites des émissions précisées au chapitre I^{er} de l'annexe, partie B, ou qui augmente sa puissance nominale de plus de 15 %;

4° moyen de propulsion : la méthode par laquelle le navire de plaisance est propulsé;

5° famille de moteurs : une classification retenue par le constructeur selon laquelle les moteurs, de par leur conception, ont les mêmes caractéristiques en termes d'émissions gazeuses ou sonores;

6° organisme national d'accréditation : le système d'accréditation BELAC comme défini dans l'arrêté royal du 31 janvier 2006 portant création du système BELAC d'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité;

7° accréditation : attestation délivrée par l'organisme national d'accréditation selon laquelle un organisme d'évaluation de la conformité satisfait aux critères de la présente sous-section;

8° évaluation de la conformité : le processus démontrant si les exigences de la présente sous-section relatives à un produit ont été respectées;

9° organisme d'évaluation de la conformité : l'organisme qui procède à des activités d'évaluation de la conformité, y compris l'étalonnage, les essais, la certification et l'inspection;

10° rappel : toute mesure visant à obtenir le retour d'un produit qui a déjà été mis à la disposition de l'utilisateur final;

11° retrait : toute mesure visant à empêcher la mise à disposition sur le marché d'un produit de la chaîne d'approvisionnement;

12° surveillance du marché : les opérations effectuées et les mesures prises par les autorités publiques pour veiller à ce que les produits soient conformes aux exigences applicables énoncées par la législation d'harmonisation de l'Union européenne et ne portent pas atteinte à la santé, à la sécurité ou à tout autre aspect lié à la protection de l'intérêt public;

13° marquage CE : le marquage par lequel le fabricant indique que le produit est conforme aux exigences applicables énoncées dans la législation d'harmonisation de l'Union européenne prévoyant son apposition;

14° législation d'harmonisation de l'Union européenne: toute législation de l'Union européenne harmonisant les conditions de commercialisation des produits;

15° la Directive : la Directive 2013/53/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur et abrogeant la Directive 94/25/CE;

16° Décision n° 768/2008/CE : Décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits et abrogeant la décision 93/465/CEE du Conseil;

17° Règlement (UE) n° 765/2008 : le Règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le Règlement (CEE) n° 339/93 du Conseil;

18° Autorité nationale compétente : une autorité désignée par un État membre pour la mise en œuvre de la Directive;

19° Directive 97/68/CE : Directive 97/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1997 sur le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures contre les émissions de gaz et de particules polluants provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers;

20° Règlement (CE) n° 595/2009 : Règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la

Art. 3.3. Voor de toepassing van deze onderafdeling wordt verstaan onder:

1° voor eigen gebruik gebouwd pleziervaartuig: een pleziervaartuig dat grotendeels door de toekomstige gebruiker voor eigen gebruik is gebouwd;

2° voortstuwingsmotor: direct of indirect voor voortstuwing gebruikte inwendige verbrandingsmotor met vonk- of compressieontsteking;

3° ingrijpende wijziging van een motor: een wijziging van een voortstuwingsmotor waardoor deze de hoofdstuk I van de bijlage, deel B vermelde emissiegrenswaarden zou kunnen overschrijden of waardoor het nominale vermogen van de motor met meer dan 15% toeneemt;

4° wijze van voortstuwing: de methode waarmee het pleziervaartuig wordt voortgestuwd;

5° motorfamilie: door de fabrikant bepaalde groep van motoren die door hun ontwerp soortgelijke uitlaat- of geluidsemisseriesmerken hebben;

6° nationale accreditatie-instantie: het accreditatiesysteem BELAC, zoals bepaald in het koninklijk besluit van 31 januari 2006 tot oprichting van het BELAC accreditatiesysteem van instellingen voor de conformiteitsbeoordeling;

7° accreditatie: een formele verklaring van de nationale accreditatie-instantie dat een conformiteitsbeoordeling voldoet aan de eisen van deze onderafdeling;

8° conformiteitsbeoordeling: het proces waarin wordt aangetoond of voor een product aan de eisen van deze onderafdeling is voldaan;

9° conformiteitsbeoordelingsinstantie: een instantie die conformiteitsbeoordelingsactiviteiten verricht, zoals onder meer ijken, testen, certificeren en inspecteren;

10° terugroepen: maatregel waarmee wordt beoogd een product te doen terugkeren dat al aan de eindgebruiker ter beschikking is gesteld;

11° uit de handel nemen: maatregel waarmee wordt beoogd te voorkomen dat een product dat zich in de toeleveringsketen bevindt, op de markt wordt aangeboden;

12° markttoezicht: activiteiten en maatregelen van overheidsinstanties om ervoor te zorgen dat producten voldoen aan de toepasselijke eisen die zijn opgenomen in de harmonisatiewetgeving van de Europese Unie en geen gevaar opleveren voor de gezondheid en veiligheid of andere aspecten van de bescherming van het openbaar belang;

13° CE-markering: een markering waarmee de fabrikant aangeeft dat het product in overeenstemming is met alle toepasselijke eisen van de harmonisatiewetgeving van de Europese Unie die in het aanbrengen ervan voorziet;

14° harmonisatiewetgeving van de Europese Unie: alle wetgeving van de Europese Unie die de voorwaarden voor het verhandelen van producten harmoniseert;

15° de Richtlijn: Richtlijn 2013/53/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 betreffende pleziervaartuigen en waterscooters en tot intrekking van Richtlijn 94/25/EG;

16° Besluit nr. 768/2008/EG: Besluit nr. 768/2008/EG van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 betreffende een gemeenschappelijk kader voor het verhandelen van producten en tot intrekking van Besluit 93/465/EEG van de Raad;

17° Verordening (EG) nr. 765/2008: Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 339/93;

18° Bevoegde nationale autoriteit: een autoriteit aangeduid door een lidstaat voor de uitvoering van de Richtlijn;

19° Richtlijn 97/68/EG: Richtlijn 97/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 1997 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake maatregelen tegen de uitstoot van verontreinigende gassen en deeltjes door inwendige verbrandingsmotoren die worden gemonteerd in niet voor de weg bestemde mobiele machines;

20° Verordening (EG) nr. 595/2009: Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot

réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le Règlement (CE) n° 715/2007 et la Directive 2007/46/CE, et abrogeant les Directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE.

Art. 3.4. Les produits mentionnés à l'article 3.2, alinéa 1^{er}, peuvent uniquement être mis à disposition sur le marché ou mis en service s'ils ne mettent pas en danger la santé et la sécurité des personnes, des biens et de l'environnement, s'ils sont entretenus correctement et utilisés aux fins prévues, et sous réserve qu'ils satisfassent aux exigences essentielles applicables énoncées au chapitre I^{er} de l'annexe.

Le contrôle de la navigation prend les mesures nécessaires pour veiller à ce que les produits mentionnés ne soient pas mis à la disposition du marché ou mis en service que s'ils remplissent les critères de l'alinéa 1^{er}.

Art. 3.5. Le contrôle de la navigation n'interdit pas la mise sur le marché ou la mise en service des navires de plaisance qui satisfont à la présente sous-section.

Le contrôle de la navigation n'interdit pas la mise à disposition sur le marché de navires de plaisance partiellement achevés lorsque le fabricant ou l'importateur déclare, conformément au chapitre III de l'annexe, qu'ils sont destinés à être achevés par d'autres.

Le contrôle de la navigation n'interdit pas la mise à disposition sur le marché ou la mise en service d'éléments ou de pièces d'équipement satisfaisant à la présente sous-section qui sont destinés à être incorporés dans des navires de plaisance, conformément à la déclaration du fabricant ou de l'importateur visée à l'article 3.14.

Le contrôle de la navigation n'interdit pas la mise à disposition sur le marché ou la mise en service des moteurs de propulsion suivants :

1° les moteurs, installés ou non dans des navires de plaisance, qui sont conformes à la présente sous-section;

2° les moteurs installés dans des navires de plaisance et réceptionnés selon la Directive 97/68/CE qui sont conformes à la phase III A, à la phase III B ou à la phase IV réglementant les limites d'émission des moteurs à allumage par compression destinés à des utilisations autres que la propulsion de bateaux de la navigation intérieure, locomotives et autorails tels que mentionnés au chapitre I^{er} de l'annexe I^{re}, point 4.1.2, de ladite Directive, qui satisfont aux exigences établies dans la présente sous-section, à l'exclusion de celles prévues au chapitre I^{er} de l'annexe, partie B, en matière d'émissions gazeuses;

3° les moteurs installés dans des navires de plaisance et réceptionnés par type selon le Règlement (CE) n° 595/2009, qui satisfont aux exigences énoncées dans la présente sous-section, à l'exclusion de celles prévues au chapitre I^{er} de l'annexe, partie B, en matière d'émissions gazeuses.

L'application des points 2° et 3° de l'alinéa 4 est soumise à la condition suivante : lorsqu'un moteur est adapté pour être installé dans un navire de plaisance, la personne qui procède à l'adaptation veille à ce que celle-ci soit effectuée en tenant pleinement compte des données et des autres informations disponibles auprès du fabricant du moteur afin de s'assurer que, une fois installé conformément aux instructions d'installation fournies par la personne qui adapte le moteur, celui-ci continuera de remplir les exigences en matière d'émissions gazeuses fixées par la Directive 97/68/CE ou par le Règlement (CE) n° 595/2009, conformément à la déclaration du fabricant du moteur. La personne qui adapte le moteur déclare, comme prévu à l'article 3.14, que le moteur continuera de remplir les exigences en matière d'émissions gazeuses qui figurent dans la Directive 97/68/CE ou dans le Règlement (CE) n° 595/2009, conformément à la déclaration du fabricant du moteur, lorsqu'il est installé conformément aux instructions d'installation fournies par la personne qui adapte le moteur.

Les produits mentionnés à l'article 3.2, alinéa 1^{er}, qui ne sont pas conformes à la présente sous-section, peuvent être présentés lors de salons, d'expositions, de démonstrations ou de manifestations similaires, pour autant qu'un panneau visible indique clairement que ces produits ne sont pas conformes à la présente sous-section et qu'ils ne pourront pas être mis à disposition ou mis en service dans l'Union européenne avant leur mise en conformité.

Art. 3.6. § 1^{er}. Lorsqu'ils mettent leurs produits sur le marché, les fabricants s'assurent que ceux-ci ont été conçus et fabriqués conformément aux exigences énoncées à l'article 3.4, alinéa 1^{er}, et au chapitre I^{er} de l'annexe.

§ 2. Les fabricants rédigent la documentation technique exigée conformément à l'article 3.24 et effectuent, ou font effectuer, la procédure d'évaluation de la conformité applicable conformément aux articles 3.18 à 3.21 ainsi qu'à l'article 3.23.

reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 en Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van de Richtlijnen 80/1269/EEG, 2005/55/EG en 2005/78/EG.

Art. 3.4. De in artikel 3.2, eerste lid, bedoelde producten mogen alleen aangeboden of in bedrijf gesteld worden als zij geen gevaar opleveren voor de gezondheid en de veiligheid van personen, eigendommen of het milieu, wanneer zij correct worden onderhouden en voor het beoogde doel worden gebruikt, en alleen op voorwaarde dat zij aan de toepasselijke essentiële eisen van hoofdstuk I van de bijlage voldoen.

De scheepvaartcontrole neemt de nodige maatregelen om te waarborgen dat de bedoelde producten die op de markt worden aangeboden of in bedrijf worden gesteld voldoen aan de voorschriften zoals bedoeld in het eerste lid.

Art. 3.5. De scheepvaartcontrole verbiedt niet het op de markt aanbieden of het in bedrijf stellen van pleziervaartuigen die aan deze onderafdeling voldoen.

De scheepvaartcontrole verbiedt niet het op de markt aanbieden van gedeeltelijk afgebouwde pleziervaartuigen wanneer de fabrikant of importeur overeenkomstig hoofdstuk III van de bijlage verklaart dat zij bestemd zijn om door anderen te worden afgebouwd.

De scheepvaartcontrole verbiedt niet dat onderdelen die overeenkomstig de in artikel 3.14 bedoelde verklaring van de fabrikant of van de importeur aan deze onderafdeling voldoen en bestemd zijn om in pleziervaartuigen te worden gemonteerd, op de markt aangeboden of in bedrijf gesteld worden.

De scheepvaartcontrole verbiedt niet dat volgende voortstuwingsmotoren op de markt aangeboden of in bedrijf gesteld worden:

1° al dan niet in pleziervaartuigen gemonteerde motoren die aan deze onderafdeling voldoen;

2° in pleziervaartuigen ingebouwde motoren waarvoor typegoedkeuring is verleend overeenkomstig Richtlijn 97/68/EG en die voldoen aan de emissiegrenswaarden van fase III A, fase III B of fase IV voor compressieontstekingsmotoren die worden gebruikt voor andere toepassingen dan het aandrijven van binnenschepen, locomotieven en treinstellen, zoals vermeld in punt 4.1.2 van hoofdstuk 1 van bijlage I bij die Richtlijn, die voldoen aan deze onderafdeling, met uitzondering van de eisen inzake uitlaatemissies in hoofdstuk I van de bijlage, deel B;

3° in pleziervaartuigen ingebouwde motoren waarvoor typegoedkeuring is verleend overeenkomstig Verordening (EG) nr. 595/2009, die aan deze onderafdeling voldoen, met uitzondering van de eisen inzake uitlaatemissies in hoofdstuk I van de bijlage, deel B.

De punten 2° en 3° van het vierde lid zijn van toepassing op voorwaarde dat wanneer een motor wordt aangepast voor montage in een pleziervaartuig, de persoon die de aanpassing uitvoert, ervoor zorgt dat bij de aanpassing ten volle rekening wordt gehouden met de gegevens en andere informatie van de motorfabrikant, zodat wanneer de motor wordt gemonteerd overeenkomstig de montage-instructies van de persoon die de motor aanpast, deze zal blijven voldoen aan de eisen inzake uitlaatemissies van hetzij Richtlijn 97/68/EG, hetzij Verordening (EG) nr. 595/2009, zoals verklaard door de motorfabrikant. De persoon die de motor aanpast, verklaart overeenkomstig artikel 3.14 dat de motor blijft voldoen aan de eisen inzake uitlaatemissies van hetzij Richtlijn 97/68/EG, hetzij Verordening (EG) nr. 595/2009, zoals verklaard door de motorfabrikant, wanneer deze motor wordt gemonteerd volgens de montage-instructies die worden bijgeleverd door de persoon die de motor aanpast.

De in artikel 3.2, eerste lid, bedoelde producten die niet aan deze onderafdeling voldoen, mogen op handelsbeurzen, tentoonstellingen, demonstraties en soortgelijke evenementen worden getoond, mits een zichtbaar teken duidelijk is aangegeven dat die producten niet aan deze onderafdeling voldoen en niet in de Europese Unie worden aangeboden of in bedrijf gesteld voordat zij met deze onderafdeling in overeenstemming zijn gebracht.

Art. 3.6. § 1. Wanneer fabrikanten hun producten in de handel brengen, waarborgen zij dat deze zijn ontworpen en vervaardigd overeenkomstig de eisen van artikel 3.4, eerste lid, en hoofdstuk I van de bijlage.

§ 2. Fabrikanten stellen overeenkomstig artikel 3.24 technische documentatie op en voeren overeenkomstig de artikelen 3.18 tot en met 3.21 en artikel 3.23 de toepasselijke conformiteits-beoordelingsprocedure uit of laten deze uitvoeren.

Lorsqu'il a été démontré, à l'aide de cette procédure, qu'un produit respecte les exigences applicables, les fabricants établissent une déclaration telle que visée à l'article 3.14 et attribuent et apposent le marquage CE prévu aux articles 3.16 et 3.17.

§ 3. Les fabricants conservent la documentation technique et un exemplaire de la déclaration visée à l'article 3.14 pendant une durée de dix ans à partir de la mise sur le marché du produit.

§ 4. Les fabricants veillent à ce que des procédures soient en place pour que la production en série reste conforme. Il est dûment tenu compte des modifications de la conception ou des caractéristiques du produit ainsi que des modifications des normes harmonisées par rapport auxquelles la conformité d'un produit est déclarée.

Lorsque cela semble approprié, au vu des risques que présente un produit, les fabricants, dans un souci de protection de la santé et de la sécurité des consommateurs, effectuent des essais par sondage sur les produits mis à disposition sur le marché, examinent les réclamations, les produits non conformes, les rappels de produits et, le cas échéant, tiennent un registre en la matière et informent les distributeurs d'un tel suivi.

§ 5. Les fabricants s'assurent que leurs produits portent un numéro de type, de lot ou de série ou un autre élément permettant leur identification ou, lorsque la taille ou la nature des éléments ou pièces d'équipement ne le permet pas, que les informations requises figurent sur l'emballage ou dans un document accompagnant le produit.

§ 6. Les fabricants indiquent sur le produit ou, lorsque ce n'est pas possible, sur son emballage ou dans un document accompagnant le produit, leur nom, leur raison sociale ou leur marque déposée et l'adresse à laquelle ils peuvent être contactés. L'adresse précise un lieu unique où le fabricant peut être contacté.

§ 7. Les fabricants veillent à ce que le produit soit accompagné d'instructions et d'informations de sécurité dans le manuel du propriétaire, fournies dans une ou des langues aisément compréhensibles par les consommateurs et autres utilisateurs finaux.

§ 8. Les fabricants qui considèrent, ou ont des raisons de croire, qu'un produit qu'ils ont mis sur le marché n'est pas conforme à la présente sous-section, prennent sans tarder les mesures correctives nécessaires pour le mettre en conformité, le retirer ou le rappeler, si nécessaire. En outre, si le produit présente un risque, les fabricants en informent immédiatement les autorités nationales compétentes des États membres dans lesquels ils ont mis le produit à disposition, en fournissant des précisions, notamment, sur la non-conformité et toute mesure corrective adoptée.

§ 9. Sur requête motivée d'une autorité nationale compétente, les fabricants communiquent à celle-ci toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité du produit, dans une langue aisément compréhensible par cette autorité. Ils coopèrent, à sa demande, avec cette autorité, à toute mesure adoptée en vue d'éliminer les risques présentés par des produits qu'ils ont mis sur le marché.

Art. 3.7. Un fabricant peut désigner, par mandat écrit, un mandataire.

Les obligations prévues à l'article 3.6, § 1^{er}, et l'établissement de la documentation technique ne sont pas confiés au mandataire.

Le mandataire exécute les tâches précisées dans le mandat reçu du fabricant. Le mandat autorise le mandataire, au minimum :

1° à tenir un exemplaire de la déclaration visée à l'article 3.14 et de la documentation technique à la disposition des autorités de surveillance nationales pendant une durée de dix ans à partir de la mise sur le marché du produit;

2° sur requête motivée d'une autorité nationale compétente, à lui communiquer toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité du produit;

3° à coopérer, à leur demande, avec les autorités nationales compétentes à toute mesure adoptée en vue d'éliminer les risques présentés par les produits couverts par leur mandat.

Art. 3.8. § 1^{er}. Les importateurs ne placent sur le marché de l'Union européenne que des produits conformes.

§ 2. Avant de mettre un produit sur le marché, les importateurs vérifient que la procédure d'évaluation de la conformité a été menée à bien par le fabricant. Ils s'assurent également que le fabricant a établi la documentation technique, que le produit porte le marquage CE visé à

Wanneer met die procedure is aangetoond dat het product aan de toepasselijke eisen voldoet, stellen de fabrikanten een verklaring als bedoeld in artikel 3.14 op en maken zij de CE-markering en brengen zij deze aan overeenkomstig de artikelen 3.16 en 3.17.

§ 3. Fabrikanten bewaren de technische documentatie en een kopie van de in artikel 3.14 bedoelde verklaring tot tien jaar nadat het product in de handel is gebracht.

§ 4. Fabrikanten zorgen ervoor dat zij beschikken over procedures om de conformiteit van hun serieproductie voortdurend te waarborgen. Er wordt terdege rekening gehouden met veranderingen in het ontwerp of in de kenmerken van het product en met veranderingen in de geharmoniseerde normen waarnaar is verwezen voor de conformiteitsverklaring van het product.

Indien dit gezien de risico's van een product passend wordt geacht, voeren fabrikanten met het oog op de bescherming van de gezondheid en veiligheid van de consumenten steekproeven uit op de producten die op de markt worden aangeboden, onderzoeken zij klachten, non-conforme producten en teruggeroepen producten, houden zij daarvan zo nodig een register bij en houden zij de distributeurs op de hoogte van dit toezicht.

§ 5. Fabrikanten zorgen ervoor dat op hun producten, een type-, partij- of serienummer, dan wel een ander identificatiemiddel is aangebracht, of, wanneer dit door de omvang of aard van het onderdeel niet mogelijk is, dat de vereiste informatie op de verpakking of in een bij het product gevoegd document is vermeld.

§ 6. Fabrikanten vermelden hun naam, geregistreerde handelsnaam of hun geregistreerde merknaam en het contactadres op het product, of, wanneer dit niet mogelijk is, op de verpakking of in een bij het product gevoegd document. Het adres geeft één punt aan waar contact met de fabrikant opgenomen kan worden.

§ 7. Fabrikanten zorgen ervoor dat het product vergezeld gaat van instructies en veiligheidsinformatie in de handleiding in één of meer talen die de consumenten en andere eindgebruikers gemakkelijk kunnen begrijpen.

§ 8. Fabrikanten die van mening zijn of redenen hebben om aan te nemen dat een door hen in de handel gebracht product niet conform met deze onderafdeling is, nemen onmiddellijk de nodige corrigerende maatregelen om het product conform te maken of zo nodig uit de handel te nemen of terug te roepen. Bovendien brengen fabrikanten, indien het product een risico oplevert, de bevoegde nationale autoriteiten van de lidstaten waar zij het product op de markt hebben aangeboden hiervan onmiddellijk op de hoogte waarbij zij in het bijzonder de non-conformiteit en alle genomen corrigerende maatregelen uitvoerig beschrijven.

§ 9. Fabrikanten verstrekken op een met redenen omkleed verzoek van een bevoegde nationale autoriteit aan deze autoriteit alle benodigde informatie en documentatie om de conformiteit van het product aan te tonen, in een taal die deze autoriteit gemakkelijk kan begrijpen. Op verzoek van deze autoriteit verlenen zij medewerking aan eventuele maatregelen waarmee de risico's van de door hen in de handel gebrachte producten worden weggenomen.

Art. 3.7. Fabrikanten kunnen een gemachtigde aanstellen door hem een schriftelijk mandaat te geven.

De verplichtingen uit hoofde van artikel 3.6, § 1, en de opstelling van technische documentatie maken geen deel uit van het mandaat van de gemachtigde.

Een gemachtigde voert de taken uit die gespecificeerd zijn in het mandaat dat hij van de fabrikant heeft ontvangen. Het mandaat stelt de gemachtigde in staat ten minste de volgende taken te verrichten:

1° tot tien jaar nadat het product in de handel is gebracht een kopie van de verklaring als bedoeld in artikel 3.14 en de technische documentatie ter beschikking van de nationale toezichhoudende autoriteiten te houden;

2° de bevoegde nationale autoriteit, wanneer deze een met redenen omkleed verzoek daartoe indient, alle benodigde informatie en documentatie verstrekken om de conformiteit van het product aan te tonen;

3° op verzoek van de bevoegde nationale autoriteiten medewerking verlenen aan eventuele maatregelen waarmee de risico's van onder hun mandaat vallende producten worden weggenomen.

Art. 3.8. § 1. Importeurs brengen alleen producten in de Europese Unie in de handel die aan de gestelde eisen voldoen.

§ 2. Alvorens een product in de handel te brengen, zorgen importeurs ervoor dat de fabrikant de juiste conformiteitsbeoordelingsprocedure heeft uitgevoerd. Zij zorgen er ook voor dat de fabrikant de technische documentatie heeft opgesteld, dat het product van de in artikel 3.16

l'article 3.16 et qu'il est accompagné des documents requis conformément à l'article 3.14 ainsi qu'au chapitre I^{er} de l'annexe, partie A, point 2.5, au chapitre I^{er} de l'annexe, partie B, point 4, et au chapitre I^{er} de l'annexe, partie C, point 2, et que le fabricant a respecté les exigences énoncées à l'article 3.6, § 5 et 6.

Lorsqu'un importateur considère, ou a des raisons de croire, qu'un produit n'est pas conforme aux exigences énoncées à l'article 3.4, alinéa 1^{er}, et au chapitre I^{er} de l'annexe, il ne met pas ce produit sur le marché tant qu'il n'a pas été mis en conformité. En outre, si le produit présente un risque, l'importateur en informe le fabricant et les autorités de surveillance du marché.

§ 3. Les importateurs indiquent sur le produit ou, dans le cas d'éléments ou de pièces d'équipement lorsque ce n'est pas possible, sur son emballage ou dans un document accompagnant le produit, leur nom, leur raison sociale ou leur marque déposée et l'adresse à laquelle ils peuvent être contactés.

§ 4. Les importateurs veillent à ce que le produit soit accompagné d'instructions et d'informations de sécurité dans le manuel du propriétaire, fournies dans une ou des langues aisément compréhensibles par les consommateurs et autres utilisateurs finaux.

§ 5. Tant qu'un produit est sous leur responsabilité, les importateurs s'assurent que les conditions de stockage ou de transport ne compromettent pas sa conformité avec les exigences énoncées à l'article 3.4, alinéa 1^{er}, et au chapitre I^{er} de l'annexe.

§ 6. Lorsqu'une telle mesure apparaît nécessaire, compte tenu des risques présentés par un produit, les importateurs effectuent, aux fins de la protection de la santé et de la sécurité des consommateurs, des essais par sondage sur les produits mis à disposition sur le marché, examinent les réclamations, les produits non conformes et les rappels de produits et, le cas échéant, tiennent un registre en la matière et informent les distributeurs de ce suivi.

§ 7. Les importateurs qui considèrent, ou ont des raisons de croire, qu'un produit qu'ils ont mis sur le marché n'est pas conforme à la présente sous-section, prennent immédiatement les mesures correctives nécessaires pour le mettre en conformité, le retirer ou le rappeler, si nécessaire. En outre, si le produit présente un risque, les importateurs en informent immédiatement les autorités nationales compétentes des États membres dans lesquels ils ont mis le produit à disposition, en fournissant des précisions, notamment, sur la non-conformité et toute mesure corrective adoptée.

§ 8. Pendant une durée de dix ans à partir de la mise sur le marché du produit, les importateurs tiennent un exemplaire de la déclaration visée à l'article 3.14 à la disposition des autorités de surveillance du marché et s'assurent que la documentation technique peut être fournie à ces autorités, sur demande.

§ 9. Sur requête motivée d'un agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet et d'une autorité nationale compétente d'un autre État membre, les importateurs lui communiquent toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité d'un produit, dans une langue aisément compréhensible par cette autorité. Ils coopèrent, à sa demande, avec cette autorité, à toute mesure adoptée en vue d'éliminer les risques présentés par des produits qu'ils ont mis sur le marché.

Art. 3.9. § 1^{er}. Lorsqu'ils mettent un produit à disposition sur le marché, les distributeurs agissent avec la diligence requise pour respecter les exigences de la présente sous-section.

§ 2. Avant de mettre un produit à disposition sur le marché, les distributeurs vérifient, d'une part, qu'il porte le marquage CE visé à l'article 3.16, qu'il est accompagné des documents requis à l'article 3.6, § 7, à l'article 3.14, au chapitre I^{er} de l'annexe, partie A, point 2.5, au chapitre I^{er} de l'annexe, partie B, point 4, et au chapitre I^{er} de l'annexe, partie C, point 2, ainsi que d'instructions et d'informations de sécurité fournies dans une ou des langues aisément compréhensible(s) par les consommateurs et autres utilisateurs finaux de l'État membre dans lequel le produit doit être mis à disposition sur le marché et, d'autre part, que le fabricant et l'importateur ont respecté les exigences visées à l'article 3.6, § 5 et 6, et à l'article 3.8, § 3.

Lorsqu'un distributeur considère, ou a des raisons de croire, qu'un produit n'est pas conforme aux exigences visées à l'article 3.4, alinéa 1^{er}, et au chapitre I^{er} de l'annexe, il ne met pas ce produit sur le marché tant qu'il n'a pas été mis en conformité avec ces exigences. En outre, si le produit présente un risque, le distributeur en informe le fabricant ou l'importateur ainsi que les autorités de surveillance du marché.

bedoelde CE-markering is voorzien en vergezeld gaat van de documenten die vereist zijn overeenkomstig artikel 3.14, hoofdstuk I van de bijlage, deel A, punt 2.5, hoofdstuk I van de bijlage, deel B, punt 4, en hoofdstuk I van de bijlage, deel C, punt 2, en dat de fabrikant aan de eisen van artikel 3.6, § 5 en 6, heeft voldaan.

Wanneer een importeur van mening is of redenen heeft om aan te nemen dat een product niet voldoet aan de eisen van artikel 3.4, eerste lid, en hoofdstuk I van de bijlage, mag hij het product niet in de handel brengen voordat het conform is gemaakt. Bovendien brengen importeurs, indien het product een risico oplevert, de fabrikant en de markttoezichtautoriteiten hiervan op de hoogte.

§ 3. Importeurs vermelden hun naam, geregistreerde handelsnaam of hun geregistreerde merknaam en het contactadres op het product, of, wanneer dit in het geval van onderdelen niet mogelijk is, op de verpakking of in een bij het product gevoegd document.

§ 4. Importeurs zorgen ervoor dat het product vergezeld gaat van instructies en veiligheidsinformatie in een handleiding in een of meer talen die de consumenten en andere eindgebruikers gemakkelijk kunnen begrijpen.

§ 5. Importeurs zorgen gedurende de periode dat zij voor het product verantwoordelijk zijn, voor zodanige opslag- en vervoersomstandigheden dat de conformiteit van het product met betrekking tot de eisen van artikel 3.4, eerste lid, en hoofdstuk I van de bijlage niet in het gedrang komt.

§ 6. Indien dit gezien de risico's van een product passend wordt geacht, voeren importeurs met het oog op de bescherming van de gezondheid en veiligheid van de consumenten steekproeven uit op de producten die op de markt worden aangeboden, onderzoeken zij klachten, non-conforme producten en teruggeroepen producten, houden zij daarvan zo nodig een register bij, en houden zij de distributeurs op de hoogte van dit toezicht.

§ 7. Importeurs die van mening zijn of redenen hebben om aan te nemen dat een door hen in de handel gebracht product niet conform deze onderafdeling is, nemen onmiddellijk de nodige corrigerende maatregelen om het product conform te maken of zo nodig uit de handel te nemen of terug te roepen. Bovendien brengen importeurs, indien het product een risico oplevert, de bevoegde nationale autoriteiten van de lidstaten waar zij het product op de markt hebben aangeboden, hiervan onmiddellijk op de hoogte, waarbij zij in het bijzonder de non-conformiteit en alle genomen corrigerende maatregelen uitvoerig beschrijven.

§ 8. Importeurs houden gedurende tien jaar nadat het product in de handel is gebracht een kopie van de in artikel 3.14 bedoelde verklaring ter beschikking van de markttoezichtautoriteiten en zorgen ervoor dat de technische documentatie op verzoek aan die autoriteiten kan worden verstrekt.

§ 9. Importeurs verstrekken de met scheepvaartcontrole bevoegde ambtenaar die daartoe is aangesteld en de bevoegde nationale autoriteit van andere lidstaten, wanneer deze een met redenen omkleed verzoek daartoe indient, alle benodigde informatie en documentatie om de conformiteit van het product aan te tonen, in een taal die deze autoriteit gemakkelijk kan begrijpen. Op verzoek van deze autoriteit verlenen zij medewerking aan eventuele maatregelen waarmee de risico's van de door hen in de handel gebrachte producten worden weggenomen.

Art. 3.9. § 1. Distributeurs die een product op de markt aanbieden, betrachten de nodige zorgvuldigheid met betrekking tot de eisen van deze onderafdeling.

§ 2. Alvorens een product op de markt aan te bieden, controleren distributeurs of het product van de in artikel 3.16 bedoelde CE-markering voorzien is, vergezeld gaat van de documenten die vereist zijn overeenkomstig artikel 3.6, § 7, artikel 3.14, hoofdstuk I van de bijlage, deel A, punt 2.5, hoofdstuk I van de bijlage, deel B, punt 4, en hoofdstuk I van de bijlage, deel C, punt 2, en van instructies en veiligheidsinformatie in een of meer talen die de consumenten en andere eindgebruikers in de lidstaat waar het product op de markt wordt aangeboden, gemakkelijk kunnen begrijpen, en of de fabrikant en de importeur aan de eisen van artikel 3.6, § 5 en 6, en artikel 3.8, § 3, hebben voldaan.

Wanneer een distributeur van mening is of redenen heeft om aan te nemen dat een product niet voldoet aan de eisen van artikel 3.4, eerste lid, en hoofdstuk I van de bijlage, mag hij het product niet op de markt aanbieden voordat het conform is gemaakt. Wanneer het product een risico oplevert, brengt de distributeur bovendien de fabrikant of de importeur, en de markttoezichtautoriteiten, hiervan op de hoogte.

§ 3. Tant qu'un produit est sous leur responsabilité, les distributeurs s'assurent que les conditions de stockage ou de transport ne compromettent pas sa conformité avec les exigences énoncées à l'article 3.4, alinéa 1^{er}, et au chapitre I^{er} de l'annexe.

§ 4. Les distributeurs qui considèrent ou ont des raisons de croire que le produit qu'ils ont mis à disposition sur le marché n'est pas conforme à la présente législation, s'assurent que les mesures correctives nécessaires soient prises pour le mettre en conformité, le retirer ou le rappeler, si nécessaire. En outre, si le produit présente un risque, les distributeurs en informent immédiatement le contrôle de la navigation et les autorités nationales des États membres qui ont mis le produit à disposition sur le marché, en fournissant des précisions, notamment, sur la non-conformité et toute mesure corrective adoptée.

§ 5. Sur requête motivée d'un agent chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet et d'une autorité nationale compétente d'un autre État membre, les distributeurs lui communiquent toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité du produit. Ils coopèrent, à sa demande, avec cette autorité, à toute mesure adoptée en vue d'éliminer les risques présentés par des produits qu'ils ont mis à disposition sur le marché.

Art. 3.10. Un importateur ou un distributeur est considéré comme un fabricant aux fins de la présente sous-section et est soumis aux obligations incombant au fabricant en vertu de l'article 3.6 lorsqu'il met un produit sur le marché sous son propre nom ou sa propre marque ou modifie un produit déjà mis sur le marché de telle sorte que la conformité avec les exigences de la présente sous-section peut en être affectée.

Art. 3.11. Si le fabricant n'assume pas les responsabilités relatives à la conformité du produit avec la présente sous-section, un importateur privé, avant de mettre le produit en service, s'assure qu'il a été conçu et fabriqué conformément aux exigences énoncées à l'article 3.4, alinéa 1^{er}, et au chapitre I^{er} de l'annexe et est tenu de remplir ou de faire remplir les obligations du fabricant énoncées à l'article 3.6, § 2, 3, 7 et 9.

Si la documentation technique requise n'est pas disponible auprès du fabricant, l'importateur privé la fait établir en recourant à une expertise appropriée.

L'importateur privé s'assure que le nom et l'adresse de l'organisme notifié qui a effectué l'évaluation de la conformité du produit figurent sur le produit.

Art. 3.12. § 1^{er}. Sur demande, les opérateurs économiques identifient à l'intention des autorités de surveillance du marché :

- 1° tout opérateur économique qui leur a fourni un produit;
- 2° tout opérateur économique auquel ils ont fourni un produit.

Les opérateurs économiques doivent être en mesure de communiquer les informations visées au premier alinéa pendant une durée de dix ans à compter de la date à laquelle le produit leur a été fourni et pendant une durée de dix ans à compter de la date à laquelle ils ont fourni le produit.

§ 2. Sur demande, les importateurs privés identifient à l'intention des autorités de surveillance du marché l'opérateur économique qui leur a fourni le produit.

Les importateurs privés doivent être en mesure de communiquer les informations visées au premier paragraphe pendant une durée de dix ans à compter de la date à laquelle le produit leur a été fourni.

Art. 3.13. Les produits conformes à des normes harmonisées ou à des parties de normes harmonisées, dont les références ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne, sont présumés conformes aux exigences couvertes par ces normes ou parties de normes visées à l'article 3.4, alinéa 1^{er}, et au chapitre I^{er} de l'annexe.

Art. 3.14. La déclaration UE de conformité atteste que le respect des exigences visées à l'article 3.4, alinéa 1^{er}, et au chapitre I^{er} de l'annexe ou de celles visées à l'article 3.5, alinéa 4, points 2° ou 3°, a été démontré.

La déclaration UE de conformité, dont la structure correspond au modèle repris au chapitre IV de l'annexe du présent arrêté, contient les éléments précisés dans les modules correspondants présentés à l'annexe II de la décision n° 768/2008/CE ainsi qu'au chapitre V de l'annexe du présent arrêté, et elle est mise à jour en permanence. Si elle n'est pas en néerlandais, français ou allemand, elle sera traduite dans l'une de ces langues.

§ 3. Distributeurs zorgen gedurende de periode dat zij voor het product verantwoordelijk zijn, voor zodanige opslag- en vervoersomstandigheden dat de conformiteit van het product met betrekking tot de eisen van artikel 3.4, eerste lid, en hoofdstuk I van de bijlage niet in het gedrang komt.

§ 4. Distributeurs die van mening zijn of redenen hebben om aan te nemen dat een door hen op de markt aangeboden product niet conform deze wetgeving is, nemen de nodige corrigerende maatregelen om het product conform te maken of zo nodig uit de handel te nemen of terug te roepen. Bovendien brengen distributeurs, indien het product een risico oplevert, de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is en de bevoegde nationale autoriteiten van de lidstaten waar zij het product op de markt hebben aangeboden onmiddellijk op de hoogte, waarbij zij in het bijzonder de non-conformiteit en alle genomen corrigerende maatregelen uitvoerig beschrijven.

§ 5. Distributeurs verstrekken de met scheepvaartcontrole bevoegde ambtenaar die daartoe is aangesteld en de bevoegde nationale autoriteit van andere lidstaten, wanneer deze een met redenen omkleed verzoek daartoe indient, alle benodigde informatie en documentatie om de conformiteit van het product aan te tonen. Op verzoek van deze autoriteit verlenen zij medewerking aan maatregelen ter voorkoming van de risico's van de door hen op de markt aangeboden producten.

Art. 3.10. Een importeur of distributeur wordt voor de toepassing van deze onderafdeling als een fabrikant beschouwd en moet aan de in artikel 3.6 vermelde verplichtingen van de fabrikant voldoen wanneer hij een product onder zijn eigen naam of merknaam in de handel brengt of een reeds in de handel gebracht product zodanig wijzigt dat de conformiteit met betrekking tot deze onderafdeling in het gedrang kan komen.

Art. 3.11. Wanneer de fabrikant niet de verantwoordelijkheid voor de conformiteit van het product met betrekking tot deze onderafdeling op zich neemt, verzekert een particuliere importeur zich ervan, voordat het product in bedrijf wordt gesteld, dat het is ontworpen en vervaardigd overeenkomstig de vereisten van artikel 3.4, eerste lid, en hoofdstuk I van de bijlage en vervult hij de in artikel 3.6, § 2, 3, 7 en 9, vermelde verplichtingen van de fabrikant of laat hij deze vervullen.

Wanneer de vereiste technische documentatie niet bij de fabrikant beschikbaar is, laat de particuliere importeur deze met behulp van de nodige deskundigheid opstellen.

De particuliere importeur zorgt ervoor dat op het product de naam en het adres zijn aangebracht van de aangemelde instantie die de conformiteitsbeoordeling van het product heeft uitgevoerd.

Art. 3.12. § 1. Marktdeelnemers delen, op verzoek, aan de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is, het volgende mee:

- 1° welke marktdeelnemer een product aan hen heeft geleverd;
- 2° aan welke marktdeelnemer zij een product hebben geleverd.

Marktdeelnemers moeten tot tien jaar nadat het product aan hen is geleverd en tot tien jaar nadat zij het product hebben geleverd, de in de eerste alinea bedoelde informatie kunnen verstrekken.

§ 2. Particuliere importeurs delen, op verzoek, aan de scheepvaartcontrole mee welke marktdeelnemer het product aan hen heeft geleverd.

Particuliere importeurs moeten tot tien jaar nadat het product aan hen is geleverd, de in de eerste paragraaf bedoelde informatie kunnen verstrekken.

Art. 3.13. Producten die in overeenstemming zijn met geharmoniseerde normen of delen ervan waarvan de referenties in het Publicatietijdschrift van de Europese Unie zijn bekendgemaakt, worden geacht te voldoen aan de eisen die door die normen of delen ervan worden bestreken, zoals beschreven in artikel 3.4, eerste lid, en hoofdstuk I van de bijlage.

Art. 3.14. In de EU-conformiteitsverklaring wordt vermeld dat aangetoond is dat aan de eisen van artikel 3.4, eerste lid, en hoofdstuk I van de bijlage of van artikel 3.5, lid 4, onder 2° en 3°, is voldaan.

De EU-conformiteitsverklaring waarvan de structuur overeenkomt met het model in hoofdstuk IV van de bijlage bij dit besluit, bevat de in de desbetreffende modules van bijlage II bij Besluit nr. 768/2008/EG en hoofdstuk V van de bijlage bij dit besluit vermelde elementen en wordt voortdurend bijgewerkt. Indien zij niet in het Nederlands, Frans of Duits is, wordt zij vertaald naar één van deze talen.

En établissant la déclaration UE de conformité, le fabricant, l'importateur privé ou la personne qui adapte le moteur, visée à l'article 3.5, alinéa 4, points 2° et 3°, assume la responsabilité de la conformité du produit.

La déclaration UE de conformité visée à l'alinéa 3 accompagne les produits ci-après lorsqu'ils sont mis à disposition sur le marché ou mis en service :

1° les navires de plaisance;

2° les éléments ou pièces d'équipement lorsqu'ils sont mis sur le marché séparément;

3° les moteurs de propulsion.

La déclaration du fabricant ou de l'importateur figurant au chapitre III de l'annexe du présent arrêté pour les navires de plaisance partiellement achevés comprend les éléments précisés dans cette annexe et accompagne les navires de plaisance partiellement achevés. Si elle n'est pas en néerlandais, français ou allemand, elle sera traduite dans l'une de ces langues.

Art. 3.15. Le marquage CE est soumis aux principes généraux énoncés à l'article 30 du Règlement (CE) n° 765/2008.

Art. 3.16. Les produits ci-après sont soumis au marquage CE lorsqu'ils sont mis à disposition sur le marché ou mis en service :

1° les navires de plaisance;

2° les éléments ou pièces d'équipement;

3° les moteurs de propulsion.

Les États membres présument que les produits visés à l'alinéa 1^{er} portant le marquage CE sont conformes à la présente sous-section.

Art. 3.17. § 1^{er}. Le marquage CE est apposé de façon visible, lisible et indélébile sur les produits visés à l'article 3.16, alinéa 1^{er}. En ce qui concerne les éléments ou pièces d'équipement, lorsque la taille ou la nature du produit ne le permet pas ou ne le justifie pas, le marquage est apposé sur l'emballage et sur les documents accompagnant le produit. Dans le cas d'un navire de plaisance, le marquage CE est apposé sur la plaque du constructeur, séparément du numéro d'identification du navire de plaisance. Dans le cas d'un moteur de propulsion, le marquage CE est apposé sur le moteur.

§ 2. Le marquage CE est apposé avant que le produit ne soit mis sur le marché ou mis en service. Le marquage CE et le numéro d'identification visé au paragraphe 3 peuvent être suivis d'un pictogramme ou de toute autre marque indiquant un risque ou un usage particulier.

§ 3. Le marquage CE est suivi du numéro d'identification de l'organisme notifié lorsque celui-ci intervient dans la phase de contrôle de la fabrication ou dans l'évaluation après construction.

Le numéro d'identification de l'organisme notifié est apposé par l'organisme lui-même ou, sur instruction de celui-ci, par le fabricant ou son mandataire ou par la personne visée à l'article 3.18, alinéas 2, 3 ou 4.

Art. 3.18. Le fabricant applique les procédures énoncées dans les modules visés aux articles 3.19, 3.20 et 3.21 avant de mettre sur le marché des produits mentionnés à l'article 3.2, alinéa 1^{er}.

L'importateur privé applique la procédure visée à l'article 3.22 avant de mettre en service un produit visé à l'article 3.2, alinéa 1^{er}, si le fabricant n'a pas effectué l'évaluation de la conformité du produit concerné.

Toute personne qui met sur le marché ou qui met en service un moteur de propulsion ou un navire de plaisance après une modification ou une transformation importante dudit moteur ou navire de plaisance, ou toute personne qui modifie la destination d'un navire de plaisance non couvert par la présente sous-section de façon à le faire entrer dans son champ d'application, applique la procédure visée à l'article 3.22 avant de procéder à la mise sur le marché ou à la mise en service du produit.

Toute personne qui met sur le marché un navire de plaisance construit pour une utilisation personnelle avant la fin de la période de cinq ans prévue à l'article 3.2, alinéa 2, point 1° g), applique la procédure visée à l'article 3.22 avant de mettre le produit sur le marché.

Door de EU-conformiteitsverklaring op te stellen, neemt de fabrikant, de particuliere importeur of de persoon die de motor aanpast als bedoeld in artikel 3.5, vierde lid, onder 2° en 3°, de verantwoordelijkheid voor de conformiteit van het product op zich.

De in het derde lid bedoelde EU-conformiteitsverklaring vergezelt onderstaande producten wanneer deze op de markt aangeboden of in bedrijf gesteld worden:

1° pleziervaartuigen;

2° onderdelen wanneer deze afzonderlijk in de handel worden gebracht;

3° voortstuwingsmotoren.

De verklaring van de fabrikant of de importeur vervat in hoofdstuk III van de bijlage bij dit besluit voor gedeeltelijk afgebouwde pleziervaartuigen bevat de in die bijlage aangegeven elementen en vergezelt de gedeeltelijk afgebouwde pleziervaartuigen. Indien zij niet in het Nederlands, Frans, of Duits is, wordt zij vertaald naar één van deze talen.

Art. 3.15. Voor de CE-markering gelden de algemene beginselen die zijn vastgesteld in artikel 30 van Verordening (EG) nr. 765/2008.

Art. 3.16. Op de volgende producten moet de CE-markering zijn aangebracht wanneer zij op de markt aangeboden of in bedrijf gesteld worden:

1° pleziervaartuigen;

2° onderdelen;

3° voortstuwingsmotoren.

De in het eerste lid bedoelde producten waarop de CE-markering is aangebracht, worden geacht aan de voorwaarden van deze onderafdeling te voldoen.

Art. 3.17. § 1. De CE-markering wordt zichtbaar, leesbaar en onuitwisbaar op de in artikel 3.16, eerste lid, bedoelde producten aangebracht. Wanneer dit in het geval van onderdelen door de omvang of aard van het product niet mogelijk of niet gerechtvaardigd is, wordt de CE-markering aangebracht op de verpakking en op de begeleidende documenten. Bij pleziervaartuigen wordt de CE-markering aangebracht op het los van het vaartuigidentificatienummer gemonteerde plaatje van de bouwer van het pleziervaartuig. Bij voortstuwingsmotoren wordt de CE-markering op de motor aangebracht.

§ 2. De CE-markering wordt aangebracht voordat het product in de handel gebracht of in bedrijf gesteld wordt. De CE-markering en het in paragraaf 3 bedoelde identificatienummer kunnen worden gevolgd door een pictogram of een andere aanduiding betreffende een bijzonder risico of gebruik.

§ 3. De CE-markering wordt gevolgd door het identificatienummer van de aangemelde instantie wanneer een dergelijke instantie betrokken is bij de productiecontrolefase of bij de beoordeling na de bouw.

Het identificatienummer van de aangemelde instantie wordt aangebracht door die instantie zelf of overeenkomstig haar instructies door de fabrikant of diens gemachtigde, of door de in artikel 3.18, 2e, 3e of 4e lid, bedoelde persoon.

Art. 3.18. Alvorens de in artikel 3.2, eerste lid, bedoelde producten in de handel te brengen, past de fabrikant de procedures toe als beschreven in de in de artikelen 3.19, 3.20 en 3.21 bedoelde modules.

Alvorens een product als bedoeld in artikel 3.2, eerste lid, in bedrijf te stellen, past de particuliere importeur de in artikel 3.22 bedoelde procedure toe als de conformiteitsbeoordeling voor het betrokken product niet door de fabrikant is uitgevoerd.

Iedere persoon die een voortstuwingsmotor of een pleziervaartuig in de handel brengt of in bedrijf stelt nadat de motor of het pleziervaartuig een ingrijpende wijziging of verbouwing heeft ondergaan, of iedere persoon die het beoogde doel van een niet onder deze onderafdeling vallend pleziervaartuig zodanig wijzigt dat het daar wel onder valt, past de in artikel 3.22 bedoelde procedure toe alvorens het product in de handel te brengen of in bedrijf te stellen.

Iedere persoon die voor het verstrijken van de in artikel 3.2, tweede lid, onder 1°, g), bedoelde periode van vijf jaar een voor eigen gebruik gebouwd pleziervaartuig in de handel brengt, past de in artikel 3.22 bedoelde procedure toe alvorens het product in de handel te brengen.

Art. 3.19. En ce qui concerne la conception et la construction des navires de plaisance, les procédures ci-après, énoncées à l'annexe II de la Décision n° 768/2008/CE, s'appliquent :

1° pour les catégories de conception A et B visées au chapitre I^{er} de l'annexe, partie A, point 1:

a) pour les navires de plaisance dont la coque a une longueur supérieure ou égale à 2,5 mètres et inférieure à 12 mètres, l'un quelconque des modules suivants :

i) module A1 (contrôle interne de la fabrication et essais supervisés du produit);

ii) module B (examen UE de type) complété par le module C, D, E ou F;

iii) module G (conformité sur la base de la vérification à l'unité);

iv) module H (conformité sur la base de l'assurance complète de la qualité);

b) pour les navires de plaisance dont la coque a une longueur comprise entre 12 et 24 mètres, l'un quelconque des modules suivants :

i) module B (examen UE de type) complété par le module C, D, E ou F;

ii) module G (conformité sur la base de la vérification à l'unité);

iii) module H (conformité sur la base de l'assurance complète de la qualité).

2° pour la catégorie de conception C visée au chapitre I^{er} de l'annexe, partie A, point 1:

a) pour les navires de plaisance dont la coque a une longueur supérieure ou égale à 2,5 mètres et inférieure à 12 mètres, l'un quelconque des modules suivants :

i) lorsque les normes harmonisées correspondant au chapitre I^{er} de l'annexe, partie A, points 3.2 et 3.3, ont été respectées : module A (contrôle interne de la fabrication), module A1 (contrôle interne de la fabrication et essais supervisés du produit), module B (examen UE de type) complété par le module C, D, E ou F, module G (conformité sur la base de la vérification à l'unité) ou module H (conformité sur la base de l'assurance complète de la qualité);

ii) lorsque les normes harmonisées correspondant au chapitre I^{er} de l'annexe, partie A, points 3.2 et 3.3, n'ont pas été respectées : module A1 (contrôle interne de la fabrication et essais supervisés du produit), module B (examen UE de type) complété par le module C, D, E ou F, module G (conformité sur la base de la vérification à l'unité) ou module H (conformité sur la base de l'assurance complète de la qualité);

b) pour les navires de plaisance dont la coque a une longueur comprise entre 12 et 24 mètres, l'un quelconque des modules suivants :

i) module B (examen UE de type) complété par le module C, D, E ou F;

ii) module G (conformité sur la base de la vérification à l'unité);

iii) module H (conformité sur la base de l'assurance complète de la qualité).

3° pour la catégorie de conception D visée au chapitre I^{er} de l'annexe, partie A, point 1 :

pour les navires de plaisance dont la coque a une longueur comprise entre 2,5 et 24 mètres, l'un quelconque des modules suivants :

i) module A (contrôle interne de la fabrication),

ii) module A1 (contrôle interne de la fabrication et essais supervisés du produit);

iii) module B (examen UE de type) complété par le module C, D, E ou F;

iv) module G (conformité sur la base de la vérification à l'unité),

v) module H (conformité sur la base de l'assurance complète de la qualité).

En ce qui concerne la conception et la construction des véhicules nautiques à moteur, l'une quelconque des procédures ci-après, énoncées à l'annexe II de la décision n° 768/2008/CE, s'applique :

1° module A (contrôle interne de la fabrication);

2° module A1 (contrôle interne de la fabrication et essais supervisés du produit);

3° module B (examen UE de type) complété par le module C, D, E ou F;

4° module G (conformité sur la base de la vérification à l'unité);

5° module H (conformité sur la base de l'assurance complète de la qualité).

Art. 3.19. De volgende procedures als beschreven in bijlage II bij Besluit nr. 768/2008/EG zijn van toepassing op het ontwerp en de bouw van pleziervaartuigen:

1° voor de ontwerpcategorieën A en B als bedoeld in hoofdstuk I van de bijlage, deel A, punt 1:

a) voor pleziervaartuigen met een romplengte van 2,5 meter tot minder dan 12 meter, een van de volgende modules:

i) module A1 (interne productiecontrole plus producttests onder toezicht);

ii) module B (EU-typeonderzoek) in combinatie met module C, D, E of F;

iii) module G (conformiteit op basis van eenheidskeuring);

iv) module H (conformiteit op basis van volledige kwaliteitsborging);

b) voor pleziervaartuigen met een romplengte van 12 meter tot 24 meter, een van de volgende modules:

i) module B (EU-typeonderzoek) in combinatie met module C, D, E of F;

ii) module G (conformiteit op basis van eenheidskeuring);

iii) module H (conformiteit op basis van volledige kwaliteitsborging).

2° voor ontwerpcategorie C als bedoeld in hoofdstuk I van de bijlage, deel A, punt 1:

a) voor pleziervaartuigen met een romplengte van 2,5 meter tot minder dan 12 meter, een van de volgende modules:

i) indien ten aanzien van hoofdstuk I van de bijlage, deel A, punten 3.2 en 3.3, aan de geharmoniseerde normen wordt voldaan: module A (interne productiecontrole), module A1 (interne productiecontrole plus producttests onder toezicht), module B (EU-typeonderzoek) in combinatie met module C, D, E of F, module G (conformiteit op basis van eenheidskeuring) of module H (conformiteit op basis van volledige kwaliteitsborging);

ii) indien ten aanzien van hoofdstuk I van de bijlage, deel A, punten 3.2 en 3.3, niet aan de geharmoniseerde normen wordt voldaan: module A1 (interne productiecontrole plus producttests onder toezicht), module B (EU-typeonderzoek) in combinatie met module C, D, E of F, module G (conformiteit op basis van eenheidskeuring) of module H (conformiteit op basis van volledige kwaliteitsborging);

b) voor pleziervaartuigen met een romplengte van 12 meter tot 24 meter, een van de volgende modules:

i) module B (EU-typeonderzoek) in combinatie met module C, D, E of F;

ii) module G (conformiteit op basis van eenheidskeuring);

iii) module H (conformiteit op basis van volledige kwaliteitsborging).

3° voor ontwerpcategorie D als bedoeld in hoofdstuk I van de bijlage, deel A, punt 1:

voor pleziervaartuigen met een romplengte van 2,5 tot 24 meter, een van de volgende modules:

i) module A (interne productiecontrole);

ii) module A1 (interne productiecontrole plus producttests onder toezicht);

iii) module B (EU-typeonderzoek) in combinatie met module C, D, E of F;

iv) module G (conformiteit op basis van eenheidskeuring);

v) module H (conformiteit op basis van volledige kwaliteitsborging).

De volgende procedures als beschreven in bijlage II bij Besluit nr. 768/2008/EG zijn van toepassing op het ontwerp en de bouw van waterscooters:

1° module A (interne productiecontrole);

2° module A1 (interne productiecontrole plus producttests onder toezicht);

3° module B (EU-typeonderzoek) in combinatie met module C, D, E of F;

4° module G (conformiteit op basis van eenheidskeuring);

5° module H (conformiteit op basis van volledige kwaliteitsborging).

En ce qui concerne la conception et la construction des éléments ou pièces d'équipement, l'une quelconque des procédures ci-après, énoncées à l'annexe II de la décision n° 768/2008/CE, s'applique :

1° module B (examen UE de type) complété par le module C, D, E ou F;

2° module G (conformité sur la base de la vérification à l'unité);

3° module H (conformité sur la base de l'assurance complète de la qualité).

Art. 3.20. En ce qui concerne les émissions gazeuses, pour les produits visés à l'article 3.2, alinéa 1^{er}, points 4° et 5°, le constructeur du moteur applique les procédures ci-après, énoncées à l'annexe II de la décision n° 768/2008/CE :

1° lorsque les essais sont effectués à l'aide de la norme harmonisée, l'un quelconque des modules suivants :

a) module B (examen UE de type) complété par le module C, D, E ou F;

b) module G (conformité sur la base de la vérification à l'unité);

c) module H (conformité sur la base de l'assurance complète de la qualité).

2° « lorsque les essais ne sont pas effectués à l'aide de la norme harmonisée, l'un quelconque des modules suivants :

a) module B (examen UE de type) complété par le module C1;

b) module G (conformité sur la base de la vérification à l'unité).

Art. 3.21. En ce qui concerne les émissions sonores des navires de plaisance, équipés d'un moteur de propulsion à embase arrière sans échappement intégré ou d'un moteur in-bord de propulsion et des navires de plaisance équipés d'un moteur de propulsion à embase arrière sans échappement intégré ou d'un moteur in-bord de propulsion qui font l'objet d'une transformation importante et sont par la suite mis sur le marché dans les cinq ans qui suivent cette transformation, le fabricant applique les procédures ci-après, énoncées à l'annexe II de la décision n° 768/2008/CE :

1° lorsque les essais sont effectués à l'aide de la norme harmonisée pour la mesure du niveau sonore, l'un quelconque des modules suivants :

a) module A1 (contrôle interne de la fabrication et essais supervisés du produit);

b) module G (conformité sur la base de la vérification à l'unité);

c) module H (conformité sur la base de l'assurance complète de la qualité).

2° lorsque les essais ne sont pas effectués à l'aide de la norme harmonisée pour la mesure du niveau sonore, le module G (conformité sur la base de la vérification à l'unité).

3° lorsque le nombre de Froude et la méthode de détermination du rapport puissance/déplacement sont utilisés pour l'évaluation, l'un quelconque des modules suivants :

a) module A (contrôle interne de la fabrication);

b) module G (conformité sur la base de la vérification à l'unité);

c) module H (conformité sur la base de l'assurance complète de la qualité).

En ce qui concerne les émissions sonores des véhicules nautiques à moteur ainsi que des moteurs hors-bord de propulsion et des moteurs de propulsion à embase arrière avec échappement intégré conçus pour être installés sur des navires de plaisance, le fabricant du véhicule nautique à moteur ou du moteur applique les procédures ci-après, énoncées à l'annexe II de la décision n° 768/2008/CE :

1° lorsque les essais sont effectués à l'aide de la norme harmonisée pour la mesure du niveau sonore, l'un quelconque des modules suivants :

a) module A1 (contrôle interne de la fabrication et essais supervisés du produit);

b) module G (conformité sur la base de la vérification à l'unité);

c) module H (conformité sur la base de l'assurance complète de la qualité).

2° lorsque les essais ne sont pas effectués à l'aide de la norme harmonisée pour la mesure du niveau sonore, le module G (conformité sur la base de la vérification à l'unité).

Art. 3.22. L'évaluation après construction visée à l'article 3.18, alinéas 2, 3 et 4, est menée conformément aux indications du chapitre V de l'annexe du présent arrêté.

Art. 3.23. § 1^{er}. Lorsque le module B de l'annexe II de la Décision n° 768/2008/CE est utilisé, l'examen UE de type est effectué selon les modalités figurant au point 2, deuxième tiret, dudit module.

De volgende procedures als beschreven in bijlage II bij Besluit nr. 768/2008/EG zijn van toepassing op het ontwerp en de bouw van onderdelen:

1° module B (EU-typeonderzoek) in combinatie met module C, D, E of F;

2° module G (conformiteit op basis van eenheidskeuring);

3° module H (conformiteit op basis van volledige kwaliteitsborging).

Art. 3.20. Met betrekking tot de uitlaatemissies van de in artikel 3.2, eerste lid, onder 4° en 5°, bedoelde producten past de motorfabrikant de volgende procedures als beschreven in bijlage II bij Besluit nr. 768/2008/EG toe:

1° indien tests worden uitgevoerd met gebruikmaking van de geharmoniseerde norm, een van de volgende modules:

a) module B (EU-typeonderzoek) in combinatie met module C, D, E of F;

b) module G (conformiteit op basis van eenheidskeuring);

c) module H (conformiteit op basis van volledige kwaliteitsborging).

2° indien tests worden uitgevoerd zonder gebruikmaking van de geharmoniseerde norm, één van de volgende modules:

a) module B (EU-typeonderzoek) in combinatie met module C;

b) module G (conformiteit op basis van eenheidskeuring).

Art. 3.21. De fabrikant past de volgende procedures als beschreven in bijlage II bij Besluit nr. 768/2008/EG toe voor de geluidsemissies van pleziervaartuigen met hekvoorstuwingsmotoren zonder geïntegreerde uitlaat of binnenboordmotoren en van pleziervaartuigen met hekvoorstuwingsmotoren zonder geïntegreerde uitlaat of met binnenboordmotoren, wanneer deze een ingrijpende verbouwing ondergaan en vervolgens binnen vijf jaar na de verbouwing in de handel worden gebracht:

1° indien tests worden uitgevoerd met gebruikmaking van de geharmoniseerde norm voor geluidsmeting, één van de volgende modules:

a) module A1 (interne productiecontrole plus producttests onder toezicht);

b) module G (conformiteit op basis van eenheidskeuring);

c) module H (conformiteit op basis van volledige kwaliteitsborging).

2° indien tests worden uitgevoerd zonder gebruikmaking van de geharmoniseerde norm voor geluidsmeting: module G (conformiteit op basis van eenheidskeuring).

3° indien de methode op basis van het getal van Froude en de verhouding vermogen/deplacement voor de beoordeling worden gebruikt, een van de volgende modules:

a) module A (interne productiecontrole);

b) module G (conformiteit op basis van eenheidskeuring);

c) module H (conformiteit op basis van volledige kwaliteitsborging).

De waterscooter- of motorfabrikant past de volgende procedures als beschreven in bijlage II bij Besluit nr. 768/2008/EG toe voor de geluidsemissies van waterscooters, buitenboord-voorstuwingsmotoren en hekvoorstuwingsmotoren met geïntegreerde uitlaat die voor montage op pleziervaartuigen bestemd zijn:

1° indien tests worden uitgevoerd met gebruikmaking van de geharmoniseerde norm voor geluidsmeting, een van de volgende modules :

a) module A1 (interne productiecontrole plus producttests onder toezicht);

b) module G (conformiteit op basis van eenheidskeuring);

c) module H (conformiteit op basis van volledige kwaliteitsborging).

2° indien tests worden uitgevoerd zonder gebruikmaking van de geharmoniseerde norm voor geluidsmeting : module G (conformiteit op basis van eenheidskeuring).

Art. 3.22. De in artikel 3.18, 2e, 3e en 4e lid, bedoelde beoordeling na de bouw wordt uitgevoerd overeenkomstig hoofdstuk V van de bijlage bij dit besluit.

Art. 3.23. § 1. Wanneer module B van bijlage II bij Besluit nr. 768/2008/EG wordt toegepast, wordt het EU-typeonderzoek op de in punt 2, tweede streepje, van die module beschreven wijze verricht.

Un type de fabrication visé au module B peut couvrir plusieurs variantes du produit dès lors que :

1° les différences entre les variantes n'affectent pas le niveau de sécurité et les autres exigences de performance du produit; et

2° les variantes d'un produit sont indiquées sur l'attestation d'examen UE de type, si nécessaire en modifiant l'attestation originale.

§ 2. Lorsque le module A1 de l'annexe II de la Décision n° 768/2008/CE est utilisé, les contrôles du produit sont effectués sur un ou plusieurs navires de plaisance représentant la production du fabricant et les exigences supplémentaires énoncées au chapitre VI de l'annexe du présent arrêté s'appliquent.

§ 3. La possibilité de recourir aux organismes internes accrédités visés aux modules A1 et C1 de l'annexe II de la Décision n° 768/2008/CE ne s'applique pas.

§ 4. Lorsque le module F de l'annexe II de la Décision n° 768/2008/CE est utilisé, la procédure décrite au chapitre VII de l'annexe du présent arrêté s'applique pour l'évaluation de la conformité avec les exigences en matière d'émissions gazeuses.

§ 5. Lorsque le module C de l'annexe II de la Décision n° 768/2008/CE est utilisé pour ce qui est de l'évaluation de la conformité avec les exigences de la présente sous-section en matière d'émissions gazeuses et lorsque le fabricant ne met pas en œuvre un système de qualité adéquat tel que décrit dans le module H de l'annexe II de la Décision n° 768/2008/CE, un organisme notifié choisi par le fabricant effectue ou fait effectuer des contrôles du produit à des intervalles aléatoires qu'il détermine afin de vérifier la qualité des contrôles internes du produit. Lorsque le niveau de qualité ne paraît pas satisfaisant ou lorsqu'il semble nécessaire de vérifier la validité des données présentées par le fabricant, la procédure énoncée au chapitre VIII de l'annexe du présent arrêté s'applique.

Art. 3.24. La documentation technique visée à l'article 3.6. § 2, contient l'ensemble des données et précisions pertinentes quant aux moyens utilisés par le fabricant pour garantir que le produit satisfait aux exigences visées à l'article 3.4. alinéa 1^{er}, et au chapitre I^{er} de l'annexe. Elle inclut, en particulier, les documents pertinents énumérés au chapitre IX de l'annexe.

La documentation technique garantit que la conception, la construction, le fonctionnement et l'évaluation de la conformité peuvent être bien compris.

Art. 3.25. L'administration, au moyen du système d'information mis à sa disposition par la Commission européenne à cette fin, notifie à la Commission européenne et aux autres États membres les organismes autorisés à effectuer des tâches d'évaluation de la conformité dans le cadre de la présente sous-section. L'administration peut déléguer cette notification.

Art. 3.26. L'administration est responsable de la mise en place et de l'application des procédures nécessaires à l'évaluation des organismes d'évaluation de la conformité aux fins de la présente sous-section ainsi qu'au contrôle des organismes notifiés, y compris le respect des dispositions de l'article 3.31.

L'administration peut décider que l'évaluation et le contrôle visés à l'alinéa 1^{er} sont effectués par un organisme national d'accréditation.

Sans préjudice des dispositions de l'alinéa 2, l'administration peut déléguer ou confier l'évaluation ou le contrôle visé à l'alinéa 1^{er} à un organisme qui n'appartient pas au secteur public. Cet organisme doit être une personne morale et répondre aux exigences définies dans la présente sous-section. En outre, cet organisme doit prouver qu'il peut couvrir la responsabilité découlant de ses activités.

L'administration assume la pleine responsabilité des tâches accomplies par l'organisme visé à l'alinéa 3.

Art. 3.27. L'administration ne fournit aucune des activités qui sont réalisées par les organismes d'évaluation de la conformité, ni aucun service de conseil sur une base commerciale ou concurrentielle, ni ne propose de telles activités ou services de conseil.

L'administration garantit la confidentialité des informations qu'elle obtient.

Art. 3.28. L'administration informe la Commission européenne de ses procédures concernant l'évaluation et la notification des organismes d'évaluation de la conformité ainsi que le contrôle des organismes notifiés, et de toute modification en la matière.

Art. 3.29. § 1^{er}. Aux fins de la notification au titre de la présente sous-section, un organisme d'évaluation de la conformité doit répondre aux exigences énoncées aux paragraphes 2 à 11.

Een productietype als bedoeld in module B kan verscheidene productievarianten omvatten mits:

1° de verschillen tussen de varianten geen nadelige invloed hebben op het veiligheidsniveau en de andere prestatie-eisen van het product; en

2° de varianten van het product genoemd worden in het dienovereenkomstige EU-typeonderzoekcertificaat, indien nodig middels wijzigingen in het oorspronkelijke certificaat.

§ 2. Wanneer module A1 van bijlage II bij Besluit nr. 768/2008/EG wordt toegepast, worden de productcontroles uitgevoerd op een of meer pleziervaartuigen die de productie van de fabrikant vertegenwoordigen en zijn de aanvullende voorschriften in hoofdstuk VI van de bijlage bij dit besluit van toepassing.

§ 3. De in de modules A1 en C1 van bijlage II bij Besluit nr. 768/2008/EG bedoelde mogelijkheid om gebruik te maken van een geaccrediteerde interne instantie is niet van toepassing.

§ 4. Wanneer module F van bijlage II bij Besluit nr. 768/2008/EG wordt toegepast, is de in hoofdstuk VII van de bijlage bij dit besluit beschreven procedure van toepassing voor de beoordeling van de conformiteit met betrekking tot de uitlaatemissievoorschriften.

§ 5. Wanneer module C van bijlage II bij Besluit nr. 768/2008/EG wordt toegepast voor de beoordeling van de conformiteit met betrekking tot de uitlaatemissievoorschriften van deze onderafdeling en de fabrikant niet werkt volgens een relevant kwaliteitssysteem als beschreven in module H van bijlage II bij Besluit nr. 768/2008/EG, worden door of namens een door de fabrikant gekozen aangemelde instantie met willekeurige, door de instantie te bepalen tussenpozen productcontroles uitgevoerd om de kwaliteit van de interne controles op het product te verifiëren. Als het kwaliteitsniveau onvoldoende blijkt te zijn of als het nodig lijkt de juistheid van de door de fabrikant opgegeven gegevens te controleren, is de in hoofdstuk VIII van de bijlage bij dit besluit beschreven procedure van toepassing.

Art. 3.24. De in artikel 3.6. § 2, bedoelde technische documentatie omvat alle relevante gegevens en bijzonderheden over de middelen die de fabrikant gebruikt om ervoor te zorgen dat het product aan de eisen van artikel 3.4. eerste lid, en hoofdstuk I van de bijlage voldoet. In het bijzonder omvat zij de in hoofdstuk IX van de bijlage vermelde relevante documenten.

De technische documentatie garandeert dat het ontwerp, de bouw, de werking en de conformiteitsbeoordeling goed te begrijpen zijn.

Art. 3.25. De administratie meldt de instanties aan die bevoegd zijn om uit hoofde van deze onderafdeling conformiteitsbeoordelingstaken te verrichten aan bij de Europese Commissie en de andere lidstaten via het door de Europese Commissie daartoe ter beschikking gestelde informatiesysteem. De administratie kan deze aanmelding delegeren.

Art. 3.26. De administratie is verantwoordelijk voor de instelling en uitvoering van de nodige procedures voor de beoordeling van conformiteits-beoordelingsinstanties voor de toepassing van deze onderafdeling, en voor het toezicht op de aangemelde instanties, met inbegrip van de naleving van artikel 3.31.

De administratie kan de in het eerste lid bedoelde beoordeling en controle laten uitvoeren door de nationale accreditatie-instantie.

Onverminderd het tweede lid kan de administratie de beoordeling of het toezicht bedoeld in het eerste lid delegeren aan een instantie die geen overheidsinstantie is. Deze instantie moet een rechtspersoon zijn, voldoen aan de vereisten vastgelegd in deze onderafdeling. Deze instantie moet kunnen aantonen dat de aansprakelijkheid voor haar activiteiten zijn gedekt.

De administratie is volledig verantwoordelijk voor de taken die de in derde lid bedoelde instantie verricht.

Art. 3.27. De administratie verricht geen activiteiten die worden uitgevoerd door conformiteitsbeoordelingsinstanties en verlenen geen adviesdiensten op commerciële basis of in concurrentie, en biedt evenmin aan dergelijke activiteiten te verrichten of dergelijke adviezen te verlenen.

De administratie waarborgt dat de verkregen informatie vertrouwelijk wordt behandeld.

Art. 3.28. De administratie brengt de Europese Commissie op de hoogte van haar procedures voor de beoordeling en aanmelding van conformiteitsbeoordelingsinstanties en voor het toezicht op dergelijke instanties, en van alle wijzigingen daarvan.

Art. 3.29. § 1. Om uit hoofde van deze onderafdeling te kunnen worden aangemeld, moet een conformiteitsbeoordelingsinstantie aan de eisen van de paragrafen 2 tot 11 voldoen.

§ 2. Un organisme d'évaluation de la conformité est constitué en vertu du droit belge et doté de la personnalité juridique.

§ 3. Un organisme d'évaluation de la conformité est une tierce partie indépendante de l'organisation ou du produit qu'il évalue.

Un organisme qui est membre d'une association d'entreprises ou à une fédération professionnelle qui représente des entreprises participant à la conception, à la fabrication, à la fourniture, à l'assemblage, à l'utilisation ou à l'entretien des produits qu'il évalue peut, pour autant que son indépendance et que l'absence de tout conflit d'intérêts soient démontrées, être considéré comme étant un tel organisme.

§ 4. Un organisme d'évaluation de la conformité, ses cadres supérieurs et le personnel chargé d'exécuter les tâches d'évaluation de la conformité ne peuvent être le concepteur, le fabricant, le fournisseur, l'installateur, l'acheteur, le propriétaire, l'utilisateur ou le responsable de l'entretien des produits qu'ils évaluent, ni le mandataire d'aucune de ces parties. Cela n'exclut pas l'utilisation de produits évalués qui sont nécessaires au fonctionnement de l'organisme d'évaluation de la conformité ou l'utilisation de ces produits à des fins personnelles.

Un organisme d'évaluation de la conformité, ses cadres supérieurs et le personnel chargés d'exécuter les tâches d'évaluation de la conformité n'interviennent pas directement dans la conception ou la fabrication, la commercialisation, l'installation, l'utilisation ou l'entretien de ces produits ou ne représentent pas les parties engagées dans ces activités. Ils ne s'engagent dans aucune activité pouvant compromettre leur indépendance de jugement ou leur intégrité à l'égard des activités d'évaluation de la conformité pour lesquelles ils sont notifiés. Cela s'applique notamment aux services de conseil.

Les organismes d'évaluation de la conformité veillent à ce que les activités de leurs filiales ou sous-traitants n'affectent pas la confidentialité, l'objectivité ou l'impartialité de leurs activités d'évaluation de la conformité.

§ 5. Les organismes d'évaluation de la conformité et leur personnel accomplissent les activités d'évaluation de la conformité avec la plus haute intégrité professionnelle et la compétence technique requise dans le domaine spécifique et sont à l'abri de toute pression et incitation, notamment d'ordre financier, susceptibles d'influencer leur jugement ou les résultats de leurs travaux d'évaluation de la conformité, notamment de la part de personnes ou groupes de personnes intéressés par les résultats de ces activités.

§ 6. L'organisme d'évaluation de la conformité est capable d'exécuter toutes les tâches d'évaluation de la conformité qui lui ont été assignées conformément aux articles 3.18 à 3.23 et pour lesquelles il a été notifié, que ces tâches soient exécutées par lui-même ou en son nom et sous sa responsabilité.

En toutes circonstances et pour chaque procédure d'évaluation de la conformité et tout type ou toute catégorie de produits pour lesquels il est notifié, l'organisme d'évaluation de la conformité dispose :

1° du personnel ayant les connaissances techniques et l'expérience suffisante et appropriée pour effectuer les tâches d'évaluation de la conformité;

2° de descriptions des procédures selon lesquelles l'évaluation de la conformité est effectuée, garantissant la transparence et la reproductibilité de ces procédures.

Il se dote de méthodes et de procédures appropriées qui font la distinction entre les tâches qu'il effectue en qualité d'organisme notifié et ses autres activités;

3° de procédures pour l'exercice d'activités qui tiennent dûment compte de la taille de l'entreprise, du secteur dans lequel elle opère, de sa structure, du degré de complexité de la technologie du produit en question et de la nature – fabrication en masse ou en série – du processus de production.

Il se dote des moyens nécessaires à la bonne exécution des tâches techniques et administratives liées aux activités d'évaluation de la conformité et a accès à tous les équipements ou installations nécessaires.

§ 7. Le personnel responsable de l'exécution des activités d'évaluation de la conformité possède :

1° une solide formation technique et professionnelle couvrant toutes les activités d'évaluation de la conformité pour lesquelles l'organisme d'évaluation de la conformité a été notifié;

2° une connaissance satisfaisante des exigences applicables aux évaluations qu'il effectue et les compétences nécessaires pour effectuer ces évaluations;

§ 2. Een conformiteitsbeoordelingsinstantie is naar Belgisch recht opgericht en heeft rechtspersoonlijkheid.

§ 3. Een conformiteitsbeoordelingsinstantie is een derde partij die onafhankelijk is van de door haar beoordeelde organisaties of producten.

Een instantie die lid is van een organisatie van ondernemers of van een vakorganisatie die ondernemingen vertegenwoordigt die betrokken zijn bij het ontwerp, de vervaardiging, de levering, de assemblage, het gebruik of het onderhoud van de door hen beoordeelde producten, kan als een dergelijke instantie worden beschouwd op voorwaarde dat haar onafhankelijkheid en de afwezigheid van belangenconflicten aangetoond worden.

§ 4. Een conformiteitsbeoordelingsinstantie, haar hoogste leidinggevenden en het personeel dat de conformiteitsbeoordelingstaken verricht, zijn niet de ontwerper, fabrikant, leverancier, installateur, koper, eigenaar, gebruiker of onderhouder van de door hen beoordeelde producten, noch de vertegenwoordiger van een van deze partijen. Dit vormt echter geen beletsel voor het gebruik van beoordeelde producten die nodig zijn voor de activiteiten van de conformiteitsbeoordelingsinstantie of voor het gebruik van de producten voor persoonlijke doeleinden.

Een conformiteitsbeoordelingsinstantie, haar hoogste leidinggevenden en het personeel dat de conformiteitsbeoordelingstaken verricht, zijn niet rechtstreeks of als vertegenwoordiger van de betrokken partijen betrokken bij het ontwerpen of vervaardigen, verhandelen, installeren, gebruiken of onderhouden van deze producten. Zij oefenen geen activiteiten uit die hun onafhankelijke oordeel of hun integriteit met betrekking tot conformiteitsbeoordelingsactiviteiten waarvoor zij zijn aangemeld, in het gedrang kunnen brengen. Dit geldt met name voor adviesdiensten.

Conformiteitsbeoordelingsinstanties zorgen ervoor dat de activiteiten van hun dochterondernemingen of onderaannemers geen afbreuk doen aan de vertrouwelijkheid, objectiviteit en onpartijdigheid van hun conformiteitsbeoordelingsactiviteiten.

§ 5. Conformiteitsbeoordelingsinstanties en hun personeel voeren de conformiteitsbeoordelingsactiviteiten uit met de grootste mate van beroepsintegriteit en met de vereiste technische bekwaamheid op het specifieke gebied en zij zijn vrij van elke druk en beïnvloeding, met name van financiële aard, die hun oordeel of de resultaten van hun conformiteitsbeoordelingsactiviteiten kunnen beïnvloeden, inzonderheid van personen of groepen van personen die belang hebben bij de resultaten van deze activiteiten.

§ 6. Een conformiteitsbeoordelingsinstantie is in staat de conformiteitsbeoordelingstaken te verrichten die in de artikelen 3.18 tot en met 3.23 aan haar zijn toegewezen en waarvoor zij is aangemeld, ongeacht of deze taken door de conformiteitsbeoordelingsinstantie zelf of namens haar en onder haar verantwoordelijkheid worden verricht.

De conformiteitsbeoordelingsinstantie beschikt te allen tijde, voor elke conformiteitsbeoordelingsprocedure en voor elke soort of elke categorie producten waarvoor zij is aangemeld, over:

1° personeel met technische kennis en voldoende passende ervaring om de conformiteitsbeoordelingstaken te verrichten;

2° beschrijvingen van de procedures voor de uitvoering van de conformiteitsbeoordeling, waarbij de transparantie en de mogelijkheid tot reproductie van deze procedures worden gewaarborgd.

Zij beschikt over passend beleid en geschikte procedures om een onderscheid te maken tussen taken die zij als aangemelde instantie verricht en andere activiteiten;

3° procedures om bij de uitoefening van haar taken naar behoren rekening te houden met de omvang van een onderneming, de sector waarin zij actief is, haar structuur, de relatieve complexiteit van de technologie van het product in kwestie en het massa- of seriële karakter van het productieproces.

Zij beschikt over de middelen die nodig zijn om de technische en administratieve taken in verband met de conformiteitsbeoordelingsactiviteiten op passende wijze uit te voeren en heeft toegang tot alle vereiste apparatuur en faciliteiten.

§ 7. Het voor de uitvoering van de conformiteitsbeoordelingsactiviteiten verantwoordelijke personeel beschikt over:

1° een gedegen technische en beroepsopleiding die alle conformiteitsbeoordelingsactiviteiten omvat waarvoor de conformiteitsbeoordelingsinstantie is aangemeld;

2° een bevredigende kennis van de eisen inzake de beoordelingen die het verricht en voldoende bevoegdheden om deze beoordelingen uit te voeren;

3° une connaissance et une compréhension suffisantes des exigences essentielles, des normes harmonisées applicables ainsi que de la législation d'harmonisation de l'Union européenne et de la législation nationale en la matière;

4° l'aptitude nécessaire pour rédiger les attestations, procès-verbaux et rapports qui constituent la matérialisation des évaluations effectuées.

§ 8. L'impartialité des organismes d'évaluation de la conformité, de leurs cadres supérieurs et du personnel effectuant l'évaluation est garantie.

La rémunération des cadres supérieurs et du personnel chargé de l'évaluation au sein d'un organisme d'évaluation de la conformité ne dépend ni du nombre d'évaluations effectuées, ni de leurs résultats.

§ 9. Les organismes d'évaluation de la conformité souscrivent une assurance de responsabilité civile.

§ 10. Le personnel d'un organisme d'évaluation de la conformité est tenu à un devoir de confidentialité à l'égard de l'ensemble des informations qu'il obtient dans l'exercice de ses fonctions en vertu des articles 3.18 à 3.23 ou de toute disposition de droit national leur donnant effet, sauf à l'égard des autorités compétentes de l'État membre dans lequel il exerce ses activités. Les droits de propriété sont protégés.

§ 11. Les organismes d'évaluation de la conformité participent aux activités de normalisation pertinentes et aux activités du groupe de coordination des organismes notifiés établis en vertu de l'article 3.40. ou veillent à ce que leur personnel d'évaluation en soit informé, et appliquent comme lignes directrices les décisions et les documents administratifs résultant du travail de ce groupe.

Art. 3.30. Lorsqu'un organisme d'évaluation de la conformité démontre sa conformité par rapport aux critères exposés dans les normes harmonisées en la matière, ou dans une partie de ces normes, dont les références ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne, il est présumé respecter les exigences énoncées à l'article 3.29, dans la mesure où ces exigences sont couvertes par les normes harmonisées applicables.

Art. 3.31. Lorsqu'un organisme notifié sous-traite des tâches spécifiques dans le cadre de l'évaluation de la conformité ou a recours à une filiale, il s'assure que le sous-traitant ou la filiale répond aux exigences énoncées à l'article 3.29 et il en informe l'agent chargé au contrôle de la navigation.

Les organismes notifiés assument l'entière responsabilité des tâches effectuées par des sous-traitants ou des filiales.

Des activités ne peuvent être sous-traitées ou réalisées par une filiale qu'avec l'accord du client.

Les organismes notifiés tiennent à la disposition de l'autorité notifiante les documents pertinents concernant l'évaluation des qualifications du sous-traitant ou de la filiale et le travail exécuté par celui-ci ou celle-ci en vertu des articles 3.18 à 3.23.

Art. 3.32. Un organisme d'évaluation de la conformité est tenu de soumettre une demande de notification à l'administration.

La demande visée à l'alinéa 1^{er} est accompagnée d'une description des activités d'évaluation de la conformité, du ou des modules d'évaluation de la conformité et du ou des produits pour lesquels cet organisme s'estime compétent ainsi que d'un certificat d'accréditation, lorsqu'il existe, délivré par un organisme national d'accréditation, attestant que l'organisme d'évaluation de la conformité remplit les exigences définies à l'article 3.29.

Lorsque l'organisme d'évaluation de la conformité ne peut produire un certificat d'accréditation, il présente au contrôle de la navigation toutes les preuves documentaires nécessaires à la vérification, à la reconnaissance et au contrôle régulier de sa conformité avec les exigences définies à l'article 3.29.

Art. 3.33. L'administration ne peut notifier que les organismes d'évaluation de la conformité qui ont satisfait aux exigences figurant à l'article 3.29.

L'administration les notifie à la Commission européenne et aux autres États membres à l'aide de l'outil de notification électronique mis au point et géré par la Commission.

La notification comprend des informations complètes sur les activités d'évaluation de la conformité, le ou les modules d'évaluation de la conformité et le ou les produits concernés ainsi que l'attestation de compétence correspondante.

3° voldoende kennis over en inzicht in de essentiële eisen, de toepasselijke geharmoniseerde normen, de desbetreffende harmonisatiewetgeving van de Europese Unie en de desbetreffende nationale wetgeving;

4° de bekwaamheid om certificaten, dossiers en rapporten op te stellen die aantonen dat de beoordelingen zijn verricht.

§ 8. De onpartijdigheid van de conformiteitsbeoordelingsinstanties, hun hoogste leidinggevenden en van hun beoordelingspersoneel wordt gegarandeerd.

De beloning van de hoogste leidinggevenden en het beoordelingspersoneel van een conformiteitsbeoordelingsinstantie hangt niet af van het aantal uitgevoerde beoordelingen of van de resultaten daarvan.

§ 9. Conformiteitsbeoordelingsinstanties sluiten een aansprakelijkheidsverzekering af.

§ 10. Het personeel van een conformiteitsbeoordelingsinstantie moet de vertrouwelijkheid in acht nemen ten aanzien van alle informatie waarvan het kennisneemt bij de uitoefening van haar taken uit hoofde van de artikelen 3.18 tot en met 3.23 of de bepalingen van nationaal recht die daaraan uitvoering geven, behalve ten opzichte van de bevoegde instanties van de lidstaat waarin de werkzaamheden plaatsvinden. De eigendomsrechten worden beschermd.

§ 11. Conformiteitsbeoordelingsinstanties nemen deel aan, of zorgen ervoor dat hun beoordelingspersoneel op de hoogte is van de desbetreffende normalisatieactiviteiten en de activiteiten van de coördinatiegroep van aangemelde instanties die is opgericht uit hoofde van artikel 3.40. en hanteren de als gevolg van de werkzaamheden van die groep genomen administratieve beslissingen en gereproduceerde documenten als algemene richtsnoeren.

Art. 3.30. Wanneer een conformiteitsbeoordelingsinstantie aantoont dat zij voldoet aan de criteria in de desbetreffende geharmoniseerde normen of delen ervan waarvan de referenties in het Publicatieblad van de Europese Unie zijn bekendgemaakt, wordt zij geacht aan de eisen van artikel 3.29 te voldoen wanneer de toepasselijke geharmoniseerde normen die eisen dekken.

Art. 3.31. Wanneer een aangemelde instantie specifieke taken in verband met de conformiteitsbeoordeling uitbesteedt of door een dochteronderneming laat uitvoeren, waarborgt zij dat de onderaannemer of dochteronderneming aan de eisen van artikel 3.29 voldoet, en brengt zij de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld hiervan op de hoogte.

Aangemelde instanties nemen de volledige verantwoordelijkheid op zich voor de taken die worden verricht door onderaannemers of dochterondernemingen.

Activiteiten mogen uitsluitend met instemming van de klant worden uitbesteed of door een dochteronderneming worden uitgevoerd.

Aangemelde instanties houden alle relevante documenten over de beoordeling van de kwalificaties van de onderaannemer of de dochterondernemer en over de door de onderaannemer of dochterondernemer uit hoofde van de artikelen 3.18 tot en met 3.23 uitgevoerde werkzaamheden ter beschikking van de anmeldende autoriteit.

Art. 3.32. Een conformiteitsbeoordelingsinstantie dient een verzoek om aanmelding in bij de administratie.

Het in eerste lid bedoelde verzoek gaat vergezeld van een beschrijving van de conformiteitsbeoordelingsactiviteiten, de conformiteitsbeoordelingsmodule(s) en het product of de producten waarvoor de instantie verklaart bekwaam te zijn en, indien dit bestaat, van een accreditatiecertificaat dat is afgegeven door een nationale accreditatieinstantie, waarin wordt verklaard dat de conformiteitsbeoordelingsinstantie voldoet aan de eisen van artikel 3.29.

Wanneer de betrokken conformiteitsbeoordelingsinstantie geen accreditatiecertificaat kan overleggen, verschaft zij de scheepvaartcontrole bewijsstukken die nodig zijn om haar conformiteit met de eisen van artikel 3.29 te verifiëren en te erkennen en daar geregeld toezicht op te houden.

Art. 3.33. De administratie zal uitsluitend conformiteitsbeoordelingsinstanties aanmelden die aan de eisen van artikel 3.29 hebben voldaan.

De administratie verricht de aanmelding bij de Europese Commissie en de andere lidstaten door middel van het door de Europese Commissie ontwikkelde en beheerde elektronische aanmeldingssysteem.

Bij de aanmelding worden de conformiteitsbeoordelingsactiviteiten, de conformiteitsbeoordelingsmodule(s), het product of de producten en de bekwaamheidsattestatie uitvoerig beschreven.

Lorsqu'une notification n'est pas fondée sur le certificat d'accréditation visé à l'article 3.32, alinéa 2, l'administration fournit à la Commission européenne et aux autres États membres les preuves documentaires attestant la compétence de l'organisme d'évaluation de la conformité et les dispositions prises pour garantir que cet organisme sera régulièrement contrôlé et continuera à satisfaire aux exigences définies à l'article 3.29.

L'organisme concerné ne peut effectuer les activités propres à un organisme notifié que si aucune objection n'est émise par la Commission européenne ou les autres États membres dans les deux semaines qui suivent la notification, si un certificat d'accréditation est utilisé ou dans les deux mois en cas de non-recours à l'accréditation.

Seul un tel organisme est considéré comme un organisme notifié aux fins de la présente sous-section.

L'administration avertit la Commission européenne et les autres États membres de toute modification pertinente apportée ultérieurement à la notification.

Art. 3.34. L'administration attribue un code d'identification à un organisme notifié qui a été autorisé à entreprendre les évaluations de conformité après construction.

Art. 3.35. Lorsque l'administration a établi ou a été informée qu'un organisme notifié ne répondait plus aux exigences définies à l'article 3.29, ou qu'il ne s'acquittait pas de ses obligations, elle soumet la notification à des restrictions, la suspend ou la retire, selon le cas, en fonction de la gravité du manquement au regard des exigences requises ou des obligations à satisfaire. Elle en informe immédiatement la Commission européenne et les autres États membres.

En cas de restriction, de suspension ou de retrait d'une notification, ou lorsque l'organisme notifié a cessé ses activités, l'administration prend les mesures qui s'imposent pour faire en sorte que les dossiers dudit organisme soient traités par un autre organisme notifié ou tenus à la disposition des autorités notifiantes et des autorités de surveillance du marché compétentes qui en font la demande.

Art. 3.36. L'administration ou son délégué communique à la Commission européenne, sur demande, toutes les informations relatives au fondement de la notification ou au maintien de la compétence de l'organisme concerné.

L'administration, à la demande de la Commission européenne, prend toutes les mesures correctives nécessaires et, si nécessaire, retirera la notification après la constatation d'acte d'exécution visée à l'article 37, alinéa 4 de la Directive.

Art. 3.37. Les organismes notifiés réalisent les évaluations de la conformité conformément aux procédures d'évaluation de la conformité prévues aux articles 3.18 à 3.23.

Les évaluations de la conformité sont effectuées de manière proportionnée, en évitant d'imposer des charges inutiles aux opérateurs économiques et aux importateurs privés. Les organismes d'évaluation de la conformité accomplissent leurs activités en tenant dûment compte de la taille de l'entreprise, du secteur dans lequel elle opère, de sa structure, du degré de complexité de la technologie du produit en question et de la nature – fabrication en masse ou en série – du processus de production.

Ce faisant, le degré de rigueur et le niveau de protection requis pour la conformité du produit avec la présente sous-section sont néanmoins respectés.

Lorsqu'un organisme notifié constate que les exigences figurant à l'article 3.4, alinéa 1^{er}, et au chapitre I^{er} de l'annexe ou dans les normes harmonisées correspondantes n'ont pas été remplies par un fabricant ou un importateur privé, il demande à celui-ci de prendre les mesures correctives appropriées et ne délivre pas de certificat de conformité.

Lorsqu'au cours du contrôle de la conformité faisant suite à la délivrance d'un certificat, un organisme notifié constate qu'un produit n'est plus conforme, il demande au fabricant ou à l'importateur privé de prendre les mesures correctives appropriées et suspend ou retire le certificat si nécessaire.

Lorsque les mesures correctives ne sont pas prises ou n'ont pas l'effet requis, l'organisme notifié soumet le certificat à des restrictions, le suspend ou le retire, selon le cas.

Wanneer een aanmelding niet gebaseerd is op een accreditatiecertificaat als bedoeld in artikel 3.32, lid 2, verschaft de administratie de Europese Commissie en de andere lidstaten de bewijsstukken waaruit de bekwaamheid van de conformiteitsbeoordelingsinstantie blijkt, evenals de regeling die waarborgt dat de instantie regelmatig wordt gecontroleerd en zal blijven voldoen aan de eisen van artikel 3.29.

De betrokken instantie mag de activiteiten van een aangemelde instantie alleen verrichten als de Europese Commissie en de andere lidstaten binnen twee weken na een aanmelding indien een accreditatiecertificaat wordt gebruikt en binnen twee maanden na een aanmelding indien geen accreditatiecertificaat wordt gebruikt, geen bezwaren hebben ingediend.

Alleen een dergelijke instantie wordt voor de toepassing van deze onderafdeling als aangemelde instantie beschouwd.

De administratie stelt de Europese Commissie en de andere lidstaten in kennis van alle relevante latere wijzigingen die van belang zijn voor de aanmelding.

Art. 3.34. De administratie wijst een identificatiecode toe aan een aangemelde instantie die is gemachtigd om de conformiteitsbeoordelingen na de bouw uit te voeren.

Art. 3.35. Wanneer de administratie heeft geconstateerd of vernomen dat een aangemelde instantie niet meer aan de eisen van artikel 3.29 voldoet of haar verplichtingen niet nakomt, wordt de aanmelding door de administratie beperkt, opgeschort of ingetrokken, afhankelijk van de ernst van het niet-voldoen aan die eisen of het niet-nakomen van die verplichtingen. Zij brengt de Europese Commissie en de andere lidstaten daarvan onmiddellijk op de hoogte.

Wanneer de aanmelding wordt beperkt, opgeschort of ingetrokken, of de aangemelde instantie haar activiteiten heeft gestaakt, zal de administratie het nodige doen om ervoor te zorgen dat de dossiers van die instantie hetzij door een andere aangemelde instantie worden behandeld, hetzij aan de verantwoordelijke aanmeldende autoriteiten en markttoezichtautoriteiten op hun verzoek ter beschikking kunnen worden gesteld.

Art. 3.36. De administratie of haar afgevaardigde verstrekt de Europese Commissie op verzoek alle informatie over de grondslag van de aanmelding of het op peil houden van de bekwaamheid van de betrokken instantie.

De administratie zal op verzoek van de Europese Commissie de nodige corrigerende maatregelen nemen, en zo nodig de aanmelding in te trekken, na de vaststelling van de uitvoeringshandeling bedoeld in artikel 37, lid 4 van de Richtlijn.

Art. 3.37. Aangemelde instanties voeren conformiteitsbeoordelingen uit volgens de conformiteitsbeoordelingsprocedures van de artikelen 3.18 tot en met 3.23.

De conformiteitsbeoordelingen worden op evenredige wijze uitgevoerd, waarbij wordt voorkomen dat marktdeelnemers en particuliere importeurs onnodig worden belast. De conformiteitsbeoordelingsinstantie houdt bij de uitoefening van haar activiteiten naar behoren rekening met de omvang van een onderneming, de sector waarin zij actief is, haar structuur, de relatieve technologische complexiteit van de producten en het massa- of seriële karakter van het productieproces.

Daarbij eerbiedigt zij evenwel de striktheid en het beschermingsniveau die nodig zijn om het product aan deze onderafdeling te laten voldoen.

Wanneer een aangemelde instantie vaststelt dat een fabrikant of een particuliere importeur niet heeft voldaan aan de eisen van artikel 3.4, eerste lid, en hoofdstuk I van de bijlage of overeenkomstige geharmoniseerde normen, verlangt zij van die fabrikant of particuliere importeur dat hij passende corrigerende maatregelen neemt en verleent zij geen conformiteitscertificaat.

Wanneer een aangemelde instantie bij het toezicht op de conformiteit na verlening van een certificaat vaststelt dat een product niet meer conform is, verlangt zij van de fabrikant of particuliere importeur dat hij passende corrigerende maatregelen neemt; zo nodig schort zij het certificaat op of trekt zij dit in.

Wanneer geen corrigerende maatregelen worden genomen of de genomen maatregelen niet het vereiste effect hebben, worden de certificaten door de aangemelde instantie naargelang het geval beperkt, opgeschort of ingetrokken.

Art. 3.38. Une plainte peut être introduite par toute personne concernée soit par courrier, soit par l'intermédiaire d'un formulaire électronique auprès du contrôle de la navigation :

La plainte reprend les éléments suivants :

1° le nom, le prénom et l'adresse du domicile du plaignant;

2° un exposé des faits;

3° les opérateurs économiques concernés;

4° l'équipement des navires de plaisance concerné.

Une plainte introduite auprès du contrôle de la navigation n'est recevable que si elle a été introduite dans les six mois qui suivent la date où l'infraction alléguée a eu lieu.

Le contrôle de la navigation refuse le traitement de la plainte :

1° lorsqu'elle est manifestement infondée;

2° lorsqu'elle ne concerne pas de nouveaux faits s'ajoutant à une plainte précédente introduite par la même personne et déjà traitée par l'autorité publique compétente.

Lorsque le contrôle de la navigation déclare que la plainte est fondée, il prend les mesures nécessaires conformément aux articles 3.41 à 3.44.

Art. 3.39. Les organismes notifiés communiquent à l'administration les éléments suivants :

1° tout refus, restriction, suspension ou retrait d'un certificat;

2° toute circonstance ayant une incidence sur la portée et les conditions de la notification;

3° toute demande d'information reçue des autorités de surveillance du marché qui concerne les activités d'évaluation de la conformité;

4° sur demande, les activités d'évaluation de la conformité réalisées dans le cadre de leur notification et toute autre activité réalisée, y compris les activités et sous-traitances transfrontalières.

Les organismes notifiés fournissent aux autres organismes notifiés au titre de la Directive, qui effectuent des activités similaires d'évaluation de la conformité couvrant les mêmes produits, des informations pertinentes sur les questions relatives aux résultats négatifs et, sur demande, aux résultats positifs de l'évaluation de la conformité.

Art. 3.40. L'administration veille à ce que les organismes notifiés participent directement ou par l'intermédiaire de leurs représentants désignés à un ou plusieurs groupes sectoriels faisant partie des organismes notifiés, que la Commission européenne créera en vue d'une coordination et d'une collaboration dans le cadre de l'exécution de la Directive.

Art. 3.41. Le contrôle de la navigation est désigné comme autorité de surveillance du marché et exécutera ses tâches conformément aux dispositions de l'article 15, alinéa 3, et aux articles 16 à 24 du Règlement (CE) n° 765/2008 en ce qui concerne l'exercice de la surveillance du marché de l'équipement des navires de plaisance.

Art. 3.42. § 1^{er}. Lorsque l'agent chargé du contrôle de la navigation désigné a des raisons suffisantes de croire qu'un produit couvert par la présente sous-section présente un risque pour la santé ou la sécurité des personnes, pour les biens ou l'environnement, il effectue une évaluation du produit en cause en tenant compte des exigences pertinentes figurant dans la présente sous-section. Les opérateurs économiques concernés doivent, à chaque fois que cela est exigé, collaborer avec le contrôle de la navigation.

Si, au cours de cette évaluation, le contrôle de la navigation constate que l'équipement des navires de plaisance ne respecte pas les exigences énoncées dans la présente sous-section, il invite sans tarder l'opérateur économique en cause à prendre toutes les mesures correctives appropriées pour mettre l'équipement susmentionné en conformité avec ces exigences, pour le retirer du marché ou le rappeler dans le délai raisonnable, proportionné à la nature du risque, que le contrôle de la navigation prescrit.

Dans le cas d'un importateur privé, si, au cours de cette évaluation, l'agent chargé du contrôle de la navigation constate que le produit ne respecte pas les exigences figurant dans la présente sous-section, l'importateur privé est informé sans tarder des mesures correctives appropriées à prendre pour mettre le produit en conformité avec ces exigences, suspendre la mise en service du produit ou en suspendre l'utilisation, en fonction de la nature du risque.

Le contrôle de la navigation en informe l'organisme notifié concerné.

Art. 3.38. Een klacht kan door iedere belanghebbende per brief of via een elektronisch formulier bij de scheepvaartcontrole worden ingediend:

De klacht bevat de volgende elementen:

1° de naam, voornaam en het adres van de verblijfplaats van de klager;

2° een uiteenzetting van de feiten;

3° de betrokken marktdeelnemers;

4° de betrokken uitrusting van pleziervaartuigen.

Een bij de scheepvaartcontrole ingediende klacht is slechts ontvankelijk wanneer zij wordt ingediend binnen de zes maanden nadat de vermeende inbreuk op deze onderafdeling heeft plaatsgevonden.

De scheepvaartcontrole weigert de behandeling van een klacht:

1° wanneer deze kennelijk ongegrond is;

2° wanneer deze geen nieuwe feiten toevoegt aan een eerdere klacht die door dezelfde persoon werd ingediend en die door de bevoegde overheidsinstantie reeds behandeld werd.

Wanneer de scheepvaartcontrole de klacht gegrond verklaart, dan neemt de scheepvaartcontrole de nodige maatregelen overeenkomstig artikelen 3.41 tot 3.44.

Art. 3.39. Aangemelde instanties brengen de door de administratie aangeduide dienst op de hoogte van:

1° elke weigering, beperking, opschorting of intrekking van certificaten;

2° omstandigheden die van invloed zijn op de werkingssfeer van en de voorwaarden voor aanmelding;

3° informatieverzoeken over conformiteitsbeoordelingsactiviteiten die zij van markttoezichtautoriteiten ontvangen;

4° op verzoek, de binnen de werkingssfeer van hun aanmelding verrichte conformiteits-beoordelingsactiviteiten en andere activiteiten, waaronder grensoverschrijdende activiteiten en uitbesteding.

Aangemelde instanties verstrekken de andere uit hoofde van de Richtlijn aangemelde instanties die soortgelijke conformiteitsbeoordelingsactiviteiten voor dezelfde producten verrichten, relevante informatie over negatieve conformiteitsbeoordelingsresultaten, en op verzoek ook over positieve conformiteitsbeoordelingsresultaten.

Art. 3.40. De administratie zorgt ervoor dat de aangemelde instanties rechtstreeks of via hun aangestelde vertegenwoordigers deelnemen aan een of meer sectorale groepen van aangemelde instanties die de Europese Commissie zal oprichten ter coördinatie en samenwerking in het kader van de uitvoering van de Richtlijn.

Art. 3.41. De scheepvaartcontrole wordt aangeduid als markttoezicht-autoriteit en zal zijn taken uitvoeren conform de bepalingen van artikel 15, derde lid, en de artikelen 16 tot en met 24 van Verordening (EG) nr. 765/2008 voor het uitoefenen van markttoezicht op de markt voor uitrusting van pleziervaartuigen.

Art. 3.42. § 1. Wanneer de scheepvaartcontrole voldoende redenen heeft om aan te nemen dat een onder deze onderafdeling vallend product een risico voor de gezondheid of veiligheid van personen, eigendommen of het milieu vormt, voert hij een beoordeling van het product uit in het licht van de ter zake doende in deze onderafdeling eisen. De betrokken marktdeelnemers moeten samenwerken op elke vereiste wijze met de scheepvaartcontrole.

De scheepvaartcontrole die vaststelt bij de in het eerste lid bedoelde beoordeling dat de uitrusting van pleziervaartuigen niet aan de vereisten van deze onderafdeling voldoet, verplicht de betrokken marktdeelnemer om passende corrigerende maatregelen te nemen om de uitrusting van pleziervaartuigen in overeenstemming te brengen met de vereisten opgenomen in deze onderafdeling of verplicht de betrokken marktdeelnemer om de betrokken uitrusting uit te nemen of te roepen binnen een door de met scheepvaartcontrole die daartoe is aangesteld vastgelegde termijn.

Wanneer de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld in het geval van een particuliere importeur bij deze beoordeling vaststelt dat het product niet aan de eisen deze onderafdeling voldoet, wordt de particuliere importeur onverwijld in kennis gesteld van de passende corrigerende maatregelen die evenredig met de aard van het risico moeten worden genomen om het product met deze eisen in overeenstemming te brengen, de inbedrijfstelling van het product op te schorten of het gebruik van het product op te schorten.

De scheepvaartcontrole brengt de bevoegde aangemelde instantie hiervan op de hoogte.

L'article 21 du Règlement (CE) n° 765/2008 s'applique aux mesures visées aux alinéas 2 et 3.

§ 2. Lorsque la non-conformité ne concerne pas que le territoire belge, le contrôle de la navigation informe la Commission européenne et les autres États membres des résultats de l'évaluation réalisée conformément au paragraphe 1^{er} des mesures que l'opérateur économique doit prendre.

§ 3. L'opérateur économique s'assure que toutes les mesures correctives appropriées sont prises pour tous les produits en cause qu'il a mis à disposition sur le marché dans l'ensemble de l'Union européenne.

L'importateur privé s'assure que les mesures correctives appropriées sont prises pour le produit qu'il a importé dans l'Union européenne pour son utilisation personnelle.

§ 4. Lorsque l'opérateur économique en cause ne prend pas de mesures provisoires adéquates dans le délai prescrit conformément au § 1^{er}, alinéa 2 ou manque aux obligations qui lui incombent en vertu du présent arrêté, le contrôle de la navigation adopte toutes les mesures provisoires appropriées pour interdire ou restreindre la mise à disposition des équipements de navires de plaisance sur le marché belge ou leur installation à bord de navires battant le pavillon belge, pour retirer le produit de ce marché ou pour le rappeler.

Le contrôle de la navigation met au courant de ces mesures la Commission européenne et les autres États membres dans les meilleurs délais.

§ 5. Les informations visées au § 4, concernant les mesures prises par le contrôle de la navigation, contiennent toutes les précisions disponibles, notamment les données nécessaires pour identifier les produits non conformes, leur origine, la nature de la non-conformité alléguée et du risque encouru, ainsi que la nature et la durée des mesures nationales adoptées et les arguments avancés par l'opérateur économique ou l'importateur privé concerné. Le contrôle de la navigation indique notamment si la non-conformité découle d'une des causes suivantes :

1° le produit ne satisfait pas aux exigences relatives à la santé ou à la sécurité des personnes, à la protection de la propriété ou de l'environnement, telles que définies dans la présente sous-section, ou

2° il existe des lacunes dans les normes harmonisées visées à l'article 3.13, qui confèrent une présomption de conformité.

§ 6. Lorsque, dans les trois mois suivant l'envoi des informations sur les mesures prises par le contrôle de la navigation, telles qu'elles sont visées au § 4, aucune objection n'a été émise par un État membre ou par la Commission de l'Union européenne à l'encontre d'une mesure provisoire prise par un État membre, cette mesure est réputée justifiée.

§ 7. Les produits qui ne sont pas conformes aux dispositions de la présente sous-section seront retirés du marché.

Art. 3.43. Si la mesure nationale en cause est jugée justifiée par la procédure de sauvegarde de l'Union, le contrôle de la navigation prend les mesures nécessaires pour s'assurer du retrait de l'équipement des navires de plaisance non conformes de leur marché et, s'il y a lieu, de leur rappel. Il en informe la Commission européenne.

Si la mesure nationale en cause est jugée non justifiée par la Commission européenne, le contrôle de la navigation la retire.

Le contrôle de la navigation applique la mesure de sauvegarde confirmée, modifiée ou abrogée par la Commission européenne.

Art. 3.44. § 1^{er}. Sans préjudice de l'article 3.42, lorsque le contrôle de la navigation fait l'une des constatations suivantes, il impose à l'opérateur économique ou l'importateur privé concerné de mettre un terme à la non-conformité en question :

1° le marquage CE a été apposé en violation de l'article 3.15, de l'article 3.16 ou de l'article 3.17;

2° le marquage CE visé à l'article 3.16 n'a pas été apposé;

3° la déclaration UE de conformité ou la déclaration visée au chapitre III de l'annexe n'a pas été établie;

4° la déclaration UE de conformité ou la déclaration visée au chapitre III de l'annexe n'a pas été établie correctement;

5° la documentation technique n'est pas disponible ou n'est pas complète;

6° les informations figurant à l'article 3.6, § 6, ou à l'article 3.8, § 3, sont absentes, inexactes ou incomplètes;

7° l'une des autres obligations administratives prévues à l'article 3.6 ou à l'article 3.8 n'est pas remplie.

Artikel 21 van Verordening (EG) nr. 765/2008 is van toepassing op de in het tweede en derde lid genoemde maatregelen.

§ 2. Als de niet-conformiteit niet tot het Belgisch grondgebied beperkt is, brengt de scheepvaartcontrole de Europese Commissie en de andere lidstaten op de hoogte van de resultaten van de krachtens paragraaf 1 uitgevoerde beoordeling en van de maatregelen die zij van de marktdeelnemer hebben verlangd.

§ 3. De marktdeelnemer zorgt ervoor dat alle passende corrigerende maatregelen worden toegepast op alle betrokken producten die hij in de Europese Unie op de markt heeft aangeboden,

De particuliere importeur zorgt ervoor dat de passende corrigerende maatregelen worden toegepast op het product dat hij voor eigen gebruik in de Europese Unie heeft ingevoerd.

§ 4. De scheepvaartcontrole neemt alle passende voorlopige maatregelen om het op de Belgische markt aanbieden of plaatsten aan boord van schepen die onder de Belgische vlag varen van de uitrusting van pleziervaartuigen te verbieden of te beperken, dan wel het product uit de handel te nemen of terug te roepen wanneer de betrokken marktdeelnemer niet binnen de door de overeenkomstig § 1, tweede lid, vastgestelde termijn doeltreffende corrigerende maatregelen neemt of op andere wijze verzuimt aan de verplichtingen van deze onderafdeling te voldoen.

De scheepvaartcontrole brengt de Europese Commissie en de andere lidstaten onverwijld van deze maatregelen op de hoogte.

§ 5. De in § 4 bedoelde informatie over de door de scheepvaartcontrole genomen maatregelen omvat alle bekende bijzonderheden, in het bijzonder de gegevens die nodig zijn om de niet-conforme producten te identificeren en om de oorsprong van het product, de aard van de beweerde niet-conformiteit en van het risico, en de aard en de duur van de genomen nationale maatregelen vast te stellen, evenals de argumenten die worden aangevoerd door de betrokken marktdeelnemer of particuliere importeur. De scheepvaartcontrole vermeldt in het bijzonder of de niet-conformiteit een van de volgende redenen heeft:

1° het product voldoet niet aan de in deze onderafdeling vastgestelde eisen ten aanzien van de gezondheid of veiligheid van personen, de bescherming van eigendommen of het milieu, of

2° door tekortkomingen in de in artikel 3.13 bedoelde geharmoniseerde normen wordt een vermoeden van conformiteit gevestigd.

§ 6. Indien binnen drie maanden na het doorsturen van de in § 4 bedoelde informatie geen bezwaar tegen een voorlopige maatregel van de scheepvaartcontrole is ingebracht door een andere lidstaat van de Europese Unie of de Europese Commissie, wordt die maatregel geacht gerechtvaardigd te zijn.

§ 7. Producten die niet conform de bepalingen van deze onderafdeling zijn, zullen uit de handel worden genomen.

Art. 3.43. Indien na de EU-vrijwaringsprocedure de betreffende nationale maatregel gerechtvaardigd wordt geacht, neemt de scheepvaartcontrole de nodige maatregelen om de uitrusting van pleziervaartuigen die niet in overeenstemming is uit de handel te nemen en indien nodig terug te roepen. Zij informeert de Europese Commissie hiervan.

Als de betreffende nationale maatregel niet gerechtvaardigd wordt geacht door de Europese Commissie, trekt de scheepvaartcontrole de maatregel in.

De scheepvaartcontrole past de door de Europese Commissie bevestigde, aangepaste of ingetrokken vrijwaringsmaatregel toe.

Art. 3.44. § 1. Onverminderd artikel 3.42 verplicht de scheepvaartcontrole, wanneer een van de volgende feiten vastgesteld wordt, van de betrokken marktdeelnemer of particuliere importeur dat deze een einde maakt aan de non-conformiteit:

1° de CE-markering is in strijd met de artikelen 3.15, 3.16 of 3.17 aangebracht;

2° de in artikel 3.16 bedoelde CE-markering is niet aangebracht;

3° de EU-conformiteitsverklaring dan wel de in hoofdstuk III van de bijlage bedoelde verklaring is niet opgesteld;

4° de EU-conformiteitsverklaring dan wel de in hoofdstuk III van de bijlage bedoelde verklaring is niet correct opgesteld;

5° de technische documentatie is niet beschikbaar of onvolledig;

6° de in artikel 3.6, § 6, of in artikel 3.8, § 3, bedoelde informatie ontbreekt of is onjuist, dan wel onvolledig;

7° er is niet voldaan aan enige andere administratieve vereiste bepaald in de artikelen 3.6 of 3.8.

§ 2. Si la non-conformité visée à l'alinéa 1^{er} subsiste, le contrôle de la navigation prend toutes les mesures appropriées pour restreindre ou interdire la mise à disposition du produit sur le marché ou pour assurer son rappel ou son retrait du marché, ou dans le cas d'un produit importé par un importateur privé pour son utilisation personnelle, pour interdire ou restreindre son utilisation.

Art. 3.45. L'administration remplit le questionnaire que la Commission européenne a élaboré en exécution de la Directive.

Et ce, pour le 18 janvier 2021 au plus tard et ensuite tous les cinq ans.

Art. 3.46. Les produits relevant de la Directive 94/25/CE qui satisfont à cette Directive et qui ont été mis sur le marché ou mis en service avant le 18 janvier 2017 peuvent être mis à disposition sur le marché ou mis en service.

Les moteurs hors-bord de propulsion à explosion d'une puissance inférieure ou égale à 15 kilowatts peuvent être mis à disposition sur le marché ou mis en service s'ils respectent les limites d'émissions gazeuses visées au chapitre I^{er} de l'annexe, partie B, point 2.1, et s'ils ont été fabriqués par des petites et moyennes entreprises telles que définies dans la recommandation 2003/361/CE de la Commission et mis sur le marché avant le 18 janvier 2020.

Sous-section 2. — Certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure

Art. 3.47. La présente sous-section transpose partiellement la Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux navires de navigation intérieure, modifiant la Directive 2009/100/CE et abrogeant la Directive 2006/87/CE et la Directive Déléguée (UE) 2018/970 de la Commission du 18 avril 2018 modifiant les annexes II, III et V de la Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure.

La version applicable des annexes de la Directive est publiée au moyen d'un communiqué au Moniteur Belge. Les annexes de la Directive sont mises à disposition sur le site web de l'administration. Les communiqués au Moniteur Belge mentionnent l'adresse du site web où le texte intégral est disponible.

Art. 3.48. Pour l'application de la présente sous-section, on entend par :

1° longueur (L) : la longueur maximale de la coque en mètres, gouvernail et beaupré non compris;

2° largeur (B) : la largeur maximale de la coque en mètres, mesurée à l'extérieur du bordé (roues à aubes, bourrelets de défense ou assimilés non compris);

3° tirant d'eau (T) : la distance verticale en mètres entre le point le plus bas de la coque, la quille ou autres appendices fixes n'étant pas pris en compte et le plan du plus grand enfoncement du navire;

4° Directive : la Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux navires de navigation intérieure, modifiant la Directive 2009/100/CE et abrogeant la Directive 2006/87/CE.

Art. 3.49. La présente sous-section s'applique aux navires de plaisance qui naviguent dans les zones 0, 1, 2 ou 3 dont:

1° la longueur est de 20 mètres ou plus;

2° le volume, dont le produit de la longueur (L) x largeur (B) x tirant d'eau (T) est égal ou supérieur à 100 m³;

Art. 3.50. La présente sous-section ne s'applique plus aux :

1° navires qui disposent d'un certificat de conformité à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), ou d'un certificat équivalent; d'un certificat de conformité à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, ou d'un certificat équivalent, et d'un certificat international de la prévention de la pollution par hydrocarbures (international oil pollution prevention — IOPP) attestant la conformité à la Convention internationale de 1973/78 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL).

2° navires de plaisance qui disposent d'un certificat de l'État du pavillon attestant que le navire possède un niveau de sécurité suffisant.

3° les navires de plaisance dont la coque a une longueur de 20 à 24 mètres qui se situent en zone 3 et pour lesquels le demandeur n'a pas signalé que le navire de plaisance sera utilisé dans des zones limitées, conformément à l'article 2.2, 9°.

§ 2. Wanneer de in eerste lid bedoelde non-conformiteit voortduurt, neemt de scheepvaartcontrole alle passende maatregelen om het op de markt aanbieden van het product te beperken of te verbieden, of het product terug te roepen of uit de handel te nemen, dan wel, in het geval van een product dat door een particuliere importeur voor eigen gebruik is ingevoerd, het gebruik ervan te verbieden of te beperken.

Art. 3.45. De administratie vult de vragenlijst in die de Europese Commissie heeft opgesteld in uitvoering van de Richtlijn.

Dit uiterlijk tegen 18 januari 2021 en vervolgens om de vijf jaar.

Art. 3.46. Producten die onder Richtlijn 94/25/EG vallen en in overeenstemming met die Richtlijn zijn, mogen op de markt aangeboden of in bedrijf gesteld worden wanneer die producten vóór 18 januari 2017 in de handel gebracht of in bedrijf gesteld zijn.

Buitenboordvoorstuwingsmotoren met vonkontsteking met een vermogen van 15 kW of minder mogen op de markt aangeboden of in bedrijf gesteld worden wanneer die motoren aan de grenswaarden voor uitlaatemissies in hoofdstuk I van de bijlage, deel B, punt 2.1, voldoen, vervaardigd zijn door een kleine of middelgrote onderneming als gedefinieerd in Aanbeveling 2003/361/EG van de Commissie en vóór 18 januari 2020 in de handel zijn gebracht.

Onderafdeling 2. — Uniebinnenvaartcertificaat

Art. 3.47. Deze onderafdeling voorziet in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, tot wijziging van Richtlijn 2009/100/EG en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG en Gedelegeerde Richtlijn (EU) 2018/970 van de Commissie van 18 april 2018 tot wijziging van de bijlagen II, III en V bij Richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen.

De toepasselijke versie van de bijlagen van de Richtlijn wordt bekendgemaakt door middel van een bericht in het *Belgisch Staatsblad*. De bijlagen bij de Richtlijn worden ter beschikking gesteld op de website van de administratie. De berichten in het *Belgisch Staatsblad* vermelden het webadres waar de integrale tekst beschikbaar is.

Art. 3.48. Voor de toepassing van deze onderafdeling wordt verstaan onder:

1° lengte (L): de grootste lengte van de scheepsromp in meter, het roer en de boegspriet niet inbegrepen;

2° breedte (B): de grootste breedte van de scheepsromp in meter, gemeten op de buitenkant van de huidbeplating (schoepraderen, schuurlijsten en dergelijke niet inbegrepen);

3° diepgang (D): de verticale afstand in meter tussen het laagste punt van de scheepsromp, zonder rekening te houden met de kiel of andere vaste onderdelen en het vlak van de grootste inzinking van het schip;

4° Richtlijn: de Richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, tot wijziging van Richtlijn 2009/100/EG en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG.

Art. 3.49. Deze onderafdeling is van toepassing op pleziervaartuigen die in de zones 0, 1, 2 of 3 varen waarvan:

1° de lengte 20 meter of meer is;

2° het volume, berekend uit het product van lengte (L) x breedte (B) x diepgang (D), 100 m³ of meer bedraagt;

Art. 3.50. Deze onderafdeling is niet van toepassing op:

1° vaartuigen die beschikken over een certificaat van conformiteit met het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (SOLAS), of een gelijkwaardig certificaat; een certificaat van conformiteit met het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966, of een gelijkwaardig certificaat, en een internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie (international oil pollution prevention — IOPP) ten bewijze van conformiteit met het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973/78 (MARPOL).

2° pleziervaartuigen die beschikken over een certificaat van de vlaggenstaat waaruit blijkt dat het vaartuig een toereikend veiligheidsniveau heeft.

3° pleziervaartuigen met een romplengte tussen 20 en 24 meter die zich in zone 3 bevinden en waarvoor de aanvrager overeenkomstig artikel 2.2, 9°, niet gemeld heeft om het pleziervaartuig in beperkte zones te gebruiken.

Art. 3.51. Les navires de plaisance visés à l'article 3.49 doivent être munis d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ou d'un certificat délivré en vertu de l'article 22 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin. Ce certificat est conservé à bord.

Art. 3.52. Pour obtenir le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, le navire de plaisance doit satisfaire aux exigences de l'annexe II de la Directive.

Art. 3.53. La commission de visite établit le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure conformément au modèle figurant à l'annexe II de la Directive et le délivre selon les modalités qu'elle détermine, y compris une inspection technique.

Art. 3.54. La commission de visite détermine la durée de validité du certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure au cas par cas.

Art. 3.55. La commission de visite peut délivrer un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure provisoire aux :

1° navires de plaisance qui veulent naviguer avec l'autorisation de l'autorité compétente en un lieu donné en vue d'obtenir un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure;

2° navires de plaisance dont le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure est perdu, abîmé ou temporairement retiré;

3° navires de plaisance dont le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure est en cours de préparation après une inspection au résultat positif;

4° navires de plaisance qui n'ont pas rempli toutes les conditions pour obtenir un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure conformément aux annexes II et V de la Directive;

5° navires de plaisance ayant subi des dommages tels qu'ils ne satisfont plus à leur certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure.

Art. 3.56. Conformément à l'article 23 de la Directive, la commission de visite délivre un certificat supplémentaire de navigation intérieure de l'Union aux navires de plaisance ayant un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure valide ou un certificat délivré en vertu de l'article 22 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin.

Les certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure supplémentaires sont établis conformément au modèle prévu à l'annexe II de la Directive.

Art. 3.57. À titre exceptionnel, la validité du certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure peut être prorogée sans visite technique pour six mois au plus, conformément aux annexes II et V de la Directive. Cette prorogation de la validité est indiquée sur le certificat.

Art. 3.58. Le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure est renouvelé à l'expiration de sa période de validité à la suite d'une visite technique visant à vérifier si le navire de plaisance est conforme aux prescriptions techniques prévues aux annexes II et V de la Directive.

Ce renouvellement est réalisé par la commission de visite et selon les modalités qu'elle fixe.

Art. 3.59. Le propriétaire du navire de plaisance signale la perte du certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ou du certificat supplémentaire à la commission de visite.

La commission de visite délivre un duplicata du certificat visé au premier alinéa, qui est marqué comme tel.

Un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ou un certificat supplémentaire devenu illisible ou inutilisable est renvoyé par le propriétaire du navire de plaisance à la commission de visite. La commission de visite délivre un duplicata de ce certificat, qui est marqué comme tel.

Art. 3.60. En cas de modification importante ou de réparation importante qui affecte la conformité d'un navire de plaisance avec les prescriptions techniques visées aux annexes II et V de la Directive en ce qui concerne sa solidité structurelle, sa navigation, sa manoeuvrabilité ou ses caractéristiques spéciales, ce navire de plaisance doit, avant tout nouveau voyage, être soumis à la visite technique prévue à l'article 3.58.

À la suite de cette visite, le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure existant est adapté pour tenir compte des caractéristiques techniques modifiées du navire de plaisance ou ledit certificat est retiré et un nouveau certificat est délivré. Si l'ancien certificat a été délivré ou prolongé dans un autre État membre, l'autorité compétente qui avait délivré ou renouvelé le certificat en est informée par la commission de visite dans un délai de trente jours à compter de la date de délivrance.

Art. 3.51. De pleziervaartuigen uit artikel 3.49 moeten voorzien zijn van een Uniebinnenvaartcertificaat, of van een certificaat dat is afgegeven op grond van artikel 22 van de Herzene Rijnvaartakte. Dit certificaat wordt aan boord bewaard.

Art. 3.52. Om het Uniebinnenvaartcertificaat te bekomen moet het pleziervaartuig voldoen aan de vereisten van bijlage II van de Richtlijn.

Art. 3.53. De commissie van deskundigen stelt het Uniebinnenvaartcertificaat op volgens het model in bijlage II van de Richtlijn, en levert dit af volgens de door haar bepaalde modaliteiten waaronder een technische inspectie.

Art. 3.54. De commissie van deskundigen stelt de geldigheidsduur van het Uniebinnenvaartcertificaat voor elk geval afzonderlijk vast.

Art. 3.55. De commissie van deskundigen kan een voorlopig Uniebinnenvaartcertificaat afgeven aan:

1° pleziervaartuigen die met toestemming van de bevoegde instantie naar een bepaalde plaats willen varen om een Uniebinnenvaartcertificaat te verkrijgen;

2° pleziervaartuigen waarvan het Uniebinnenvaartcertificaat verloren, beschadigd of tijdelijk ingetrokken is;

3° pleziervaartuigen waarvan het Uniebinnenvaartcertificaat na een inspectie met positief resultaat wordt voorbereid;

4° pleziervaartuigen die niet aan alle voorwaarden voor het verkrijgen van een Uniebinnenvaartcertificaat in overeenstemming met de bijlagen II en V van de Richtlijn hebben voldaan;

5° pleziervaartuigen die zodanige schade hebben geleden dat zij niet meer voldoen aan hun Uniebinnenvaartcertificaat.

Art. 3.56. De commissie van deskundigen geeft overeenkomstig artikel 23 van de Richtlijn een aanvullend Uniebinnenvaartcertificaat af aan pleziervaartuigen met een geldig Uniebinnenvaartcertificaat of een certificaat dat is afgegeven uit hoofde van artikel 22 van de Herzene Rijnvaartakte.

De aanvullende Uniebinnenvaartcertificaten worden opgesteld volgens het model in bijlage II van de Richtlijn.

Art. 3.57. In uitzonderlijke omstandigheden kan de geldigheidsduur van het Uniebinnenvaartcertificaat zonder technische inspectie overeenkomstig de bijlagen II en V van de Richtlijn worden verlengd met maximaal zes maanden. De verlenging moet in het certificaat worden vermeld.

Art. 3.58. Het Uniebinnenvaartcertificaat wordt na het verstrijken van de geldigheidsduur en na een technische inspectie waarmee wordt nagegaan of het pleziervaartuig voldoet aan de technische voorschriften in de bijlagen II en V van de Richtlijn vernieuwd.

Deze vernieuwing gebeurt door de commissie van deskundigen en volgens de door haar bepaalde modaliteiten.

Art. 3.59. De eigenaar van het pleziervaartuig geeft het verlies van het Uniebinnenvaartcertificaat of van het aanvullend certificaat aan bij de commissie van deskundigen.

De commissie van deskundigen geeft een duplicaat van het in het eerste lid bedoelde certificaat af dat als dusdanig gemerkt is.

Een Uniebinnenvaartcertificaat of een aanvullend certificaat dat onleesbaar of onbruikbaar is geworden, wordt door de eigenaar van het pleziervaartuig teruggezonden naar de commissie van deskundigen. De commissie van deskundigen geeft een duplicaat van dit certificaat af, dat als dusdanig gemerkt is.

Art. 3.60. Na iedere wezenlijke verandering of reparatie die gevolgen heeft voor de naleving door het pleziervaartuig van de in de bijlagen II en V van de Richtlijn bedoelde technische voorschriften betreffende de structurele deugdelijkheid, de vaar- of manoeuvre-eigenschappen of de bijzondere kenmerken ervan, wordt dat pleziervaartuig, voordat het weer in bedrijf wordt genomen, aan de in artikel 3.58 bedoelde technische inspectie onderworpen.

Op grond van die inspectie wordt het bestaande Uniebinnenvaartcertificaat gewijzigd om de gewijzigde technische kenmerken van het pleziervaartuig weer te geven, of wordt dat certificaat ingetrokken en wordt een nieuw certificaat afgegeven. Indien het oude certificaat in een andere lidstaat werd afgegeven of verlengd, dan wordt de bevoegde instantie die dat certificaat had afgegeven of vernieuwd, daarvan binnen dertig dagen na afgiftedatum in kennis gesteld door de commissie van deskundigen.

Art. 3.61. Toute décision de ne pas délivrer ou ne pas renouveler un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure est motivée. Cette décision est notifiée au propriétaire du navire de plaisance ou à son représentant, qui est informé des voies et des délais de recours applicables.

Tout certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure en cours de validité peut être retiré par la commission de visite, lorsque le navire de plaisance cesse d'être conforme aux prescriptions techniques indiquées dans son certificat.

Art. 3.62. En attendant la conclusion d'accords de reconnaissance mutuelle des certificats de navigation entre la Communauté européenne et des pays tiers, le Directeur général de l'administration peut reconnaître les certificats de navigation des navires de plaisance de pays tiers pour la navigation sur les eaux intérieures du Royaume.

Art. 3.63. La commission de visite peut s'abstenir de soumettre, en tout ou en partie, le navire de plaisance à la visite technique dans la mesure où il découle d'une attestation valable délivrée par une société de classification agréée par la Commission européenne conformément à l'article 21 de la Directive, que le navire de plaisance satisfait, en tout ou en partie, aux prescriptions techniques visées aux annexes II et V de la Directive.

Art. 3.64. Pour les prestations réalisées dans le cadre de l'obtention du certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, une rétribution est due conformément aux tarifs ci-dessous :

1° première visite à bord, y compris le contrôle de tous les plans de construction, les schémas et les calculs, dans le cadre d'une première visite d'un navire de plaisance de navigation intérieure afin de délivrer soit un premier certificat de visite, soit un premier certificat communautaire, en produisant un certificat de classification et à l'exception des visites supplémentaires telles que visées aux 3° et 5° : 300 euros;

2° première visite à bord dans le cadre d'une visite complémentaire d'un navire de plaisance de navigation intérieure afin de prolonger soit un certificat de visite, soit un certificat communautaire, en produisant un certificat de classification et à l'exception des visites supplémentaires telles que visées aux 3° et 5° : 150 euros;

3° visite spéciale ou partielle d'un navire de plaisance de navigation intérieure à bord, à l'exclusion de la visite de la coque pour la délivrance d'un certificat de classification,

a) soit requis en supplément des visites telles que visées aux 1° et 2° en conséquence des caractéristiques du navire de plaisance: 100 euros;

b) soit requis pour la délivrance d'un document supplémentaire : 100 euros;

c) soit requis dans le cadre du jaugeage, à l'exception du jaugeage tel que visé au 4° : 100 euros.

4° jaugeage d'un navire de plaisance : 215 euros;

5° chaque visite spéciale ou partielle d'un navire de plaisance de navigation intérieure supplémentaire pendant une visite à bord, à l'exclusion de la visite de la coque pour la délivrance d'un certificat de classification :

a) soit requis en supplément des visites telles que visées aux 1° et 2° en conséquence des caractéristiques du navire de plaisance de navigation intérieure : 25 euros;

b) soit requis pour la délivrance d'un document supplémentaire : 25 euros;

c) soit requis dans le cadre du jaugeage, à l'exception du jaugeage tel que visé au 4° : 25 euros;

6° délivrance d'un document ou d'une copie : 25 euros;

7° modification d'un document ou remplacement de feuilles d'un document : 25 euros;

8° salaire horaire pour les personnes visées à l'article 8.24 pour des prestations non contenues aux 1°, 2°, 3°, 4° ou 5° ou pour le déplacement inutile dû au conducteur ou au propriétaire : 50 euros;

9° salaire horaire supplémentaire pour les personnes visées à l'article 8.24 pour des prestations effectuées à la demande du conducteur ou du propriétaire :

a) entre 18.00 et 7.30 heures les jours ouvrés : 25 euros;

Art. 3.61. Elk besluit om een Uniebinnenvaartcertificaat niet af te geven of niet te vernieuwen, wordt met redenen omkleed. Het wordt aan de eigenaar van het pleziervaartuig of zijn vertegenwoordiger medegedeeld met vermelding van de mogelijkheden en toepasselijke termijnen om beroep aan te tekenen.

Ieder geldig Uniebinnenvaartcertificaat kan door de commissie van deskundigen worden ingetrokken indien het pleziervaartuig niet langer voldoet aan de in zijn certificaat uiteengezette technische voorschriften.

Art. 3.62. In afwachting van de sluiting van overeenkomsten tussen de Europese Gemeenschap en derde landen inzake de wederzijdse erkenning van scheepscertificaten, kan de Directeur-generaal van de administratie scheepscertificaten van pleziervaartuigen van derde landen erkennen voor het bevaren van de binnenwateren van het Koninkrijk.

Art. 3.63. De commissie van deskundigen kan geheel of ten dele afzien van het technisch onderzoek van het pleziervaartuig indien uit een geldige verklaring die door een door de Europese Commissie in uitvoering van artikel 21 van de Richtlijn erkend classificatiebureau is afgegeven, blijkt dat het pleziervaartuig geheel of ten dele voldoet aan de technische voorschriften als bedoeld in de bijlagen II en V van de Richtlijn.

Art. 3.64. Voor de prestaties verricht in het kader van het bekomen van het Uniebinnenvaartcertificaat, is een retributie verschuldigd volgens onderstaande tarieven:

1° eerste bezoek aan boord, inclusief de keuring van alle constructieplannen, schema's en berekeningen, in het kader van een eerste onderzoek van een pleziervaartuig voor de binnenvaart met het oog op het uitreiken van hetzij een eerste certificaat van onderzoek, hetzij een eerste communautair certificaat en waarbij een klassecertificaat wordt voorgelegd en met uitzondering van de extra onderzoeken als bedoeld in 3° en 5°: 300 euro;

2° eerste bezoek aan boord in het kader van een aanvullend onderzoek van een pleziervaartuig voor de met het oog op het verlengen van een certificaat van onderzoek, hetzij een communautair certificaat en waarbij een klassecertificaat wordt voorgelegd en met uitzondering van de extra onderzoeken als bedoeld in 3° en 5°: 150 euro;

3° bijzonder of gedeeltelijk onderzoek van een pleziervaartuig voor de binnenvaart aan boord, met uitsluiting van het onderzoek van de romp ten behoeve van de afgifte van een klassecertificaat,

a) hetzij bijkomend vereist ten gevolge van de karakteristieken van het pleziervaartuig bovenop de onderzoeken als bedoeld in 1° en 2°: 100 euro;

b) hetzij vereist voor de afgifte van een bijkomend document: 100 euro;

c) hetzij vereist in het kader van de scheepsmeting, met uitzondering van de meting als bedoeld in 4°: 100 euro.

4° meting van een pleziervaartuig: 215 euro;

5° elk bijkomend bijzonder of gedeeltelijk onderzoek van een pleziervaartuig voor de binnenvaart tijdens een bezoek aan boord, met uitsluiting van het onderzoek van de romp ten behoeve van de afgifte van een klassecertificaat :

a) hetzij bijkomend vereist ten gevolge van de karakteristieken van het pleziervaartuig voor de binnenvaart bovenop de onderzoeken als bedoeld in 1° en 2°: 25 euro;

b) hetzij vereist voor de afgifte van een bijkomend document: 25 euro;

c) hetzij vereist in het kader van de scheepsmeting, met uitzondering van de meting als bedoeld in 4°: 25 euro;

6° afgifte van een document of een afschrift ervan: 25 euro;

7° wijziging van een document of vervanging van bladzijden uit een document: 25 euro;

8° uurloon voor de personen bedoeld in artikel 8.24 voor prestaties die niet vervat zijn in 1°, 2°, 3°, 4° of 5° of voor een vergeefse verplaatsing te wijten aan de schipper of de eigenaar: 50 euro;

9° bijkomend uurloon voor de personen bedoeld in artikel 8.24 voor prestaties op aanvraag van de schipper of eigenaar :

a) tussen 18.00 en 7.30 uur op werkdagen: 25 euro;

b) pour toutes les heures un samedi, un dimanche ou un jour de fête légalement reconnu : 25 euros.

Les montants repris au premier alinéa sont indexés chaque année conformément à la formule visée à l'article 2.3, deuxième, troisième et quatrième alinéas.

Si une visite en dehors de la Belgique est nécessaire, les frais de parcours et de séjour des fonctionnaires à envoyer sont à charge du propriétaire.

Sous-section 3. — Grands navires de plaisance en mer

Art. 3.65. La présente sous-section s'applique aux navires de plaisance enregistrés en Belgique ayant une longueur de coque supérieure à 24 mètres qui naviguent dans les zones 3, 4, 5, 6 ou 7.

Un navire de plaisance ayant un certificat de navigation intérieure de l'Union dans la zone 3, qui a été enregistré exclusivement pour les eaux intérieures ne doit pas satisfaire à la présente sous-section.

Art. 3.66. Les navires de plaisance doivent être munis d'un certificat confirmant que le navire de plaisance satisfait à toutes les exigences.

Les navires de plaisance doivent satisfaire à la réglementation internationale pertinente.

Les contrôles techniques et la délivrance du certificat peuvent être délégués à des « organisations agréées ».

Si une visite en dehors de la Belgique est nécessaire, les frais de parcours et de séjour des fonctionnaires à envoyer sont à charge du propriétaire.

Art. 3.67. Les navires de plaisance doivent satisfaire à la réglementation internationale pertinente et à la réglementation visée à la sous-section 4 de la section 2 du présent chapitre.

Les dérogations dûment justifiées doivent être demandées à l'administration et peuvent être accordées dans la mesure où elles sont internationalement autorisées.

Sous-section 4. — Navires de plaisance à usage professionnel

Art. 3.68. § 1^{er}. Le certificat de navigabilité est demandé par la personne physique ou morale visée à l'article 2.2, 1° et 2° à l'administration selon les modalités qu'elle détermine. Ces modalités sont publiées sur le site Web de l'administration.

La forme du certificat de navigabilité est déterminée par l'administration qui le publie par voie d'avis au *Moniteur belge*.

§ 2. Pour obtenir un certificat de navigabilité, le contrôle de la navigation doit réaliser un contrôle technique.

Pour les navires de plaisance dont la coque a une longueur supérieure à 24 mètres, le certificat de navigabilité est soumis à des contrôles annuels pour maintenir sa validité.

Les contrôles peuvent être délégués à une « organisation agréée ».

En cas de dommages de construction avérés ou suspectés, une inspection à sec peut être imposée.

Si une visite en dehors de la Belgique est nécessaire, les frais de parcours et de séjour des fonctionnaires à envoyer sont à charge du propriétaire.

§ 3. Navires de plaisance sans moteur, ni cabine, avec voile, dont la coque a une longueur inférieure à 6,5 mètres qui disposent d'une déclaration UE de conformité visé à l'article 3.14 peuvent obtenir un certificat de navigabilité sans inspection technique par le contrôle de la navigation. Cela doit être explicitement indiqué lors de la demande. La redevance visée à l'article 3.69 ne s'applique pas dans ce cas.

Art. 3.69. Sans préjudice de l'article 2.3, une redevance est due lors de la demande d'un certificat de navigabilité conformément aux tarifs ci-dessous :

1° pour une première visite :

sans certificat de classification	L ≤ 20m	388 EUR	zonder klasse-certificaat	L ≤ 20m	388 EUR
	L > 20 m	517 EUR		L > 20 m	517 EUR
avec certificat de classification	L ≤ 20m	104 EUR	met klassecertificaat	L ≤ 20m	104 EUR
	L > 20 m	155 EUR		L > 20 m	155 EUR

b) voor alle uren op een zaterdag, een zondag of een wettelijke feestdag: 25 euro.

De bedragen in het eerste lid worden jaarlijks geïndexeerd overeenkomstig de formule bedoeld in artikel 2.3, tweede, derde en vierde lid.

Indien een schouwing buiten België noodzakelijk is, komen de reisen verblijfkosten van de uit te zenden ambtenaren ten laste van de eigenaar.

Onderafdeling 3. — Grote pleziervaartuigen op zee

Art. 3.65. Deze onderafdeling is van toepassing op in België geregistreerde pleziervaartuigen met een romplengte van meer dan 24 meter die in de zones 3, 4, 5, 6 of 7 varen.

Een pleziervaartuig met een Uniebinnencertificaat in zone 3 dat exclusief voor de binnenwateren is geregistreerd, moet niet voldoen aan deze onderafdeling.

Art. 3.66. De pleziervaartuigen moeten voorzien zijn van een certificaat dat bevestigt dat het pleziervaartuig aan alle vereisten voldoet.

De pleziervaartuigen moeten voldoen aan de relevante internationale regelgeving.

De technische schouwingen en afgifte betreffende het certificaat kunnen gedelegeerd worden aan 'gemachtigde organisaties'.

Indien een schouwing buiten België noodzakelijk is, komen de reisen verblijfkosten van de uit te zenden ambtenaren ten laste van de eigenaar.

Art. 3.67. De pleziervaartuigen moeten voldoen aan de relevante internationale regelgeving en de regelgeving onder onderafdeling 4 van afdeling 2 van dit hoofdstuk.

Afwijkingen met afdoende motivering moeten aangevraagd worden bij de administratie en kunnen worden toegekend voor zover internationaal toegestaan.

Onderafdeling 4. — Pleziervaartuigen voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik

Art. 3.68. § 1. Het certificaat van deugdelijkheid wordt aangevraagd door de natuurlijke of rechtspersoon bedoeld in artikel 2.2, 1° en 2° bij de administratie op de door hun bepaalde wijze. Deze wijze wordt bekend gemaakt op de website van de administratie.

De vorm van het certificaat van deugdelijkheid wordt bepaald door de administratie die deze bekend maakt via een bericht in het *Belgisch Staatsblad*.

§ 2. Ten einde een certificaat van deugdelijkheid te kunnen bekomen, dient de scheepvaartcontrole een technische schouwing uit te voeren.

Voor pleziervaartuigen met een romplengte meer dan 24 meter, is het certificaat van deugdelijkheid onderhevig aan jaarlijkse schouwingen om zijn geldigheid te behouden.

De schouwingen kunnen gedelegeerd worden aan een 'gemachtigde organisatie'.

In geval van constructieschade of vermoeden van constructieschade, kan een droogschouwing opgelegd worden.

Indien een schouwing buiten België noodzakelijk is, komen de reisen verblijfkosten van de uit te zenden ambtenaren ten laste van de eigenaar.

§ 3. Pleziervaartuigen zonder motor, zonder kajuit, met zeil, met een romplengte van minder dan 6,5 meter die beschikken over een EU-conformiteitsverklaring bedoeld in artikel 3.14 kunnen een certificaat van deugdelijkheid zonder technische schouwing door de scheepvaartcontrole verkrijgen. Dit moet uitdrukkelijk bij de aanvraag worden aangegeven. De retributie bedoeld in artikel 3.69 is in dit geval niet van toepassing.

Art. 3.69. Onverminderd artikel 2.3 is bij de aanvraag van een certificaat van deugdelijkheid een retributie verschuldigd overeenkomstig de onderstaande tarieven:

1° voor een eerste onderzoek:

2° pour un renouvellement :

2° voor een vernieuwing:

sans certificat de classification	L ≤ 20m	194 EUR	zonder klasse-certificaat	L ≤ 20m	194 EUR
	L > 20 m	258 EUR		L > 20 m	258 EUR
avec certificat de classification	L ≤ 20m	52 EUR	met klassecertificaat	L ≤ 20m	52 EUR
	L > 20 m	78 EUR		L > 20 m	78 EUR

3° En cas de visite à l'étranger, la rétribution suivante est imposée en supplément en ce qui concerne la durée du voyage :

3° Bij een schouwing in het buitenland wordt bijkomend volgende retributie opgelegd voor wat de reistijd betreft:

vacation ≤ 4 heures	jour de semaine	107 EUR	vacatie ≤ 4 uur	weekdag	107 EUR
	dimanche	160 EUR		zondag	160 EUR
4 heures < vacation ≤ 8 heures	jour de semaine	214 EUR	4 uur < vacatie ≤ 8 uur	weekdag	214 EUR
	dimanche	319 EUR		zondag	319 EUR
8 heures < toute heure entamée	jour de semaine	40 EUR	8 uur < elk begonnen uur	weekdag	40 EUR
	dimanche	54 EUR		zondag	54 EUR
montant maximum par jour calendrier	jour de semaine	372 EUR	maximaal per etmaal	weekdag	372 EUR
	dimanche	536 EUR		zondag	536 EUR

Les montants de la redevance mentionnés dans l'alinéa précédent sont indexés annuellement conformément à la formule visée à l'article 2.3, deuxième, troisième et quatrième alinéas.

Art. 3.70. Le contrôle de la navigation peut retirer un certificat de navigabilité s'il estime que le navire de plaisance ne satisfait plus aux prescriptions de la loi et au présent arrêté.

La personne physique ou morale qui après le retrait conformément au premier alinéa souhaite réutiliser un navire de plaisance à des fins professionnelles doit déposer une nouvelle demande conformément à l'article 3.68. L'article 3.68, § 3 ne s'applique pas dans ce cas.

Art. 3.71. § 1^{er}. La personne physique ou morale peut demander un certificat de navigabilité provisoire au contrôle de la navigation selon les modalités déterminées par l'administration. Ces modalités sont publiées sur le site Web de l'administration.

La forme du certificat de navigabilité provisoire est déterminée par l'administration qui le publie par voie d'avis au *Moniteur belge*.

§ 2. La demande d'un certificat de navigabilité provisoire implique aussi la demande d'un certificat de navigabilité tel que visé à l'article 3.68. L'examen sera effectué dans les délais suivants.

Sans préjudice de l'art. 8 § 3, troisième alinéa de la loi, le contrôle de la navigation détermine la validité du certificat de navigabilité provisoire.

Art. 3.72. Les navires de plaisance utilisés dans les eaux belges à des fins commerciales ou professionnelles et qui ne disposent pas d'un certificat étranger équivalent peuvent demander un certificat de navigabilité à l'administration selon les modalités fixées par l'administration et publiées sur le site web de l'administration. Ce certificat de navigabilité n'est légalement valable que dans les eaux belges.

Section 2. — Exigences techniques

Sous-section 1^{re}. — Dispositions générales

Art. 3.73. Les navires de plaisance doivent à tout moment être suffisamment équipés pour la zone dans laquelle ils naviguent.

Sans préjudice du premier alinéa, les navires de plaisance qui, au moment de la demande conformément à l'article 2.2, 9°, ont indiqué un usage exclusif dans les zones 0, 1, 2 et 3, doivent être équipés à tout moment pour la zone 1.

Sans préjudice du premier alinéa, les navires de plaisance qui, au moment de la demande conformément à l'article 2.2, 9°, n'ont indiqué aucune restriction, doivent être équipés à tout moment pour la zone 4.

De bedragen vermeldt in het vorige lid worden jaarlijks geïndexeerd overeenkomstig de formule bedoeld in artikel 2.3, tweede, derde en vierde lid.

Art. 3.70. De scheepvaartcontrole kan een certificaat van deugdelijkheid intrekken indien zij van oordeel is dat het pleziervaartuig niet meer voldoet aan de voorschriften van de wet en dit besluit.

De natuurlijke of rechtspersoon die na de intrekking overeenkomstig het eerste lid een pleziervaartuig opnieuw wil inzetten voor beroeps- of bedrijfsmatig gebruik moet een nieuwe aanvraag indienen overeenkomstig artikel 3.68. Artikel 3.68, § 3 is in dit geval niet van toepassing.

Art. 3.71. § 1. De natuurlijke of rechtspersoon kan een voorlopig certificaat van deugdelijkheid aanvragen bij de Scheepvaartcontrole op de wijze bepaald door de administratie. Deze wijze wordt bekendgemaakt via de website van de administratie.

De vorm van het voorlopig certificaat van deugdelijkheid wordt bepaald door de administratie die deze bekend maakt via een bericht in het *Belgisch Staatsblad*.

§ 2. De aanvraag voor een voorlopig certificaat van deugdelijkheid impliceert ook de aanvraag voor een certificaat van deugdelijkheid zoals bedoeld in artikel 3.68. Het onderzoek zal uitgevoerd worden binnen de termijn.

Onverminderd art. 8 § 3, derde lid van de wet, bepaalt de scheepvaartcontrole de geldigheid van het voorlopig certificaat van deugdelijkheid.

Art. 3.72. Voor de pleziervaartuigen die in Belgische wateren worden ingezet voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik en die niet beschikken over een gelijkwaardig buitenlands certificaat kunnen een certificaat van deugdelijkheid aanvragen bij de administratie volgens de modaliteiten vastgesteld door de administratie en bekend gemaakt op de website van de administratie. Dit certificaat van deugdelijkheid is enkel rechtsgeldig in de Belgische wateren.

Afdeling 2. — Technische vereisten

Onderafdeling 1. — Algemene bepalingen

Art. 3.73. Pleziervaartuigen moeten te allen tijden voldoende zijn uitgerust voor de zone waarin ze varen.

Onverminderd het eerste lid moeten pleziervaartuigen waarbij bij de aanvraag overeenkomstig artikel 2.2, 9° werd aangeduid exclusief gebruikt te worden in de zones 0, 1, 2 en 3, te allen tijde zijn uitgerust voor zone 1.

Onverminderd het eerste lid, moeten pleziervaartuigen waarbij bij de aanvraag overeenkomstig artikel 2.2, 9° geen beperking werd aangeduid, te allen tijde uitgerust zijn voor zone 4.

Sous-section 2. — Navires de plaisance jusqu'à 24 mètres

Art. 3.74. Les navires de plaisance dont la coque a une longueur jusqu'à 24 mètres doivent satisfaire aux exigences fonctionnelles suivantes :

1° navigation en toute sécurité :

Les équipements requis en vertu de la législation internationale et nationale relative à la navigation en toute sécurité doivent être présents à bord.

2° équipements :

Le navire de plaisance doit pouvoir être amarré, ancré et remorqué en toute sécurité.

En cas d'infiltration d'eau, il doit y avoir un équipement efficace et efficient pour retirer cette eau du navire de plaisance.

Le risque de chute par-dessus bord doit être réduit et des équipements efficaces doivent être à bord pour récupérer une personne.

3° communication :

Afin d'être toujours en contact avec d'autres navires, ouvrages d'art et services de sauvetage, tant dans des circonstances normales qu'en cas de détresse, un moyen de communication approprié doit se trouver à bord.

4° équipements de sauvetage :

Le navire de plaisance doit disposer d'équipements de sauvetage individuel et (à partir de la zone 6) collectif, suffisants pour le nombre de passagers, qui garantissent un sauvetage efficace et la survie en cas d'incendie ou de naufrage du navire de plaisance, et ce, en fonction du temps dont les services de sauvetage ont besoin pour fournir leur assistance.

5° équipements médicaux :

Afin de prodiguer les premiers soins aux passagers en cas de maladie ou d'accident, une trousse médicale à l'emballage étanche à l'eau doit être présente à bord, dont le contenu est adapté au nombre de passagers et au temps nécessaire pour recevoir une assistance médicale extérieure si nécessaire.

6° équipements de navigation :

Des équipements de navigation doivent être présents à bord pour pouvoir naviguer en toute sécurité dans la zone où l'on navigue, compte tenu de la position, de la marée, du courant et des conditions météorologiques. À partir de la zone 5, un système électronique de positionnement et à partir de la zone 6, la possibilité de recevoir des bulletins météorologiques sont obligatoires.

À partir de la zone 6, la défaillance d'une seule source d'énergie électrique ne peut aboutir à l'impossibilité d'encore pouvoir satisfaire à la disposition précédente.

7° lutte contre l'incendie :

Des équipements doivent être présents à bord pour pouvoir contrer efficacement tout incendie naissant.

8° obligations administratives :

Le conducteur doit pouvoir à tout moment démontrer que toutes les exigences administratives sont remplies.

La réglementation internationale et nationale doit être présente à bord.

Un journal de bord comportant les données les plus importantes au sujet du voyage maritime doit être conservé à bord pour les voyages de plusieurs jours à partir de la zone 5.

9° généralités :

Tout l'équipement de sécurité à bord du navire de plaisance doit être en bon état et prêt à être utilisé.

Art. 3.75. Pour l'obtention d'un certificat de navigabilité, les navires de plaisance dont la coque a une longueur jusqu'à 24 mètres utilisés à des fins professionnelles doivent outre aux exigences énoncées à l'article précédent, également satisfaire aux exigences suivantes :

1° équipements de sauvetage :

Le navire de plaisance doit disposer d'équipements de sauvetage individuel et (à partir de la zone 5) collectif, suffisants pour le nombre de passagers, qui garantissent un sauvetage efficace et la survie en cas d'incendie ou de naufrage du navire de plaisance, et ce, en fonction du temps dont les services de sauvetage ont besoin pour fournir leur assistance.

2° communication :

Une radiobalise de détresse (reposant sur l'utilisation de satellites) doit être présente à bord à partir de la zone 5.

Onderafdeling 2. — Pleziervaartuigen tot 24 meter

Art. 3.74. Pleziervaartuigen met een romplengte tot 24 meter dienen aan de volgende functionele vereisten te voldoen:

1° veilige navigatie :

De uitrusting vereist in het licht van de internationale en nationale wetgeving inzake veilige navigatie moet aan boord zijn.

2° uitrusting:

Het pleziervaartuig moet op een veilige manier afgemeerd, geankerd en gesleept kunnen worden.

In geval van waterinstroming moet er een efficiënte en effectieve uitrusting zijn om dit water terug uit het pleziervaartuig te verwijderen.

Het risico om over boord te vallen moet beperkt worden en er moet een efficiënte uitrusting aan boord zijn om een persoon terug aan boord te halen.

3° communicatie:

Om altijd in contact te kunnen treden met andere schepen, kunstwerken en reddingsdiensten, en dit zowel onder normale omstandigheden als in nood, moet een gepast communicatiemiddel aan boord zijn.

4° reddingsmiddelen:

Het pleziervaartuig moet over individuele en (vanaf zone 6) collectieve reddingsmiddelen, voldoende voor het aantal opvarenden, beschikken die een effectieve redding en overleving garanderen in geval van brand of zinken van het pleziervaartuig en dit in functie van de tijd die de reddingsdiensten nodig hebben om hulp te verlenen.

5° medische uitrusting:

Om eerste hulp te kunnen toedienen aan een opvarende in geval van ziekte of ongeval dient er een waterdicht verpakte medische uitrusting aan boord te zijn waarvan de inhoud aangepast is aan het aantal opvarenden en de tijd die nodig is om indien nodig medische hulp van buiten af te ontvangen.

6° navigatiemiddelen:

Er moeten navigatiemiddelen aan boord zijn om in het gebied waar men vaart veilig te kunnen navigeren, rekening houdende met de positie, het getij, de stroming en de weersomstandigheden. Vanaf zone 5 is een elektronisch systeem voor plaatsbepaling en vanaf zone 6 de mogelijkheid voor het ontvangen van weerberichten verplicht.

Vanaf zone 6 mag het uitvallen van één elektrische stroombron niet tot gevolg hebben dat niet meer kan voldaan worden aan de vorige bepaling.

7° brandbestrijding:

Er moeten middelen aan boord zijn om efficiënt een beginnende brand te kunnen bestrijden.

8° administratieve verplichtingen:

De schipper moet te allen tijden kunnen aantonen dat aan alle administratieve eisen wordt voldaan.

De internationale en nationale reglementering moet aan boord zijn.

Een logboek met de belangrijkste gegevens over de zeereis moet aan boord bijgehouden worden voor meerdaagse reizen vanaf zone 5.

9° algemeen:

Alle veiligheidsuitrusting die zich aan boord van het pleziervaartuig bevindt moet zich in goede staat bevinden en klaar zijn voor gebruik.

Art. 3.75. Voor het bekomen van een certificaat van deugdelijkheid moeten pleziervaartuigen met een romplengte tot en met 24 meter bestemd voor bedrijfs- of beroepsgebruik naast de vereisten zoals uiteengezet in het vorige artikel, eveneens aan de volgende vereisten voldoen:

1° reddingsmiddelen:

Het pleziervaartuig moet over individuele en (vanaf zone 5) collectieve reddingsmiddelen beschikken, voldoende voor het aantal opvarenden, die een effectieve redding en overleving garanderen in geval van brand of zinken van het pleziervaartuig en dit in functie van de tijd die de reddingsdiensten nodig hebben om hulp te verlenen.

2° communicatie:

Een noodradiobaken (berust op het gebruik van satellieten) moet aan boord zijn vanaf zone 5.

3° journal de bord :

Un journal de bord comportant les données les plus importantes au sujet du voyage maritime doit être conservé à bord pour les voyages de plusieurs jours à partir de la zone 4.

4° équipements médicaux :

L'équipement médical satisfait à l'arrêté royal du 7 janvier 1998 relatif à l'assistance médicale à bord des navires.

Art. 3.76. Sur avis de la plateforme de concertation, le ministre établit tous les deux ans, une liste d'un équipement obligatoire et recommandé à avoir à bord du navire de plaisance, classés par zone en garantissant les exigences fonctionnelles.

Cette liste peut prévoir des exceptions pour certains types de navires de plaisance et peut faire une distinction entre navires de plaisance et navires de plaisance à usage professionnel. Des normes, des spécifications et des intervalles d'inspection maximaux pour l'équipement concerné peuvent être définis.

Art. 3.77. Les canoës, kayaks, gondoles et pédalos qui sont utilisés dans les zones 0, 1, 2 et 3 à des fins professionnelles doivent avoir à leur bord des aides à la Slottabilité en suffisance pour le nombre de personnes à bord et adaptés à l'utilisation par ces personnes.

Sous-section 3. — Navires de plaisance avec certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure

Art. 3.78. Les navires de plaisance munis d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ne doivent pour la navigation dans les zones 0, 1, 2, et 3 pas satisfaire aux exigences visées à la sous-section 2 de la présente section.

Art. 3.79. Pour l'obtention d'un certificat de navigabilité, les navires de plaisance avec un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure utilisés à des fins professionnelles doivent satisfaire aux exigences supplémentaires suivantes :

1° exigences en matière de construction navale :

Les navires de plaisance doivent subir un examen à sec tous les cinq ans. Pour les navires de plaisance d'une longueur L supérieure à 24 mètres, cet examen sera effectué par une société de classification agréée en Belgique conformément à l'article 3.63.

Pour les navires de plaisance d'une longueur L supérieure à 24 mètres, une cloison de coqueron arrière doit se trouver à une distance raisonnable de la poupe.

2° franc-bord - distance de sécurité :

Le franc-bord est de 150 mm pour les navires de plaisance ayant un pont continu sans tonture et sans superstructure. Pour les navires de plaisance avec tonture et superstructure, ce franc-bord peut être diminué par le biais d'un calcul approuvé du franc-bord. Dans ce cas, le franc-bord doit être d'au moins 0 mm.

La distance de sécurité doit être d'au moins 300 mm.

La distance de sécurité des navires de plaisance dont les cales ne sont pas toujours fermées de manière étanche aux embruns et aux intempéries doit être augmentée de façon à ce que chacune de ces cales s'écarte d'au moins 500 mm du plan du plus grand enfoncement.

Le plan du plus grand enfoncement doit être déterminé de manière à satisfaire simultanément aux prescriptions relatives au franc-bord le plus petit et à celles relatives à la distance de sécurité la plus petite.

Le plan du plus grand enfoncement est matérialisé par des marques d'enfoncement bien visibles et indélébiles.

3° installation de gouverne :

Si l'appareil à gouverner est pourvu d'une commande motorisée, une deuxième installation de commande indépendante ou une commande à main doit être disponible. En cas de défaillance ou de dérangement de l'installation de commande de l'appareil à gouverner, la seconde installation de commande indépendante ou la commande à main doit pouvoir être mise en service en l'espace de 5 secondes.

La position du gouvernail doit être clairement indiquée au poste de gouverne. Le poste de gouverne doit être doté d'une alerte optique et acoustique pour toute défaillance de celui-ci.

4° timoneries :

Les feux de signalisation, ainsi que leur logement et leurs accessoires, doivent soit porter le label déterminé dans la Directive 2014/90 UE modifiée, soit ils doivent satisfaire à COLREG 1972.

3° logboek:

En logboek met de belangrijkste gegevens over de zeereis moet aan boord bijgehouden worden voor meerdaagse reizen vanaf zone 4.

4° medische uitrusting:

De medische uitrusting voldoet aan het koninklijk besluit van 7 januari 1998 betreffende de medische hulpverlening aan boord van schepen.

Art. 3.76. De Minister stelt minstens tweejaarlijks op advies van het overlegplatform, een lijst op van verplichte en aanbevolen uitrusting aan boord van het pleziervaartuig, ingedeeld per zone waarbij de functionele vereisten gewaarborgd blijven.

Deze lijst kan uitzonderingen voorzien voor bepaalde types van pleziervaartuigen en kan een onderscheid maken tussen pleziervaartuigen en pleziervaartuigen voor bedrijfs- en beroepsmatig gebruik. Normen, specificaties en maximum keuringsintervallen voor de betreffende uitrusting kunnen vastgelegd worden.

Art. 3.77. Kano's, kajaks, gondels en waterfietsen die in de zones 0, 1, 2 en 3 worden gebruikt voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik moeten zwemvesten aan boord hebben, voldoende voor het aantal opvarenden en geschikt voor gebruik door de opvarenden.

Onderafdeling 3. — Pleziervaartuigen met Uniebinnenvaartcertificaat

Art. 3.78. Pleziervaartuigen met een Uniebinnenvaartcertificaat moeten voor de vaart in de zones 0, 1, 2 en 3 niet voldoen aan de vereisten onder onderafdeling 2 van deze afdeling.

Art. 3.79. Voor het bekomen van een certificaat van deugdelijkheid moeten pleziervaartuigen met een Uniebinnenvaartcertificaat die ingezet worden voor bedrijfs- en beroepsmatig gebruik voldoen aan volgende extra vereisten:

1° scheepsbouwkundige eisen:

Pleziervaartuigen dienen om de vijf jaar een onderzoek op het droge te ondergaan. Bij pleziervaartuigen met een lengte L van meer dan 24 meter dient dit te gebeuren door een overeenkomstig artikel 3.63 in België erkend classificatiebureau.

Bij pleziervaartuigen met een lengte L van meer dan 24 meter moet zich een achterpiekschot op een redelijke afstand van de achtersteven bevinden.

2° vrijboord - veiligheidsafstand:

Het vrijboord bedraagt voor pleziervaartuigen met een doorlopend dek zonder zeeg en zonder bovenbouw 150 mm. Bij pleziervaartuigen met zeeg en bovenbouw kan dit vrijboord worden verminderd door middel van een goedgekeurde vrijboordberekening. In dat geval bedraagt het vrijboord tenminste 0 mm.

De veiligheidsafstand moet ten minste 300 mm bedragen.

De veiligheidsafstand van pleziervaartuigen waarvan de openingen niet spatwater- en regendicht kunnen worden afgesloten moet zodanig worden verhoogd dat elk van deze openingen ten minste 500 mm van het vlak van de grootste inzinking is verwijderd.

Het vlak van de grootste inzinking moet zo worden vastgesteld dat gelijktijdig aan de voorschriften omtrent het kleinste vrijboord en aan die omtrent de kleinste veiligheidsafstand wordt voldaan.

Het vlak van de grootste inzinking wordt door goed zichtbare en onuitwisbare inzinkingsmerken aangegeven.

3° stuurinrichting:

Bij stuurmachines met mechanische aandrijving moet een tweede onafhankelijke aandrijving of handaandrijving beschikbaar zijn. In geval van uitval of storing van de aandrijving moet de tweede onafhankelijke aandrijving of handaandrijving binnen 5 seconden in werking kunnen worden gesteld.

De stand van het roer moet bij de stuurstelling duidelijk zichtbaar zijn. Het uitvallen van een stuurinrichting moet optisch en akoestisch gealarmeerd worden.

4° stuurhuizen:

Navigatielantaarns, evenals hun behuizing en toebehoren, moeten ofwel het keurmerk dragen dat is bepaald in de gewijzigde Richtlijn 2014/90 EU ofwel moeten zij voldoen aan COLREG 1972.

5° radars :

Les appareils radars de navigation et les indicateurs de vitesse de giration doivent satisfaire à une norme reconnue à l'échelle nationale ou internationale et être attestée par un agrément de type conformément à cette norme. Leur montage peut uniquement être réalisé par des entreprises spécialisées reconnues à cet effet par une autorité compétente.

6° construction des machines :

Seuls les moteurs à combustion interne fonctionnant avec des combustibles à point d'éclair supérieur à 55°C peuvent être installés.

Les moteurs qui actionnent les ventilateurs soufflants et aspirants doivent pouvoir être arrêtés en cas d'urgence également de l'extérieur des locaux où ils sont montés et de l'extérieur de la salle des machines.

Les joints des tuyauteries servant au transport du combustible, des huiles de graissage et des huiles utilisées dans les systèmes de transmission de puissance, les systèmes de commande et d'entraînement et les systèmes de chauffage doivent, là où cela est nécessaire, être munis d'écrans ou d'autres dispositifs de protection appropriés pour éviter que le combustible liquide ou l'huile ne coule ou ne soit projeté sur des surfaces chaudes, dans des prises d'air des machines ou autres sources d'inflammation. Le nombre de joints dans ces circuits de tuyauteries doit être réduit au minimum.

Les tuyauteries externes d'alimentation en combustible à haute pression des moteurs Diesel situées entre les pompes à combustible à haute pression et les injecteurs de combustible doivent être pourvues d'un système de gainage capable de contenir le combustible en cas de défaillance des tuyauteries à haute pression. Le système de gainage doit comporter un moyen permettant de récupérer les fuites et des dispositifs doivent être prévus pour déclencher une alarme en cas de défaillance d'une tuyauterie de combustible, ces dispositifs d'alarmes n'étant toutefois pas requis pour les moteurs qui n'ont pas plus de deux cylindres. Les moteurs de treuils et de cabestans installés sur des ponts découverts ne sont pas obligés d'être pourvus d'un système de gainage.

Les niveaux suivants doivent être surveillés par des dispositifs appropriés qui déclenchent une alarme lorsqu'un niveau critique est atteint :

a) de la température de l'eau de refroidissement des moteurs principaux;

b) de la pression de l'huile de graissage des moteurs principaux et des organes de transmission;

c) 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.

Le débit des pompes d'assèchement doit être suffisant.

7° installations électriques :

a) dispositions générales :

i) à bord doivent se trouver les documents suivants :

A. des plans généraux relatifs à l'ensemble de l'installation électrique;

B. les plans du tableau principal de commutation et des tableaux de distribution avec indications des données techniques les plus importantes telles qu'intensité et courant nominal de l'appareillage de protection (fusibles) et de commande;

C. types et section des câbles.

ii) les installations doivent être réalisées pour une gîte permanente du navire jusqu'à 15° et une température ambiante de 0°C jusqu'à +40°C lorsqu'elles sont placées à l'intérieur du navire et de -20°C jusqu'à +40°C lorsqu'elles sont placées sur le pont.

iii) les installations et appareils électriques et électroniques doivent être bien accessibles et faciles à entretenir.

b) protection contre le toucher, la pénétration de corps solides et de l'eau :

Le type de protection minimum des parties d'installation fixées à demeure doit être conforme au lieu de l'emplacement et satisfaire à une norme nationale ou internationale reconnue.

c) mise à la masse :

i) la mise à la masse est nécessaire dans les installations ayant des tensions dépassant 50 V.

ii) les parties métalliques accessibles au toucher qui, en exploitation normale, ne sont pas sous tension, telles que les châssis et carter des machines, des appareils et des appareils d'éclairage, doivent être mises à la masse séparément dans la mesure où elles ne sont pas en contact électrique avec la coque du fait de leur montage.

5° radars:

Navigatieradarinstallaties en bochtaanwijzers moeten voldoen aan een nationaal of internationaal erkende norm en in overeenstemming daarmee typegekeurd zijn. De inbouw ervan mag slechts door deskundige bedrijven worden uitgevoerd die daarvoor door een bevoegde overheid zijn erkend.

6° werktuigbouwkundige eisen:

Er mogen alleen verbrandingsmotoren worden geïnstalleerd die brandstoffen gebruiken met een vlampunt boven 55 °C.

Aandrijvingen voor de pers- en zuigventilatoren moeten in geval van nood ook buiten de ruimte waar zij zich bevinden en buiten de machinekamer uitgeschakeld kunnen worden.

Waar het noodzakelijk is moeten verbindingen van leidingen voor brandstof, smeerolie en oliën, die in krachtoverbrenningssystemen, schakel-, aandrijf- en verwarmingssystemen worden gebruikt, afgeschermd of op andere geschikte wijze zijn beschermd, om te vermijden dat deze vloeibare stoffen op hete vlakken, in de aanzuigkanalen van de machines of andere ontstekingsbronnen sproeien of uitlopen. Het aantal verbindingen in deze pijpleidingensystemen moet tot een minimum worden beperkt.

Niet ingebouwde hogedrukbrandstofleidingen van dieselmotoren tussen de hogedrukbrandstofpompen en de inspuitssystemen moeten door een mantelbuissysteem worden beschermd, dat in geval van een lek in de hogedrukleiding, de uitlopende brandstof opvangt. In het mantelbuissysteem moet een lekbak zijn voorzien alsook inrichtingen die een alarmsignaal geven in geval van lekkage aan een brandstofleiding; voor machines met slechts twee cilinders is dit alarmsysteem echter niet vereist. Bij machines voor ankerlieren en spullen op open dek zijn geen mantelbuissystemen vereist.

De volgende peilen moeten worden gecontroleerd door daartoe geschikte inrichtingen die bij het bereiken van een kritische waarde een alarmsignaal in werking stellen:

a) de temperatuur van het koelwater van de voortstuwingsmotoren;

b) de druk van de smeerolie van de voortstuwingsmotoren en de transmissie;

c) de olie- en luchtdruk van de omkeerinrichting van de voortstuwingsmotoren, de keerkoppeling of de schroeven.

De capaciteit van de lenspompen dient voldoende te zijn.

7° elektrische installaties:

a) algemene bepalingen:

i) aan boord moeten de volgende bescheiden aanwezig zijn:

A. overzichtschema's van de gehele elektrische installatie;

B. schema's van het hoofdschakelbord en de verdeelkasten waarop de belangrijkste technische gegevens zoals de nominale stroomsterkte van zekeringen en schakelapparatuur zijn aangegeven;

C. soort en doorsnede van de kabels.

ii) de installaties moeten voor een permanente slagzij van het schip tot 15° en een omgevingstemperatuur, bij plaatsing binnen in het schip, van 0 °C tot + 40 °C en, bij plaatsing aan dek, van - 20 °C tot + 40 °C zijn uitgevoerd.

iii) elektrische en elektronische installaties en apparaten moeten goed toegankelijk en onderhoudsvriendelijk zijn.

b) bescherming tegen aanraking, binnendringen van vreemde voorwerpen en water:

De minimumbeschermingsgraad van de permanent geïnstalleerde delen van de installaties moet in overeenstemming zijn met de plaats van opstelling en voldoen aan een nationaal of internationaal erkende norm.

c) aarding:

i) voor installaties met spanningen boven 50 V is aarding noodzakelijk.

ii) de bij het normale bedrijf niet onder spanning staande metalen delen die voor aanraking toegankelijk zijn, zoals fundaties en omhulsels van machines, apparaten en verlichting, moeten afzonderlijk zijn geaard, voor zover zij niet door hun bevestiging elektrisch geleidend met de scheepsromp zijn verbonden.

iii) les enveloppes des utilisateurs du type mobile et du type portatif doivent être mises à la masse à l'aide d'un conducteur supplémentaire hors tension en exploitation normale et incorporé au câble d'alimentation. Cette prescription ne s'applique pas en cas d'utilisation d'un transformateur de séparation de circuit ni aux appareils pourvus d'une isolation de protection (double isolation).

iv) la section du conducteur mise à la masse doit être au moins égale à la section du conducteur (extérieur).

d) tensions maximales admissibles :

les tensions utilisées doivent être conformes à une norme nationale ou internationale reconnue.

e) systèmes de distribution :

les systèmes de distribution utilisés doivent être conformes à une norme nationale ou internationale reconnue.

f) branchement au réseau terrestre ou à un autre réseau externe :

i) les câbles d'alimentation venant de réseaux de terre ou d'autres réseaux externes vers des installations du réseau de bord doivent avoir un raccordement fixe à bord à l'aide de bornes fixes ou de dispositifs de prises de courant fixes. Les connexions des câbles ne doivent pas pouvoir être sollicitées à la traction.

ii) la coque doit pouvoir être mise à la masse d'une façon efficace lorsque la tension du branchement dépasse 50 V. Le branchement de mise à la masse doit être signalé d'une façon particulière.

iii) les dispositifs de commutation du branchement doivent pouvoir être verrouillés de manière à empêcher le fonctionnement en parallèle des génératrices du réseau de bord avec le réseau de terre ou un autre réseau extérieur. Un bref fonctionnement en parallèle est admis pour le passage d'un système à l'autre sans interruption de tension.

iv) le branchement doit être protégé contre les courts-circuits et les surcharges.

v) le tableau principal de commutation doit indiquer si le branchement est sous tension.

vi) des dispositifs indicateurs doivent être installés qui permettent de comparer la polarité en courant continu et l'ordre des phases en courant alternatif entre le branchement au réseau terrestre ou autre réseau externe et le réseau de bord.

g) accumulateurs

i) les accumulateurs doivent être accessibles et placés de manière à ne pas se déplacer en cas de mouvements du navire. Ils ne doivent pas être placés à des endroits où ils sont exposés à une chaleur excessive, à un froid extrême, aux embruns ou à la vapeur.

Ils ne peuvent être installés ni dans la timonerie, ni dans les logements, ni dans les cales. Cette prescription ne s'applique pas aux accumulateurs dans les appareils portatifs ni aux accumulateurs nécessitant pour leur charge une puissance inférieure à 0,2 kW.

ii) les accumulateurs nécessitant pour leur charge une puissance supérieure à 2,0 kW (calculée à partir du courant de charge maximal et de la tension nominale de la batterie compte tenu de la courbe caractéristique de charge du dispositif de charge) doivent être installés dans un local particulier. S'ils sont placés sur le pont, on peut les disposer aussi dans une armoire.

Les accumulateurs nécessitant pour leur charge une puissance égale ou inférieure à 2,0 kW peuvent être également installés sous le pont dans une armoire ou un coffre. Ils peuvent être également installés dans une salle des machines ou dans un autre endroit bien aéré, à condition d'être protégés contre la chute d'objets et de gouttes d'eau.

iii) les surfaces intérieures de tous les locaux, armoires ou caissons, étagères et autres éléments de construction destinés aux accumulateurs doivent être protégées contre les effets nuisibles de l'électrolyte.

iv) il faut prévoir une aération efficace quand les accumulateurs sont installés dans un compartiment, une armoire ou un coffre fermé(e). Une ventilation forcée doit être prévue pour les accumulateurs nécessitant pour leur charge plus de 2 kW pour les accumulateurs au Nickel-Cadmium et plus de 3 kW pour les accumulateurs au plomb.

L'amenée d'air doit se faire par la partie inférieure et l'évacuation d'air par la partie supérieure, de manière qu'une évacuation totale des gaz soit assurée.

Les conduits de ventilation ne doivent pas comporter de dispositifs faisant obstacle au libre passage de l'air tels que vanne d'arrêt.

v) le débit d'air requis (Q) en m³ par heure, est à calculer à l'aide de la formule suivante : $Q = 0,11 \cdot I \cdot n$ [m³/h]. Dans laquelle :

I 25 % du courant maximal permis par le dispositif de charge en A;

n représente le nombre de cellules.

iii) de omhulsels van verplaatsbare en draagbare apparaten moeten door middel van een extra ader die bij het normale bedrijf geen stroom voert en die in de voedingskabel is opgenomen, zijn geaard. Dit geldt niet bij het gebruik van een beschermingstransformator en voor apparaten waarvan de omhulsels bestaan uit isolatiemateriaal (dubbel geïsoleerd).

iv) de doorsnede van de aardleiding moet ten minste gelijk zijn aan de doorsnede van de stroomgeleider.

d) ten hoogste toegelaten spanningen:

de gebruikte spanningen moeten in overeenstemming zijn met een nationaal of internationaal erkende norm.

e) verdeelsystemen:

de gebruikte verdeelsystemen moeten in overeenstemming zijn met een nationaal of internationaal erkende norm.

f) aansluiting aan het walnet of ander extern net:

i) voedingskabels van het walnet en andere externe netten naar het boordnet moeten aan boord door middel van vast aangebrachte klemmen of door een vast aangebrachte stekkerinrichting kunnen worden aangesloten. Kabelverbindingen mogen niet op trek worden belast.

ii) de scheepsromp moet bij een aansluitspanning van meer dan 50 V doelmatig kunnen worden geaard. Aardaansluitingen moeten duidelijk gekenmerkt zijn.

iii) schakelinrichtingen van de aansluitingen moeten zodanig zijn ingericht dat parallelbedrijf van de boordnetgeneratoren met het walnet of andere externe netten wordt vermeden. Een kortstondig parallelbedrijf ten behoeve van omschakelen zonder spanningsonderbreking van de systemen is toegestaan.

iv) de aansluiting moet tegen kortsluiting en overbelasting zijn beveiligd.

v) op het hoofdschakelbord moet zijn aangegeven of de aansluiting onder spanning staat.

vi) teneinde bij gelijkspanning de polariteit en bij draaistroom de fasevolgorde van het walnet of van andere externe netten met die van het boordnet te kunnen vergelijken, moet een aanwijsinrichting zijn geïnstalleerd.

g) accumulatoren

i) accumulatoren moeten zodanig zijn opgesteld, dat zij toegankelijk zijn en niet kunnen verschuiven ten gevolge van de scheepsbewegingen. Zij mogen niet zijn opgesteld op plaatsen waar zij aan overmatige hitte, extreme koude, sproeiwater of dampen zijn blootgesteld.

Zij mogen niet zijn opgesteld in stuurhuizen, verblijven en laadrui- men. Dit geldt echter niet voor accumulatoren in draagbare apparatuur alsmede voor accumulatoren die worden geladen met een vermogen van minder dan 0,2 kW.

ii) accumulatoren die worden geladen met een vermogen van meer dan 2,0 kW (berekend uit de maximale laadstroom en de nominale spanning van de batterij, met inachtnaam van de laadkarakteristiek van de laadinrichting), moeten in een speciale ruimte zijn ondergebracht. Bij opstelling aan dek is het voldoende indien zij in een kast zijn geplaatst.

Accumulatoren die worden geladen met een vermogen tot 2,0 kW of minder mogen ook benedendeks in een kast of kist zijn opgesteld. Zij mogen ook open in de machinekamer of een andere goed geventileerde ruimte zijn geplaatst, mits zij zijn beschermd tegen vallende voorwerpen en druiwater.

iii) de binnenzijde van alle voor accumulatoren bestemde ruimten, kasten of kisten, alsmede rekken en andere onderdelen, moeten tegen de schadelijke inwerking van elektrolyt zijn beschermd.

iv) gesloten ruimte, kast of kist, waarin accumulatoren zijn opgesteld, moeten doelmatig kunnen worden geventileerd. Een mechanische ventilatie moet zijn aangebracht indien het laadvermogen groter is dan 2 kW voor nikkel-cadmium accumulatoren en groter is dan 3 kW voor lood accumulatoren.

De luchttoevoer aan de onderzijde en de luchtafvoer aan de bovenzijde moeten zodanig zijn dat een goede afvoer van de gassen is gewaarborgd.

De ventilatiekanalen mogen geen inrichtingen zoals afsluitinrichtingen bevatten die de vrije doorgang van de lucht belemmeren.

v) de vereiste hoeveelheid lucht Q in m³ per uur moet worden berekend volgens de formule: $Q = 0,11 \cdot I \cdot n$ [m³/h]. Daarbij betekent:

I = 25% van de maximale stroom van de laadinrichting in A;

n = het aantal cellen.

En cas d'accumulateurs-tampers du réseau de bord, d'autres méthodes de calcul tenant compte de la courbe caractéristique de charge du dispositif de charge peuvent être acceptées par la Commission de visite à condition que ces méthodes de calcul du débit d'air nécessaire reposent sur une norme nationale ou internationale reconnue.

vi) en cas d'aération naturelle, la section des conduits doit correspondre au débit d'air nécessaire sur la base d'une vitesse de l'air de 0,5 m/s. La section doit correspondre au minimum aux valeurs de 80 cm² pour les accumulateurs au plomb et 120 cm² pour les accumulateurs au Nickel-Cadmium.

vii) en cas de ventilation forcée, il faut prévoir un ventilateur, de préférence avec dispositif d'aspiration, dont le moteur ne doit pas se trouver dans le courant de gaz ou le courant d'air.

Ce ventilateur doit être d'une construction qui rende impossible la formation d'étincelles au cas où une pale viendrait à toucher le carter du ventilateur et qui évite toutes charges électrostatiques.

viii) sur les portes ou sur les couvercles des compartiments, des armoires et des coffres où se trouvent des accumulateurs, doivent être apposés des panneaux « flamme nue interdite et défense de fumer » analogue d'un diamètre minimal de 10 centimètres.

h) installations de connexion :

i) tableaux électriques :

A. les appareils, interrupteurs, appareils de protection et instruments des tableaux doivent être disposés de manière bien visible et être accessibles pour l'entretien et les réparations.

Les bornes pour des tensions jusqu'à 50 V et celles pour des tensions supérieures à 50 V doivent être disposées séparément et être marquées de manière appropriées.

B. pour tous les interrupteurs et appareils, des plaques indicatrices doivent être apposées sur les tableaux avec indication du circuit.

Pour les appareils de protection, doivent être indiqués l'intensité nominale et le circuit.

C. lorsque des appareils dont la tension de service est supérieure à 50 V sont disposés derrière des portes, les parties conductrices de courant de ces appareils doivent être protégées contre un contact inopiné en cas de portes ouvertes.

D. les matériaux des tableaux doivent présenter une résistance mécanique convenable, être durables et difficilement inflammables, autoextinguibles et ne pas être hygroscopiques.

ii) interrupteurs, appareils de protection :

A. les circuits de génératrices et d'utilisateurs doivent être protégés contre les courts-circuits et les surintensités sur chaque conducteur non mis à la masse. Des disjoncteurs à maximum de courant ou de coupe-circuit à fusibles (à fusion) peuvent être utilisés à cet effet.

Les circuits alimentant les moteurs (installations de gouverne) ainsi que leurs circuits de commande ne doivent être protégés que contre les courts-circuits.

Lorsque des circuits comportent des disjoncteurs thermiques, ceux-ci doivent être neutralisés ou être réglés au moins de l'intensité nominale.

B. les départs du tableau principal vers des utilisateurs de plus de 16 A doivent comporter un interrupteur de charge ou de puissance.

C. les utilisateurs nécessaires à la propulsion du navire, à l'installation de gouverne, à l'indicateur de position du gouvernail, à la navigation ou aux systèmes de sécurité ainsi que les appareils d'utilisation à intensité nominale supérieure à 16 A doivent être alimentés par des circuits séparés.

D. les circuits des utilisateurs nécessaires à la propulsion et à la manœuvre du bateau doivent être alimentés directement par le tableau principal.

E. les appareils de coupure doivent être choisis en fonction de leur intensité nominale, de leur solidité thermique et dynamique ainsi que de leur pouvoir de coupure. Les interrupteurs doivent couper simultanément tous les conducteurs sous tension. La position de commutation doit être repérable.

F. les fusibles doivent être à fusion enfermée et être en porcelaine ou en matière équivalente. Ils doivent pouvoir être changés sans danger de contact pour l'opérateur.

iii) appareils de mesure et de surveillance :

A. les circuits de génératrices, d'accumulateurs et de distribution doivent comporter des appareils de mesure et de surveillance lorsque le fonctionnement sûr de l'installation l'exige.

Voor accumulatoren die in een bufferschakeling met het boordnet zijn opgenomen kan door de Commissie van Deskundigen op grond van de laadkarakteristiek van de laadinrichting een andere berekeningsmethode voor de benodigde luchthoeveelheid worden toegelaten voor zover deze berust op een nationaal of internationaal erkende norm.

vi) bij natuurlijke ventilatie moet de doorsnede van de ventilatiekanalen zo groot zijn dat bij een lichtsnelheid van 0,5 m/s de vereiste luchthoeveelheid wordt opgebracht. De doorsnede moet echter voor lood accumulatoren ten minste 80 cm² en voor nikkel-cadmium accumulatoren ten minste 120 cm² bedragen.

vii) bij mechanische ventilatie moet, bij voorkeur, een afzuigventilator worden gebruikt waarvan de motor niet in de gas- of luchtstroom mag zijn geplaatst.

Deze ventilator moet zodanig zijn uitgevoerd dat geen vonkvorming bij aanraking van een waaier met het ventilatorhuis en geen elektrostatische oplading kunnen optreden.

viii) op de deuren of deksels van ruimten, kasten of kisten voor accumulatoren moet een teken "vuur, open licht en roken verboden" met een diameter van ten minste 10 centimeter,

h) schakelinrichtingen:

i) schakelborden:

A. apparaten, schakelaars, veiligheden en instrumenten in schakelborden moeten overzichtelijk zijn gerangschikt en ten behoeve van onderhoud en reparatie toegankelijk zijn.

Aansluitklemmen voor spanningen tot en met 50 V en die voor spanningen boven 50 V moeten van elkaar gescheiden zijn aangebracht en doelmatig zijn gekenmerkt.

B. op de schakelborden moeten naamplaatjes voor alle schakelaars en apparaten met de aanduiding van de stroomkring zijn aangebracht.

Veiligheden moeten met de nominale stroomsterkte en de stroomkring zijn aangeduid.

C. indien zich achter de deuren apparaten met een bedrijfsspanning van meer dan 50 V bevinden, moeten de onder spanning staande delen van deze apparaten tegen onvoorzien aanraken bij geopende deuren zijn beschermd.

D. materialen van schakelborden moeten mechanisch sterk, duurzaam, moeilijk ontvlambaar en niet hygroscopisch zijn.

ii) schakelaars, beveiligingen:

A. generator- en afgaande groepen moeten in elke niet geaarde geleider tegen kortsluiting en overbelasting beveiligd zijn. Daartoe kunnen schakelaars met kortsluit- en maximaalschakelaars of smeltveiligheden worden gebruikt.

Stroomkringen van de elektrische aandrijving van stuurinrichtingen, alsmede de stroomkringen van stuurinrichtingen, mogen alleen tegen kortsluiting zijn beveiligd.

Indien schakelaars met een thermische uitschakelinrichting worden toegepast, moeten de thermische uitschakelinrichtingen buiten bedrijf zijn gesteld of op ten minste tweemaal de nominale stroom zijn afgesteld.

B. de afgaande groepen van het hoofdschakelbord van meer dan 16 A moeten van last- of maximaalschakelaars zijn voorzien.

C. verbruikers die voor de voortstuwing, de stuurinrichting, de roerstandaanwijzer, de navigatie en de beveiligingssystemen noodzakelijk zijn, alsmede de verbruikers met een nominale stroom van meer dan 16 A, moeten via afzonderlijke stroomkringen worden gevoed.

D. stroomkringen van verbruikers die voor de voortstuwing en het manoeuvreren noodzakelijk zijn, moeten direct van het hoofdschakelbord worden gevoed.

E. schakelinrichtingen moeten volgens hun nominale stroom, hun thermische en dynamische sterkte alsmede hun schakelvermogen worden gekozen. Schakelaars moeten alle onder spanning staande geleiders gelijktijdig schakelen. De stand moet duidelijk te onderscheiden zijn.

F. meltveiligheden moeten van het gesloten type zijn en uit keramisch of gelijkwaardig materiaal bestaan. Zij moeten zonder aanrakingsgevaar voor personen kunnen worden vervangen.

iii) meet- en controle-inrichtingen:

A. voor generator-, accumulator- en verdeelstroomkringen moeten meet- en controle-inrichtingen aanwezig zijn, voor zover dit voor een veilig bedrijf van de installatie noodzakelijk is.

B. pour les réseaux non mis à la masse dont la tension est supérieure à 50 V, il faut prévoir une installation appropriée pour le dispositif de protection contre les défauts à la terre, munie d'une alarme optique et acoustique. Pour les installations secondaires telles que par exemple les circuits de commande il peut être renoncé à l'installation pour le contrôle d'isolement par rapport à la masse.

iv) emplacement des tableaux électriques :

A. les tableaux doivent être placés dans des locaux bien accessibles, bien ventilés et de manière à être protégés contre l'eau et les dégâts mécaniques.

B. les armoires et les niches dans lesquelles des appareils de coupure sont fixés à nu doivent être en un matériau difficilement inflammable ou protégées par un revêtement métallique ou en une autre matière ininflammable.

C. lorsque la tension est supérieure à 50 V, des caillebotis ou tapis isolants doivent être placés devant le tableau principal, à l'emplacement de l'opérateur.

i) dispositifs de coupure de secours :

pour les brûleurs d'huiles, les pompes à carburant, les séparateurs de carburants et les ventilateurs des salles des machines, des dispositifs de coupure de secours doivent être installés à l'extérieur des locaux où les appareils sont installés.

j) matériel d'installation :

les matériels d'installation utilisés doivent être conformes à une norme nationale ou internationale reconnue.

k) câbles :

i) les câbles électriques utilisés doivent être conformes à une norme nationale ou internationale reconnue.

ii) les armatures et gaines métalliques des câbles ne doivent pas être utilisées en exploitation normale comme conducteur ou conducteur de mise à la masse.

iii) les armatures et gaines métalliques des câbles des installations de force et d'éclairage doivent être mises à la masse à une extrémité au moins.

iv) la section des conducteurs doit tenir compte de la température maximale finale admissible des conducteurs (intensité maximale admissible) ainsi que de la chute de tension admissible. Cette chute entre le tableau principal et le point le plus défavorable de l'installation ne doit pas dépasser 7% par rapport à la tension nominale.

v) les câbles doivent être protégés contre les risques de dégâts mécaniques.

vi) la fixation des câbles doit assurer que les tractions éventuelles restent dans les limites admissibles.

vii) lorsque des câbles passent à travers des cloisons ou des ponts, la solidité mécanique, l'étanchéité et la résistance au feu de ces cloisons et ponts ne doivent pas être affectées.

viii) les extrémités et les connexions de tous les conducteurs doivent être fabriquées de manière à conserver les propriétés initiales du câble sur les plans électrique et mécanique et du point de vue de la non-propagation de la flamme et de l'aptitude à résister au feu. Le nombre des jonctions de câbles doit être réduit au minimum.

ix) les câbles reliant les timoneries mobiles doivent être suffisamment flexibles et être pourvus d'une isolation ayant une flexibilité suffisante jusqu'à -20°C et résistant aux vapeurs, aux rayons ultra-violets, à l'ozone, etc.

D) installations d'éclairage :

i) les appareils d'éclairage doivent être installés de sorte que la chaleur qui s'en dégage ne puisse mettre le feu aux objets ou éléments inflammables environnants.

ii) les appareils d'éclairage sur le pont ouvert doivent être installés de manière à ne pas entraver la reconnaissance des feux de signalisation.

iii) lorsque deux ou plus d'appareils d'éclairage sont placés dans une salle des machines, ils doivent être répartis sur deux circuits au minimum.

m) feux de signalisation :

i) les tableaux de commande des feux de signalisation doivent être installés dans la timonerie. Ils doivent être alimentés par un câble indépendant venant du tableau principal, ou par deux réseaux secondaires indépendants l'un de l'autre.

ii) les feux doivent pouvoir être alimentés séparément à partir du tableau des feux, protégés et commandés séparément.

B. niet gearde netten met een spanning boven 50 V moeten van een doelmatige aardfoutbewakingsinrichting met zowel een optisch als een akoestisch alarmsignaal zijn voorzien. Voor secundaire inrichtingen, zoals stuurstromschakelingen, kan hiervan worden afgezien.

iv) opstelling van schakelborden:

A. schakelborden moeten in goed toegankelijke en goed geventileerde ruimten zijn opgesteld, zodanig dat zij tegen waterschade en mechanische beschadigingen zijn beschermd.

B. kasten en nissen waarin open schakelinrichtingen zijn ondergebracht, moeten uit moeilijk ontvlambaar materiaal bestaan, dan wel door een bekleding van metaal of een ander niet brandbaar materiaal zijn beschermd.

C. bij spanningen boven 50 V moeten aan de bedieningszijde van het hoofdschakelbord isolerende roosters of matten liggen.

i) noodstopshakelaars:

voor oliebranderinstallaties, brandstofpompen, brandstofseparatoren en machinekamerventilatoren moeten buiten de opstellingsruimten noodstopshakelaars aanwezig zijn.

j) installatiemateriaal:

de gebruikte installatiematerialen moeten in overeenstemming zijn met een nationaal of internationaal erkende norm.

k) kabels:

i) de gebruikte elektrische kabels moeten in overeenstemming zijn met een nationaal of internationaal erkende norm.

ii) metalen bewapeningen en mantels van kabels mogen voor het normale bedrijf niet als geleider of aardleiding dienen.

iii) metalen bewapeningen en mantels van kabels van kracht- en verlichtingsinstallaties moeten ten minste aan één der einden zijn geaard.

iv) de doorsnede van de geleiders moet in overeenstemming zijn met de ten hoogste toegestane geleidertemperatuur (stroombelastbaarheid) alsmede met het toelaatbare spanningsverlies. Dit spanningsverlies, optredend tussen het hoofdschakelbord en het meest ongunstige punt van de installatie, mag niet meer dan 7% van de nominale spanning bedragen.

v) kabels moeten tegen het gevaar van mechanische beschadigingen zijn beschermd.

vi) de bevestiging der kabels moet zodanig zijn, dat eventuele belastingen op trek binnen de toelaatbare grenzen blijven.

vii) de doorvoeringen van kabels door schotten of dekken mogen de sterkte, dichtheid en brandwerende eigenschappen van de schotten of de dekken niet nadelig beïnvloeden.

viii) de uiteinden en verbindingen van alle leidingen moeten zo zijn vervaardigd dat de oorspronkelijke elektrische, mechanische en brandwerende eigenschappen van de kabel gehandhaafd blijven. Het aantal kabelverbindingen moet tot een minimum worden beperkt.

ix) kabels die naar beweegbare stuurhuizen worden gevoerd moeten voldoende buigzaam zijn en van een isolatie zijn voorzien die voldoende buigzaam blijft tot een temperatuur van - 20°C, alsmede bestand zijn tegen de inwerking van dampen, ultraviolette straling, ozon en dergelijke.

l) verlichtingsinstallaties:

i) verlichtingsarmaturen moeten zodanig zijn aangebracht, dat brandbare voorwerpen of constructiedelen niet door de uitgestraalde warmte in brand kunnen geraken.

ii) de verlichtingsarmaturen op het open dek moeten zodanig zijn geplaatst, dat de waarneembaarheid van de navigatieverlichting niet nadelig wordt beïnvloed.

iii) indien in een machinekamer twee of meer lichtpunten zijn aangebracht, moeten deze over ten minste twee stroomkringen zijn verdeeld.

m) navigatielantaarns:

i) schakelborden voor navigatielantaarns moeten in het stuurhuis zijn geïnstalleerd. Zij moeten door een aparte kabel vanaf het hoofdschakelbord worden gevoerd of door twee van elkaar onafhankelijke onderverdelingen kunnen worden verzorgd.

ii) elke navigatielantaarn moet vanaf het navigatieschakelbord afzonderlijk gevoerd, beveiligd en geschakeld kunnen worden.

iii) les feux doivent être muni d'une installation de contrôle dans la timonerie permettant de déceler la panne d'un seul feu quelconque.

iv) les feux allant ensemble du point de vue fonctionnel et placés ensemble en un même endroit peuvent être alimentés, commandés et contrôlés en commun. L'installation de contrôle doit toutefois permettre de déceler la panne d'un seul feu quelconque. Cependant, les deux sources lumineuses d'un fanal biforme (deux fanaux montés l'un au-dessus de l'autre ou dans un même boîtier) ne doivent pas pouvoir être utilisées simultanément.

n) systèmes d'alarme et de sécurité pour les installations mécaniques :

i) les systèmes d'alarme doivent être construits de telle manière que des pannes dans le système d'alarme ne puissent conduire à une défaillance de l'appareil ou de l'installation à surveiller.

Les alarmes optiques doivent rester visibles jusqu'à l'élimination du dérangement. Une alarme avec accusé de réception doit pouvoir être distinguée d'une alarme sans accusé de réception. Chaque alarme doit comporter également un signal acoustique.

Les alarmes acoustiques doivent pouvoir être coupées.

ii) les systèmes de sécurité doivent être réalisés de telle manière qu'avant l'atteinte d'un état critique de fonctionnement de l'installation menacée ils la coupent, la réduisent ou en passent l'ordre à un poste occupé en permanence.

o) installations électroniques :

les appareils électroniques ainsi que leurs appareils périphériques des installations de gouverne (installations de gouvernail) et des machines nécessaires à la propulsion du navire de plaisance doivent fonctionner avec fiabilité. Ils doivent être soumis aux conditions d'essai d'une norme nationale ou internationale reconnue, les contraintes d'essai ne pouvant pas endommager ou aboutir au mal fonctionnement des appareils électroniques.

p) compatibilité électromagnétique :

les installations électriques et électroniques qui sont importantes pour la gouverne ou la navigation du navire de plaisance ne doivent pas être entravées dans leurs fonctions par des parasitages électromagnétiques.

8° équipements :

Les équipements à bord doivent être conformes à la liste des équipements obligatoires et recommandés conformément à l'article 3.76 pour la zone concernée.

9° logements :

Les navires de plaisance doivent être pourvus de logements pour les personnes vivant normalement à bord.

Les logements doivent être construits, aménagés et équipés de manière à répondre aux exigences en matière de sécurité, de santé et de bien-être des personnes à bord. Ils doivent être accessibles facilement et en toute sécurité et suffisamment isolés du froid et de la chaleur. Ils doivent pouvoir être suffisamment ventilés.

Les escaliers doivent être fixés et utilisables en toute sécurité.

Les locaux de séjour et les chambres à coucher pour les passagers doivent avoir au moins deux sorties les plus éloignées l'une de l'autre, qui servent de voies de repli. Une seule sortie peut être construite comme sortie de secours. Cette prescription n'est pas obligatoire pour les locaux qui ont une sortie donnant directement sur le pont ou sur un couloir comptant comme voie de repli à condition que ce couloir ait deux sorties éloignées l'une de l'autre et donnant sur bâbord et sur tribord. Les issues de secours, dont peuvent faire partie les claires-voies et les fenêtres, doivent présenter une ouverture utilisable d'au moins 0,36 m², avoir un plus petit côté d'au moins 0,50 m et permettre une évacuation rapide en cas d'urgence.

Des détecteurs de fumée doivent être prévus dans les voies de repli (couloirs, escaliers,...).

Sous-section 4. — Grands navires de plaisance en mer

Art. 3.80. Les navires de plaisance dont la coque a une longueur supérieure à 24 mètres utilisés en mer doivent satisfaire aux exigences fixées par le ministre.

Les navires de plaisance dont la coque a une longueur supérieure à 24 mètres et une longueur entre sondes inférieure à 24 mètres utilisés en mer, doivent être classés pour la coque auprès d'une organisation reconnue mandatée conformément à l'arrêté royal du 13 mars 2011 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes.

iii) navigatielantaarns moeten worden voorzien van een controle-inrichting in het stuurhuis die het uitvallen van een lantaarn kan signaleren.

iv) dicht bijeen geplaatste, bij elkaar behorende navigatielantaarns mogen gemeenschappelijk worden gevoed, beveiligd en geschakeld. De controle-inrichting moet dan echter het uitvallen van één der lantaarns kunnen signaleren. Twee in één armatuur boven elkaar geplaatste navigatielantaarns mogen niet gelijktijdig ingeschakeld kunnen zijn.

n) alarm- en beveiligingssystemen voor werktuigbouwkundige inrichtingen:

i) alarmsystemen moeten zodanig worden uitgevoerd, dat fouten in het alarmsysteem niet tot uitval van het te controleren werktuig of de te controleren installatie kunnen leiden.

Optische alarmsignalen moeten zichtbaar blijven totdat de desbetreffende storing is opgeheven. Een geaccepteerd alarm signaal moet onderscheiden kunnen worden van een niet geaccepteerd alarm signaal. Elk alarm signaal moet ook akoestisch worden gemeld.

Akoestische alarmsignalen moeten kunnen worden uitgeschakeld.

ii) beveiligingssystemen moeten zodanig worden uitgevoerd, dat zij voor het bereiken van kritieke bedrijfstoestanden de bedreigde installatie uitschakelen, reduceren of op een permanent bezette post daartoe oproepen.

o) elektronische installaties:

de elektronische apparaten die voor stuurinrichtingen en machine-installaties voor de voortbeweging van het pleziervaartuig, met inbegrip van de daarbij behorende randapparatuur, benodigd zijn moeten betrouwbaar functioneren. Zij moeten worden onderworpen aan de testvoorwaarden van een nationaal of internationaal erkende norm waarbij de testbelastingen niet mogen leiden tot schade aan of verkeerd functioneren van de elektronische apparaten.

p) elektromagnetische verdraagbaarheid:

elektrische en elektronische installaties die voor de voortbeweging of de navigatie van het pleziervaartuig van belang zijn, mogen niet door elektromagnetische verstoringen in hun functioneren worden gehinderd.

8° uitrusting:

De uitrusting aan boord moet in overeenstemming zijn met de lijst van verplichte en aanbevolen uitrusting conform artikel 3.76 voor de betreffende zone.

9° verblijven:

Pleziervaartuigen moeten voor de gewoonlijk aan boord verblijvende personen, voorzien zijn van verblijven.

Verblijven moeten zodanig zijn gebouwd, ingericht en uitgerust dat zij voldoen aan de eisen met betrekking tot de veiligheid, de gezondheid en het welzijn van de personen aan boord. Zij moeten gemakkelijk en veilig toegankelijk zijn, alsmede voldoende geïsoleerd zijn tegen kou en warmte. Zij moeten voldoende kunnen geventileerd worden.

Trappen moeten vast aangebracht en veilig begaanbaar zijn.

Verblijfs- en slaapruiden voor passagiers moeten ten minste twee zo ver mogelijk van elkaar verwijderde uitgangen hebben, die als vluchtwegen dienen. Een uitgang kan als nooduitgang zijn geconstrueerd. Dit geldt niet voor ruimten waarvan de uitgang rechtstreeks naar het dek leidt of naar een gang die als vluchtweg dient, voor zover deze gang twee van elkaar verwijderd liggende uitgangen heeft naar bak- en stuurboord. Nooduitgangen, waartoe ook bovenlichten en ramen kunnen behoren, moeten een vrije opening van ten minste 0,36 m² hebben, een kleinste zijde van ten minste 0,50 m hebben en een snelle evacuatie in geval van nood mogelijk maken.

In de vluchtwegen (gangen, trappen,...) dienen rookdetectoren voorzien te worden.

Onderafdeling 4. — Grote pleziervaartuigen op zee

Art. 3.80. Pleziervaartuigen met een romplengte van meer dan 24 meter gebruikt op zee, moeten voldoen aan de vereisten zoals bepaald door de Minister.

Pleziervaartuigen met een romplengte van meer dan 24 meter en een lengte tussen de loodlijnen van minder dan 24 meter gebruikt op zee, moeten voor de romp geklasseerd zijn bij een erkende organisatie gemachtigd conform het koninklijk besluit van 13 maart 2011 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor de met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties.

Pour les navires de plaisance qui ne sont pas utilisés à des fins professionnelles, on peut le remplacer par un certificat de la coque par une organisation reconnue mandatée conformément à l'arrêté royal du 13 mars 2011 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes.

Les navires de plaisance avec une longueur entre sondes égale ou supérieure à 24 mètres utilisés en mer, doivent être classés pour la coque et les installations de gouverne auprès d'une organisation reconnue mandatée conformément à l'arrêté royal du 13 mars 2011 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes.

Section 3. — Procédures de sécurité

Art. 3.81. À bord des navires de plaisance dont la coque a une longueur jusqu'à 24 mètres et sans un bastingage fixe de plus de 110 centimètres de haut, tous les passagers doivent porter à tout moment un gilet de sauvetage dans les zones 4, 5, 6 et 7, sauf dans la cabine.

L'obligation visée au premier alinéa ne s'applique pas :

- 1° lorsque la hauteur de houle significative est inférieure à 100 centimètres; et
- 2° entre le lever et le coucher du soleil; et
- 3° entre le 16 mai et le 15 octobre; et
- 4° le passager concerné est âgé de plus de 12 ans; et
- 5° lorsque le navire de plaisance a une longueur de coque supérieure à 6,5 mètres.

En dérogation au premier alinéa, le gilet de sauvetage peut être remplacé par une aide à la flottabilité d'un navire de plaisance dont la coque a une longueur de maximum 6,5 mètres jusqu'à une distance de 2 milles marins de la Côte.

Art. 3.82. Le ministre fixe les exigences relatives au système de sécurité auxquelles doivent satisfaire les navires de plaisance ayant une longueur entre sondes égale ou supérieure à 24 mètres.

Section 4. — Équipage

Art. 3.83. Les navires de plaisance doivent être munis d'un équipage suffisamment nombreux et suffisamment qualifié pour assurer une navigation en toute sécurité et la sûreté à bord.

Les navires de plaisance dont la coque a une longueur supérieure à 24 mètres doivent être munis d'un certificat d'équipage délivré par l'administration. Le propriétaire fait une proposition sur la composition de l'équipage et les qualifications. Cette obligation ne s'applique pas aux navires de plaisance avec un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure dans les zones 0, 1, 2 et 3.

CHAPITRE 4. — BREVETS D'APTITUDE POUR LA CONDUITE D'UN NAVIRE

Section 1^{re}. — Dispenses

Art. 4.1. § 1^{er}. Aucun brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire n'est requis pour la zone 0.

§ 2. Aucun brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire n'est requis dans les zones 1 et 2, sauf si le navire de plaisance :

- 1° est utilisé à des fins professionnelles; ou
- 2° propulsé par le moteur, peut naviguer à plus de 20 kilomètres à l'heure; ou
- 3° a une longueur de coque supérieure à 15 mètres.

§ 3. Jusqu'au 31 décembre 2021, aucun brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire n'est requis dans les zones 3, 4, 5, 6 et 7, sauf si le navire de plaisance :

- 1° est utilisé à des fins professionnelles; ou
- 2° a une longueur de coque d'au moins 24 mètres.

À partir du 1^{er} janvier 2022, aucun brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire n'est requis dans les zones 3, 4, 5, 6 et 7, sauf si le navire de plaisance :

- 1° est utilisé à des fins professionnelles; ou
- 2° propulsé par le moteur, peut naviguer à plus de 20 kilomètres à l'heure; ou
- 3° a une longueur de coque supérieure à 15 mètres.

Voor pleziervaartuigen die niet voor bedrijfs- en beroepsmatig gebruik worden gebruikt kan dit vervangen worden door een certificaat van de romp door een erkende organisatie gemachtigd overeenkomstig het koninklijk besluit van 13 maart 2011 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor de met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties.

Pleziervaartuigen met een lengte tussen de loodlijnen van 24 meter of meer gebruikt op zee moeten voor de romp en de machine-installaties geklasseerd zijn bij een erkende organisatie gemachtigd conform het koninklijk besluit van 13 maart 2011 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor de met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties.

Afdeling 3. — Veilige procedures

Art. 3.81. Aan boord van pleziervaartuigen met een romplengte tot en met 24 meter en zonder een vaste reling van meer dan 110 centimeter hoog moet te allen tijden door alle opvarenden een reddingsvest gedragen worden in de zones 4, 5, 6 en 7, met uitzondering in de kajuit.

De verplichting bedoeld in het eerste lid is niet van toepassing:

- 1° wanneer de significante golfhoogte minder bedraagt dan 100 centimeter; en
- 2° tussen zonsopgang en zonsondergang; en
- 3° tussen 16 mei en 15 oktober; en
- 4° de betrokken opvarende ouder is dan 12 jaar; en
- 5° wanneer de romplengte van het pleziervaartuig meer is dan 6,5 meter.

In afwijking van het eerste lid, kan de reddingsvest vervangen worden door een zwemvest aan boord van een pleziervaartuig met een romplengte van maximaal 6,5 meter tot een afstand van 2 zeemijl uit de kust.

Art. 3.82. De Minister bepaalt de vereisten inzake veiligheidssysteem waaraan pleziervaartuigen met een lengte tussen de loodlijnen van 24 meter en meer, moeten voldoen.

Afdeling 4. — Bemanning

Art. 3.83. Pleziervaartuigen moeten voldoende bemand zijn met bemanning die voldoende gekwalificeerd is voor de veilige navigatie en veiligheid aan boord.

Pleziervaartuigen met een romplengte van meer dan 24 meter moeten voorzien zijn van een bemanningscertificaat uitgereikt door de administratie. De eigenaar doet een voorstel van samenstelling van de bemanning en de kwalificaties. Deze verplichting geldt niet voor pleziervaartuigen met een Uniebinnenvaartcertificaat in de zones 0, 1, 2 en 3.

HOOFDSTUK 4. — VAARBEVOEGDHEIDSBEWIJZEN

Afdeling 1. — Ontheffingen

Art. 4.1. § 1. Er is geen vaarbevoegdheidsbewijs nodig in de zone 0.

§ 2. Er is geen vaarbevoegdheidsbewijs nodig in de zones 1 en 2, tenzij het pleziervaartuig:

- 1° wordt ingezet voor bedrijfs- of beroepsgebruik; of
- 2° door motor voortbewogen, sneller dan 20 kilometer per uur kan varen; of
- 3° een romplengte groter dan 15 meter heeft.

§ 3. Tot 31 december 2021 is er geen vaarbevoegdheidsbewijs nodig in de zones 3, 4, 5, 6 en 7, tenzij het pleziervaartuig:

- 1° wordt ingezet voor bedrijfs- of beroepsgebruik; of
- 2° een romplengte heeft van minimaal 24 meter.

Vanaf 1 januari 2022 is er geen vaarbevoegdheidsbewijs nodig in de zones 3, 4, 5, 6 en 7, tenzij het pleziervaartuig:

- 1° wordt ingezet voor bedrijfs- of beroepsgebruik; of
- 2° door motor voortbewogen, sneller dan 20 kilometer per uur kan varen; of
- 3° een romplengte groter dan 15 meter heeft.

§ 4. Sans préjudice du paragraphe 1, 2 et 3, les personnes qui suivent des cours sous la supervision d'un professeur en vue d'apprendre à naviguer avec un navire de plaisance ou qui suivent des cours en fonction de l'obtention d'un brevet de formation ou d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire, sont exemptés de l'obligation d'être en possession d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire.

Section 2. — Brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire

Sous-section 1^{re}. — Types et validité

Art. 4.2. § 1^{er}. Les brevets suivants d'aptitude pour la conduite d'un navire sont délivrés par l'administration :

- 1° le brevet de conduite restreint valable dans les zones 0 et 1;
- 2° le brevet de conduite général valable dans zones 0, 1, 2, 3 et 4;
- 3° le brevet yachtman valable dans les zones 0, 1, 2, 3, 4, 5 et 6;
- 4° le brevet de navigateur de yacht valable dans toutes les zones 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7.

En dérogation au premier alinéa, le brevet de conduite général est valable dans la mer territoriale belge et la ZEE pour les cas visés à l'article 4.1, § 3, deuxième alinéa, 2° et 3°.

§ 2. En dérogation au paragraphe 1^{er} les équipages des navires de plaisance utilisés à des fins professionnelles doivent se conformer à l'arrêté royal du 24 mai 2006 relatif aux brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire pour les gens de mer.

Par dérogation au premier alinéa, les dispositions de l'arrêté royal du 24 mai 2006 concernant des brevets d'aptitude pour des gens de mer, à l'exception des articles 16/2 à 16/6, ne s'appliquent pas aux navires de plaisance dont la coque a une longueur de moins de 24 mètres utilisés à des fins professionnelles dans la zone 3, dans les eaux territoriales belges ou dans la ZEE et le brevet yachtman est suffisant.

§ 3. Par dérogation au paragraphe 1 et 2, un brevet de formation est suffisant pour la formation avec des navires de plaisance sans cabine dans les eaux belges.

Art. 4.3. Un brevet de radar est délivré aux personnes qui peuvent démontrer leur aptitude à naviguer en toute sécurité sur un navire de plaisance sur la base des données obtenues par radar.

Art. 4.4. Les brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire et le brevet de radar sont valables sans limitation de temps.

Sous-section 2. — Demande et délivrance

Art. 4.5. Les brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire et le brevet de radar sont établis selon les modèles fixés par l'administration qui les publie par voie d'avis au *Moniteur belge*.

Art. 4.6. Les brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire et le brevet de radar sont délivrés par l'administration, si les conditions suivantes sont remplies :

- 1° âge minimum de 16 ans;
- 2° aptitude médicale;
- 3° partie théorique réussie;
- 4° examen pratique réussi.

Art. 4.7. Pour la conduite de navires de plaisance dont la coque a une longueur supérieure à 15 mètres ou qui peuvent naviguer à plus de 20 kilomètres par heure (sur moteur) dans les zones 3 à 7 incluse, le conducteur doit être âgé de minimum 18 ans.

Par dérogation à l'alinéa précédent, le conducteur d'un véhicule nautique à moteur doit être âgé de minimum 16 ans.

Art. 4.8. § 1^{er}. La demande d'obtention d'un brevet de conduite restreint et général est déposée auprès d'une organisation de navigation de plaisance mandatée par le ministre par le biais d'un formulaire déterminé par l'administration et publié sur le site Web de l'administration.

§ 2. La demande d'obtention d'un brevet de yachtman, d'un brevet de navigateur de yacht et d'un brevet de radar est déposée auprès de l'administration, selon les modalités fixées par l'administration, publiées sur le site Web de l'administration.

La demande d'obtention d'un brevet de yachtman ne peut être déposée que si le demandeur dispose d'un brevet de conduite général valide.

Une demande d'obtention d'un brevet de navigateur de yacht ne peut être déposée que si le demandeur dispose d'un brevet de yachtman valide.

§ 4. Onverminderd paragraaf 1, 2 en 3, zijn personen die lessen volgen onder toezicht van een lesgever met als doel het leren varen met een pleziervaarttuig of lessen volgen in functie van het behalen van een scholingsbrevet of van een vaarbevoegdheidsbewijs, ontheven van de verplichting een vaarbevoegdheidsbewijs te hebben.

Afdeling 2. — Vaarbevoegdheidsbewijzen

Onderafdeling 1. — Soorten en geldigheid

Art. 4.2. § 1. De volgende vaarbevoegdheidsbewijzen worden door de administratie afgegeven:

- 1° het beperkt stuurbrevet dat geldig is in de zone 0 en 1;
- 2° het algemeen stuurbrevet dat geldig is in de zones 0, 1, 2, 3 en 4;
- 3° brevet yachtman dat geldig is in de zones 0, 1, 2, 3, 4, 5 en 6;
- 4° brevet yachtnavigator dat geldig is in alle zones 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6 en 7.

In afwijking van het eerste lid, is het algemeen stuurbrevet geldig in de Belgische territoriale zee en de EEZ voor de gevallen bedoeld in artikel 4.1, § 3, tweede lid, 2° en 3°.

§ 2. In afwijking van paragraaf 1 moet de bemanning van pleziervaartuigen voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik voldoen aan het koninklijk besluit van 24 mei 2006 inzake vaarbevoegdheidsbewijzen voor zeevarenden.

In afwijking van het eerste lid zijn de bepalingen van het koninklijk besluit van 24 mei 2006 inzake vaarbevoegdheidsbewijzen voor zeevarenden, met uitzondering van de artikelen 16/2 tot en met 16/6, niet van toepassing op pleziervaartuigen met een romplengte van minder dan 24 meter die worden ingezet voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik in de zone 3, de Belgische territoriale zee of de EEZ en is het brevet yachtman voldoende.

§ 3. In afwijking van paragraaf 1 en 2 is voor de scholing met pleziervaartuigen zonder kajuit in de Belgische wateren een scholingsbrevet voldoende.

Art. 4.3. Een radarbrevet wordt uitgereikt aan de personen die kunnen aantonen dat ze de navigatie van een pleziervaarttuig op grond van door middel van radar verkregen gegevens veilig kunnen uitvoeren.

Art. 4.4. De vaarbevoegdheidsbewijzen en het radarbrevet zijn onbeperkt geldig in tijd.

Onderafdeling 2. — Aanvraag en afgifte

Art. 4.5. De vaarbevoegdheidsbewijzen en het radarbrevet worden opgemaakt volgens de modellen vastgesteld door de administratie die deze publiceert door middel van een bericht in het *Belgisch Staatsblad*.

Art. 4.6. De vaarbevoegdheidsbewijzen en het radarbrevet worden afgegeven door de administratie, als aan volgende voorwaarden is voldaan:

- 1° minimum leeftijd 16 jaar;
- 2° medisch geschikt;
- 3° geslaagd in theoretisch gedeelte;
- 4° geslaagd in de praktijktest.

Art. 4.7. Voor het besturen van pleziervaartuigen met een romplengte van meer dan 15 meter of die sneller dan 20 kilometer per uur (op motor) kunnen varen in de zones 3 tot en met 7, moet de bestuurder minimum 18 jaar zijn.

In afwijking van het vorige lid, moet de bestuurder van een waterscooter minimum 16 jaar zijn.

Art. 4.8. § 1. De aanvraag tot het bekomen van een beperkt en algemeen stuurbrevet wordt ingediend bij een pleziervaartorganisatie die door de Minister is gemachtigd via een formulier dat door de administratie is bepaald en dat bekend gemaakt is op de website van de administratie.

§ 2. De aanvraag tot het bekomen van een brevet yachtman, brevet yachtnavigator en radarbrevet wordt ingediend bij de administratie, op de wijze bepaald door de administratie, bekend gemaakt op de website van de administratie.

De aanvraag voor het bekomen van een brevet yachtman kan maar worden ingediend indien de aanvrager beschikt over een geldig algemeen stuurbrevet.

Een aanvraag voor het bekomen van een brevet yachtnavigator kan maar worden ingediend indien de aanvrager beschikt over een geldig brevet yachtman.

§ 3. La demande est accompagnée d'un certificat médical confirmant que le demandeur s'est soumis à un examen médical chez un médecin au choix et que le demandeur ne souffre d'aucun défaut physique ni d'affection susceptible de compromettre la sécurité de la navigation. Cet examen porte notamment sur :

- 1° sur la vue et en particulier l'acuité visuelle et l'aptitude à distinguer les couleurs;
- 2° l'ouïe;
- 3° l'état physique général et la santé, en particulier l'état du cœur et des poumons ainsi que sur la tension artérielle.

Dès que toutes les conditions sont remplies pour l'obtention d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire ou d'un brevet de radar, le certificat médical ne peut avoir plus de 2 ans.

§ 4. Le titulaire d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire ou d'un brevet de radar qui est conscient de souffrir de l'un des défauts décrits au § 3, ou de l'une des affections susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation, est tenu de rentrer son brevet dans les dix jours à l'administration émettrice.

Le brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire, rentré en l'application du premier alinéa, est restitué au titulaire dès que celui-ci a subi avec succès l'examen médical.

§ 5. L'administration ne peut utiliser le certificat médical que pour traiter les demandes de brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire et du brevet de radar. L'administration ne peut pas diffuser ces données ni les utiliser à d'autres fins.

Le certificat médical est supprimé par l'administration après une durée de conservation de 5 ans.

Art. 4.9. Pour le remplacement d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire ou d'un brevet de radar perdu, usé ou illisible ou détruit, un neuf peut être délivré, le demandeur devant s'acquitter d'une redevance de 20 euros. Le brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire ou le brevet de radar remplacé perd sa validité.

Tout brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire ou brevet de radar neuf n'est remis que contre remise du précédent, sauf s'il est prouvé que celui-ci est perdu ou détruit.

Ce montant est indexé annuellement selon la formule visée à l'article 2.3, deuxième, troisième et quatrième alinéas.

Art. 4.10. § 1^{er}. Pour être mandatée comme organisation de navigation de plaisance en l'application de l'article 4.8, l'organisation soumet à cet effet un dossier de demande à l'administration.

La demande comporte les documents suivants :

- 1° la demande, datée et signée par un mandataire de l'organisation de navigation de plaisance;
- 2° une copie des statuts de l'organisation de navigation de plaisance prouvant qu'elle fait la promotion de la navigation de plaisance.

Un organisme affilié à une organisation coordonnant la promotion de la récréation aquatique n'entre pas en ligne de compte pour un agrément distinct.

L'organisation de navigation de plaisance doit mettre les données nécessaires à la disposition de l'administration selon les modalités fixées par l'administration.

§ 2. Après examen du dossier de demande et en cas de résultat positif, l'organisation de navigation de plaisance reçoit une procuration provisoire du ministre pour une période de 2 ans.

Six mois avant l'expiration de ces 2 ans, l'administration effectuera un audit auprès de l'organisation de navigation de plaisance vérifiant les tâches de délivrance des brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire et le respect de toutes les dispositions légales et réglementaires. Si cet audit est positif, l'organisation de navigation de plaisance reçoit une procuration définitive.

Au moins tous les cinq ans, l'administration effectuera un audit auprès d'une organisation de la navigation de plaisance mandatée définitivement vérifiant les tâches de délivrance des brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire et le respect de toutes les dispositions légales et réglementaires. Si l'organisation de la navigation de plaisance mandatée ne remplit plus les conditions, la procuration peut être retirée définitivement ou pour une période déterminée.

Sous-section 3. — Examens

Art. 4.11. Dès que l'organisation de la navigation de plaisance a évalué et jugé le dossier du demandeur comme étant complet, en ce compris le certificat médical, l'organisation de la navigation de plaisance peut faire inscrire le demandeur à l'examen théorique organisé par l'administration.

§ 3. De aanvraag wordt vergezeld van een medisch attest dat bevestigt dat de aanvrager zich onderworpen heeft aan een geneeskundig onderzoek bij een arts naar keuze en dat de aanvrager niet lijdt aan lichaamsgebreken of kwalen die voor de veiligheid van de scheepvaart nadelig kunnen zijn. Dit onderzoek heeft met name betrekking op:

- 1° het gezichtsvermogen en inzonderheid de gezichtsscherpte en het kleurenonderscheidingsvermogen;
- 2° het gehoor;
- 3° de algemene lichamelijke conditie en gezondheid, inzonderheid de toestand van hart en longen en de bloeddruk.

Op het moment dat alle voorwaarden voor het bekomen van een vaarbevoegdheidsbewijs of radarbrevet voldaan zijn, mag het medisch attest maximum 2 jaar oud zijn.

§ 4. De houder van een vaarbevoegdheidsbewijs of radarbrevet die er zich van bewust is te lijden aan één van de gebreken zoals omschreven in § 3, of één van de kwalen die voor de veiligheid van de scheepvaart nadelig kunnen zijn, is verplicht binnen tien dagen zijn brevet in te leveren bij de overheid die het afgegeven heeft.

Het vaarbevoegdheidsbewijs, ingeleverd met toepassing van het eerste lid, wordt teruggegeven aan de houder wanneer deze met goed gevolg het geneeskundig onderzoek heeft ondergaan.

§ 5. De administratie kan het medisch attest uitsluitend gebruiken voor het behandelen van de aanvragen van vaarbevoegdheidsbewijzen en het radarbrevet. De administratie mag deze gegevens niet verspreiden of voor andere doeleinden gebruiken.

Het medisch attest wordt gewist door de administratie na een bewaartermijn van 5 jaar.

Art. 4.9. Voor de vervanging van een verloren geraakt, versleten of onleesbaar of teniet gegaan vaarbevoegdheidsbewijs of radarbrevet, kan een nieuw worden afgeven waarbij door de aanvrager een retributie verschuldigd is van 20 euro. Het vervangen vaarbevoegdheidsbewijs of radarbrevet verliest zijn geldigheid.

Geen nieuw vaarbevoegdheidsbewijs of radarbrevet wordt uitgereikt dan tegen inlevering van het vorige, tenzij wordt bewezen dat dit verloren is gegaan of teniet gegaan.

Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd overeenkomstig de formule bedoeld in artikel 2.3, tweede, derde en vierde lid.

Art. 4.10. § 1. Om als pleziervaartorganisatie gemachtigd te worden voor de toepassing van artikel 4.8, richt de organisatie hiervoor een aanvraagdossier in bij de administratie.

De aanvraag omvat de volgende stukken:

- 1° de aanvraag, gedateerd en ondertekend door een gemandateerde van de pleziervaartorganisatie;
- 2° een afschrift van de statuten van de pleziervaartorganisatie waaruit blijkt dat zij de promotie van de pleziervaart bevordert.

Een organisatie die aangesloten is bij een overkoepelende organisatie voor het bevorderen van de waterrecreatie, komt niet in aanmerking voor een afzonderlijke erkenning.

De pleziervaartorganisatie moet de nodige gegevens ter beschikking stellen van de administratie op de wijze bepaald door de administratie.

§ 2. Na nazicht van het aanvraagdossier en bij positief gevolg verkrijgt de pleziervaartorganisatie een voorlopige machtiging door de Minister voor een periode van 2 jaar.

Zes maanden voor het einde van deze 2 jaar zal de administratie een audit uitvoeren bij de pleziervaartorganisatie over de werkzaamheden met betrekking tot het afleveren van vaarbevoegdheidsbewijzen en het respect tot alle wettelijke en reglementaire bepalingen. Indien deze audit positief is, krijgt de pleziervaartorganisatie een definitieve machtiging.

Minstens om de vijf jaar zal de administratie een audit uitvoeren bij een definitief gemachtigde pleziervaartorganisatie over de werkzaamheden met betrekking tot het afleveren van vaarbevoegdheidsbewijzen en het respect tot alle wettelijke en reglementaire bepalingen. Indien de gemachtigde pleziervaartorganisatie niet meer voldoet aan de voorwaarden kan de machtiging definitief of voor een bepaalde periode worden ingetrokken.

Onderafdeling 3. — Examens

Art. 4.11. Nadat de pleziervaartorganisatie het dossier van de aanvrager heeft beoordeeld en volledig, met inbegrip van het medisch attest heeft bevonden, kan de pleziervaartorganisatie de aanvrager laten inschrijven voor het theoretisch examen dat ingericht wordt door de administratie.

Le demandeur peut déjà participer à l'examen théorique en l'attente de son examen pratique visé aux articles 4.14 et 4.15.

Le demandeur doit se présenter à l'examen muni de sa carte d'identité ou d'un document valable permettant de prouver l'identité.

Art. 4.12. Les candidats reçoivent un questionnaire à choix multiples rédigé par l'administration.

Le nombre de questions à choix multiples est le suivant :

1° pour l'obtention du brevet de conduite restreint : 30 questions, comprenant : 12 questions relatives à la « réglementation », 10 questions relatives à la « navigation » et 8 questions relatives à la « sécurité et aux manœuvres ». Un minimum de 50% doit être obtenu par partie d'examen avec un minimum de 60% au total;

2° pour le complément au brevet de conduite général : 30 questions, comprenant : 10 questions relatives à la « réglementation », 10 questions relatives à la « navigation » et 10 questions relatives à la « sécurité et aux manœuvres ». Un minimum de 50% doit être obtenu par partie d'examen avec un minimum de 60% au total;

3° pour le complément au brevet de yachtman : 35 questions, comprenant : 5 questions relatives à la « réglementation », 18 questions relatives à la « navigation », et 12 questions relatives à la « sécurité et aux manœuvres ». Un minimum de 60% doit être obtenu par partie d'examen avec un minimum de 60% au total;

4° pour le complément au brevet de navigateur de yacht : 35 questions, comprenant : 22 questions relatives à la « navigation » et 13 questions relatives à la « sécurité et aux manœuvres ». Un minimum de 60% doit être obtenu par partie d'examen avec un minimum de 60% au total;

5° pour l'obtention du brevet de radar : 50 questions, où un total de minimum 70% doit être atteint.

Un point est attribué pour chaque réponse correcte. La commission d'examen fixe le nombre de questions par disciplines allouées dans une partie d'examen donnée.

Art. 4.13. Le candidat s'acquittera d'une redevance de 37,5 euros avant de pouvoir passer l'examen visé à l'article 4.12.

Ce montant est indexé annuellement selon la formule visée à l'article 2.3, deuxième, troisième et quatrième alinéas.

Art. 4.14. Le candidat doit réussir un examen pratique dans lequel ses connaissances et compétences pratiques sont testées.

Le ministre détermine quelles connaissances et aptitudes pratiques sont jugées nécessaires pour les différents brevets d'aptitude et le brevet de radar.

L'administration détermine quels éléments et de quelle manière ces connaissances et aptitudes doivent être contrôlées lors de l'examen pratique.

Pour réussir l'examen pratique, le score obtenu doit s'élever à au moins 60 %.

Art. 4.15. L'examen pratique pour le brevet de conduite restreint, le brevet de conduite général, le brevet de yachtman et le brevet de radar doit être conduit par une personne remplissant les conditions suivantes :

1° elle doit disposer du brevet pour lequel l'examen pratique est passé;

2° elle doit avoir une expérience suffisante telle que déterminée par l'administration.

Pour l'examen pratique, il faut utiliser un navire de plaisance à moteur enregistré pour une utilisation à des fins professionnelles sauf si l'examen pratique est passé à bord d'un navire de plaisance à moteur avec lequel le candidat a un lien juridique. Le navire de plaisance concerné doit avoir une longueur de coque de 6 mètres minimum.

L'examen pratique de navigateur de yacht est conduit par la commission d'examen visé aux articles 8.16 à 8.22.

Section 3. — Certificat international

Art. 4.16. § 1^{er}. L'ICC portant la mention « I » est valable dans la zone 1;

L'ICC portant la mention « C » est valable dans les zones 2, 3 et 4;

L'ICC portant la mention « IC » est valable dans les zones 1, 2, 3 et 4;

§ 2. L'ICC portant la mention « M » est valable pour les bateaux à moteur;

L'ICC portant la mention « S » est valable pour les voiliers;

De aanvragers kan reeds aan het theoretische examen deelnemen in afwachting van zijn praktisch examen bedoeld in de artikelen 4.14 en 4.15.

De aanvrager moet zich op het examen aanbieden voorzien van zijn identiteitskaart of een als dusdanig geldend document dat de identiteit kan bewijzen.

Art. 4.12. De kandidaten krijgen een vragenlijst met meerkeuzevragen die door de administratie zijn opgesteld.

Het aantal meerkeuzevragen is als volgt:

1° voor het verkrijgen van het beperkt stuurbrevet: 30 vragen, bestaande uit: 12 vragen met betrekking tot 'reglementen', 10 vragen met betrekking tot 'navigatie' en 8 vragen met betrekking tot 'veiligheid en manoeuvres'. Er moet minimaal 50% per examenonderdeel behaald worden met een minimum van 60% in totaliteit;

2° voor de aanvulling tot het algemeen stuurbrevet: 30 vragen, bestaande uit: 10 vragen met betrekking tot 'reglementen', 10 vragen met betrekking tot 'navigatie' en 10 vragen met betrekking tot 'veiligheid en manoeuvres'. Er moet minimaal 50% per examenonderdeel behaald worden met een minimum van 60% in totaliteit;

3° voor de aanvulling tot het brevet van yachtman: 35 vragen, bestaande uit: 5 vragen met betrekking tot 'reglementen', 18 vragen met betrekking tot 'navigatie' en 12 vragen met betrekking tot 'veiligheid en manoeuvres'. Er moet minimaal 60% per examenonderdeel behaald worden met een minimum van 60% in totaliteit;

4° voor de aanvulling tot het brevet van yachtnavigator: 35 vragen, bestaande uit: 22 vragen met betrekking tot 'navigatie' en 13 vragen met betrekking tot 'veiligheid en manoeuvres'. Er moet minimaal 60% per examenonderdeel behaald worden met een minimum van 60% in totaliteit;

5° voor het verkrijgen van het radarbrevet: 50 vragen, waarbij een minimum van 70% in totaliteit moet behaald worden.

Voor elk juist antwoord wordt 1 punt toegekend. De examencommissie bepaalt hoeveel vragen per vak worden toegekend binnen een bepaald examenonderdeel.

Art. 4.13. Voordat de kandidaat kan deelnemen aan het examen bedoeld in artikel 4.12 is een retributie van 37,5 euro verschuldigd.

Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd overeenkomstig de formule bedoeld in artikel 2.3, tweede, derde en vierde lid.

Art. 4.14. De kandidaat moet voor een praktisch examen slagen waarbij de praktische kennis en vaardigheid wordt getest.

De minister bepaalt welke praktische kennis en vaardigheid voor de verschillende vaarbevoegdheidsbewijzen en het radarbrevet nodig geacht zijn.

De administratie bepaalt welke onderdelen en op welke wijze deze tijdens het praktisch examen moeten getest worden.

Om geslaagd te zijn in het praktisch examen moet de behaalde score minstens 60% bedragen.

Art. 4.15. Het praktisch examen beperkt stuurbrevet, algemeen stuurbrevet, yachtman en radarbrevet dient afgenomen te worden door een persoon die voldoet aan volgende voorwaarden:

1° dient te beschikken over het brevet, waarvoor het praktisch examen wordt afgenomen;

2° dient voldoende ervaring te hebben, zoals bepaald door de administratie.

Voor het praktisch examen moet gebruik gemaakt worden van een gemotoriseerd pleziervaartuig geregistreerd voor bedrijfs- en beroepsmatig gebruik, tenzij het praktisch examen wordt afgenomen aan boord van een gemotoriseerd pleziervaartuig waarmee de kandidaat een juridische band heeft. Het betreffende pleziervaartuig moet een romplengte hebben van minimaal 6 meter.

Het praktisch examen yachtnavigator wordt afgenomen door de examencommissie bedoeld in de artikelen 8.16 tot 8.22.

Afdeling 3. — Internationaal Certificaat

Art. 4.16. § 1. Het ICC met de vermelding "I" is geldig in de zone 1;

Het ICC met vermelding "C" is geldig in de zones 2, 3 en 4;

Het ICC met de vermelding "IC" is geldig in de zones 1, 2, 3 en 4;

§ 2. Het ICC met de vermelding "M" is geldig voor motorboten;

Het ICC met de vermelding "S" is geldig voor zeilboten;

L'ICC portant la mention « MS » est valable pour les bateaux à moteur et les voiliers ».

Le ministre détermine sur avis de la Commission Navigation de plaisance quels brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire de plaisance ou à des fins professionnelles peuvent donner lieu à un ICC et aux mentions visées au paragraphe 1^{er}.

La disposition à l'article 4 de l'arrêté royal du 30 mai 2011 relatif au certificat international de conducteur de bateau de plaisance et modifiant l'arrêté royal du 2 juin 1993 relatif au brevet de conduite exigé pour la navigation sur les voies navigables du Royaume en ce qui concerne certaines catégories de bateaux de plaisance, reste en vigueur jusqu'à ce que le ministre ait donné une première fois exécution à la disposition visé à l'alinéa précédent.

Art. 4.17. La demande d'obtention d'un ICC est déposée auprès d'une organisation de navigation de plaisance.

La demande s'effectue sur base d'un formulaire dont le fond et la forme sont fixés par l'administration et qui est daté et signé par le demandeur.

Art. 4.18. La demande visée à l'article 4.17 doit être accompagnée d'une copie du brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire de plaisance qui peut donner lieu à un ICC et d'un document officiel mentionnant le numéro de registre national. L'ICC est remis par l'administration.

Art. 4.19. La redevance pour l'obtention d'un ICC est de 28 euros.

Ce montant est indexé annuellement selon la formule visée à l'article 2.3, deuxième, troisième et quatrième alinéas.

Art. 4.20. Pour le remplacement d'un ICC perdu, usé ou illisible ou détruit, un neuf peut être délivré, le demandeur devant s'acquitter d'une redevance de 20 euros.

Ce montant est indexé annuellement selon la formule visée à l'article 2.3, deuxième, troisième et quatrième alinéas.

L'ICC remplacé perd sa validité. Les articles 4.17 et 4.18 s'appliquent à la demande de l'ICC neuf.

Tout ICC neuf n'est remis que contre remise du précédent, sauf s'il est prouvé que celui-ci est perdu ou détruit.

Art. 4.21. Le certificat international de conducteur de navire de plaisance délivré par une autorité compétente étrangère, conformément aux dispositions de la Résolution n° 40 adoptée le 16 octobre 1998 par le Groupe de travail du transport par voies maritimes de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies, est équivalent à l'ICC pour une utilisation dans les zones visées à l'article 4.16, en fonction de la mention correspondante (I ou C ou IC).

Art. 4.22. L'ICC est établi selon le modèle fixé par l'administration qui le publie par voie d'avis au *Moniteur belge*.

Art. 4.23. Si le titulaire d'un ICC ne remplit plus toutes les conditions en vertu desquelles l'ICC a été obtenu conformément aux dispositions de la présente section, le titulaire rentre l'ICC à l'administration.

CHAPITRE 5. — ACTIVITÉS

Section 1^{re}. — Activités de groupe

Art. 5.1. Les activités de groupe sur navires de plaisance et pour les sports de vague dans les eaux relevant de la juridiction belge dans les zones 3, 4 et 5 sont demandées à l'administration au plus tard 3 semaines avant le début de l'activité selon les modalités fixées par ses soins et publiées sur le site Web de l'administration.

L'administration décide du permis et peut imposer des conditions supplémentaires et accorder des dérogations aux activités de groupe ou les refuser.

Les autres activités qui ne relèvent pas de l'utilisation de la zone de pratique concernée doivent être demandées selon les mêmes modalités et sont traitées de la même manière par l'administration.

Les navires de sauvetage et les véhicules nautiques à moteur, indiqués pour la surveillance et le sauvetage, sous la responsabilité de l'organisateur, sont autorisés pendant les activités dans toutes les zones.

Section 2. — Conditions météorologiques

Art. 5.2. Les navires de plaisance dont la coque a une longueur de moins de 6 mètres, ne sont pas autorisés dans les eaux relevant de la juridiction belge à plus de 2 milles marins de la laisse de basse mer si la houle significative dépasse 100 centimètres.

Het ICC met de vermelding "MS" is geldig voor motorboten en zeilboten".

De minister bepaalt op advies van de Commissie Pleziervaart welke beroeps- of pleziervaartvaarbevoegdheidsbewijzen aanleiding kunnen geven tot een ICC en de vermeldingen bedoeld in paragraaf 1.

De bepaling van artikel 4 van het koninklijk besluit van 30 mei 2011 betreffende het internationaal certificaat voor de bestuurder van een pleziervaartuig en tot wijziging van het koninklijk besluit van 2 juni 1993 betreffende het stuurbrevet vereist voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk met betrekking tot zekere categorieën van pleziervaartuigen, blijft van kracht tot de minister een eerste maal de bepaling in het vorige lid heeft uitgevoerd.

Art. 4.17. De aanvraag tot het verkrijgen van een ICC wordt ingediend bij een pleziervaartorganisatie.

De aanvraag gebeurt door middel van een formulier waarvan de inhoud en de vorm wordt bepaald door de administratie en dat door de aanvrager wordt gedateerd en ondertekend.

Art. 4.18. De aanvraag bedoeld in artikel 4.17 moet vergezeld worden van een kopie van het pleziervaartvaarbevoegdheidsbewijs dat aanleiding kan geven tot een ICC en van een officieel document met vermelding van het rijksregisternummer. Het ICC wordt uitgereikt door de administratie.

Art. 4.19. De retributie voor het verkrijgen van een ICC bedraagt 28 euro.

Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd overeenkomstig de formule bedoeld in artikel 2.3, tweede, derde en vierde lid.

Art. 4.20. Voor de vervanging van een verloren geraakt, versleten of onleesbaar of teniet gegaan ICC kan een nieuw worden afgegeven waarbij door de aanvrager een retributie verschuldigd is van 20 euro.

Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd overeenkomstig de formule bedoeld in artikel 2.3, tweede, derde en vierde lid.

Het vervangen ICC verliest zijn geldigheid. De artikelen 4.17 en 4.18 zijn van toepassing op de aanvraag van het nieuw ICC.

Geen nieuw ICC wordt uitgereikt dan tegen inlevering van het vorige, tenzij wordt bewezen dat dit verloren is gegaan of teniet gegaan.

Art. 4.21. Het internationaal certificaat voor de bestuurder van een pleziervaartuig afgegeven door een buitenlandse bevoegde overheid, overeenkomstig de bepalingen van Resolutie nr. 40 aangenomen door de Werkgroep vervoer scheepvaartwegen van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties op 16 oktober 1998, is gelijkwaardig met het ICC voor het gebruik in de zones vermeld in artikel 4.16, naargelang de betreffende vermelding (I of C of IC).

Art. 4.22. Het ICC wordt opgemaakt volgens het model vastgesteld door de administratie die deze publiceert door middel van een bericht in het *Belgisch Staatsblad*.

Art. 4.23. Indien de houder van een ICC niet meer voldoet aan alle voorwaarden op grond waarvan het ICC overeenkomstig de bepalingen van deze afdeling werd verkregen, levert de houder het ICC in bij de administratie.

HOOFDSTUK 5. — ACTIVITEITEN

Afdeling 1. — Groepsactiviteiten

Art. 5.1. Groepsactiviteiten met pleziervaartuigen en voor brandingsporten in de wateren onder Belgische jurisdictie in de zones 3, 4 en 5 worden aangevraagd bij de administratie uiterlijk 3 weken voor aanvang van de activiteit op de wijze door haar bepaald en zoals bekendgemaakt op de website van de administratie.

De administratie beslist over de vergunning en kan bijkomende voorwaarden opleggen en afwijkingen toestaan voor groepsactiviteiten of deze weigeren.

Andere activiteiten die buiten het toegestane gebruik van de betreffende insteekzone vallen, moeten op dezelfde wijze aangevraagd worden en worden op dezelfde wijze behandeld door de administratie.

Reddingsvaartuigen en waterscooters, aangeduid met het oog op toezicht en redding, onder de verantwoordelijkheid van de organisator, zijn tijdens de activiteiten toegestaan in alle zones.

Afdeling 2. — Weersomstandigheden

Art. 5.2. Pleziervaartuigen met een romplengte van minder dan 6 meter zijn niet toegelaten in de wateren onder Belgische jurisdictie verder dan 2 zeemijl van de laagwaterlijn indien de significante golfhoogte meer bedraagt dan 100 centimeter.

Dans une autorisation délivrée en vertu de la section 1^{re}, le contrôle de la navigation peut déroger au premier alinéa.

CHAPITRE 6. — COMPORTEMENT A BORD

Section 1^{re}. — Devoirs du conducteur

Art. 6.1. § 1^{er} Le conducteur est un membre de l'équipage et est responsable de la conduite du navire de plaisance, de la tenue du journal de bord si requis, du respect des règlements et de la sécurité de tous les passagers. Un conducteur doit toujours être désigné à bord.

§ 2. Afin de garantir une navigation en toute sécurité, le conducteur du navire de plaisance doit veiller à ce que tous les passagers soient suffisamment informés de l'emplacement et du fonctionnement des équipements de sauvetage et d'extinction d'incendie présents à bord.

Art. 6.2. Si un des incidents ci-dessous se produit avec des navires de plaisance utilisés à des fins professionnelles ou de 'grands navires de plaisance en mer', le contrôle de la navigation doit être informé au moyen d'un rapport de mer :

1° accidents graves du travail (si une personne doit être évacuée à la suite d'un accident (en hélicoptère ou non ou par le navire même)) résultant d'opérations sur le navire de plaisance/d'une chute par-dessus bord;

2° mise à la chaîne / détention;

3° fuite d'huile / pollution;

4° abordage ou échouement;

5° incendie / explosion;

6° dommages de structure entraînant l'innavigabilité du navire de plaisance;

7° panne suite à laquelle le navire de plaisance a besoin d'assistance;

8° éléments liés à la sûreté tels que piraterie, vol, alerte à la bombe, colis suspect, passagers clandestins, ...

Les éléments suivants doivent être mentionnés dans le rapport de mer :

1° nom du navire de plaisance;

2° date et heure de l'incident;

3° lieu de l'incident;

4° description de l'incident;

5° actions entreprises;

6° coordonnées;

7° autres informations pertinentes.

Section 2. — Alcool et drogues

Art. 6.3. Les officiers de police judiciaire auxiliaires du procureur du Roi, le personnel du cadre opérationnel de la police fédérale et locale peuvent imposer un test de l'haleine ou une analyse de l'haleine, tels que définis à l'article 6.4, § 1^{er}, un test salivaire, tel que défini à l'article 6.5, § 1^{er}, une analyse salivaire, telle que définie à l'article 6.6 et une analyse sanguine, telle que définie à l'article 6.7 aux conducteurs d'un navire de plaisance qui conduisent des navires de plaisance dans les eaux territoriales belges.

Art. 6.4. § 1^{er}. Les agents de l'autorité visés à l'article 6.3 peuvent imposer un test de l'haleine qui consiste à souffler dans un appareil qui détecte le niveau d'imprégnation alcoolique dans l'air alvéolaire expiré. Les agents de l'autorité peuvent, dans les mêmes circonstances, imposer, sans test de l'haleine préalable, une analyse de l'haleine consistant à souffler dans un appareil qui mesure la concentration d'alcool dans l'air alvéolaire expiré.

§ 2. A la demande des personnes visées à l'article 6.3 à qui une analyse de l'haleine a été imposée, il est procédé immédiatement à une deuxième analyse et, si la différence entre ces deux résultats est supérieure aux prescriptions en matière de précision arrêtées par le Roi, telles que visées à l'arrêté royal du 21 avril 2007 relatif aux appareils de test et aux appareils d'analyse de l'haleine, à une troisième analyse.

Si la différence éventuelle entre deux de ces résultats n'est pas supérieure aux prescriptions en matière de précision ci-avant, il est tenu compte du résultat le plus bas.

Si la différence est supérieure, il est considéré qu'il n'a pu être procédé à l'analyse de l'haleine.

§ 3. Les appareils utilisés pour le test de l'haleine et pour l'analyse de l'haleine doivent être homologués, aux frais des fabricants, importateurs ou distributeurs qui demandent l'homologation, conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 21 avril 2007 relatif aux appareils de test et aux appareils d'analyse de l'haleine.

In een vergunning afgegeven onder afdeling 1, kan de scheepvaartcontrole afwijking geven van het eerste lid.

HOOFDSTUK 6. — GEDRAG AAN BOORD

Afdeling 1. — Plichten schipper

Art. 6.1. § 1. De schipper is een lid van de bemanning en verantwoordelijk voor het besturen van het pleziervaartuig, voor het bijhouden van het logboek indien vereist, voor het naleven van de reglementen en voor de veiligheid van alle opvarenden. Aan boord moet steeds een schipper aangewezen zijn.

§ 2. Om een veilige vaart te garanderen moet de schipper van het pleziervaartuig ervoor zorgen dat alle opvarenden voldoende vertrouwd zijn met de plaats en de werking van de zich aan boord bevindende reddings- en brandblusmiddelen.

Art. 6.2. Indien zich één van onderstaande incidenten met pleziervaartuigen voor beroeps- of bedrijfsmatig gebruik of 'grote pleziervaartuigen op zee' zich voordoet, moet de scheepvaartcontrole op de hoogte gebracht worden door middel van een zeeverslag:

1° ernstige arbeidsongevallen (als er iemand van boord moet gehaald worden door het ongeval (al dan niet door een helikopter of door zelf binnen te varen)) afkomstig van operaties aan het pleziervaartuig / persoon overboord;

2° aan de ketting / detentie;

3° olielek / pollutie / vervuiling;

4° aanvaring of stranding;

5° brand / explosie;

6° structurele schade waardoor het pleziervaartuig onzeewaardig is;

7° defect waardoor het pleziervaartuig assistentie nodig heeft;

8° security items zoals piraterij, diefstal, bomalarm, verdacht pakket, verstekelingen,...

In het zeeverslag moeten onderstaande zaken zeker vermeld zijn:

1° naam van het pleziervaartuig;

2° datum en tijdstip van het incident;

3° plaats van het incident;

4° beschrijving van het incident;

5° genomen acties;

6° contactgegevens;

7° andere relevante informatie.

Afdeling 2. — Alcohol en drugs

Art. 6.3. De officieren van gerechtelijke politie die hulpofficier zijn van de procureur des Konings, het personeel van het operationeel kader van de federale en lokale politie kunnen een ademtest of een ademanalyse, zoals gedefinieerd in artikel 6.4, § 1, een speekseltest, zoals gedefinieerd in artikel 6.5, § 1, een speekselanalyse, zoals gedefinieerd in artikel 6.6, en een bloedanalyse, zoals gedefinieerd in artikel 6.7, opleggen aan schippers van een pleziervaartuig, die pleziervaartuigen in Belgische territoriale wateren besturen.

Art. 6.4. § 1. De overheidsagenten bedoeld in artikel 6.3 kunnen een ademtest opleggen die erin bestaat te blazen in een toestel dat het niveau van de alcoholopname in de uitgeademde alveolaire lucht aangeeft. De overheidsagenten kunnen in dezelfde omstandigheden, zonder voorafgaande ademtest, een ademanalyse opleggen, die erin bestaat te blazen in een toestel dat de alcoholconcentratie in de uitgeademde alveolaire lucht meet.

§ 2. Op verzoek van de in artikel 6.3 bedoelde personen aan wie een ademanalyse werd opgelegd, wordt onmiddellijk een tweede analyse uitgevoerd en, indien het verschil tussen deze twee resultaten meer bedraagt dan de door de Koning vastgestelde nauwkeurigheidsvorschriften, zoals bepaald in het koninklijk besluit van 21 april 2007 betreffende de ademtesttoestellen en de ademanalysetoestellen, een derde analyse.

Indien het eventuele verschil tussen twee van deze resultaten niet meer bedraagt dan de hierboven bepaalde nauwkeurigheidsvorschriften, wordt het laagste resultaat in aanmerking genomen.

Indien het verschil groter is, wordt de ademanalyse als niet uitgevoerd beschouwd.

§ 3. De toestellen gebruikt voor de ademtest en voor de ademanalyse moeten gehomologeerd zijn, op kosten van de fabrikanten, invoerders of verdelers die de homologatie aanvragen, overeenkomstig de bepalingen uit het koninklijk besluit van 21 april 2007 betreffende de ademtesttoestellen en de ademanalysetoestellen.

§ 4. Il est procédé à une analyse de l'haleine lorsque le test de l'haleine détecte une concentration d'alcool d'au moins 0,22 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré.

§ 5. La conduite de navires de plaisance dans les eaux belges est interdite à toute personne pour une durée de trois heures à compter de la constatation :

1° lorsque l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool, par litre d'air alvéolaire expiré, d'au moins 0,22 milligramme et inférieure à 0,35 milligramme;

2° lorsqu'il ne peut être procédé à l'analyse de l'haleine et que le test de l'haleine détecte une concentration d'alcool, par litre d'air alvéolaire expiré, d'au moins 0,22 milligramme et de moins de 0,35 milligramme.

§ 6. La conduite de navires de plaisance dans les eaux belges est interdite pour une durée de six heures à compter de la constatation :

1° lorsque l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré;

2° lorsqu'il ne peut être procédé à l'analyse de l'haleine et que le test de l'haleine détecte une concentration d'alcool par litre d'air expiré d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré;

3° en cas de refus du test de l'haleine ou de l'analyse de l'haleine.

§ 7. Si, pour une raison autre que le refus, il ne peut être procédé ni au test de l'haleine, ni à l'analyse de l'haleine et que la personne qui conduisait un navire de plaisance dans les eaux belges donne des signes évidents d'imprégnation alcoolique, il lui est interdit, pour une durée de six heures à compter de la constatation, de conduire un navire de plaisance dans les eaux belges.

Si pour une raison autre que le refus, il ne peut être procédé ni au test de l'haleine ni à l'analyse de l'haleine et que la personne qui conduisait un navire de plaisance dans les eaux belges, se trouve apparemment en état d'intoxication, il lui est interdit, pour une durée de douze heures à compter de la constatation, de conduire un navire de plaisance dans les eaux belges.

§ 8. Avant que la personne ne soit autorisée à conduire à nouveau un navire de plaisance dans les eaux belges, une nouvelle analyse de l'haleine ou un nouveau test de l'haleine lui est imposé dans les cas visés aux paragraphes 6 et 7.

Au cas où cette analyse de l'haleine ou ce test de l'haleine mesure une concentration d'alcool d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré, ou en cas de refus de s'y soumettre, l'interdiction de conduire un navire de plaisance dans les eaux belges est prolongée pour une période de six heures à partir de la nouvelle analyse de l'haleine ou du nouveau test de l'haleine ou du refus.

Toutefois, au cas où l'analyse de l'haleine ou le test de l'haleine mesure une concentration d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré d'au moins 0,22 milligramme et inférieure à 0,35 milligramme, l'interdiction de conduire un navire de plaisance dans les eaux belges est prolongée pour une période de trois heures à partir de la nouvelle analyse de l'haleine ou du nouveau test de l'haleine.

S'il ne peut être procédé ni au test de l'haleine, ni à l'analyse de l'haleine comme prévu dans les cas visés au paragraphe 7, l'interdiction de conduire un navire de plaisance dans les eaux belges peut être prolongée, selon le cas, pour la même période.

Les dispositions du paragraphe 2 et de l'article 6.7 ne sont pas d'application.

Art. 6.5. Autres substances qui influencent l'exécution des missions à bord: test salivaire et interdiction temporaire.

§ 1^{er}. Le test pour la détection de substances qui influencent l'exécution des missions à bord consiste en:

1° premièrement la constatation des indications de signes d'usage récent d'une des substances suivantes:

- a) delta-9-tétrahydrocannabinol (THC)
- b) amphétamine
- c) méthylènedioxy-méthylamphétamine (MDMA)
- d) morphine ou 6-acétylmorphine
- e) cocaïne ou benzoylecgonine

au moyen d'une check-list standardisée, dont les modalités d'application et le modèle sont déterminés par le Roi dans l'arrêté royal du 17 septembre 2010 relatif au modèle et aux modalités d'application de la check-list standardisée pour la constatation des indications de signes d'usage récent de drogue dans la circulation routière;

2° ensuite, dans l'hypothèse où la check-list visée sous 1° donne une indication de signes d'usage récent d'une des substances visées sous 1°, il est procédé à un test salivaire.

§ 4. Er wordt een ademanalyse verricht wanneer de ademtest een alcoholconcentratie van ten minste 0,22 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht aangeeft.

§ 5. Het besturen van pleziervaartuigen in Belgische wateren is verboden aan iedere persoon voor de duur van drie uren te rekenen vanaf de vaststelling:

1° wanneer de ademanalyse een alcoholconcentratie meet van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht;

2° wanneer de ademanalyse niet uitgevoerd kan worden en de ademtest een alcoholconcentratie van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht aangeeft.

§ 6. Het besturen van pleziervaartuigen in Belgische wateren is verboden voor de duur van zes uren te rekenen vanaf de vaststelling:

1° wanneer de ademanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht meet;

2° wanneer de ademanalyse niet uitgevoerd kan worden en de ademtest een alcoholconcentratie van ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht aangeeft;

3° in geval van weigering van de ademtest of van de ademanalyse.

§ 7. Wanneer, wegens een andere reden dan de weigering, noch de ademtest noch de ademanalyse kunnen worden uitgevoerd en de persoon die pleziervaartuigen in Belgische wateren bestuurd duidelijk tekenen van alcoholopname vertoont, dan is het hem verboden voor de duur van zes uren, te rekenen vanaf de vaststelling, om pleziervaartuigen in Belgische wateren te besturen.

Wanneer wegens een andere reden dan de weigering noch de ademtest noch de ademanalyse kunnen worden uitgevoerd en de persoon die pleziervaartuigen in Belgische wateren bestuurd, zich blijkbaar bevindt in staat van intoxicatie, dan is het hem verboden voor de duur van twaalf uren, te rekenen vanaf de vaststelling, pleziervaartuigen in Belgische wateren te besturen.

§ 8. Vooraleer aan de persoon wordt toegestaan opnieuw pleziervaartuigen in Belgische wateren te besturen, wordt hem, in de gevallen bedoeld in de paragrafen 6 en 7, een nieuwe ademanalyse of ademtest opgelegd.

In het geval deze ademanalyse of ademtest een alcoholconcentratie meet van ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht of in geval van weigering zich hieraan te onderwerpen, wordt het verbod om pleziervaartuigen in Belgische wateren te besturen, verlengd met een periode van zes uren, te rekenen vanaf de nieuwe ademanalyse of de ademtest of de weigering.

In het geval evenwel deze ademanalyse of ademtest een alcoholconcentratie meet van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht wordt het verbod om pleziervaartuigen in Belgische wateren te besturen verlengd met een periode van drie uren, te rekenen vanaf de nieuwe ademanalyse of de ademtest.

Wanneer noch de ademtest noch de ademanalyse kunnen worden uitgevoerd zoals bepaald in de gevallen bedoeld in paragraaf 7, wordt het verbod om pleziervaartuigen in Belgische wateren te besturen, naargelang het geval, met dezelfde periode verlengd.

De bepalingen van paragraaf 2 en artikel 6.7 zijn hierbij niet van toepassing.

Art. 6.5. Andere stoffen die de uitvoering van opdrachten aan boord beïnvloeden: speekseltest en tijdelijk verbod.

§ 1. De test voor het detecteren van stoffen die de uitvoering van opdrachten aan boord beïnvloeden bestaat uit:

1° eerst het vaststellen van indicaties van tekenen van recent gebruik van één van volgende stoffen:

- a) delta-9-tetrahydrocannabinol (THC)
- b) amfetamine
- c) methyleendioxy-methylamfetamine (MDMA)
- d) morfine of 6-acetylmorfin
- e) cocaïne of benzoylecgonine

aan de hand van een gestandaardiseerde checklist, waarvan de nadere toepassingsregels en het model door de Koning zijn bepaald in het koninklijk besluit van 17 september 2010 betreffende het model en de toepassingsregels van de gestandaardiseerde checklist tot vaststelling van indicaties van tekenen van recent druggebruik in het verkeer;

2° vervolgens, indien de gestandaardiseerde checklist bedoeld in 1°, een indicatie geeft van tekenen van recent gebruik van een van de stoffen bedoeld in 1°, het afnemen van een speekseltest.

En dessous des taux repris ci-dessous, le résultat du test salivaire ne sera pas pris en considération :

substance	taux (ng/ml)	stof	gehalte (ng/ml)
delta-9-tétrahydrocannabinol (THC)	25	delta-9-tetrahydrocannabinol (THC)	25
amphétamine	50	amfetamine	50
méthylènedioxy méthylamphétamine (MDMA)	50	methyleendioxy methylamfetamine (MDMA)	50
morphine (libre) ou 6-acétylmorphine	10	morfine (vrij) of 6-acetylmorfine	10
cocaïne ou Benzoylécgonine	20	cocaïne of Benzoylécgonine	20

§ 2. La collecte des données nécessaires pour remplir la check-list standardisée et pour effectuer le test salivaire doit se limiter aux données strictement nécessaires à l'établissement des infractions au présent chapitre. Ces données ne peuvent être utilisées qu'aux fins judiciaires relatives à la répression de ces infractions.

Les frais du test salivaire sont à charge de la personne examinée si le taux des substances tel que repris au paragraphe 1^{er}, 2^o est prouvé.

§ 3. La conduite de navires de plaisance dans les eaux belges est interdite à toute personne durant les douze heures qui suivent la constatation :

1^o lorsque le test salivaire fait apparaître la présence dans l'organisme d'au moins une des substances visées au paragraphe 1^{er}, 2^o dont le taux est égal ou supérieur à celui fixé dans le tableau au même paragraphe;

2^o en cas de refus du test salivaire ou de l'analyse de salive sans motif légitime;

3^o s'il n'a pu être procédé, suite à un refus pour un motif légitime ou une impossibilité pratique pour récolter assez de salive, ni au test salivaire ni à l'analyse de salive et que la check-list standardisée visée au paragraphe 1^{er}, 1^o donne une indication de signes d'usage récent d'une des substances visées au paragraphe 1^{er}, 2^o;

4^o au cas où le résultat du test salivaire est négatif et que l'intéressé se trouve manifestement en état d'intoxication.

§ 4. Avant que la personne ne soit autorisée à conduire à nouveau un navire de plaisance dans les eaux belges, un nouveau test salivaire, visé au paragraphe 1^{er}, 2^o lui sera imposé, sans passer par la check-list standardisée visée au paragraphe 1^{er}, 1^o.

L'interdiction visée à l'article 6.5, § 3 est renouvelée à chaque fois pour une période de douze heures :

1^o lorsque le test salivaire fait apparaître la présence dans l'organisme d'au moins une des substances visées au paragraphe 1^{er}, 2^o dont le taux est égal ou supérieur à celui fixé dans le tableau au même paragraphe;

2^o en cas de refus de ce test salivaire;

3^o s'il n'a pu être procédé, suite à un refus pour un motif légitime ou une impossibilité pratique pour récolter assez de salive, ni au test salivaire ni à l'analyse de salive et que la check-list standardisée visée au paragraphe 1^{er}, 1^o, donne une indication de signes d'usage récent d'une des substances visées au paragraphe 1^{er}, 2^o;

4^o au cas où le résultat du test salivaire est négatif et que l'intéressé se trouve manifestement en état d'intoxication.

§ 5. Si la personne invoque un motif légitime pour refuser le test salivaire ou l'analyse de salive, les agents de l'autorité visés à l'article 6.3 requièrent un médecin pour juger du motif invoqué.

Le contenu du motif légitime ne peut être révélé par le médecin s'il est couvert par le secret médical.

Les frais pour l'intervention du médecin seront à charge de la personne examinée si le refus visé à l'alinéa 1^{er} n'est pas fondé.

Onder de hieronder vermelde gehalten wordt het resultaat van de speekseltest niet in aanmerking genomen:

§ 2. Het verzamelen van de gegevens die nodig zijn voor het invullen van de gestandaardiseerde checklist en voor het afnemen van de speekseltest moet zich beperken tot de gegevens die strikt noodzakelijk zijn voor de vaststelling van de overtredingen uit dit hoofdstuk. Deze gegevens mogen slechts worden gebruikt voor gerechtelijke doeleinden in verband met de bestraffing van deze overtredingen.

De kosten van de speekseltest zijn ten laste van de onderzochte persoon indien bewezen is dat het gehalte van de stoffen aangegeven in paragraaf 1, 2^o, bewezen is.

§ 3. Het besturen van pleziervaartuigen in Belgische wateren is verboden aan iedere persoon gedurende twaalf uur vanaf de vaststelling:

1^o wanneer de speekseltest de aanwezigheid in het organisme aantoonde van minstens één van de stoffen bepaald in paragraaf 1, 2^o in een gehalte dat gelijk is aan of hoger dan het gehalte bepaald in dezelfde paragraaf;

2^o in geval van weigering van de speekseltest of speekselanalyse zonder wettige reden;

3^o in geval van een weigering van de speekseltest omwille van een wettige reden of omwille van een praktische onmogelijkheid voldoende speeksel te collecteren, noch een speekseltest noch een speekselanalyse kon worden uitgevoerd en de gestandaardiseerde checklist bedoeld in paragraaf 1, 1^o, een indicatie geeft van tekenen van recent gebruik van één van de stoffen bedoeld in paragraaf 1, 2^o;

4^o in geval het resultaat van de speekseltest negatief is en betrokkene zich blijkbaar bevindt in staat van intoxicatie.

§ 4. Vooraleer aan de persoon wordt toegestaan opnieuw pleziervaartuigen in Belgische wateren te besturen, wordt hem een nieuwe speekseltest, bedoeld in paragraaf 1, 2^o, opgelegd, zonder de gestandaardiseerde checklist bedoeld in paragraaf 1, 1^o, te overlopen.

Het verbod bedoeld in artikel 6.5, § 3, wordt telkens hernieuwd voor een periode van twaalf uur:

1^o wanneer de speekseltest de aanwezigheid in het organisme aantoonde van één van de stoffen bepaald in paragraaf 1, 2^o, in een gehalte dat gelijk is aan of hoger dan het gehalte bepaald in hetzelfde artikel;

2^o in geval van weigering van deze speekseltest;

3^o in geval van weigering van de speekseltest omwille van een wettige reden of ingeval van een praktische onmogelijkheid voldoende speeksel te collecteren, en de gestandaardiseerde checklist, bedoeld in paragraaf 1, 1^o, die in dit geval wordt overlopen, een indicatie geeft van tekenen van recent gebruik van een van de stoffen bedoeld in paragraaf 1, 2^o;

4^o in geval het resultaat van de speekseltest negatief is en betrokkene zich blijkbaar bevindt in staat van intoxicatie.

§ 5. Wanneer de persoon een wettige reden inroept voor het weigeren van de speekseltest of de speekselanalyse, vorderen de in artikel 6.3 bedoelde overheidsagenten een geneesheer om het ingeroepen motief te beoordelen.

De inhoud van de wettige reden mag door de geneesheer niet worden onthuld als ze door het medisch geheim wordt gedekt.

De kosten voor de tussenkomst van de geneesheer zijn ten laste van de onderzochte persoon indien de in het eerste lid bedoelde weigering niet gegrond was.

L'impossibilité pratique de collecter assez de salive pour exécuter le test salivaire ou l'analyse de salive ne peut être considérée comme une forme de refus. Les frais du test salivaire sont à charge de la personne si l'infraction visée à l'article 6.4, § 1^{er}, est établie au moyen d'une analyse de sang.

Art. 6.6. § 1^{er}. Les agents de l'autorité visés à l'article 6.3 imposent une analyse de salive pour la détection de substances qui influencent l'exécution des missions à bord lorsque le test salivaire visé à l'article 6.5, § 1^{er}, détecte au moins une des substances visées à l'article 6.5, § 1^{er}, 2°.

En dessous du taux correspondant, le résultat de l'analyse de salive n'est pas pris en considération :

substance	taux (ng/ml)	stof	gehalte (ng/ml)
delta-9-tétrahydrocannabinol (THC)	10	delta-9-tetrahydrocannabinol (THC)	10
amphétamine	25	amfetamine	25
méthylénedioxyméthylamphétamine (MDMA)	25	methyleendioxymethylamfetamine (MDMA)	25
morphine (libre) ou 6-acétylmorphine	5	morfine (vrij) of 6-acetylmorfine	5
cocaïne ou Benzoylecgonine	10	cocaïne of Benzoylecgonine	10

§ 2. Les frais de l'analyse de salive sont à charge de la personne examinée si l'infraction visée à l'article 6.5, § 1^{er}, 2°, est établie.

§ 3. L'analyse de l'échantillon de salive est faite dans un des laboratoires agréés à cet effet par le Roi en exécution de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière.

La personne qui a subi le prélèvement de salive peut faire procéder, à ses frais, à une seconde analyse de salive, soit dans le laboratoire ayant procédé à la première, soit dans un autre laboratoire agréé par le Roi. Dans le premier cas, elle peut faire contrôler la deuxième analyse par un conseiller technique de son choix.

Les dispositions fixant les règles de l'analyse de salive pour la circulation routière sont également d'application lors de l'exécution de cet arrêté.

Art. 6.7. § 1^{er}. Les agents de l'autorité visés à l'article 6.3 imposent aux personnes visées à cet article de subir un prélèvement sanguin par un médecin requis à cet effet :

1° au cas où le test de l'haleine décèle un taux d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré d'au moins 0,22 milligramme et qu'il ne peut être procédé à une analyse de l'haleine;

2° au cas où il n'a pu être procédé ni au test de l'haleine ni à l'analyse de l'haleine et que l'intéressé donne des signes évidents d'imprégnation alcoolique ou se trouve apparemment dans l'état visé à l'article 6.4, § 7;

3° au cas où il n'a pu être procédé ni au test de l'haleine ni à l'analyse de l'haleine chez les personnes visées à l'article 6.3 et qu'il est impossible de rechercher des signes d'imprégnation alcoolique;

4° au cas où le test salivaire détecte au moins une des substances visées à l'article 6.5, § 1^{er}, 1° dont le taux est égal ou supérieur à celui fixé dans le tableau du même paragraphe et qu'il ne peut être procédé à une analyse de salive;

5° au cas où il n'a pu être procédé ni au test salivaire ni à l'analyse de salive.

§ 2. Dans le cas du paragraphe 1^{er}, 4° et 5°, l'analyse du sang consiste en une détermination quantitative dans le plasma au moyen de chromatographie en phase gazeuse ou en phase liquide-spectrométrie de masse avec usage de standards internes deutérés pour une ou plusieurs des substances suivantes.

En dessous du taux correspondant, l'analyse n'est pas prise en considération :

substance	taux (ng/ml)	stof	gehalte (ng/ml)
delta-9-tétrahydrocannabinol (THC)	1	delta-9-tetrahydrocannabinol (THC)	1
amphétamine	25	amfetamine	25
méthylénedioxyméthylamphétamine (MDMA)	25	methyleendioxymethylamfetamine (MDMA)	25
morphine (libre)	10	morfine (vrij)	10
cocaïne ou Benzoylecgonine	25	cocaïne of Benzoylecgonine	25

De praktische onmogelijkheid voldoende speeksel te collecteren om de speekseltest of de speekselanalyse uit te voeren wordt niet beschouwd als een vorm van weigering. De kosten van de speekseltest zijn ten laste van de onderzochte persoon indien de overtreding bepaald in artikel 6.4, § 1, door middel van een bloedanalyse bewezen is.

Art. 6.6. § 1. De in artikel 6.3 bedoelde overheidsagenten leggen een speekselanalyse voor het detecteren van de stoffen die de uitvoering van de opdrachten aan boord beïnvloeden op wanneer de speekseltest bedoeld artikel 6.5, § 1, de aanwezigheid aantoonst van één van de stoffen bedoeld in artikel 6.5, § 1, 2°.

Onder de hieronder vermelde gehalten wordt het resultaat van de speekselanalyse niet in aanmerking genomen:

§ 2. De kosten van de speekselanalyse zijn ten laste van de onderzochte persoon indien de overtreding bepaald in artikel 6.5, § 1, 2°, bewezen is.

§ 3. De analyse van het speekselstaal geschiedt in een van de laboratoria die daartoe door de Koning erkend zijn in uitvoering van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer.

De persoon van wie het speekselstaal is afgenomen, kan op eigen kosten een tweede speekselanalyse laten verrichten in het laboratorium waar het eerste heeft plaatsgehad, of in een ander door de Koning erkend laboratorium. In het eerste geval kan hij op de tweede analyse toezicht laten houden door een technisch raadsman van zijn keuze.

De bepalingen tot nadere regeling van de speekselanalyse voor het wegverkeer zijn eveneens van toepassing bij de uitvoering van dit besluit.

Art. 6.7. § 1. De in artikel 6.3 bedoelde overheidsagenten laten de in dat artikel bedoelde personen, een bloedproef ondergaan door een daartoe opgevorderde geneesheer:

1° in het geval de ademtest een alcoholgehalte van ten minste 0,22 milligram aangeeft per liter uitgeademde alveolaire lucht en een ademanalyse niet uitgevoerd kan worden;

2° in het geval noch de ademtest noch de ademanalyse uitgevoerd konden worden en betrokkene duidelijke tekenen van alcoholopname vertoont of zich blijkbaar bevindt in de toestand bedoeld in artikel 6.4, § 7;

3° in het geval noch de ademtest noch de ademanalyse uitgevoerd konden worden bij de personen bedoeld in artikel 6.3 en het onmogelijk is na te gaan of er tekenen van alcoholopname zijn;

4° indien de speekseltest minstens één van de stoffen detecteert bedoeld in artikel 6.5, § 1, 1° in een gehalte dat gelijk is aan of hoger dan het gehalte bepaald in de tabel van dezelfde paragraaf, en een speekselanalyse niet uitgevoerd kan worden;

5° in het geval noch een speekseltest noch een speekselanalyse kon worden uitgevoerd.

§ 2. In het geval van paragraaf 1, 4° en 5°, bestaat de bloedanalyse uit een kwantitatieve bepaling op plasma door middel van gas- of vloeistofchromatografie-massaspectrometrie met gebruik van gedeuteerde interne standaarden voor een of meerdere van de navolgende stoffen.

Onder het overeenstemmende gehalte wordt de analyse niet in aanmerking genomen:

§ 3. Les agents de l'autorité visés à l'article 6.3 font subir un prélèvement sanguin par un médecin requis à cet effet aux personnes visées au même article, à la demande de celles-ci et à titre de contre-expertise si l'analyse de l'haleine obtenue après application de l'article 6.4 mesure une concentration d'alcool d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré.

§ 4. Les frais de prélèvement et de l'analyse du sang sont à charge de la personne examinée :

- 1° si l'infraction prévue à l'article 6.4, § 6, 1°, est établie, ou
- 2° si l'infraction prévue à l'article 6.5, § 1^{er}, 2°, est établie.

§ 5. La collecte des données du prélèvement sanguin prévu au paragraphe 1^{er}, 4° et 5°, se limite aux données strictement nécessaires à l'établissement des infractions au présent chapitre. Ces données ne peuvent être utilisées qu'aux fins judiciaires relatives à la répression de ces infractions. ».

CHAPITRE 7. — SPORTS DE VAGUE ET VÉHICULES NAUTIQUES À MOTEUR

Art. 7.1. Pour l'application du présent chapitre, on entend par :

- 1° zone côtière: la zone qui s'étend jusqu'à un demi-mille marin;
- 2° zone de pratique : les zones de la zone côtière qui sont réservées par l'agent chargé du contrôle de la navigation pour la pratique des sports de vague;
- 3° zone de baignade : les zones qui sont réservées par l'agent chargé du contrôle de la navigation pour les baigneurs;
- 4° zone de sécurité : la zone de 50 mètres vers le large derrière la zone de baignade;
- 5° zone tampon : la zone désignée par l'agent chargé du contrôle de la navigation à côté d'une zone de baignade et d'une zone de sécurité, perpendiculaire à la laisse de basse mer;
- 6° zone maritime : la zone qui se trouve au-delà de deux milles marins vers le large.

Les distances visées au présent article sont calculées à partir de la laisse de basse mer ou des extrémités des installations portuaires permanentes dépassant la laisse de basse mer comme il est indiqué sur les cartes marines officielle.

Le contrôle de la navigation veille à ce que les zones soient adjacentes aux zones telles qu'elles ont été définies par les autorités locales et régionales pour la partie située entre la ligne de basse mer et la plage.

Art. 7.2. § 1^{er}. Le présent chapitre est applicable à tous les pratiquants de sports de vague.

Sans préjudice des dispositions de l'article 7.5, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, le présent chapitre n'est pas applicable aux services de secours.

Art. 7.3. Il est interdit de pratiquer des sports de vague dans la zone de baignade, la zone tampon, la zone de sécurité et les ports de la côte belge, sans préjudice des dispositions de l'article 7.5.

Il est interdit d'utiliser les navires de plaisance dans la zone de baignade, la zone tampon et la zone de sécurité.

Il est interdit de pratiquer des sports de vague entre le coucher et le lever du soleil. L'agent chargé du contrôle de la navigation peut cependant accorder une dérogation à cette interdiction et peut assortir de conditions supplémentaires.

Art. 7.4. § 1^{er}. L'adepte de sports de vague doit disposer de l'équipement de sécurité suffisant et adéquat, en fonction de la zone où il se trouve :

- 1° dans les zones de pratique : une combinaison isothermique;
- 2° dans la zone côtière, mais en dehors de la zone de pratique, et dans la zone maritime : une combinaison isothermique, une aide à la flottabilité ou un gilet de sauvetage ou un gilet de protection avec suffisamment de flottabilité pour maintenir le corps à la surface et un moyen adapté pour transmettre des signaux de détresse.

Le moyen adapté pour la transmission de signaux de détresse doit satisfaire aux normes internationales et indiquer de préférence une géolocalisation.

§ 2. Sur avis de la plateforme de concertation visée à la section 2 du chapitre 8, le ministre établit tous les deux ans, une liste non exhaustive des équipements obligatoires et recommandés.

Art. 7.5. § 1^{er}. Les véhicules nautiques à moteur peuvent prendre la mer à partir d'un port, et ils ne sont pas autorisés dans la zone de pratique, ni dans la zone de baignade, ni dans la zone tampon, ni dans la zone de sécurité. Les services de secours, par contre, peuvent utiliser des véhicules nautiques à moteur dans toutes les zones tel que subdivisé dans le présent chapitre, en particulier : zone côtière, zone de pratique, zone de baignade, zone de sécurité, zone tampon et zone maritime.

§ 3. De in artikel 6.3 bedoelde overheidsagenten moeten op verzoek van de personen van hetzelfde artikel, en bij wijze van tegenexpertise, deze personen een bloedproef laten ondergaan door een daartoe opgevoerde geneesheer indien de ademanalyse, bekomen na toepassing van artikel 6.4, een alcoholconcentratie van ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht meet.

§ 4. De kosten van het nemen van het bloedstaal en van de bloedanalyse komen ten laste van de onderzochte persoon:

- 1° indien de overtreding bepaald in artikel 6.4, § 6, 1°, bewezen is, of
- 2° indien de overtreding bepaald in artikel 6.5, § 1, 2°, bewezen is.

§ 5. Het verzamelen van de gegevens van de bloedproef bedoeld in paragraaf 1, 4° en 5°, beperkt zich tot deze die strikt noodzakelijk zijn voor de vaststelling van de overtredingen van dit hoofdstuk. Deze gegevens mogen slechts worden gebruikt voor gerechtelijke doeleinden in verband met de bestraffing van deze overtredingen.".

HOOFDSTUK 7. — BRANDINGSSPORTEN EN WATERSCOOTERS

Art. 7.1. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

- 1° kustzone: de zone tot een halve zeemijl;
- 2° insteekzone: de door de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar aangewezen zones in de kustzone die werden aangewezen voor het beoefenen van brandingsporten;
- 3° zwemzone: de door de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar aangewezen zones voor zwemmers;
- 4° veiligheidszone: de zone van 50 meter zeewaarts achter de zwemzone;
- 5° bufferzone: de zone aangeduid door de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar aan de zijkant van een zwemzone en veiligheidszone, en loodrecht op de laagwaterlijn;
- 6° zeezone: de zone voorbij een halve zeemijl tot 2 zeemijl zeewaarts.

De in dit artikel bedoelde afstanden worden gerekend vanaf de laagwaterlijn of vanaf de permanente havenwerken welke buiten de laagwaterlijn uitsteken zoals deze op de op grote schaal uitgevoerde officiële zeekaarten zijn aangegeven.

De scheepvaartcontrole zorgt ervoor dat de zones aansluiten bij de zones zoals die door de lokale en regionale autoriteiten werden bepaald voor het gedeelte tussen de laagwaterlijn en het strand.

Art. 7.2. § 1. Dit hoofdstuk is van toepassing op de beoefenaars van brandingsporten.

Onverminderd het bepaalde in artikel 7.5, § 1, eerste lid, is dit hoofdstuk niet van toepassing op de reddingsdiensten.

Art. 7.3. Het is verboden om brandingsporten te beoefenen in de zwemzone, de bufferzone, de veiligheidszone en de havens van de Belgische kust, onverminderd het bepaalde in artikel 7.5.

Het is verboden om pleziervaartuigen te gebruiken in de zwemzone, de bufferzone en de veiligheidszone.

Het is verboden om brandingsporten te beoefenen tussen zonsondergang en zonsopgang. De met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar kan hierop een afwijking toestaan en kan bijkomende voorwaarden opleggen.

Art. 7.4. § 1. De beoefenaar van brandingsporten moet afdoende en passende veiligheidsuitrusting bij zich hebben, afhankelijk van de zone:

- 1° in de insteekzones: isothermisch pak;
- 2° in de kustzone, maar buiten de insteekzone, en in de zeezone: isothermisch pak, een zwemvest of reddingsvest of impactvest, met voldoende drijfvermogen om het lichaam aan de oppervlakte te houden] en een aangepast middel voor het versturen van noodsignalen.

Het aangepast middel voor het versturen van noodsignalen moet voldoen aan de internationale verplichtingen en bij voorkeur een plaatsbepaling weergeven.

§ 2. De Minister stelt minstens tweemaal per jaar op advies van het overlegplatform zoals bedoeld in afdeling 2 van hoofdstuk 8, een niet-exhaustieve lijst op van verplichte en aanbevolen uitrusting.

Art. 7.5. § 1. Waterscooters kunnen vanuit een haven zee kien en zijn niet toegelaten in de insteekzone, de zwemzone, de bufferzone en de veiligheidszone. Reddingsdiensten mogen waterscooters gebruiken in alle zones zoals in dit hoofdstuk onderverdeeld, met name: kustzone, insteekzone, zwemzone, veiligheidszone, bufferzone en zeezone.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, l'agent chargé du contrôle de la navigation peut autoriser les véhicules nautiques à moteur dans une zone de pratique. Le Ministre peut imposer des conditions supplémentaires pour l'utilisation des véhicules nautiques à moteur dans les zones de pratique.

§ 2. Pour la pratique des sports visés au § 1^{er}, l'adepte doit toujours porter, en plus de l'équipement visé à l'article 7.4, un gilet de sauvetage conforme aux standards maritimes internationaux.

Art. 7.6. Une interdiction totale des sports de vague, valable pour l'ensemble de la côte belge ou pour certains lieux situés à la côte belge, peut être édictée par le gouverneur de la Province de Flandre occidentale. Toutefois, cette interdiction doit être limitée dans le temps et ne peut être imposée que pour des raisons de sécurité ou de santé des personnes en mer ou dans le cadre de l'activation de plans d'urgence en mer ou sur terre.

Art. 7.7. Le contrôle de la navigation collabore avec les services de la Région flamande et des communes côtières pour l'application des articles 5.1, 7.1, 7.3 et 7.5. Les modalités sont développées dans un accord de coopération entre la Région flamande et l'Etat fédéral.

Art. 7.8. L'application du présent arrêté est soumise à une évaluation annuelle au sein de la plateforme de concertation, en fonction de la sécurité.

CHAPITRE 8. — COMMISSION ET STRUCTURES DE CONCERTATION

Section 1^{re}. — La Commission pour la Navigation de Plaisance

Art. 8.1. § 1^{er}. La Commission Navigation de Plaisance est composée des douze membres suivants :

- 1° deux délégués de l'administration;
- 2° trois représentants des fédérations sportives: un de la Communauté flamande, un de la Communauté française et un de la Communauté germanophone;
- 3° un représentant des associations/organisations de jeunesse qui organisent des activités sur l'eau;
- 4° un membre choisi à cause de son expertise sur STCW;
- 5° deux représentants des organisations de navigation de plaisance, visés à l'article 4.10;
- 6° trois membres choisis à cause de leur expertise sur la navigation de plaisance.

§ 2. Pour chaque membre, un membre suppléant est désigné.

Les membres sont nommés par le ministre pour une durée de trois ans. Leur mandat est renouvelable.

Art. 8.2. § 1^{er}. Les membres de la Commission Navigation de Plaisance qui ne sont pas fonctionnaires, ont droit à un jeton de présence de 50 euros par réunion d'une durée maximale de quatre heures. Pour les réunions de plus de quatre heures, le montant du jeton de présence est doublé.

Le montant de la présentation est indexé chaque année conformément à la formule visée à l'article 2.3, deuxième, troisième et quatrième alinéas.

§ 2. Ils ont également droit au remboursement de leurs frais de parcours et de séjour conformément aux dispositions applicables au personnel des services publics fédéraux.

Art. 8.3. Le ministre désigne le président et le vice-président parmi les membres visés à l'article 8.1, § 1^{er}, 1°.

Le vice-président remplace le président empêché.

Art. 8.4. Le président détermine quand la Commission Navigation de Plaisance se réunira.

Art. 8.5. La Commission Navigation de Plaisance décide par majorité des voix des membres présents. En cas d'égalité de voix, la voix du président est prépondérante.

Les décisions sont consignées dans un procès-verbal.

Art. 8.6. La Commission Navigation de Plaisance arrête son Règlement d'ordre intérieur et fixe les modalités de son fonctionnement.

Art. 8.7. Le secrétariat de la Commission Navigation de Plaisance est assuré par l'administration.

Art. 8.8. Après avis de la Commission Navigation de Plaisance, le ministre détermine les équivalences visées à l'article 11, § 2 de la loi. Une liste des équivalences est publiée sur le site web du Service Public Fédéral Mobilité et Transports.

In afwijking van het eerste lid kan de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar waterscooters toelaten in een insteekzone. De Minister kan bijkomende voorwaarden opleggen aan het gebruik van waterscooters in de insteekzones.

§ 2. Bij het beoefenen van de sporten bedoeld in § 1 moet de beoefenaar, naast de uitrusting bedoeld in artikel 7.4, steeds een reddingsvest dragen conform de internationale maritieme standaarden.

Art. 7.6. Een algeheel verbod op brandingsporten aan de ganse Belgische kust, of op bepaalde plaatsen aan de Belgische kust, kan worden opgelegd door de gouverneur van de Provincie West-Vlaanderen. Dit algeheel verbod kan enkel worden opgelegd gedurende een beperkte tijd vanuit het oogpunt van de veiligheid en gezondheid van de personen op zee of in het kader van de activering van de noodplannen op zee of land.

Art. 7.7. De scheepvaartcontrole werkt samen met de diensten van het Vlaamse Gewest en de kustgemeenten voor de toepassing van de artikelen 5.1, 7.1, 7.3 en 7.5. De nadere modaliteiten worden verder uitgewerkt in een samenwerkingsakkoord tussen het Vlaamse Gewest en de Federale Staat.

Art. 7.8. De toepassing van dit hoofdstuk is onderworpen aan een jaarlijkse evaluatie binnen het overlegplatform, in functie van de veiligheid.

HOOFDSTUK 8. — COMMISSIE EN OVERLEGSTRUCTUREN

Afdeling 1. — Commissie voor de Pleziervaart

Art. 8.1. § 1. De Commissie Pleziervaart is samengesteld uit de volgende twaalf leden:

- 1° twee afgevaardigden van de administratie;
- 2° drie vertegenwoordigers van de sportfederaties: één van de Vlaamse Gemeenschap, één van de Franse Gemeenschap en één van de Duitstalige Gemeenschap;
- 3° een vertegenwoordiger van de jeugdverenigingen die activiteiten op het water organiseren;
- 4° een lid gekozen omwille van zijn deskundigheid inzake STCW;
- 5° twee vertegenwoordigers van de pleziervaartorganisaties bedoeld in artikel 4.10;
- 6° drie leden gekozen omwille van hun deskundigheid in verband met de pleziervaart.

§ 2. Voor ieder lid wordt een plaatsvervangend lid aangewezen.

De leden worden door de minister benoemd voor een duur van drie jaar. Hun opdracht kan verlengd worden.

Art. 8.2. § 1. De leden van de Commissie Pleziervaart die geen ambtenaren zijn, hebben per vergadering met een maximum duur van vier uur, recht op een presentiegeld van 50 euro. Voor vergaderingen van meer dan vier uur wordt het bedrag van het presentiegeld verdubbeld.

Het bedrag van het presentiegeld wordt jaarlijks geïndexeerd overeenkomstig de formule bedoeld in artikel 2.3, tweede, derde en vierde lid.

§ 2. Zij hebben tevens recht op de terugbetaling van hun reis- en verblijfskosten, overeenkomstig de bepalingen die van toepassing zijn op het personeel van de federale overheidsdiensten.

Art. 8.3. De minister duidt de voorzitter en ondervoorzitter aan uit de leden bedoeld in artikel 8.1, § 1, 1°.

De ondervoorzitter vervangt de voorzitter indien deze verhinderd is.

Art. 8.4. De voorzitter bepaalt wanneer de Commissie Pleziervaart vergadert.

Art. 8.5. De Commissie Pleziervaart beslist bij meerderheid van stemmen van de aanwezige leden. Bij staking van stemmen, is de stem van de voorzitter doorslaggevend.

De beslissingen worden in een proces-verbaal opgenomen.

Art. 8.6. De Commissie Pleziervaart stelt haar huishoudelijk reglement op en bepaalt haar werkwijze.

Art. 8.7. Het secretariaat van de Commissie Pleziervaart wordt verzorgd door de administratie.

Art. 8.8. De minister bepaalt de gelijkwaardigheden bedoeld in artikel 11, § 2 van de wet na advies van de Commissie Pleziervaart. Een lijst van de gelijkwaardigheden wordt gepubliceerd op de website van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Section 2. — Plateforme de concertation fédérale pour la Navigation de plaisance

Art. 8.9. Une Plateforme de concertation fédérale pour la Navigation de plaisance est instaurée au sein du Service public fédéral Mobilité et Transports :

La plateforme de concertation est chargée d'une mission d'avis en matière de navigation de plaisance pour ce qui ressort des compétences fédérales. La plateforme de concertation émet un avis sur demande du ministre ou de sa propre initiative.

Art. 8.10. La plateforme de concertation est composée de la sorte :

1° trois délégués du Service public fédéral Mobilité et Transports;

2° deux représentants du secteur professionnel de la navigation de plaisance ou leurs suppléants;

3° deux représentants des associations d'utilisateurs de la navigation de plaisance sur les eaux maritimes ou leurs suppléants;

4° deux représentants des associations d'utilisateurs de la navigation de plaisance sur les eaux intérieures ou leurs suppléants;

5° trois membres indépendants qui font preuve d'une connaissance particulière de la navigation de plaisance;

6° un représentant des associations de jeunesse ou ses suppléants;

7° un représentant des sports de vague ou ses suppléants.

Les délégués, les représentants, leurs suppléants et les membres indépendants, visés à l'alinéa 1^{er}, sont désignés par le ministre.

Le ministre invite les gouvernements régionaux à participer aux réunions de la plateforme de concertation.

Art. 8.11. La présidence et la vice-présidence de la plateforme de concertation sont assurées par des fonctionnaires du Service public fédéral Mobilité et Transports.

Le président et le vice-président sont désignés par le ministre.

Art. 8.12. Le secrétariat de la plateforme de concertation est assuré par l'administration.

Art. 8.13. La plateforme de concertation établit son Règlement d'ordre intérieur et le présente pour approbation au ministre.

Art. 8.14. Les membres de la plateforme de concertation ainsi que les personnes éventuellement convoquées, à l'exception des représentants des administrations publiques, sont indemnisés pour leurs frais de déplacement en accord avec les dispositions qui s'appliquent au personnel de l'Etat.

Art. 8.15. Le président peut établir des groupes de travail d'experts, chargés d'étudier des questions spécifiques à certaines branches de la navigation de plaisance.

La plateforme de concertation définit la mission des groupes de travail d'experts.

Le président d'un groupe d'experts est désigné par le président de la plateforme de concertation.

Les dispositions de l'article 8.14 s'appliquent aux réunions des groupes d'experts.

Section 3. — Commission d'examen

Art. 8.16. La commission d'examen a les pouvoirs suivants en ce qui concerne les examens et les épreuves pratiques qui mènent à la délivrance des brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire tels que définis à l'article 4.2, § 1^{er} :

1° décider de la répartition du nombre de questions entre les différentes disciplines d'une partie d'examen;

2° déterminer les détails de la matière d'apprentissage;

3° rédiger un projet de questions d'examen, une redevance étant prévue tel que visé à l'article 8.18.

Art. 8.17. La commission d'examen est composée d'un maximum de quinze membres et se compose d'au moins deux délégués de l'administration parmi lesquels un président et un vice-président sont désignés, ainsi que des autres membres choisis en raison de leurs connaissances pratiques et de leur expérience dans la navigation de plaisance qui sont au moins en possession d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire.

Les membres sont nommés par le ministre pour une durée de trois ans. Leur mandat est renouvelable.

Afdeling 2. — Federaal Overlegplatform voor de Pleziervaart

Art. 8.9. Bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer wordt een Federaal Overlegplatform voor de Pleziervaart opgericht.

Het overlegplatform wordt belast met een adviesopdracht inzake pleziervaart wat betreft de aangelegenheden die tot de federale bevoegdheid behoren. Het overlegplatform brengt advies uit op vraag van de minister of op eigen initiatief.

Art. 8.10. Het overlegplatform is samengesteld als volgt :

1° drie afgevaardigden van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;

2° twee vertegenwoordigers van de beroepssector inzake de pleziervaart of hun plaatsvervangers;

3° twee vertegenwoordigers van de gebruikersverenigingen inzake de pleziervaart op de zeevaten of hun plaatsvervangers;

4° twee vertegenwoordigers van de gebruikersverenigingen inzake de pleziervaart op de binnenwateren of hun plaatsvervangers;

5° drie onafhankelijke leden die blijk geven van hun bijzondere kennis van de pleziervaart;

6° een vertegenwoordiger van de jeugdverenigingen of zijn plaatsvervangers;

7° een vertegenwoordiger van de brandingssporten of zijn plaatsvervangers.

De afgevaardigden, de vertegenwoordigers, hun vervangers en de onafhankelijke leden, bedoeld in het eerste lid, worden aangeduid door de minister.

De minister nodigt de gewestregeringen uit om deel te nemen aan de vergaderingen van het overlegplatform.

Art. 8.11. Het voorzitterschap en ondervoorzitterschap van het overlegplatform worden waargenomen door ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

De voorzitter en de ondervoorzitter worden aangeduid door de minister.

Art. 8.12. Het secretariaat van het overlegplatform wordt verzorgd door de administratie.

Art. 8.13. Het overlegplatform kan elke persoon wiens advies het wenst in te winnen raadplegen, voor zijn vergaderingen oproepen of bij zijn werkzaamheden betrekken.

Art. 8.14. De leden van het overlegplatform evenals de eventueel opgeroepen personen, met uitzondering van de vertegenwoordigers van openbare besturen, worden vergoed voor hun verplaatsingskosten overeenkomstig de voor het rijkspersoneel geldende bepalingen.

Art. 8.15. De voorzitter kan expertenwerkgroepen oprichten, die belast zijn met het onderzoek van aangelegenheden die eigen zijn aan bepaalde takken van de pleziervaart.

Het overlegplatform bepaalt de opdracht van de expertenwerkgroepen.

De voorzitter van een expertenwerkgroep wordt aangeduid door de voorzitter van het overlegplatform.

De bepalingen van artikel 8.14 zijn van toepassing op de vergaderingen van de werkgroepen.

Afdeling 3. — Examencommissie

Art. 8.16. De examencommissie heeft de volgende bevoegdheden voor wat betreft de examens en praktische proeven die leiden tot het afleveren van de vaarbevoegdheidsbewijzen zoals uiteengezet in artikel 4.2, § 1:

1° beslissen over de verdeling van het aantal vragen over de verschillende vakken van een examenonderdeel;

2° de details van de leerstof bepalen;

3° ontwerp van examenvragen opstellen, waarbij een vergoeding wordt voorzien zoals bedoeld in artikel 8.18.

Art. 8.17. De examencommissie is samengesteld uit maximaal 15 leden en bestaat uit minimaal twee afgevaardigden van de administratie waaruit een voorzitter en ondervoorzitter worden aangeduid, en de overige leden gekozen omwille van hun praktische kennis en ervaring in de pleziervaart die minstens in het bezit zijn van een Belgisch vaarbevoegdheidsbewijs.

De leden worden door de minister benoemd voor een duur van drie jaar. Hun opdracht kan verlengd worden.

Art. 8.18. § 1^{er}. Les membres de la commission d'examen qui ne sont pas fonctionnaires, ont droit à un jeton de présence de 50 euros par réunion d'une durée maximale de quatre heures. Pour les réunions de plus de quatre heures, le montant du jeton de présence est doublé.

Les membres de la commission d'examen qui ne sont pas des fonctionnaires reçoivent, pour chaque examen qu'ils font passer, une vacation de 30 euros.

Les montants visés aux premier et deuxième alinéas sont indexés chaque année conformément à la formule visée à l'article 2.3, deuxième, troisième et quatrième alinéas.

§ 2. Ils ont également droit au remboursement de leurs frais de parcours et de séjour conformément aux dispositions applicables au personnel des services publics fédéraux.

Art. 8.19. Le président détermine quand la commission d'examen se réunira.

Art. 8.20. La commission d'examen décide par majorité des voix des membres présents. En cas d'égalité de voix, la voix du président est prépondérante.

Les décisions prises dans le cadre des tâches visées à l'article 8.16, 1°, 2° et 3°, sont consignées dans un procès-verbal et communiquées à l'administration.

Art. 8.21. La commission d'examen arrête son Règlement d'ordre intérieur et fixe les modalités de son fonctionnement.

Art. 8.22. Le secrétariat de la commission d'examen est assuré par l'administration.

Section 4. — Commission de visite

Art. 8.23. Les membres de la commission de visite sont désignés par le ministre.

Art. 8.24. La commission de visite se compose d'un président et d'experts.

Les experts comprennent, au moins :

1° un membre de l'administration;

2° un expert en matière de construction des navires de navigation intérieure et de leurs machines;

3° un expert nautique reconnu en possession d'un brevet de navigation intérieure, autorisant son titulaire à conduire le navire à inspecter.

Art. 8.25. La commission de visite peut être assistée par des experts spécialisés.

Art. 8.26. § 1^{er}. Les membres de la commission de visite qui ne sont pas fonctionnaires, ont droit à un jeton de présence de 50 euros par réunion d'une durée maximale de quatre heures. Pour les réunions de plus de quatre heures, le montant du jeton de présence est doublé.

Les membres de la commission de visite qui ne sont pas des fonctionnaires reçoivent, pour chaque examen qu'ils font passer, une vacation de 30 euros.

Les montants visés aux premier et deuxième alinéas sont indexés chaque année conformément à la formule visée à l'article 2.3, deuxième, troisième et quatrième alinéas.

§ 2. Ils ont également droit au remboursement de leurs frais de parcours et de séjour conformément aux dispositions applicables au personnel des services publics fédéraux.

CHAPITRE 9. — DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Art. 9.1. Les lettres de pavillon délivrées conformément à l'arrêté royal du 4 juin 1999 : 1° relatif à l'inscription et à l'enregistrement des navires de plaisance; 2° modifiant l'arrêté royal du 4 avril 1996 relatif à l'enregistrement des navires; 3° modifiant l'arrêté royal du 4 août 1981 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge restent valables jusqu'à leur date d'expiration. Si une immatriculation a également été délivrée pour ces navires de plaisance conformément à l'arrêté royal du 24 septembre 2006 portant fixation du règlement général de police pour la navigation sur les eaux intérieures du Royaume, elle expire également le jour où la nouvelle lettre d'enregistrement est attribuée par l'administration.

Art. 8.18. § 1. De leden van de examencommissie die geen ambtenaren zijn, hebben per vergadering met een maximum duur van vier uur, recht op een presentiegeld van 50 euro. Voor vergaderingen van meer dan vier uur wordt het bedrag van het presentiegeld verdubbeld.

De leden van de examencommissie die geen ambtenaren zijn, krijgen per examen dat wordt afgenomen een vacatie van 30 euro.

De bedragen uit het eerste en tweede lid worden jaarlijks geïndexeerd overeenkomstig de formule bedoeld in artikel 2.3, tweede, derde en vierde lid.

§ 2. Zij hebben tevens recht op de terugbetaling van hun reis- en verblijfskosten, overeenkomstig de bepalingen die van toepassing zijn op het personeel van de federale overheidsdiensten.

Art. 8.19. De voorzitter bepaalt wanneer de examencommissie samenkomt.

Art. 8.20. De examencommissie beslist bij meerderheid van stemmen van de aanwezige leden. Bij staking van stemmen, is de stem van de voorzitter doorslaggevend.

De beslissingen genomen in verband met de taken bedoeld in artikel 8.16, 1°, 2° en 3°, worden in een proces-verbaal opgenomen en meegedeeld aan de administratie.

Art. 8.21. De examencommissie stelt haar huishoudelijk reglement op en bepaalt haar werkwijze.

Art. 8.22. Het secretariaat van de examencommissie wordt verzorgd door de administratie.

Afdeling 4. — Commissie van deskundigen

Art. 8.23. De leden van de commissie van deskundigen worden door de minister aangeduid.

Art. 8.24. De commissie van deskundigen is samengesteld uit een voorzitter en deskundigen.

Van de deskundigen maken minstens deel uit:

1° een lid van de administratie;

2° een deskundige op het gebied van de bouw van binnenschepen en hun machines;

3° een erkend nautisch deskundige die in het bezit is van een binnenvaartbewijs, dat de houder toestaat het schip dat moet worden geïnspecteerd, te voeren.

Art. 8.25. De commissie van deskundigen kan worden bijgestaan door gespecialiseerde deskundigen.

Art. 8.26. § 1. De leden van de commissie van deskundigen die geen ambtenaren zijn, hebben per vergadering met een maximum duur van vier uur, recht op een presentiegeld van 50 euro. Voor vergaderingen van meer dan vier uur wordt het bedrag van het presentiegeld verdubbeld.

De leden van de commissie van deskundigen die geen ambtenaren zijn, krijgen per examen dat wordt afgenomen een vacatie van 30 euro.

De bedragen uit het eerste en tweede lid worden jaarlijks geïndexeerd overeenkomstig de formule bedoeld in artikel 2.3, tweede, derde en vierde lid.

§ 2. Zij hebben tevens recht op de terugbetaling van hun reis- en verblijfskosten, overeenkomstig de bepalingen die van toepassing zijn op het personeel van de federale overheidsdiensten.

HOOFDSTUK 9. — OVERGANGSBEPALINGEN

Art. 9.1. Vlaggenbrieven uitgereikt overeenkomstig het koninklijk besluit van 4 juni 1999: 1° betreffende de inschrijving en de registratie van de pleziervaartuigen; 2° tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 april 1996 betreffende de registratie van zeeschepen; 3° tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement van de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, blijven geldig tot de vervaldatum. Indien voor deze pleziervaartuigen ook een immatriculatie is uitgereikt overeenkomstig het koninklijk besluit van 24 september 2006 houdende vaststelling van het algemeen politiereglement voor de scheepvaart op de binnenwateren van het Koninkrijk, vervalt deze ook op de dag dat de nieuwe registratiebrief door de administratie wordt toegekend.

Art. 9.2. Les navires de plaisances pour lesquels une immatriculation a été délivrée conformément à l'arrêté royal du 15 octobre 1935 portant Règlement général des voies navigables du Royaume et à l'arrêté royal du 24 septembre 2006 portant fixation du règlement général de police pour la navigation sur les eaux intérieures du Royaume doivent être enregistrés conformément aux dispositions du présent arrêté :

1° au plus tard le 31 décembre 2020 pour les navires de plaisance immatriculés entre le 1^{er} janvier 2010 et le 31 décembre 2017;

2° au plus tard le 31 décembre 2021 pour les navires de plaisance immatriculés entre le 1^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2009;

3° au plus tard le 31 décembre 2022 pour les navires de plaisance immatriculés entre le 1^{er} janvier 2003 et le 31 décembre 2005;

4° au plus tard le 31 décembre 2023 pour les navires de plaisance immatriculés entre le 1^{er} janvier 2000 et le 31 décembre 2002 ou entre le 1^{er} janvier 2018 et le 30 juin 2019;

5° au plus tard le 31 décembre 2024 pour les navires de plaisance immatriculés entre le 1^{er} janvier 1990 et le 31 décembre 1999;

6° au plus tard le 31 décembre 2025 pour les navires de plaisance immatriculés avant le 31 décembre 1989.

Art. 9.3. Par dérogation à l'article 2.2, 7°, la preuve que le navire de plaisance est mis sur le marché en étant conforme à la sous-section 1^{re} de la section 1^{re} du chapitre 3 peut être apportée d'une autre manière que via la déclaration UE de conformité visée à l'article 3.14 pour les navires de plaisance mis sur le marché ou fabriqués avant le 1^{er} janvier 2020. L'administration détermine ce qui peut être admis comme preuve valable pour les différents types de navires de plaisance compte tenu des conditions dans lesquelles le navire de plaisance est utilisé et du nombre de personnes pouvant se trouver à bord.

Art. 9.4. Les organismes qui sont notifiés conformément à l'article 25 de l'arrêté royal du 12 mars 2017 fixant les prescriptions relatives à la surveillance du marché pour l'équipement des bâtiments pour les activités récréatives sont notifiés conformément à l'article 3.25.

Art. 9.5. Par dérogation à l'article 3.68, § 3, la preuve que le navire de plaisance est mis sur le marché en étant conforme à la sous-section 1^{re} de la section 1^{re} du chapitre 3 peut être apportée d'une autre manière que via la déclaration UE de conformité visée à l'article 3.14 pour les navires de plaisance mis sur le marché ou fabriqués avant le 1^{er} janvier 2020. L'administration détermine ce qui peut être admis comme preuve valable pour les différents types de navires de plaisance compte tenu des conditions dans lesquelles le navire de plaisance est utilisé et du nombre de personnes pouvant se trouver à bord.

Art. 9.6. Par dérogation aux articles 3.74, 3.75 et 3.76, un navire de plaisance dont la coque a une longueur jusqu'à 24 mètres peut jusqu'au 16 mai 2020, être équipé conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 5 octobre 1935 : Règlement général des voies navigables du Royaume; et de l'arrêté royal du 15 mars 1966 relatif aux lettres de pavillon et à l'équipement des navires de plaisance;

Art. 9.7. Il peut être dérogé aux exigences suivantes pour les navires de plaisance munis d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure en cours de validité avant le 1^{er} janvier 2021 si le Contrôle de la navigation estime que ces exigences sont déraisonnables ou qu'il peut difficilement y être satisfait :

- 1° cloison de coqueron arrière;
- 2° contrôle des feux de signalisation;
- 3° point d'éclair des moteurs à combustion;
- 4° protection des tuyauteries de combustible et d'huile;
- 5° système de gainage des tuyauteries de combustible sous pression;
- 6° alarmes pour les moteurs de propulsion et les organes de transmission;
- 7° schémas électriques;
- 8° dispositif de protection contre les défauts à la terre;
- 9° tableau électrique pour les feux de signalisation;

Art. 9.2. Pleziervaartuigen waarvoor een immatriculatie is uitgereikt overeenkomstig het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 houdende algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk en het koninklijk besluit van 24 september 2006 houdende vaststelling van het algemeen politiereglement voor de scheepvaart op de binnenwateren van het Koninkrijk moeten geregistreerd worden overeenkomstig de bepalingen van dit besluit:

1° uiterlijk op 31 december 2020 voor de pleziervaartuigen geïmmatriculeerd tussen 1 januari 2010 en 31 december 2017;

2° uiterlijk op 31 december 2021 voor de pleziervaartuigen geïmmatriculeerd tussen 1 januari 2006 en 31 december 2009;

3° uiterlijk op 31 december 2022 voor de pleziervaartuigen geïmmatriculeerd tussen 1 januari 2003 en 31 december 2005;

4° uiterlijk op 31 december 2023 voor de pleziervaartuigen geïmmatriculeerd tussen 1 januari 2000 en 31 december 2002 of tussen 1 januari 2018 en 30 juni 2019;

5° uiterlijk op 31 december 2024 voor de pleziervaartuigen geïmmatriculeerd tussen 1 januari 1990 en 31 december 1999;

6° uiterlijk op 31 december 2025 voor de pleziervaartuigen geïmmatriculeerd voor 31 december 1989.

Art. 9.3. In afwijking van artikel 2.2, 7°, kan voor pleziervaartuigen die voor 1 januari 2020 op de markt zijn gebracht, met inbegrip van de fabricagedatum, op een andere wijze dan via de EU-conformiteitsverklaring bedoeld in artikel 3.14 het bewijs geleverd worden dat het pleziervaartuig conform onderafdeling 1 van afdeling 1 van hoofdstuk 3 in de handel is gebracht. De administratie bepaalt wat als geldig bewijs kan aanvaard worden voor de verschillende types pleziervaartuigen rekening houdend met de condities waarin het pleziervaartuig wordt gebruikt en het aantal personen dat zich aan boord kan bevinden.

Art. 9.4. De instanties die zijn aangemeld overeenkomstig artikel 25 van het koninklijk besluit van 12 maart 2017 betreffende de vereisten van het markttoezicht op de uitrusting van recreatieve vaartuigen, worden beschouwd als aangemeld overeenkomstig artikel 3.25.

Art. 9.5. In afwijking van artikel 3.68, § 3, kan voor pleziervaartuigen die voor 1 januari 2020 op de markt zijn gebracht, met inbegrip van de fabricagedatum, op een andere wijze dan via de EU-conformiteitsbepaling bedoeld in artikel 3.14 het bewijs geleverd worden dat het pleziervaartuig conform onderafdeling 1 van afdeling 1 van hoofdstuk 3 in de handel is gebracht. De administratie bepaalt wat als geldig bewijs kan aanvaard worden voor de verschillende types pleziervaartuigen rekening houdend met de condities waarin het pleziervaartuig wordt gebruikt en het aantal personen dat zich aan boord kan bevinden.

Art. 9.6. In afwijking van de artikelen 3.74, 3.75 en 3.76, kan een pleziervaartuig met een romplengte tot 24 meter tot 16 mei 2020 uitgerust worden overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit van 5 oktober 1935: Algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk en het koninklijk besluit van 15 maart 1966 betreffende de vlaggenbrieven en de uitrusting van de pleziervaartuigen.

Art. 9.7. Van volgende eisen kan afgeweken worden voor pleziervaartuigen die voor 1 januari 2021 in het bezit waren van een geldig Uniebinnenvaartcertificaat indien de Scheepvaartcontrole van mening is dat deze eisen onredelijk of moeilijk uitvoerbaar zijn:

- 1° achterpiekschot;
- 2° keuring navigatielantaarns;
- 3° vlampunt verbrandingsmotoren;
- 4° afscherming brandstofleidingen en olieleidingen;
- 5° mantelbuissysteem hogedrukbrandstofleidingen;
- 6° alarmen voortstuwingsmotoren en transmissies;
- 7° elektrische schema's;
- 8° aardfoutbewakingsinrichting;
- 9° schakelbord navigatielantaarns;

10° systèmes d'alarme;

11° installations électroniques;

12° compatibilité électromagnétique.

Art. 9.8. Les différents brevets d'aptitude et le brevet de radar, délivrés conformément à l'arrêté royal du 21 mai 1958 portant collation de brevets, diplômes, certificats et licences dans la marine marchande, la pêche maritime et la navigation de plaisance, à l'arrêté royal du 15 octobre 1993 instaurant un brevet de radar et modifiant l'arrêté royal du 22 avril 1988 relatif au brevet de patron au dragage et au brevet de second pour la navigation de dragage et à l'arrêté royal du 2 juin 1993 relatif au brevet de conduite exigé pour la navigation sur les voies navigables du Royaume en ce qui concerne certaines catégories de navires de plaisance, restent valables.

Art. 9.9. Par dérogation aux sous-sections 2 et 3 de la section 2 du chapitre 4, la demande du brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire et du brevet de radar introduit avant le 1^{er} janvier 2020, ainsi que l'organisation des examens avant le 1^{er} janvier 2020 et la délivrance du brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire et du brevet de radar avant le 1^{er} janvier 2020 se font conformément à l'arrêté royal du 21 mai 1958 – Collation de brevets, diplômes, certificats et licences dans la marine marchande, la pêche maritime et la navigation de plaisance, à l'arrêté royal du 15 octobre 1993 instaurant un brevet de radar et modifiant l'arrêté royal du 22 avril 1988 relatif au brevet de patron au dragage et au brevet de second pour la navigation de dragage et à l'arrêté royal du 2 juin 1993 relatif au brevet de conduite exigé pour la navigation sur les voies navigables du Royaume en ce qui concerne certaines catégories de bateaux de plaisance.

Art. 9.10. Par dérogation à l'article 4.14, aucune épreuve pratique n'est exigée avant le 1^{er} janvier 2021, mais la preuve d'une expérience pratique doit être apportée conformément aux articles 23 et 24 de l'arrêté royal du 2 juin 1993 relatif au brevet de conduite exigé pour la navigation sur les voies navigables du Royaume en ce qui concerne certaines catégories de bateaux de plaisance.

Art. 9.11. Les organisations représentatives reconnues, visées à l'article 14 de l'arrêté royal du 2 juin 1993 relatif au brevet de conduite exigé pour la navigation sur les voies navigables du Royaume en ce qui concerne certaines catégories de bateaux de plaisance et les organisations désignées, visées à l'article 12 de l'arrêté royal du 30 mai 2011 relatif au certificat international de conducteur de bateau de plaisance et modifiant l'arrêté royal du 2 juin 1993 relatif au brevet de conduite exigé pour la navigation sur les voies navigables du Royaume en ce qui concerne certaines catégories de bateaux de plaisance et les organismes notifiés, sont désignés en tant qu'organisations de navigation de plaisance, comme visées à l'article 4.10 et seront soumis au premier audit dans les deux ans après l'entrée en vigueur du présent arrêté.

CHAPITRE 10. — DISPOSITIONS MODIFICATIVES, ABROGATOIRES ET FINALES

Art. 10.1. Dans l'arrêté royal du 4 décembre 2012 portant désignation des agents chargés de l'exécution et du contrôle des dispositions légales et réglementaires concernant la navigation et modifiant l'arrêté royal du 4 juin 2003 établissant le modèle de la carte de légitimation justifiant la qualité des agents chargés du contrôle de la navigation, modifié par l'arrêté royal du 28 septembre 2016, il est inséré un article 40/6 rédigé comme suit :

" Art. 40/6. Les agents chargés du contrôle de la navigation visés à la loi du 5 juillet 2018 relative à la navigation de plaisance et ses arrêtés d'exécution sont le directeur général et les agents de la DGN désignés à cet effet par le directeur général. "

10° alarmsystemen;

11° elektronische installaties;

12° elektromagnetische verdraagbaarheid.

Art. 9.8. Vaarbevoegdheidsbewijzen en het radarbrevet die zijn afgeleverd overeenkomstig het koninklijk besluit van 21 mei 1958 houdende toekenning van de brevetten, diploma's, certificaten en vergunningen in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart, het koninklijk besluit van 15 oktober 1993 tot instelling van een radarbrevet en tot wijziging van het koninklijk besluit van 22 april 1988 betreffende het brevet van schipper ter baggervaart en van het brevet van stuurman voor de baggervaart en het koninklijk besluit van 2 juni 1993 betreffende het stuurbrevet vereist voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk met betrekking tot zekere categorieën van pleziervaartuigen blijven geldig.

Art. 9.9. De aanvragen tot het bekomen van vaarbevoegdheidsbewijzen en het radarbrevet ingediend voor 1 januari 2020, de examens die hiertoe worden georganiseerd voor 1 januari 2020 en de afgifte van vaarbevoegdheidsbewijzen en het radarbrevet voor 1 januari 2020 gebeuren in afwijking van onderafdelingen 2 en 3 van afdeling 2 van hoofdstuk 4 overeenkomstig het koninklijk besluit van 21 mei 1958 houdende toekenning van de brevetten, diploma's, certificaten en vergunningen in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart, het koninklijk besluit van 15 oktober 1993 tot instelling van een radarbrevet en tot wijziging van het koninklijk besluit van 22 april 1988 betreffende het brevet van schipper ter baggervaart en van het brevet van stuurman voor de baggervaart en het koninklijk besluit van 2 juni 1993 betreffende het stuurbrevet vereist voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk met betrekking tot zekere categorieën van pleziervaartuigen.

Art. 9.10. In afwijking van artikel 4.14 is er geen praktische proef vereist tot 1 januari 2021 maar moet het bewijs van praktijkervaring geleverd worden overeenkomstig artikel 23 en 24 van het koninklijk besluit van 2 juni 1993 betreffende het stuurbrevet vereist voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk met betrekking tot zekere categorieën van pleziervaartuigen.

Art. 9.11. De erkende representatieve organisaties bedoeld in artikel 14 van het koninklijk besluit van 2 juni 1993 betreffende het stuurbrevet vereist voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk met betrekking tot zekere categorieën van pleziervaartuigen en de aangewezen organisaties bedoeld in artikel 12 van het koninklijk besluit van 30 mei 2011 betreffende het internationaal certificaat voor de bestuurder van een pleziervaartuig en tot wijziging van het koninklijk besluit van 2 juni 1993 betreffende het stuurbrevet vereist voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk met betrekking tot zekere categorieën van pleziervaartuigen en aangemelde instanties, worden aangeduid als pleziervaartorganisaties als bedoeld in artikel 4.10 en zullen de eerste audit moeten ondergaan binnen 2 jaar na de inwerkingtreding van dit besluit.

HOOFDSTUK 10. — WIJZIGINGS-, OPHEFFINGS- EN SLOTBEPALINGEN

Art. 10.1. In het koninklijk besluit van 4 december 2012 tot aanwijzing van de ambtenaren die belast zijn met de uitvoering van en de controle op de wettelijke en reglementaire bepalingen inzake de scheepvaart en tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 juni 2003 tot vaststelling van het model van legitimatiekaart waaruit de hoedanigheid van de ambtenaren belast met de scheepvaartcontrole blijkt, gewijzigd bij koninklijk besluit van 28 september 2016, wordt een artikel 40/6 ingevoegd, luidende :

" Art. 40/6. De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren bedoeld in de wet van 5 juli 2018 betreffende de pleziervaart en in haar uitvoeringsbesluiten zijn de directeur-generaal en de hiertoe door de directeur-generaal aangewezen ambtenaren van het DGS. "

Art. 10.2. Dans l'article 8, § 1^{er}, alinéa premier de l'arrêté royal du 19 avril 2014 fixant les conditions de sécurité de la pêche à canne professionnelle en mer dans une zone de navigation restreinte, les mots « l'arrêté royal du 23 février 2005 portant fixation d'exigences essentielles de sécurité et d'exigences essentielles en matière d'émissions gazeuses et sonores pour les bateaux de plaisance » sont remplacés par les mots « l'arrêté royal du 28 juin 2019 relatif à la navigation de plaisance ».

Art. 10.3. Dans l'article 8, § 1^{er}, deuxième alinéa et l'article 9, alinéa premier du même arrêté, les mots « de l'annexe 1^{er} de l'arrêté royal du 23 février 2005 portant fixation d'exigences essentielles de sécurité et d'exigences essentielles en matière d'émissions gazeuses et sonores pour les bateaux de plaisance » sont remplacés par les mots « du chapitre I^{er} de l'annexe de l'arrêté royal du 28 juin 2019 relatif à la navigation de plaisance ».

Art. 10.4. Dans l'article 8, § 1^{er}, troisième alinéa du même arrêté, les mots « (annexe VII) » sont remplacés par les mots « (chapitre VII de l'annexe de l'arrêté royal relatif du 28 juin 2019 relatif à la navigation de plaisance) ».

Art. 10.5. Dans l'article 9, deuxième alinéa du même arrêté, les mots « de l'annexe I^{er} de l'arrêté royal du 23 février 2005 susmentionné » sont remplacés par les mots « du chapitre I^{er} de l'annexe I de l'arrêté royal du 28 juin 2019 relatif à la navigation de plaisance ».

Art. 10.6. L'article 37 de l'arrêté royal du 4 août 1981 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge, modifié par l'arrêté royal du 21 février 2011, est abrogé.

Art. 10.7. Les articles 38 et 39 de l'arrêté royal du 4 août 1981 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge, modifié par l'arrêté royal du 22 juin 2016, sont abrogés en ce qui concerne les compétences fédérales.

Art. 10.8. Les articles 9.01, 9.02 et 9.03 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 sont abrogés en ce qui concerne les compétences fédérales.

Art. 10.9. L'arrêté royal du 15 octobre 1935 : Règlement général des voies navigables du Royaume est abrogé en ce qui concerne les compétences fédérales.

Art. 10.10. L'arrêté royal du 19 mars 2009 relatif aux prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure est abrogé en ce qui concerne les compétences fédérales.

Art. 10.11. L'arrêté royal du 30 mai 2011 relatif au certificat international de conducteur de bateau de plaisance et modifiant l'arrêté royal du 2 juin 1993 relatif au brevet de conduite exigé pour la navigation sur les voies navigables du Royaume en ce qui concerne certaines catégories de bateaux de plaisance est abrogé.

Art. 10.12. L'arrêté royal du 21 mai 1958 relatif à l'octroi des brevets, diplômes, certificats et permis dans la marine marchande, la pêche maritime et la navigation de plaisance est abrogé.

Art. 10.13. L'arrêté royal du 10 octobre 1958 fixant le montant du droit d'inscription aux examens et épreuves pratiques en vue de la collation des brevets et diplômes dans la marine marchande, de la pêche maritime et la navigation de plaisance est abrogé.

Art. 10.14. L'arrêté royal du 15 mars 1966 relatif aux lettres de pavillon et aux équipements des navires de plaisance est abrogé.

Art. 10.2. In artikel 8, § 1, eerste lid van het koninklijk besluit van 19 april 2014 houdende de veiligheidsvoorwaarden voor de professionele hengelvissers op zee in een beperkt vaargebied, worden de woorden "het koninklijk besluit van 23 februari 2005 houdende vaststelling van essentiële veiligheidsvoorschriften en van essentiële eisen in verband met de geluids- en uitlaatmissies voor pleziervaartuigen" vervangen door de woorden "het koninklijk besluit van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart".

Art. 10.3. In artikel 8, § 1, tweede lid en artikel 9, eerste lid van hetzelfde besluit worden de woorden "bijlage 1 van het koninklijk besluit van 23 februari 2005 houdende vaststelling van essentiële veiligheidsvoorschriften en van essentiële eisen in verband met de geluids- en uitlaatmissies voor pleziervaartuigen" vervangen door de woorden "hoofdstuk I van de bijlage bij het koninklijk besluit van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart".

Art. 10.4. In artikel 8, § 1, derde lid van hetzelfde besluit worden de woorden "(bijlage VII)" vervangen door de woorden "(hoofdstuk VII van de bijlage bij het koninklijk besluit van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart)".

Art. 10.5. In artikel 9, tweede lid van hetzelfde besluit worden de woorden "bijlage I van het bovenvermeld koninklijk besluit van 23 februari 2005" vervangen door de woorden "hoofdstuk I van de bijlage van het koninklijk besluit van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart".

Art. 10.6. Artikel 37 van het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 februari 2011, wordt opgeheven.

Art. 10.7. Artikelen 38 en 39 van het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 22 juni 2016, worden opgeheven voor wat de federale bevoegdheden betreft.

Art. 10.8. Artikelen 9.01, 9.02 en 9.03 van de bijlage bij het koninklijk besluit van 24 september 2006 houdende vaststelling van het algemeen politiereglement voor de scheepvaart op de binnenwateren van het Koninkrijk worden opgeheven voor wat de federale bevoegdheden betreft.

Art. 10.9. Het koninklijk besluit van 15 oktober 1935: Algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk wordt opgeheven voor wat de federale bevoegdheden betreft.

Art. 10.10. Het koninklijk besluit van 19 maart 2009 betreffende de technische voorschriften voor binnenschepen wordt opgeheven voor wat de federale bevoegdheden betreft.

Art. 10.11. Het koninklijk besluit van 30 mei 2011 betreffende het internationaal certificaat voor de bestuurder van een pleziervaartuig en tot wijziging van het koninklijk besluit van 2 juni 1993 betreffende het stuurbrevet vereist voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk met betrekking tot zekere categorieën van pleziervaartuigen wordt opgeheven.

Art. 10.12. Het koninklijk besluit van 21 mei 1958 houdende toekenning van de brevetten, diploma's, certificaten en vergunningen in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart wordt opgeheven.

Art. 10.13. Het koninklijk besluit van 10 oktober 1958 houdende vaststelling van het bedrag van het inschrijvingsrecht voor de examens en praktische proeven die leiden tot het afleveren van de brevetten en diploma's in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart wordt opgeheven.

Art. 10.14. Het koninklijk besluit van 15 maart 1966 betreffende de vlaggenbrieven en de uitrusting van de pleziervaartuigen wordt opgeheven.

Art. 10.15. L'arrêté royal du 2 juin 1993 relatif au brevet de conduite exigé pour la navigation sur les voies navigables du Royaume en ce qui concerne certaines catégories de navires de plaisance est abrogé.

Art. 10.16. L'arrêté royal du 15 octobre 1993 instituant un brevet de radar et modifiant l'arrêté royal du 22 avril 1988 relatif au brevet de patron au dragage et au brevet de second pour la navigation de dragage est abrogé.

Art. 10.17. L'arrêté royal du 4 juin 1999 : 1° relatif à l'inscription et à l'enregistrement des bateaux de plaisance; 2° modifiant l'arrêté royal du 4 avril 1996 relatif à l'enregistrement des navires; 3° modifiant l'arrêté royal du 4 août 1981 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge (cité comme : arrêté sur l'inscription et l'enregistrement de bateaux de plaisance) est abrogé.

Art. 10.18. L'arrêté royal du 23 février 2005 portant fixation d'exigences essentielles de sécurité et d'exigences essentielles en matière d'émissions gazeuses et sonores pour les bateaux de plaisance est abrogé.

Art. 10.19. L'arrêté royal du 28 juin 2009 portant établissement d'une plateforme de concertation fédérale pour la navigation de plaisance est abrogé.

Art. 10.20. L'arrêté royal du 22 juin 2016 relatif aux sports de vague est abrogé.

Art. 10.21. L'arrêté royal du 12 mars 2017 fixant les prescriptions relatives à la surveillance du marché pour l'équipement des bâtiments pour les activités récréatives est abrogé.

Art. 10.22. L'arrêté royal du 7 octobre 2018 concernant la composition et du fonctionnement de la Commission pour la Navigation de Plaisance est abrogé.

Art. 10.23. Le présent arrêté royal entre en vigueur le jour de son publication au *Moniteur belge*, à l'exception du chapitre 2 et les articles 9.1, 9.2, 10.8, 10.9, 10.14 et 10.17 qui entre en vigueur le 1^{er} septembre 2019.

Art. 10.24. Le ministre qui a la navigation de plaisance dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 28 juin 2019.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité
Fr. BELLOT

Le Ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale, de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord,

Ph. DE BACKER

Art. 10.15. Het koninklijk besluit van 2 juni 1993 betreffende het stuurbrevet vereist voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk met betrekking tot zekere categorieën van pleziervaartuigen wordt opgeheven.

Art. 10.16. Het koninklijk besluit van 15 oktober 1993 tot instelling van een radarbrevet en tot wijziging van het koninklijk besluit van 22 april 1988 betreffende het brevet van schipper ter baggervaart en van het brevet van stuurman voor de baggervaart wordt opgeheven.

Art. 10.17. Het koninklijk besluit van 4 juni 1999 : 1° betreffende de inschrijving en de registratie van de pleziervaartuigen; 2° tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 april 1996 betreffende de registratie van de zeeschepen; 3° tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement van de Belgische kust (aangehaald als : besluit inschrijving en registratie van pleziervaartuigen) wordt opgeheven.

Art. 10.18. Het koninklijk besluit van 23 februari 2005 houdende vaststelling van essentiële veiligheidseisen en van essentiële eisen in verband met de geluids- en uitlaatemissies voor pleziervaartuigen wordt opgeheven.

Art. 10.19. Het koninklijk besluit van 28 juni 2009 tot oprichting van een federaal overlegplatform voor de pleziervaart wordt opgeheven.

Art. 10.20. Het koninklijk besluit van 22 juni 2016 betreffende de brandingsporten wordt opgeheven.

Art. 10.21. Het koninklijk besluit van 12 maart 2017 betreffende de vereisten van het markttoezicht op de uitrusting van recreatieve vaartuigen wordt opgeheven.

Art. 10.22. Het koninklijk besluit van 7 oktober 2018 betreffende de samenstelling en werking van de Commissie voor de Pleziervaart wordt opgeheven.

Art. 10.23. Dit besluit treedt in werking de dag waarop ze in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt met uitzondering van hoofdstuk 2 en de artikelen 9.1, 9.2, 10.8, 10.9, 10.14 en 10.17 die in werking treden op 1 september 2019.

Art. 10.24. De minister bevoegd voor de Pleziervaart is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 28 juni 2019.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit
Fr. BELLOT

De Minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve vereenvoudiging, Bestrijding van sociale fraude, Privacy en Noordzee,

Ph. DE BACKER

Annexe de l'arrêté royal du 28 juin 2019 à la navigation de plaisance

Chapitre I - EXIGENCES ESSENTIELLES

A. Exigences essentielles en matière de conception et de construction des produits visés à l'article 3.2, paragraphe 1

1. CATEGORIES DE CONCEPTION DES BATEAUX

Catégorie de conception	Force du vent (échelle de Beaufort)	Hauteur significative des vagues à considérer (H 1/2, en mètres)
A	supérieure à 8	supérieure à 4
B	jusqu'à 8 compris	jusqu'à 4 compris
C	jusqu'à 6 compris	jusqu'à 2 compris
D	jusqu'à 4 compris	jusqu'à 0,3 compris

Notes explicatives :

A. Un navire de plaisance pour les activités récréatives de la catégorie de conception A est considéré comme conçu pour des vents qui peuvent dépasser la force 8 (sur l'échelle de Beaufort) et pour des vagues qui peuvent dépasser une hauteur significative de 4 mètres, à l'exclusion toutefois des conditions exceptionnelles telles que des orages, des tempêtes violentes, des tornades et des conditions maritimes extrêmes ou des vagues énormes.

B. Un navire de plaisance pour les activités récréatives de la catégorie de conception B est considéré comme conçu pour des vents pouvant aller jusqu'à la force 8 comprise et des vagues pouvant atteindre une hauteur significative jusqu'à 4 mètres compris.

C. Un navire de plaisance de la catégorie de conception C est considéré comme conçu pour des vents pouvant aller jusqu'à la force 6 comprise et des vagues pouvant atteindre une hauteur significative jusqu'à 2 mètres compris.

D. Un bateau de la catégorie de conception D est considéré comme conçu pour des vents pouvant aller jusqu'à la force 4 comprise et des vagues pouvant atteindre une hauteur significative jusqu'à 30 centimètres compris, avec des vagues occasionnelles d'une hauteur maximale de 50 centimètres.

Les bateaux de chaque catégorie de conception doivent être conçus et construits pour résister à ces paramètres en ce qui concerne la stabilité, la flottabilité et les autres exigences essentielles pertinentes énoncées dans la présente annexe et pour avoir de bonnes caractéristiques de manoeuvrabilité.

2. EXIGENCES GENERALES

2.1. Identification des navires de plaisance

Tout navire de plaisance est marqué d'un numéro d'identification qui comporte les indications suivantes :

- 1) le code du pays du constructeur;
- 2) le code individuel du constructeur attribué par l'autorité nationale de l'Etat membre;
- 3) le numéro de série individuel;
- 4) le mois et l'année de fabrication;

5) l'année du modèle.

Les exigences détaillées relatives au numéro d'identification visé au premier alinéa sont établies dans la norme harmonisée pertinente.

2.2. Plaque du constructeur du bateau

Tout navire de plaisance porte une plaque fixée à demeure et séparée du numéro d'identification du bateau, comportant au moins les indications suivantes :

- a) le nom du fabricant, sa raison sociale ou sa marque déposée ainsi que son adresse de contact;
- b) le marquage CE, tel qu'il est prévu à l'article 3.18;
- c) la catégorie de conception du bateau conformément à la section 1;
- d) la charge maximale recommandée par le fabricant au sens du point 3.6, à l'exclusion du poids du contenu des réservoirs fixes lorsqu'ils sont pleins;
- e) le nombre de personnes recommandé par le fabricant pour lequel le bateau a été conçu.

Dans le cas d'une évaluation après construction, les coordonnées et les exigences visées au point a) incluent celles de l'organisme notifié qui a effectué l'évaluation de la conformité.

2.3. Prévention des chutes par-dessus bord et moyens permettant de remonter à bord

Le navire de plaisance est conçu de manière à minimiser les risques de chute par-dessus bord et à faciliter la remontée à bord. Un dispositif de remontée à bord est accessible ou peut être déployé sans assistance par une personne tombée à l'eau.

2.4. Visibilité à partir du poste de barre principal

Sur les navires de plaisance, le poste de barre principal offre à l'homme de barre, dans des conditions normales d'utilisation (vitesse et chargement), une bonne visibilité sur 360°.

2.5. Manuel du propriétaire

Chaque produit est accompagné d'un manuel du propriétaire conformément à l'article 3.6, § 7, et à l'article 3.8, § 4. Ce manuel fournit toutes les informations nécessaires à une utilisation en toute sécurité du produit et attire particulièrement l'attention sur l'installation, l'entretien et une utilisation normale du produit ainsi que sur la prévention et la gestion des risques.

3. EXIGENCES RELATIVES A L'INTEGRITE ET AUX CARACTERISTIQUES DE CONSTRUCTION

3.1. Structure

Le choix des matériaux et leur combinaison, ainsi que les caractéristiques de construction du navire de plaisance, garantissent une solidité suffisante à tous points de vue. Une attention particulière est accordée à la catégorie de conception conformément à la section 1 et à la charge maximale recommandée par le fabricant conformément au point 3.6.

3.2. Stabilité et franc-bord

Le navire de plaisance a une stabilité et un franc-bord suffisants compte tenu de sa catégorie de conception conformément à la section 1 et de la charge maximale recommandée par le constructeur conformément au point 3.6.

3.3. Flottabilité

Le navire de plaisance est construit de manière à garantir que ses caractéristiques de flottabilité sont adaptées à sa catégorie de conception conformément à la section 1 et à la charge maximale recommandée par le fabricant conformément au point 3.6. Tous les navires de plaisance multicoques habitables qui sont susceptibles de se retourner ont une flottabilité suffisante pour leur permettre de rester à flot en cas de retournement.

Les navires de plaisance de moins de six mètres qui sont susceptibles d'envahissement lorsqu'ils sont utilisés dans leur catégorie de conception sont munis de moyens de flottabilité appropriés à l'état envahi.

3.4. Ouvertures dans la coque, le pont et la superstructure

Les ouvertures pratiquées au niveau de la coque, du pont (ou des ponts) et de la superstructure n'altèrent pas l'intégrité structurelle du navire de plaisance ou son étanchéité lorsqu'elles sont fermées.

Les fenêtres, hublots, portes et panneaux d'écouille résistent à la pression de l'eau qu'ils sont susceptibles de subir à l'endroit où ils sont placés ainsi qu'aux charges concentrées qui peuvent leur être appliquées par le poids des personnes se déplaçant sur le pont.

Les accessoires destinés à permettre le passage de l'eau vers la coque ou en provenance de la coque sous la ligne de flottaison correspondant à la charge maximale recommandée par le constructeur conformément au point 3.6 sont munis d'un dispositif d'arrêt facilement accessible.

3.5. Envahissement

Tous les navires de plaisance sont conçus de manière à minimiser le risque de naufrage.

Une attention particulière est accordée, le cas échéant :

- a) aux cockpits et puits qui devraient être autovideurs ou être pourvus d'autres moyens empêchant l'eau de pénétrer à l'intérieur du navire de plaisance ;
- b) aux dispositifs de ventilation ;
- c) à l'évacuation de l'eau par des pompes ou d'autres moyens.

3.6. Charge maximale recommandée par le fabricant

La charge maximale recommandée par le fabricant [carburant, eau, provisions, équipements divers et personnes (exprimée en kilogrammes)] pour laquelle le navire de plaisance a été conçu est déterminée conformément à la catégorie de conception (section 1), la stabilité et le franc-bord (point 3.2) et la flottabilité (point 3.3).

3.7. Emplacement du radeau de sauvetage

Tous les navires de plaisance des catégories de conception A et B ainsi que les bateaux de plaisance des catégories de conception C et D d'une longueur de plus de 6 mètres disposent d'un ou plusieurs

emplacement(s) pour un (des) radeau(x) de sauvetage de dimensions suffisantes pour contenir le nombre de personnes recommandé par le fabricant pour le transport desquelles le navire de plaisance a été conçu. Cet (Ces) emplacement(s) est (sont) facilement accessible(s) à tout moment.

3.8. Evacuation

Tous les navires de plaisance multicoques habitables qui sont susceptibles de se retourner sont pourvus de moyens d'évacuation efficaces en cas de retournement. Lorsqu'un moyen d'évacuation peut être utilisé en cas de retournement, il ne porte atteinte ni à la structure (point 3.1), ni à la stabilité (point 3.2), ni à la flottabilité (point 3.3), que le navire de plaisance soit en position droite ou qu'il soit retourné.

Tout navire de plaisance habitable est pourvu de moyens d'évacuation efficaces en cas d'incendie.

3.9. Ancrage, amarrage et remorquage

Tous les navires de plaisance, compte tenu de leur catégorie de conception et de leurs caractéristiques, sont pourvus d'un ou de plusieurs point(s) d'ancrage ou d'autres moyens capables d'accepter en toute sécurité des charges d'ancrage, d'amarrage et de remorquage.

4. CARACTERISTIQUES CONCERNANT LES MANOEUVRES

Le fabricant veille à ce que les caractéristiques du navire de plaisance concernant les manoeuvres soient satisfaisantes lorsqu'il est équipé du moteur de propulsion le plus puissant pour lequel le navire de plaisance est conçu et construit. Pour tous les moteurs de propulsion, la puissance nominale maximale est déclarée dans le manuel du propriétaire.

5. EXIGENCES RELATIVES A L'INSTALLATION

5.1. Moteurs et compartiments moteurs

5.1.1. Moteurs in-bord

Tout moteur in-bord est installé dans un lieu fermé et isolé des locaux de vie et de manière à réduire au minimum les risques d'incendie ou de propagation des incendies ainsi que les risques dus aux émanations toxiques, à la chaleur, au bruit ou aux vibrations dans les locaux de vie.

Les pièces et accessoires du moteur qui demandent un contrôle et/ou un entretien fréquents sont facilement accessibles.

Les matériaux isolants utilisés à l'intérieur du compartiment moteur n'entretiennent pas la combustion.

5.1.2. Ventilation

Le compartiment moteur est ventilé. La pénétration d'eau dans le compartiment moteur par les ouvertures doit être limitée.

5.1.3. Parties exposées

Lorsque le moteur n'est pas protégé par un couvercle ou par son confinement, il est pourvu de dispositifs empêchant d'accéder à ses parties exposées mobiles ou brûlantes qui risquent de provoquer des accidents corporels.

5.1.4. Démarrage du moteur hors-bord de propulsion

Tout moteur hors-bord de propulsion monté sur un bateau est pourvu d'un dispositif empêchant de démarrer le moteur en prise, excepté :

- a) lorsque la poussée au point fixe produite par le moteur est inférieure à 500 newtons (N);
- b) lorsque le moteur est équipé d'un limiteur de puissance limitant la poussée à 500 N au moment du démarrage du moteur.

5.1.5. Véhicules nautiques à moteur fonctionnant sans pilote

Les véhicules nautiques à moteur sont équipés d'un dispositif d'arrêt automatique du moteur de propulsion ou d'un dispositif automatique permettant à l'embarcation d'effectuer un mouvement circulaire vers l'avant à vitesse réduite lorsque le pilote quitte volontairement l'embarcation ou qu'il tombe par-dessus bord.

5.1.6. Les moteurs hors-bord de propulsion avec commande à la barre sont équipés d'un dispositif d'arrêt d'urgence qui peut être relié à l'homme de barre.

5.2. Circuit d'alimentation

5.2.1. Généralités

Les dispositifs et équipements de remplissage, de stockage, de ventilation et d'amenée du carburant sont conçus et installés de manière à réduire au minimum les risques d'incendie et d'explosion.

5.2.2. Réservoirs de carburant

Les réservoirs, conduites et tuyaux de carburant sont fixés et éloignés de toute source de chaleur importante ou en sont protégés. Le choix des matériaux constitutifs et des méthodes de fabrication des réservoirs est fonction de la contenance du réservoir et du type de carburant.

Les emplacements des réservoirs de carburant essence sont ventilés.

Les réservoirs de carburant essence ne constituent pas une partie de la coque et sont :

- a) protégés contre le risque d'incendie de tout moteur et de toute autre source d'inflammation;
- b) isolés des locaux de vie.

Les réservoirs de carburant diesel peuvent être intégrés à la coque.

5.3. Système électrique

Les circuits électriques sont conçus et installés de manière à assurer le bon fonctionnement du navire de plaisance dans des conditions d'utilisation normales et à réduire au minimum les risques d'incendie et d'électrocution.

Tous les circuits électriques, à l'exception du circuit de démarrage du moteur alimenté par batteries, sont protégés contre les surcharges.

Les circuits de propulsion électrique ne donnent lieu à aucune interaction avec d'autres circuits susceptible de provoquer un dysfonctionnement de ces circuits.

Une ventilation est assurée pour prévenir l'accumulation de gaz explosibles que les batteries pourraient dégager. Les batteries sont fixées solidement et protégées contre la pénétration de l'eau.

5.4. Direction

5.4.1. Généralités

Les systèmes de contrôle de la direction et de la propulsion sont conçus, construits et installés de manière à permettre la transmission des efforts exercés sur les commandes de gouverne dans des conditions de fonctionnement prévisibles.

5.4.2. Dispositifs de secours

Tout navire de plaisance à voiles et tout navire de plaisance pour les activités récréatives dépourvu de voiles et équipé d'un seul moteur de propulsion qui est doté d'un système de commande du gouvernail à distance est pourvu d'un dispositif de secours permettant de diriger le navire de plaisance pour les activités récréatives à vitesse réduite.

5.5. Appareils à gaz

Les appareils à gaz à usage domestique sont du type à évacuation des vapeurs et sont conçus et installés de manière à prévenir les fuites et les risques d'explosion et à permettre des vérifications d'étanchéité. Les matériaux et les éléments ou pièces d'équipement conviennent au gaz particulier qui est utilisé et sont conçus pour résister aux contraintes et attaques propres au milieu marin.

Chaque appareil à gaz prévu par le fabricant aux fins de l'application pour laquelle il est utilisé est installé conformément aux instructions du fabricant. Chaque appareil à gaz est alimenté par un branchement particulier du système de distribution et chaque appareil est pourvu d'un dispositif de fermeture propre. Une ventilation adéquate est prévue pour prévenir les risques dus aux fuites et aux produits de combustion.

Tout navire de plaisance muni d'appareils à gaz installés à demeure est équipé d'une enceinte destinée à contenir toutes les bouteilles de gaz. L'enceinte est isolée des locaux de vie, accessible uniquement de l'extérieur et ventilée vers l'extérieur de manière à assurer l'évacuation des gaz.

En particulier, tout appareil à gaz installé à demeure est testé après son installation.

5.6. Protection contre l'incendie

5.6.1. Généralités

Les types d'équipements installés et le plan d'aménagement du navire de plaisance sont déterminés en tenant compte des risques d'incendie et de propagation du feu. Une attention particulière est accordée à l'environnement des dispositifs à flamme libre, aux zones chaudes ou aux moteurs et machines auxiliaires, aux débordements d'huile et de carburant, aux tuyaux d'huile et de carburant non couverts ainsi qu'au routage des câbles électriques en particulier, qui doivent être éloignés des sources de chaleur et des zones chaudes.

5.6.2. Equipement de lutte contre l'incendie

Les navires de plaisance sont pourvus d'équipements de lutte contre le feu appropriés aux risques d'incendie et l'emplacement et la capacité de ces équipements appropriés aux risques d'incendie sont indiqués. Le navire de plaisance n'est pas mis en service avant que l'équipement approprié de lutte contre l'incendie n'ait été mis en place. Les compartiments des moteurs à essence sont protégés par un système d'extinction d'incendie évitant que l'on doive les ouvrir en cas d'incendie.

Les extincteurs portables sont fixés à des endroits facilement accessibles; l'un d'entre eux est placé de manière à pouvoir être facilement atteint du poste de barre principal du navire de plaisance.

5.7. Feux de navigation, marques et signalisations sonores

Lorsque des feux de navigation, des marques et des signalisations sonores sont installés, ils sont conformes à la convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG 72) ou au code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), selon qu'il convient.

5.8. Prévention des décharges et installations permettant de transférer les déchets à terre

Les navires de plaisance sont construits de manière à empêcher toute décharge accidentelle de polluants (huile, carburant, etc.) dans l'eau.

Chacune des toilettes dont est équipé un navire de plaisance est raccordée uniquement à un système de réservoir ou à un système de traitement des eaux.

Les navires de plaisance munis de réservoirs sont équipés d'un raccord de vidange normalisé permettant la connexion des tuyaux des installations de réception au tuyau de vidange du navire de plaisance.

De plus, tout tuyau de décharge de déchets organiques traversant la coque est équipé de vannes pouvant être fermées avec un dispositif de sécurité.

B. Exigences essentielles en matière d'émissions gazeuses provenant des moteurs de propulsion

Les moteurs de propulsion répondent aux exigences essentielles énoncées dans le présent titre en matière d'émissions gazeuses.

1. DESCRIPTION DU MOTEUR DE PROPULSION

1.1. Tout moteur porte clairement les renseignements suivants :

a) le nom, la raison sociale ou la marque déposée et l'adresse de contact du constructeur du moteur et, le cas échéant, le nom et l'adresse de contact de la personne qui adapte le moteur;

b) le type et, le cas échéant, la famille de moteurs;

c) le numéro de série individuel du moteur;

d) le marquage CE, tel qu'il est prévu à l'article 3.17.

1.2. Les marquages visés au point 1.1 doivent durer toute la vie utile du moteur et être clairement lisibles et indélébiles. En cas d'utilisation d'étiquettes ou de plaques, celles-ci doivent être apposées de telle manière que leur fixation dure toute la vie utile du moteur et que les étiquettes ou les plaques ne puissent être ôtées sans être détruites ou déformées.

1.3. Les marquages doivent être apposés sur une pièce du moteur nécessaire au fonctionnement normal de celui-ci et ne devant normalement pas être remplacée au cours de la vie du moteur.

1.4. Ces marquages doivent être apposés de manière à être aisément visibles après l'installation complète du moteur avec toutes les pièces auxiliaires nécessaires à son fonctionnement.

2. EXIGENCES EN MATIERE D'EMISSIONS GAZEUSES

Les moteurs de propulsion sont conçus, construits et montés de telle manière que, lors d'une installation correcte et d'une utilisation normale, les émissions ne dépassent pas les valeurs limites obtenues dans le tableau 1 du point 2.1 et dans les tableaux 2 et 3 du point 2.2 :

2.1. Valeurs applicables aux fins de l'article 3.46, paragraphe 2, et du tableau 2 du point 2.2 :

Tableau 1

(en g/kWh)

Type	Monoxyde de carbone $CO = A + B/P_N^n$			Hydrocarbures $HC = A + B/P_N^n$			Oxydes d'azote NO_x	Particules PT
	A	B	n	A	B	n		
Deux temps à explosion	150,0	600,0	1,0	30,0	100,0	0,75	10,0	Sans objet
Quatre temps à explosion	150,0	600,0	1,0	6,0	50,0	0,75	15,0	Sans objet
Allumage par compression	5,0	0	0	1,5	2,0	0,5	9,8	1,0

où A, B et n désignent des constantes conformément au tableau et P_N correspond à la puissance nominale du moteur en kW.

2.2. Valeurs applicables jusqu'au 18 janvier 2016:

Tableau 2

Limites des émissions gazeuses des moteurs à allumage par compression (APC)

Volume balayé (Vb) (L/cyl)	Puissance nominale du moteur (P_N) (en kW)	Particules (PT) (en g/kWh)	Hydrocarbures + oxydes d'azote $HC + NO_x$ (en g/kWh)
SV < 0,9	$P_N < 37$	Les valeurs visées au tableau 1	
	$37 \leq P_N < 75$	0,30	4,7
	$75 \leq P_N < 3700$	0,15	5,8
$0,9 \leq SV < 1,2$	$P_N < 3700$	0,14	5,8
$1,2 \leq SV < 2,5$		0,12	5,8

$2,5 \leq SV < 3,5$		0,12	5,8
$3,5 \leq SV < 7,0$		0,11	5,8

Tableau 3
Limites des émissions gazeuses des moteurs à explosion

Type de moteur	Puissance nominale du moteur (P_N) (en kW)	Monoxyde de carbone (CO) (en g/kWh)	Hydrocarbures + oxydes d'azote HC + NO _x (en g/kWh)
Moteurs à embase arrière et moteurs in-bord	$P_N \leq 373$	75	5
	$373 < P_N \leq 485$	350	16
	$P_N > 485$	350	22
Moteurs hors-bord et moteurs de véhicules nautiques	$P_N \leq 4,3$	$500 - (5,0 \times P_N)$	30
	$4,3 < P_N \leq 40$	$500 - (5,0 \times P_N)$	$15,7 + \left(\frac{50}{N_N^{0,9}} \right)$
	$P_N > 40$	300	$15,7 + \left(\frac{50}{N_N^{0,9}} \right)$

2.3. Cycles d'essai

Cycles d'essai et facteurs de pondération à appliquer

Les exigences suivantes de la norme ISO 8178-4:2007 sont appliquées, en tenant compte des valeurs fixées dans le tableau ci-dessous.

Pour les moteurs à allumage par compression (APC) à vitesse variable, le cycle d'essai E1 ou E5 s'applique ou alternativement; si leur puissance est supérieure à 130 kW, le cycle d'essai E3 peut s'appliquer. Pour les moteurs à explosion à vitesse variable, le cycle d'essai E4 s'applique.

Cycle E1, mode numéro	1	2	3	4	5
Vitesse	Régime nominal		Régime intermédiaire		Régime de ralenti
Couple, en %	100	75	75	50	0
Facteur de pondération	0,08	0,11	0,19	0,32	0,3
Vitesse	Régime nominal		Régime intermédiaire		Régime de ralenti
Cycle E3, mode numéro	1	2	3	4	
Vitesse, en %	100	91	80	63	
Puissance, en %	100	75	50	25	

Facteur de pondération	0,2	0,5	0,15	0,15	
Cycle E4, mode numéro	1	2	3	4	5
Vitesse, en %	100	80	60	40	Ralenti
Couple, en %	100	71,6	46,5	25,3	0
Facteur de pondération	0,06	0,14	0,15	0,25	0,40
Cycle E5, mode numéro	1	2	3	4	5
Vitesse, en %	100	91	80	63	Ralenti
Puissance, en %	100	75	50	25	0
Facteur de pondération	0,08	0,13	0,17	0,32	0,3

Les organismes notifiés peuvent accepter des essais réalisés à l'aide d'autres cycles d'essai, tels que spécifiés dans une norme harmonisée et applicables pour le cycle de travail du moteur.

2.4. Application de la famille du moteur de propulsion et choix du moteur de propulsion parent

Le constructeur du moteur est tenu de définir les moteurs de sa gamme qui doivent être inclus dans une famille de moteurs.

Un moteur parent est sélectionné dans une famille de moteurs de façon à ce que ses caractéristiques d'émission soient représentatives de l'ensemble des moteurs de cette famille. Le moteur intégrant les caractéristiques qui devraient se traduire par les émissions spécifiques les plus élevées (exprimées en g/kWh), mesurées lors du cycle d'essai applicable, devrait normalement être sélectionné comme moteur parent de la famille.

2.5. Carburants d'essai

Le carburant d'essai utilisé pour les essais relatifs aux émissions gazeuses répond aux critères suivants :

Carburants essence				
Propriété	RF-02-99 Sans plomb		RF-02-03 Sans plomb	
	minimal	maximal	minimal	maximal
Indice d'octane recherche (IOR)	95	-	95	-
Indice d'octane moteur (IOM)	85	-	85	-
Densité à 15 ° C (en kg/m ³)	748	762	740	754
Point initial d'ébullition (en ° C)	24	40	24	40
Fraction massique de soufre (en mg/kg)	-	100	-	10
Teneur en plomb (en mg/l)	-	5	-	5
Pression de vapeur Reid (en kPa)	56	60	-	-
Pression de vapeur (DVPE) (en kPa)	-	-	56	60
Carburants diesel				
Propriété	RF-06-99		RF-06-03	
	minimal	maximal	minimal	maximal
Valeur du cétane	52	54	52	54
Densité à 15 ° C (en kg/m ³)	833	837	833	837
Point final d'ébullition (en ° C)	-	370	-	370
Point d'éclair (en ° C)	55	-	55	-
Fraction massique de soufre (en mg/kg)	à indiquer	300 (50)	-	10
Fraction massique de cendres (en %)	à indiquer	0,01	-	0,01

Les organismes notifiés peuvent accepter les essais réalisés à l'aide d'autres carburants d'essai, tels qu'ils sont spécifiés dans une norme harmonisée.

3. DURABILITE

Le constructeur du moteur fournit des instructions sur l'installation et l'entretien du moteur, dont l'application devrait permettre le respect des limites énoncées aux points 2.1 et 2.2 tout au long de la vie utile du moteur et dans des conditions normales d'utilisation.

Le constructeur du moteur obtient ces informations par des essais préalables d'endurance, basés sur des cycles de fonctionnement normal, et par le calcul de la fatigue des éléments ou pièces d'équipement de façon à rédiger les instructions d'entretien nécessaires et à les publier pour tous les nouveaux moteurs lors de leur première mise sur le marché.

On entend par vie utile du moteur ce qui suit :

a) pour les moteurs APC: 480 heures de fonctionnement ou dix ans, suivant le premier de ces événements qui survient;

b) pour les moteurs in-bord à explosion ou les moteurs à embase arrière avec ou sans échappement intégré :

i) pour les moteurs de catégorie

$$P_N \leq 373 \text{ kW}$$

: 480 heures de fonctionnement ou dix ans, suivant le premier de ces événements qui survient;

ii) pour les moteurs de catégorie

$$373 \text{ N} \leq 485 \text{ kW}$$

: 150 heures de fonctionnement ou trois ans, suivant le premier de ces événements qui survient;

iii) pour les moteurs de catégorie

$$P_N > 485 \text{ Kw}$$

: 50 heures de fonctionnement ou un an, suivant le premier de ces événements qui survient;

c) pour les moteurs des véhicules nautiques : 350 heures de fonctionnement ou cinq ans, suivant le premier de ces événements qui survient;

d) pour les moteurs hors-bord : 350 heures de fonctionnement ou dix ans, suivant le premier de ces événements qui survient.

4. MANUEL DU PROPRIETAIRE

Chaque moteur est accompagné d'un manuel du propriétaire rédigé dans une ou plusieurs langues aisément compréhensible(s) par les consommateurs et autres utilisateurs finals, déterminée(s) par l'Etat membre dans lequel il est commercialisé.

Le manuel du propriétaire :

a) fournit des instructions en vue de l'installation, de l'utilisation et de l'entretien nécessaires pour assurer le bon fonctionnement du moteur et satisfaire ainsi aux exigences de la section 3 (durabilité);

b) précise la puissance du moteur lorsqu'elle est mesurée conformément à la norme harmonisée.

C. Exigences essentielles en matière d'émissions sonores

Les navires de plaisance munis d'un moteur in-bord ou à embase arrière sans échappement intégré, les véhicules nautiques à moteur, les moteurs hors-bord et les moteurs à embase arrière avec échappement intégré sont conformes aux exigences essentielles de la présente partie en matière d'émissions sonores.

1. NIVEAUX DES EMISSIONS SONORES

1.1. Les navires de plaisance munis d'un moteur in-bord ou à embase arrière sans échappement intégré, les véhicules nautiques à moteur, les moteurs hors-bord et les moteurs à embase arrière avec échappement intégré sont conçus, construits et montés de telle sorte que les émissions sonores ne dépassent pas les valeurs limites reprises dans le tableau suivant :

Puissance nominale du moteur (moteur unique) (en kW)	Niveau de pression acoustique maximal = L_{pASmax} (en dB)
$P_N \leq 10$	67
$10 < P_N \leq 40$	72
$P_N > 40$	75

où P_N désigne la puissance nominale du moteur en kW d'un moteur unique au régime nominal et L_{pASmax} le niveau de pression acoustique maximal en dB.

Dans le cas des unités à moteurs jumelés ou à moteurs multiples, une tolérance de 3dB peut être appliquée, et ce quel que soit le type de moteur.

1.2. Outre le recours aux essais de mesure du niveau sonore, les navires de plaisance munis d'un moteur in-bord ou à embase arrière, sans échappement intégré, sont réputés conformes aux exigences sonores définies au point 1.1 si leur nombre de Froude est $\leq 1,1$ et leur rapport puissance/déplacement est ≤ 40 et si le moteur et le système d'échappement ont été montés conformément aux spécifications du constructeur du moteur.

1.3. On calcule le nombre de Froude (F_n) en divisant la vitesse maximale du bateau pour les activités récréatives V (m/s) par la racine carrée de la longueur de la ligne de flottaison l_{wl} (m) multipliée par une constante d'accélération gravitationnelle donnée, g , de $9,8 \text{ m/s}^2$.

$$F_n = \frac{V}{\sqrt{(g \cdot l_{wl})}}$$

On calcule le rapport puissance/déplacement en divisant la puissance nominale du moteur P_N (en kW) par le déplacement du bateau pour les activités récréatives D (en tonnes)

$$\text{Rapport puissance/déplacement} = \frac{P_N}{D}$$

2. MANUEL DU PROPRIETAIRE

Pour les navires de plaisance munis d'un moteur in-bord ou d'un moteur à embase arrière sans échappement intégré et les véhicules nautiques à moteur, le manuel du propriétaire exigé en vertu de la partie A, point 2.5, inclut les informations nécessaires au maintien du navire de plaisance pour les activités récréatives et du système d'émission dans un état qui, dans la mesure du possible, assurera la conformité avec les valeurs spécifiées de limite sonore lors d'une utilisation normale.

Pour les moteurs hors-bord et les moteurs à embase arrière avec échappement intégré, le manuel du propriétaire exigé en vertu de la partie B, section 4, fournit les instructions nécessaires au maintien du moteur dans un état qui, dans la mesure du possible, assurera la conformité avec les valeurs spécifiées de limite sonore lors d'une utilisation normale.

3. DURABILITE

Les dispositions de la partie B, section 3, s'appliquent mutatis mutandis à la conformité avec les exigences en matière d'émissions sonores énoncées à la section 1 de la présente partie.

Nota's

(1) Alternativement, les moteurs à allumage par compression, dont la puissance nominale est égale ou supérieure à 37 kW mais inférieure à 75 kW et dont le volume balayé est inférieur à 0,9 L/cyl ne dépassent pas une limite d'émission de particules (PT) de 0,20 g/kWh et une limite d'émission combinée d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote de 5,8 g/kWh.

(2) Un moteur à allumage par compression ne dépasse pas une limite d'émission de monoxyde de carbone (CO) de 5,0 g/kWh.

Chapitre II. - ELEMENTS OU PIECES D'EQUIPEMENT DES BATEAUX

1. Equipement protégé contre la déflagration pour moteurs in-bord et moteurs à embase arrière à essence et pour emplacements de réservoirs à essence.

2. Dispositifs de protection contre le démarrage des moteurs hors-bord lorsque le levier de vitesse est engagé.

3. Roues de gouvernail, mécanismes de direction et systèmes de câbles.

4. Réservoirs de carburant destinés à des installations fixes et conduites de carburant

5. Panneaux préfabriqués et hublots.

Chapitre III. - DECLARATION DU FABRICANT OU DE L'IMPORTATEUR DU BATEAU PARTIELLEMENT ACHEVE (ARTICLE 3.5, alinéa 2)

La déclaration du fabricant ou de l'importateur établi dans l'Union visée à l'article 3.5, alinéa 2, comprend les indications suivantes :

a) le nom et l'adresse du fabricant;

b) le nom et l'adresse du mandataire du fabricant établi dans l'Union ou, s'il y a lieu, de la personne responsable de la mise sur le marché;

c) une description du navire de plaisance partiellement achevé;

d) une déclaration indiquant que le navire de plaisance partiellement achevé est conforme aux exigences essentielles applicables à ce stade de la construction; y figurent les références aux normes harmonisées pertinentes utilisées ou les références aux spécifications par rapport auxquelles la conformité est déclarée à ce stade de la construction; par ailleurs, elle précise que le navire de plaisance est destiné à être achevé par d'autres personnes morales ou physiques dans le strict respect de la présente directive.

Chapitre IV. - DECLARATION UE DE CONFORMITE N° xxxxx

1. N° xxxxxx (Produit : produit, lot, type ou numéro de série).

2. Nom et adresse du fabricant ou de son mandataire (le mandataire doit également fournir la dénomination sociale et l'adresse du fabricant) ou de l'importateur privé.

3. La présente déclaration de conformité est délivrée sous la seule responsabilité du fabricant ou de l'importateur privé ou de la personne visée à l'article 19, paragraphe 3 ou 4, de la directive 2013/53/EU.

4. Objet de la déclaration (identification du produit permettant sa traçabilité; au besoin, une photo peut être jointe).

5. L'objet de la déclaration décrit au point 4 est conforme à la législation d'harmonisation pertinente de l'Union.

6. Références des normes harmonisées pertinentes appliquées ou des autres spécifications techniques par rapport auxquelles la conformité est déclarée.

7. Le cas échéant, l'organisme notifié ... (nom, numéro) a effectué ... (description de l'intervention) et a établi le certificat.

8. Identification du signataire ayant reçu pouvoir pour engager le fabricant ou son mandataire.

9. Informations complémentaires

La déclaration UE de conformité inclut la déclaration du fabricant du moteur de propulsion et celle de la personne qui adapte un moteur conformément à l'article 3.5, alinéa 4, 2° et 3°, indiquant que :

a) lors de son installation dans un navire de plaisance, le moteur, conformément aux instructions qui l'accompagnent, satisfera :

i) aux exigences en matière d'émissions gazeuses de la présente directive;

ii) aux limites fixées dans la directive 97/68/CE pour ce qui concerne les moteurs réceptionnés selon la directive 97/68/CE qui sont conformes à la phase III A, à la phase III B ou à la phase IV réglementant les limites d'émission des moteurs APC destinés à des utilisations autres que la propulsion de bateaux de la navigation intérieure, de locomotives et d'autorails, tels que mentionnés au chapitre I, point 4.1.2, de ladite directive; ou

iii) aux limites fixées dans le règlement (CE) n° 595/2009 pour ce qui concerne les moteurs réceptionnés par type conformément audit règlement.

Le moteur ne doit pas être mis en service tant que le navire de plaisance dans lequel il doit être installé n'a pas été déclaré conforme, si cela s'impose, à la disposition pertinente de la présente directive.

Si le moteur a été mis sur le marché durant la période transitoire additionnelle prévue à l'article 3.46, paragraphe 2, la déclaration UE de conformité en fait mention.

Signé par et au nom de :

(date et lieu de délivrance)

(nom, fonction) (signature)

Chapitre V. - CONFORMITE EQUIVALENTE SUR LA BASE DE L'EVALUATION APRES CONSTRUCTION (MODULE EAC)

1. La conformité sur la base de l'évaluation après construction est la procédure qui vise à évaluer la conformité équivalente d'un produit lorsque le fabricant n'assume pas la responsabilité de la conformité dudit produit avec la présente directive et selon laquelle une personne physique ou morale visée à l'article 3.18, alinéas 2, 3 ou 4, qui met le produit sur le marché ou en service sous sa propre responsabilité assume la responsabilité de la conformité équivalente du produit. Cette personne remplit les obligations énoncées aux points 2 et 4 et s'assure et déclare sous sa seule responsabilité que le produit concerné, qui a été soumis aux dispositions du point 3, est conforme aux exigences applicables de la présente directive.

2. La personne qui met le produit sur le marché ou en service soumet à un organisme notifié une demande d'évaluation après construction du produit et fournit à cet organisme les documents et le dossier technique lui permettant d'évaluer la conformité du produit avec les exigences de la présente directive ainsi que toute information disponible sur l'utilisation dudit produit après sa première mise en service.

La personne qui met le produit sur le marché ou en service tient ces documents et informations à la disposition des autorités nationales compétentes pendant une durée de dix ans à compter de la date à laquelle le produit a été évalué sur sa conformité équivalente conformément à la procédure d'évaluation après construction.

3. L'organisme notifié examine le produit en question et procède à des calculs, essais et autres évaluations en vue de s'assurer de la conformité équivalente du produit avec les exigences pertinentes de la présente directive.

L'organisme notifié établit et délivre une attestation ainsi qu'un rapport de conformité correspondant relatif à l'évaluation réalisée et tient un exemplaire de l'attestation et du rapport de conformité correspondant à la disposition des autorités nationales pendant une durée de dix ans à compter de la délivrance desdits documents.

L'organisme notifié appose, ou fait apposer sous sa responsabilité, son numéro d'identification à côté du marquage CE sur le produit réceptionné.

Lorsque le produit évalué est un navire de plaisance, l'organisme notifié fait également apposer, sous sa responsabilité, le numéro d'identification du bateau visé au chapitre I, partie A, point 2.1, le champ prévu pour le code pays du constructeur étant utilisé pour indiquer le pays d'établissement de l'organisme notifié et les champs prévus pour le code individuel du constructeur attribué par l'autorité nationale de l'Etat membre pour indiquer le code d'identification de l'évaluation après construction attribué à l'organisme notifié, suivi du numéro de série de l'attestation d'évaluation après construction. Dans le numéro d'identification, les champs prévus pour le mois et l'année de fabrication ainsi que pour l'année du modèle sont utilisés pour indiquer le mois et l'année de l'évaluation après construction.

4. Marquage CE et déclaration de conformité UE

4.1. La personne qui met le produit sur le marché ou en service appose le marquage CE et, sous la responsabilité de l'organisme notifié visé à la section 3, le numéro d'identification de ce dernier sur le produit dont la conformité équivalente avec les exigences pertinentes de la présente directive a été évaluée et attestée par ledit organisme.

4.2. La personne qui met le produit sur le marché ou en service établit une déclaration UE de conformité et la tient à la disposition des autorités nationales pendant une durée de dix ans à compter de la date de délivrance de l'attestation d'évaluation après construction. La déclaration de conformité identifie le produit pour lequel elle a été établie.

Un exemplaire de la déclaration de conformité UE est mis à la disposition des autorités compétentes sur demande.

4.3. Lorsque le produit évalué est un navire de plaisance, la personne qui le met sur le marché ou en service appose sur ledit bateau la plaque du constructeur décrite au chapitre I, partie A, point 2.2, qui comporte la mention " évaluation après construction " et le numéro d'identification du navire de plaisance décrit au chapitre I, partie A, point 2.1, conformément aux dispositions de la section 3.

5. L'organisme notifié informe la personne qui met le produit sur le marché ou en service de ses obligations au titre de cette procédure d'évaluation après construction.

Chapitre VI. - EXIGENCES ADDITIONNELLES APPLICABLES EN CAS D'UTILISATION DU CONTROLE INTERNE DE LA FABRICATION ET DES ESSAIS SUPERVISES PREVUS AU MODULE A1 (ARTICLE 3.23, PARAGRAPHE 2)

Conception et construction

Sur un ou plusieurs navires de plaisance représentatifs de la production du fabricant, il est effectué un ou plusieurs des essais, calculs équivalents ou contrôles suivants par le fabricant ou pour le compte de celui-ci :

- a) essai de stabilité conformément au chapitre I, partie A, point 3.2;
- b) essai de flottabilité conformément au chapitre I, partie A, point 3.3.

Emissions sonores

En ce qui concerne les navires de plaisance munis d'un moteur in-bord ou à embase arrière sans échappement intégré et les véhicules nautiques à moteur, les essais relatifs aux émissions sonores définis au chapitre I, partie C, sont effectués par le fabricant de navires de plaisance, ou pour le compte de celui-ci, sur un ou plusieurs bateaux représentatifs de la production du fabricant, sous la responsabilité d'un organisme notifié choisi par le fabricant.

En ce qui concerne les moteurs hors-bord et les moteurs à embase arrière avec échappement intégré, les essais relatifs aux émissions sonores définis au chapitre I, partie C, sont effectués par le fabricant de moteurs ou pour le compte de celui-ci, sur un ou plusieurs moteurs de chaque famille de moteurs représentatifs de la production du fabricant, sous la responsabilité d'un organisme notifié choisi par le fabricant.

Lorsque les essais portent sur plus d'un moteur d'une famille, la méthode statistique décrite au chapitre VII est appliquée pour garantir la conformité de l'échantillon.

Chapitre VII. - EVALUATION DE LA CONFORMITE DE LA PRODUCTION EN MATIERE D'EMISSIONS GAZEUSES ET SONORES

1. Pour vérifier la conformité d'une famille de moteurs, un échantillon de moteurs est choisi dans la série. Le fabricant fixe la dimension n de l'échantillon en accord avec l'organisme notifié.

2. La moyenne arithmétique X des résultats obtenus à partir de l'échantillon est calculée pour chaque composant réglementé des émissions gazeuses et sonores. La production de la série est jugée conforme aux exigences (" décision positive ") si la condition suivante est satisfaite :

$$X + k.S \leq L$$

S est l'écart-type où :

$$S^2 = \Sigma (x - X)^2 / (n - 1)$$

X = la moyenne arithmétique des résultats obtenus à partir de l'échantillon

x = l'un des résultats obtenus à partir de l'échantillon

L = la valeur limite adéquate

n = le nombre de moteurs repris dans l'échantillon

k = le facteur statistique dépendant de n (voir tableau ci-dessous)

n	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
k	0,973	0,613	0,489	0,421	0,376	0,342	0,317	0,296	0,279	0,265	0,253	0,242	0,233	0,224	0,216	0,210	0,203	0,198

Si $n \geq 20$ alors . $K = 0,860 / \sqrt{n}$.

Chapitre VIII. - PROCEDURE ADDITIONNELLE APPLICABLE DANS LE CADRE DE LA CONFORMITE AU TYPE SUR LA BASE DU CONTROLE INTERNE DE LA FABRICATION (MODULE C)

Dans les cas visés à l'article 3.23, paragraphe 5, lorsque le niveau de qualité ne paraît pas satisfaisant, la procédure suivante s'applique :

Un moteur est choisi dans la série et soumis à l'essai décrit au chapitre I, partie B. Les moteurs soumis aux essais sont rodés, partiellement ou complètement, conformément aux spécifications du fabricant. Si les émissions gazeuses spécifiques du moteur choisi dans la série dépassent les valeurs limites conformément au chapitre I, partie B, le fabricant peut demander que des mesures soient effectuées sur un échantillon de plusieurs moteurs prélevés dans la série et comprenant le moteur choisi initialement. Pour garantir la conformité de l'échantillon de moteurs avec les exigences de la présente directive, la méthode statistique décrite au chapitre VII est appliquée.

Chapitre IX. - DOCUMENTATION TECHNIQUE

La documentation technique visée à l'article 3.6, paragraphe 2, et à l'article 3.24, dans la mesure où cela est pertinent pour l'évaluation, contient les éléments suivants :

a) une description générale du produit;

- b) des dessins de la conception et de la fabrication ainsi que des schémas des éléments ou pièces d'équipements, des sous-ensembles, des circuits et d'autres données pertinentes;
- c) les descriptions et explications nécessaires pour comprendre lesdits dessins et schémas ainsi que le fonctionnement du produit;
- d) une liste des normes visées à l'article 3.13, appliquées entièrement ou en partie, et une description des solutions adoptées pour satisfaire aux exigences essentielles de la directive lorsque les normes visées à l'article 3.14 n'ont pas été appliquées;
- e) les résultats des calculs de conception, des contrôles effectués et d'autres données pertinentes;
- f) les rapports d'essai ou les calculs, notamment de stabilité conformément au chapitre I, partie A, point 3.2, et de flottabilité conformément au chapitre I, partie A, point 3.3;
- g) les rapports d'essai relatifs aux émissions gazeuses prouvant la conformité avec le chapitre I, partie B, section 2;
- h) les rapports d'essai relatifs aux émissions sonores prouvant la conformité avec le chapitre I, partie C, point 1.

Pour être annexé à notre arrêté du 28 juin 2019 concernant la navigation de plaisance.

Bruxelles, le 28 juin 2019.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,

Fr. BELLOT

Le Ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale, de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord,

Ph. DE BACKER

Bijlage bij het koninklijk besluit van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart

Hoofdstuk I - ESSENTIELE EISEN

A. Essentiële eisen voor het ontwerp en de bouw van de in artikel 3.2, lid 1 genoemde producten

1. CATEGORIEËN VAARTUIGONTWERPEN

Ontwerpcategorie	Windkracht (schaal van Beaufort)	Significante golfhoogte (H 1/2, meter)
A	meer dan 8	meer dan 4
B	tot en met 8	tot en met 4
C	tot en met 6	tot en met 2
D	tot en met 4	tot en met 0,3

Toelichting:

A. Een pleziervaartuig van ontwerpcategorie A wordt geacht te zijn ontworpen voor de vaart waarbij de windkracht meer dan 8 (schaal van Beaufort) en de significante golfhoogte meer dan 4 meter kunnen bedragen, maar waarbij zich geen abnormale omstandigheden voordoen, zoals storm, zware storm, orkaan, tornado en extreme zeeegang of abnormale golven.

B. Een pleziervaartuig van ontwerpcategorie B wordt geacht te zijn ontworpen voor de vaart bij ten hoogste windkracht 8 en een significante golfhoogte van maximaal 4 meter.

C. Een vaartuig van ontwerpcategorie C wordt geacht te zijn ontworpen voor de vaart bij ten hoogste windkracht 6 en een significante golfhoogte van maximaal 2 meter.

D. Een vaartuig van ontwerpcategorie D wordt geacht te zijn ontworpen voor de vaart bij ten hoogste windkracht 4 en een significante golfhoogte van maximaal 30 centimeter, waarbij incidenteel golven van maximaal 50 centimeter kunnen voorkomen.

De vaartuigen van elke ontwerpcategorie moeten zodanig ontworpen en gebouwd zijn dat zij bestand zijn tegen de parameters voor stabiliteit, drijfvermogen en andere relevante essentiële eisen opgesomd in deze bijlage, en goed bestuurbaar zijn.

2. ALGEMENE EISEN

2.1. Identificatie van pleziervaartuigen

Op elk pleziervaartuig moet een identificatienummer zijn aangebracht dat de volgende informatie omvat:

1. de landcode van de fabrikant,
2. een unieke code van de fabrikant, toegekend door de nationale autoriteit van de lidstaat,
3. een uniek serienummer,
4. de maand en het jaar van productie,
5. het modeljaar.

In de desbetreffende geharmoniseerde norm zijn uitvoerige voorschriften voor het in de eerste alinea bedoelde identificatienummer opgenomen.

2.2. Plaatje van de vaartuigbouwer

Op elk pleziervaartuig moet behalve het vaartuigidentificatienummer nog een afzonderlijk, permanent bevestigd plaatje worden aangebracht met ten minste de volgende gegevens:

- a) de naam, de geregistreerde handelsnaam of het geregistreerde merknaam en het contactadres van de fabrikant;
- b) de CE-markering als bedoeld in artikel 3.18;
- c) de categorie vaartuigontwerp overeenkomstig afdeling 1;
- d) de door de fabrikant aanbevolen maximale belasting, afgeleid volgens punt 3.6, waarbij het gewicht van de inhoud van de vaste tanks wanneer zij vol zijn niet wordt meegerekend;
- e) het door de fabrikant aanbevolen aantal personen waarop het vaartuig berekend is.

In het geval van beoordeling na de bouw omvatten de onder a) bedoelde contactgegevens en eisen ook die van de aangemelde instantie die de conformiteitsbeoordeling heeft verricht.

2.3. Beveiliging tegen overboord vallen en voorzieningen om weer aan boord te kunnen komen

Bij het ontwerp van pleziervaartuigen wordt ervoor gezorgd dat de risico's van overboord vallen zo veel mogelijk worden beperkt en dat het weer aan boord komen wordt vergemakkelijkt. Voorzieningen om weer aan boord te kunnen komen zijn zonder hulp toegankelijk voor of inzetbaar door iemand in het water.

2.4. Zicht vanaf de hoofdstuurstand

Op pleziervaartuigen moet de bestuurder vanuit de hoofdstuurstand, onder normale gebruiksomstandigheden (snelheid en belasting), rondom een goed zicht hebben.

2.5. Handleiding

Elk product moet overeenkomstig artikel 3.6, § 7, en artikel 3.8, § 4, voorzien zijn van een handleiding. Deze handleiding bevat alle nodige informatie voor een veilig gebruik van het product, met bijzondere aandacht voor opbouw, onderhoud, regelmatige werking, voorkoming van risico's en risicobeheersing.

3. EISEN BETREFFENDE INTEGRITEIT EN STRUCTUUR

3.1. Structuur

De keuze en combinatie van materialen en de constructie moeten garanderen dat het pleziervaartuig in alle opzichten sterk genoeg is. Er wordt in het bijzonder gelet op de ontwerpcategorie overeenkomstig afdeling 1 en de door de fabrikant aanbevolen maximale belasting overeenkomstig punt 3.6.

3.2. Stabiliteit en vrijboord

Het pleziervaartuig moet, rekening houdend met de ontwerpcategorie overeenkomstig afdeling 1 en met de door de fabrikant aanbevolen maximale belasting overeenkomstig punt 3.6, voldoende stabiliteit en vrijboord hebben.

3.3. Drijfvermogen en reservedrijfvermogen

De constructie van het pleziervaartuig moet zodanig zijn dat het drijfvermogen is afgestemd op de ontwerpcategorie overeenkomstig afdeling 1 en de door de fabrikant aanbevolen maximale belasting overeenkomstig punt 3.6. Alle van leefruimte voorziene meerrompspleziervaartuigen die kunnen omslaan, moeten over voldoende drijfvermogen beschikken om in omgeslagen stand te blijven drijven.

Vaartuigen met een lengte van minder dan zes meter die bij gebruik overeenkomstig de ontwerpcategorie kunnen vollopen, moeten voorzien zijn van een geschikte drijfvoorziening om het vaartuig in volgelopen toestand drijvende te houden.

3.4. Openingen in romp, dek en bovenbouw

Oeningen in romp, dek(ken) en bovenbouw mogen in gesloten stand geen afbreuk doen aan de structurele integriteit en de weer-en-windbestendigheid van het pleziervaartuig.

Ramen, patrijspooten, deuren en luikafdekkingen moeten bestand zijn tegen de waterdruk die op de plaats waar zij zich bevinden te verwachten valt, alsmede tegen de puntbelastingen die door het gewicht van zich aan dek bevindende personen worden uitgeoefend.

Huiddoorvoeren die bedoeld zijn om water in of uit de romp te laten stromen en die zich bevinden onder de waterlijn die correspondeert met de door de fabrikant aanbevolen maximale belasting overeenkomstig punt 3.6, moeten van gemakkelijk toegankelijke afsluiters voorzien zijn.

3.5. Vollopen

Alle pleziervaartuigen moeten zo zijn ontworpen dat de kans op zinken zo gering mogelijk is.

Daarbij moet in voorkomend geval bijzondere aandacht worden besteed aan:

a) stuurhutten en kuipen, die zelflozend moeten zijn of voorzien moeten zijn van andere middelen om het water uit het inwendige van het pleziervaartuig te houden,

b) ventilatievoorzieningen,

c) het verwijderen van water met pompen of andere middelen.

3.6. Door de fabrikant aanbevolen maximale belasting

De door de fabrikant aanbevolen maximale belasting (brandstof, water, proviand, diverse uitrusting en personen (in kilogrammen)) waarvoor het pleziervaartuig ontworpen is, wordt vastgesteld al naar gelang van de ontwerpcategorie (afdeling 1), de stabiliteit en het vrijboord (punt 3.2), alsmede het drijfvermogen en het reservedrijfvermogen (punt 3.3).

3.7. Bergplaatsen voor reddingsvloten

Alle pleziervaartuigen van de ontwerpcategorieën A en B, alsmede recreatieve vaartuigen van de ontwerpcategorieën C en D met een lengte van meer dan zes meter, moeten beschikken over een of meer bergplaatsen voor een of meer reddingsvloten die groot genoeg zijn voor het door de fabrikant voor het pleziervaartuig aanbevolen aantal personen. De bergplaats(en) moet(en) te allen tijde gemakkelijk toegankelijk zijn.

3.8. Ontsnappingsweg

Alle van leefruimte voorziene meerrompspleziervaartuigen die kunnen omslaan, moeten beschikken over ontsnappingswegen die in geval van omslaan bruikbaar zijn. Wanneer er een ontsnappingsweg voor gebruik in omgeslagen stand aanwezig is, mag deze geen afbreuk doen aan de structuur (punt 3.1), de stabiliteit (punt 3.2) of het drijfvermogen (punt 3.3), ongeacht of het pleziervaartuig zich in normale of omgeslagen stand bevindt.

Alle van leefruimte voorziene pleziervaartuigen moeten voorzien zijn van in geval van brand bruikbare ontsnappingswegen.

3.9. Ankeren, afmeren en slepen

Alle pleziervaartuigen moeten, rekening houdend met de ontwerpcategorie waartoe zij behoren en hun kenmerken, zijn uitgerust met een of meer versterkte punten of andere middelen om de krachten die optreden bij ankeren, afmeren en slepen veilig te doorstaan.

4. STUUREIGENSCHAPPEN

De fabrikant zorgt ervoor dat de stuureigenschappen van het pleziervaartuig bevredigend zijn bij gebruik van de krachtigste voortstuwingsmotor waarvoor het pleziervaartuig is ontworpen en gebouwd. Voor alle voortstuwingsmotoren moet het nominale maximumvermogen in de handleiding worden aangegeven.

5. MONTAGEVOORSCHRIFTEN

5.1. Motoren en motorruimten

5.1.1. Binnenboordmotor

Alle binnenboordmotoren moeten in een gesloten en van de leefruimte afgescheiden compartiment zijn geplaatst en zodanig zijn gemonteerd dat het gevaar van brand of uitbreiding van brand en de gevaren van giftige rook, warmte, lawaai of trillingen in de leefruimte tot een minimum beperkt blijven.

Onderdelen en accessoires van de motor die frequent gecontroleerd en/of onderhouden moeten worden, moeten gemakkelijk toegankelijk zijn.

De isolatiematerialen in de motorruimte mogen geen verbranding onderhouden.

5.1.2. Ventilatie

De motorruimte moet geventileerd zijn. De instroming van water in de motorruimte door openingen moet zoveel mogelijk worden beperkt.

5.1.3. Niet-ingesloten delen

Bewegende of hete delen van de motor die persoonlijk letsel kunnen veroorzaken, moeten doeltreffend worden afgeschermd, tenzij de motor zich onder een kap of binnen de eigen omhulling bevindt.

5.1.4. Starten van buitenboordvoorstuwingsmotoren

Iedere buitenboordvoorstuwingsmotor in ieder vaartuig moet een voorziening hebben die het starten van de motor verhindert wanneer deze in een versnelling staat, behalve:

- a) wanneer de motor een statische stuwkracht van minder dan 500 newton (N) levert,
- b) wanneer de motor voorzien is van een blokkeervoorziening van de gashendel die de statische stuwkracht op het moment van het starten van de motor beperkt tot 500 N.

5.1.5. Waterscooters zonder bestuurder

Waterscooters moeten een voorziening hebben die de voortstuwingsmotor automatisch uitschakelt of de scooter automatisch met beperkte snelheid in een cirkel voorwaarts laat bewegen wanneer de bestuurder afstapt of in het water valt.

5.1.6. Met een helmstok bestuurde buitenboordvoorstuwingsmotoren moeten worden uitgerust met een noodstopvoorziening die met de stuurman kan worden verbonden.

5.2. Brandstofsysteem

5.2.1. Algemeen

De voorzieningen en installaties voor het vullen, de opslag, de ontluchting en de toevoer van brandstof moeten zo zijn ontworpen en aangebracht dat het brand- en explosiegevaar tot een minimum wordt beperkt.

5.2.2. Brandstoftanks

De brandstoftanks, -buizen en -slangen moeten worden vastgemaakt en worden gescheiden van of beschermd tegen elke bron die veel warmte produceert. Het materiaal waaruit de tanks bestaan en de constructie ervan moeten zijn afgestemd op hun capaciteit en het soort brandstof.

Alle ruimten waarin benzinetanks staan opgesteld, moeten geventileerd worden.

Benzinetanks mogen geen deel uitmaken van de romp en moeten:

- a) beschermd zijn tegen brand van elke motor en van alle andere ontstekingsbronnen;
- b) van de leefruimte afgesloten zijn.

Dieseltanks mogen in de romp zijn geïntegreerd.

5.3. Elektrisch systeem

Het elektrische systeem moet zo zijn ontworpen en geïnstalleerd dat een goede bediening van het pleziervaartuig onder normale bedrijfsomstandigheden gegarandeerd is en dat het gevaar voor brand en elektrische schokken tot een minimum wordt beperkt.

Alle stroomkringen, met uitzondering van de door accu's gevoede stroomkringen voor het starten van de motor, moeten veilig blijven wanneer ze worden overbelast.

Elektrische voortstuwingskringen werken niet in op andere kringen op een zodanige wijze dat er één niet werkt zoals bedoeld.

Er moet voor ventilatie worden gezorgd om de opeenhoping van eventuele door accu's geproduceerde explosieve gassen te voorkomen. De accu's moeten stevig bevestigd en tegen inkomend water beschermd worden.

5.4. Stuursysteem

5.4.1. Algemeen

Het stuursysteem en het voortstuwingsbesturingssysteem moeten zodanig ontworpen, gebouwd en gemonteerd zijn dat hiermee de stuurbelastingen onder voorzienbare bedrijfsomstandigheden kunnen worden overgebracht.

5.4.2. Noodvoorzieningen

Elk pleziervaartuig met zeil en elk met één voortstuwingsmotor uitgerust pleziervaartuig zonder zeil waarvan het roer op afstand wordt bediend, moeten uitgerust zijn met een noodvoorziening waarmee het pleziervaartuig bij beperkte snelheid kan worden bestuurd.

5.5. Gassysteem

Gassystemen voor huishoudelijk gebruik moeten van het type met dampafvoer zijn en zo zijn ontworpen en geïnstalleerd dat gaslekken en ontploffingsgevaar worden vermeden en zij moeten op

gaslekken kunnen worden getest. Materialen en onderdelen moeten geschikt zijn voor het gebruikte soort gas en bestand zijn tegen de belastingen en invloeden waaraan zij op het water blootstaan.

Elk gastoestel dat door de fabrikant is bestemd voor de toepassing waarvoor het wordt gebruikt, moet worden gemonteerd volgens de instructies van de fabrikant. Elk gassysteem moet het gas toegevoerd krijgen via een afzonderlijke leiding van het distributiesysteem en elk toestel moet zijn voorzien van een afzonderlijke afsluiter. Er moet worden gezorgd voor voldoende ventilatie om gevaren door gaslekken en verbrandingsproducten te voorkomen.

Elk pleziervaartuig met een vast gassysteem moet zijn uitgerust met een compartiment voor de opslag van alle gasflessen. Dit compartiment moet afgesloten zijn van de leefruimte, uitsluitend van buitenaf toegankelijk zijn en naar buiten toe geventileerd zijn, zodat vrijkomend gas naar buiten toe wegstroomt.

In het bijzonder moet elk vast gassysteem na installatie getest worden.

5.6. Brandbeveiliging

5.6.1. Algemeen

Bij de uitrusting en de indeling van het pleziervaartuig moet rekening worden gehouden met het risico en de uitbreiding van brand. Er moet speciaal worden gelet op de omgeving van apparaten met een open vlam, hete zones of motoren en hulpapparaten, overlooppijpen van olie en brandstof, onbedekte olie- en brandstofbuizen en de geleiding van elektrische bedrading, waarbij in het bijzonder warmtebronnen en hete zones moeten worden vermeden.

5.6.2. Brandblusapparatuur

Pleziervaartuigen moeten worden geleverd met op het brandgevaar afgestemde brandblusapparatuur, of met aanwijzingen voor de plaatsing en de capaciteit van op het brandgevaar afgestemde brandblusapparatuur. Het pleziervaartuig mag pas in bedrijf worden gesteld wanneer de juiste brandblusapparatuur is geïnstalleerd. De motorruimten van benzinemotoren moeten worden beschermd met een blussysteem dat in geval van brand kan worden gebruikt zonder dat de ruimte hoeft te worden geopend. Indien er draagbare brandblussers zijn aangebracht, moeten zij gemakkelijk toegankelijk zijn en moet een ervan zo zijn geplaatst dat hij gemakkelijk bereikbaar is vanuit de hoofdstuurstand van het pleziervaartuig.

5.7. Navigatielichten, dagmerken en geluidsseinen

Wanneer navigatielichten, dagmerken en geluidsseinen worden gemonteerd, moeten zij, naargelang het geval, voldoen aan de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee (COLREG 1972) of aan de Europese code voor de binnenvaart (CEVNI).

5.8. Voorkoming van lozing en voorzieningen die het aan land brengen van afval vergemakkelijken

Pleziervaartuigen moeten zo zijn gebouwd dat verontreinigende stoffen (olie, brandstof enz.) niet per ongeluk overboord kunnen raken.

Elk in een pleziervaartuig gemonteerd toilet mag uitsluitend worden aangesloten op een opvangtank- of waterzuiveringssysteem.

Pleziervaartuigen waarin opvangtanks zijn gemonteerd, moeten voorzien zijn van een standaardverbindingstuk om de buizen van de ontvangstinrichting te kunnen aansluiten op de afvoerleiding van het pleziervaartuig.

Bovendien moeten door de romp aangelegde afvoerbuizen voor menselijk afval voorzien zijn van kleppen die in de gesloten stand kunnen worden geborgd.

B. Essentiële eisen voor de uitlaatemissies van voortstuwingsmotoren

Voortstuwingsmotoren moeten aan de in dit deel beschreven essentiële eisen voor uitlaatemissies voldoen.

1. VOORTSTUWINGSMOTORIDENTIFICATIE

1.1. Op elke motor moet de volgende informatie duidelijk zijn vermeld:

a) de naam, de geregistreerde handelsnaam of het geregistreerde merknaam en het contactadres van de motorfabrikant, en, indien van toepassing, de naam en het contactadres van de persoon die de motor aanpast;

b) het motortype en, indien van toepassing, de motorfamilie;

c) een uniek motorserienummer;

d) de CE-markering als bedoeld in artikel 3.17.

1.2. De in punt 1.1 bedoelde opschriften moeten voldoende duurzaam zijn voor de normale levensduur van de motor en zij moeten duidelijk leesbaar en onuitwisbaar zijn. Als een etiket of plaatje wordt gebruikt, moet dit voldoende duurzaam voor de normale levensduur van de motor worden bevestigd en mogen de etiketten of plaatjes niet verwijderd kunnen worden zonder dat ze vernietigd of beschadigd worden.

1.3. De opschriften moeten worden aangebracht op een motoronderdeel dat noodzakelijk is voor de normale werking van de motor en normaal gezien gedurende de levensduur van de motor niet hoeft te worden vervangen.

1.4. De opschriften moeten zodanig worden geplaatst dat zij gemakkelijk leesbaar zijn nadat alle voor de werking van de motor noodzakelijke onderdelen op de motor zijn geassembleerd.

2. UITLAATEMISSIEVOORSCHRIFTEN

Voortstuwingsmotoren moeten zodanig worden ontworpen, gebouwd en geassembleerd dat de emissies bij een juiste installatie en bij normaal gebruik niet meer bedragen dan de grenswaarden in punt 2.1, tabel 1, en punt 2.2, tabellen 2 en 3.

2.1. Waarden van toepassing voor de toepassing van artikel 3.46, lid 2 en tabel 2 van punt 2.2:

Tabel 1

(g/kWh)

Soort	Koolmonoxide $CO = A + B/P_N^n$			Koolwaterstoffen $HC = A + B/P_N^n$			Stikstof-oxiden NO_x	Fijnstof PT
	A	B	n	A	B	n		
Tweetakt met vonkontsteking	150,0	600,0	1,0	30,0	100,0	0,75	10,0	Niet van toepassing
Viertakt met vonkontsteking	150,0	600,0	1,0	6,0	50,0	0,75	15,0	Niet van toepassing
Compressie-ontsteking	5,0	0	0	1,5	2,0	0,5	9,8	1,0

Waarbij A, B en n constanten zijn overeenkomstig de tabel en P_N het nominale motorvermogen in kW is.

2.2. Waarden van toepassing tot 18 januari 2016:

Tabel 2

Grenswaarden voor uitlaatemissies van compressieontstekingsmotoren

Cilinderinhoud SV (L/cyl)	Nominaal motorvermogen P_N (kW)	Fijnstof PT (g/kWh)	Koolwaterstoffen + stikstofoxiden HC + NO _x (g/kWh)
SV < 0,9	$P_N < 37$	De in tabel 1 vermelde waarden	
	$37 \leq P_N < 75$	0,30	4,7
	$75 \leq P_N < 3700$	0,15	5,8
$0,9 \leq SV < 1,2$	$P_N < 3700$	0,14	5,8
$1,2 \leq SV < 2,5$		0,12	5,8
$2,5 \leq SV < 3,5$		0,12	5,8
$3,5 \leq SV < 7,0$		0,11	5,8

Tabel 3

Grenswaarden voor uitlaatemissies van motoren met vonkontsteking

Motortype	Nominaal motorvermogen P_N (kW)	Koolmonoxide CO (g/kWh)	Koolwaterstoffen + stikstofoxiden HC + NO _x (g/kWh)
Hek- en binnenboordmotoren	$P_N \leq 373$	75	5
	$373 < P_N \leq 485$	350	16
	$P_N > 485$	350	22
Buitenboordmotoren waterscootermotoren	$P_N \leq 4,3$	$500 - (5,0 \times P_N)$	30
	$4,3 < P_N \leq 40$	$500 - (5,0 \times P_N)$	$15,7 + \left(\frac{50}{N_N^{0,9}} \right)$
	$P_N > 40$	300	$15,7 + \left(\frac{50}{N_N^{0,9}} \right)$

2.3. Testcycli:

Toe te passen testcycli en wegingsfactoren

Onderstaande vereisten van ISO-norm 8178-4:2007 worden gebruikt, met inachtneming van de waarden in onderstaande tabel.

Voor compressieontstekingsmotoren met variabel toerental moet testcyclus E1 of E5 worden toegepast; bij wijze van alternatief mag boven 130 kW ook testcyclus E3 worden toegepast. Voor vonkontstekingsmotoren met variabel toerental moet testcyclus E4 worden toegepast.

Cyclus E1, toestand nummer	1	2	3	4	5
Toerental	Nominaal toerental		Intermediair toerental		Laagste stationair toerental
Koppel, %	100	75	75	50	0
Wegingsfactor	0,08	0,11	0,19	0,32	0,3
Toerental	Nominaal toerental		Intermediair toerental		Laagste stationair toerental
Cyclus E3, toestand nummer	1	2	3	4	
Toerental, %	100	91	80	63	
Vermogen, %	100	75	50	25	
Wegingsfactor	0,2	0,5	0,15	0,15	
Cyclus E4, toestand nummer	1	2	3	4	5
Toerental, %	100	80	60	40	Stationair
Koppel, %	100	71,6	46,5	25,3	0
Wegingsfactor	0,06	0,14	0,15	0,25	0,40
Cyclus E5, toestand nummer	1	2	3	4	5
Toerental, %	100	91	80	63	Stationair
Vermogen, %	100	75	50	25	0
Wegingsfactor	0,08	0,13	0,17	0,32	0,3

De aangemelde instanties mogen tests aanvaarden die zijn uitgevoerd op basis van andere testcycli zoals gespecificeerd in een geharmoniseerde norm en voor zover van toepassing op de bedrijfscyclus van de motor.

2.4. Toepassing van de voortstuwingsmotorfamilie en keuze van de basisvoortstuwingsmotor

De motorfabrikant bepaalt welke motoren uit zijn reeks in een motorfamilie worden opgenomen.

Uit een motorfamilie wordt op zodanige wijze een basismotor gekozen dat de emissie-eigenschappen representatief zijn voor alle motoren in de familie. Normaal gesproken wordt als basismotor van de familie de motor genomen met de eigenschappen die bij meting volgens de toepasselijke testcyclus naar verwachting de hoogste specifieke emissies zullen opleveren (uitgedrukt in g/kWh).

2.5. Testbrandstoffen

De voor de uitlaatemisietests gebruikte testbrandstof heeft de volgende eigenschappen:

Benzine				
Kenmerk	RF-02-99 Ongelood		RF-02-03 Ongelood	
	min	max	min	max
Research-octaangetal (RON)	95	-	95	-
Motoroctaangetal (MON)	85	-	85	-
Dichtheid bij 15 ° C (kg/m ³)	748	762	740	754

Beginkookpunt (° C)	24	40	24	40
Massafractie zwavel (mg/kg)	-	100	-	10
Loodgehalte (mg/l)	-	5	-	5
Dampdruk volgens Reid (kPa)	56	60	-	-
Dampdruk (DVPE) (kPa)	-	-	56	60
Diesel				
Kenmerk	RF-06-99		RF-06-03	
	min	max	min	max
Cetaangetal	52	54	52	54
Dichtheid bij 15 ° C (kg/m ³)	833	837	833	837
Eindkookpunt (° C)	-	370	-	370
Vlampunt (° C)	55	-	55	-
Massafractie zwavel (mg/kg)	op te geven	300 (50)	-	10
Massafractie as (%)	op te geven	0,01	-	0,01

De aangemelde instanties mogen tests aanvaarden die zijn uitgevoerd op basis van andere testbrandstoffen zoals gespecificeerd in een geharmoniseerde norm.

3. DUURZAAMHEID

Indien de door de fabrikant van de motor te verstrekken installatie- en onderhoudsinstructies worden opgevolgd, moet de motor bij normaal gebruik en onder normale gebruiksomstandigheden gedurende de normale levensduur van de motor aan de in punt 2.1 en punt 2.2 vermelde grenswaarden blijven voldoen.

De motorfabrikant moet deze informatie verkrijgen door van tevoren duurzaamheidstests op basis van normale werkingscycli uit te voeren en de vermoeiing van de onderdelen te berekenen, zodat hij de nodige onderhoudsinstructies kan opstellen en die kan verstrekken bij alle nieuwe motoren die voor het eerst in de handel worden gebracht.

De normale levensduur van motoren is als volgt:

a) voor compressieontstekingsmotoren: 480 bedrijfsuren of, indien dit korter is, tien jaar;

b) voor vonkontstekingsmotoren en hekmotoren met of zonder geïntegreerde uitlaat:

i) voor motoren van de categorie

$$P_N \leq 373 \text{ kW}$$

: 480 bedrijfsuren of, indien dit korter is, tien jaar;

ii) voor motoren van de categorie

$$373 < p_N \leq 485 \text{ kW}$$

: 150 bedrijfsuren of, indien dit korter is, drie jaar;

iii) voor motoren van de categorie

$$P_N > 485 \text{ kW}$$

: 50 bedrijfsuren of, indien dit korter is, één jaar;

c) voor waterscootermotoren: 350 bedrijfsuren of, indien dit korter is, vijf jaar;

d) voor buitenboordmotoren: 350 bedrijfsuren of, indien dit korter is, tien jaar.

4. HANDLEIDING

Elke motor moet voorzien zijn van een handleiding in een taal (talen) die gemakkelijk wordt (worden) begrepen door consumenten en andere eindgebruikers, zoals wordt bepaald door de lidstaat waarin de motor in de handel wordt gebracht.

De handleiding bevat het volgende:

a) installatie-, gebruiks- en onderhoudsinstructies die nodig zijn voor een goede werking van de motor teneinde aan de eisen van afdeling 3 (duurzaamheid) te voldoen;

b) een opgave van het vermogen van de motor, gemeten volgens de geharmoniseerde norm.

C. Essentiële eisen voor geluidsemisies

Pleziervaartuigen met binnenboordmotor of met hekmotor zonder geïntegreerde uitlaat, waterscooters en buitenboordmotoren en hekmotoren met geïntegreerde uitlaat moeten aan de in dit deel beschreven essentiële eisen voor geluidsemisies voldoen.

1. GELUIDSEMISSIEWAARDEN

1.1. Pleziervaartuigen met binnenboordmotor of met hekmotor zonder geïntegreerde uitlaat, waterscooter- en buitenboordmotoren en hekmotoren met geïntegreerde uitlaat moeten zo worden ontworpen, gebouwd en gemonteerd dat de geluidsemisies de grenswaarden in de volgende tabel niet overschrijden:

Nominaal motorvermogen (één motor) in kW	Maximaal geluidsdrukniveau = L_{pASmax} in dB
$P_N \leq 10$	67
$10 < P_N \leq 40$	72
$P_N > 40$	75

waarin P_N = nominaal motorvermogen in kW van één motor bij nominaal toerental en L_{pASmax} = maximaal geluidsdrukniveau in dB.

Voor tweemotorige installaties en voor meermotorige eenheden van alle motortypes mag de grenswaarde met 3 dB worden verhoogd.

1.2. Als alternatief voor geluidsmetingen worden pleziervaartuigen met een binnenboordmotor of met een hekmotor zonder geïntegreerde uitlaat geacht in overeenstemming met de in punt 1.1 beschreven geluidseisen te zijn indien hun getal van Froude $\leq 1,1$ is en hun verhouding vermogen/deplacement ≤ 40 is en de motor en het uitlaatsysteem gemonteerd zijn overeenkomstig de specificaties van de fabrikant.

1.3. Het „getal van Froude” F_n wordt berekend door de maximumsnelheid van het recreatieve vaartuig V (m/s) te delen door de vierkantswortel van de waterlijn lengte l_{wl} (m) vermenigvuldigd met een gegeven zwaartekrachtversnellingsconstante g , van $9,8 \text{ m/s}^2$

$$F_n = \frac{V}{\sqrt{(g \cdot l_{wl})}}$$

De „verhouding vermogen/deplacement” wordt berekend door het nominale motorvermogen P_N (in kW) te delen door het deplacement van het recreatieve vaartuig D (in ton).

$$\text{Verhouding vermogen/deplacement} = \frac{P_N}{D}$$

2. HANDLEIDING

Voor pleziervaartuigen met binnenboordmotor of met hekmotor zonder geïntegreerde uitlaat en voor waterscooters moet de in deel A, punt 2.5, bedoelde handleiding de noodzakelijke informatie bevatten om het pleziervaartuig en het uitlaatsysteem in zodanige conditie te houden dat, voor zover praktisch mogelijk, de gespecificeerde geluidsgrenswaarden bij normaal gebruik niet worden overschreden.

Voor buitenboordmotoren en hekmotoren met geïntegreerde uitlaat moet de in deel B, afdeling 4, bedoelde handleiding de noodzakelijke instructies bevatten om de motor in zodanige conditie te houden dat, voor zover praktisch mogelijk, de gespecificeerde geluidsgrenswaarden bij normaal gebruik niet worden overschreden.

3. DUURZAAMHEID

De bepalingen betreffende duurzaamheid in deel B, afdeling 3, zijn mutatis mutandis van toepassing op de naleving van de in afdeling 1 van dit deel beschreven eisen voor geluidsemisies.

Nota's

(1) Voor compressieontstekingsmotoren met een nominaal vermogen van ten minste 37 kW en minder dan 75 kW en een cilinderinhoud van minder dan 0,9 l/cilinder mogen bij wijze van alternatief ook grenswaarden van 0,20 g/kWh (PT) en 5,8 g/kWh (gecombineerd) worden toegepast.

(2) Geen enkele compressieontstekingsmotor mag een emissiegrenswaarde van 5,0 g/kWh voor koolmonoxide (CO) overschrijden.

Hoofdstuk II. - ONDERDELEN VAN VAARTUIGEN

1. Vonkafschermingsvoorzieningen voor binnenboordmotoren en hekmotoren op benzine en benzinetankruimten;
2. Beveiliging tegen starten van buitenboordmotoren wanneer deze in een versnelling staan;
3. Stuurwielen, stuurmechanismen en kabelassemblages;
4. Voor vaste montage bestemde brandstoftanks en brandstofslangen;
5. Geprefabriceerde luiken en patrijspooten.

Hoofdstuk III. - VERKLARING VAN DE FABRIKANT OF DE IMPORTEUR VAN HET GEDEELTELIJK AFGEBOUWDE VAARTUIG (ARTIKEL 3.5, 2^e lid)

De in artikel 3.5, lid 2, bedoelde verklaring van de fabrikant of de in de Unie gevestigde importeur bevat het volgende:

- a) de naam en het adres van de fabrikant;
- b) de naam en het adres van de in de Unie gevestigde gemachtigde van de fabrikant of, in voorkomend geval, van de persoon die verantwoordelijk is voor het in de handel brengen;
- c) een beschrijving van het gedeeltelijk afgebouwde pleziervaartuig;
- d) een verklaring dat het gedeeltelijk afgebouwde pleziervaartuig conform is met de essentiële eisen die op deze bouwfase van toepassing zijn; hierbij inbegrepen zijn verwijzingen naar de toegepaste desbetreffende geharmoniseerde normen of naar de specificaties waarmee het pleziervaartuig of het onderdeel in deze bouwfase conform wordt verklaard; bovendien is het

bestemd om door andere natuurlijke of rechtspersonen geheel overeenkomstig deze richtlijn te worden afgebouwd.

Hoofdstuk IV. - EU-CONFORMITEITSVERKLARING Nr. xxxxx ⁽¹⁾

1. Nr. xxxxx (Product: product, partij, type of serienummer):

2. Naam en adres van de fabrikant of zijn gemachtigde [de gemachtigde moet ook de bedrijfsnaam en het adres van de fabrikant opgeven] dan wel de particuliere importeur.

3. Deze conformiteitsverklaring wordt verstrekt onder volledige verantwoordelijkheid van de fabrikant of de particuliere importeur, dan wel de in artikel 19, lid 3 of 4, van Richtlijn 2013/53/EU bedoelde persoon.

4. Voorwerp van de verklaring (beschrijving aan de hand waarvan het product kan worden getraceerd, indien nodig met een foto).

5. Het in punt 4 beschreven voorwerp is in overeenstemming met de desbetreffende harmonisatiewetgeving van de Unie.

6. Vermelding van de toegepaste relevante geharmoniseerde normen of van de overige technische specificaties waarop de conformiteitsverklaring betrekking heeft.

7. Indien van toepassing, de aangemelde instantie ... (naam, nummer) ... heeft ... (werkzaamheden beschrijven) ... uitgevoerd en het certificaat ... verstrekt.

8. Identiteit van de persoon die bevoegd is om namens de fabrikant of zijn gemachtigde te tekenen.

9. Aanvullende informatie:

De EU-conformiteitsverklaring bevat ook een verklaring van de fabrikant van de voortstuwingsmotor, alsook van de persoon die een motor overeenkomstig artikel 3.5, lid 4, onder 2° en 3°, aanpast, waarin wordt bevestigd dat:

a) de motor, als deze volgens de bijbehorende montage-instructies in een pleziervaartuig wordt gemonteerd, voldoet aan:

i) de uitlaatemissievereisten van deze richtlijn;

ii) de grenswaarden van Richtlijn 97/68/EG wat betreft motoren waarvoor typegoedkeuring is verleend overeenkomstig die richtlijn en die voldoen aan de emissiegrenswaarden van fase III A, fase III B of fase IV voor compressieontstekingsmotoren die worden gebruikt voor andere toepassingen dan het aandrijven van binnenschepen, locomotieven en treinstellen, zoals vermeld in punt 4.1.2 van bijlage I bij die richtlijn, of

iii) de grenswaarden van Verordening (EG) nr. 595/2009 wat betreft motoren waarvoor typegoedkeuring is verleend overeenkomstig die verordening.

De motor mag niet in bedrijf worden gesteld voordat het pleziervaartuig waarin de motor wordt gemonteerd, indien dit vereist is, conform de desbetreffende bepaling van deze richtlijn is verklaard.

Als de motor in de handel is gebracht gedurende de aanvullende overgangperiode als bedoeld in artikel 3.46, lid 2, moet dit in de EU-conformiteitsverklaring worden vermeld.

Ondertekend voor en namens:

(plaats en datum van afgifte)

(naam, functie) (handtekening)

Hoofdstuk V. - GELIJKWAARDIGE CONFORMITEIT OP BASIS VAN BEOORDELING NA DE BOUW (PCA-MODULE)

1. De procedure voor conformiteit op basis van beoordeling na de bouw is bedoeld om de gelijkwaardige conformiteit van een product te beoordelen als de fabrikant niet de verantwoordelijkheid voor de conformiteit van het product volgens deze richtlijn op zich heeft genomen; in dat geval neemt de in artikel 3.18, lid 2, 3 of 4, bedoelde natuurlijke of rechtspersoon die het product onder zijn eigen verantwoordelijkheid in de handel brengt of in bedrijf stelt de verantwoordelijkheid voor de gelijkwaardige conformiteit van het product op zich. Deze persoon moet de in de punten 2 en 4 beschreven verplichtingen vervullen en op eigen verantwoording garanderen en verklaren dat het betrokken product, waarvoor het bepaalde in punt 3 geldt, aan de toepasselijke eisen van deze richtlijn voldoet.

2. De persoon die het product in de handel brengt of in bedrijf stelt, dient bij een aangemelde instantie een aanvraag voor de beoordeling van het product na de bouw in en verstrekt de aangemelde instantie de documenten en het technische dossier op basis waarvan de aangemelde instantie kan beoordelen of het product in overeenstemming is met de vereisten van deze richtlijn, alsook alle beschikbare informatie over het gebruik van het product nadat het voor het eerst in bedrijf is gesteld.

De persoon die een dergelijk product in de handel brengt of in bedrijf stelt, houdt deze documenten en informatie tot tien jaar nadat de gelijkwaardige conformiteit van het product volgens de procedure voor beoordeling na de bouw is beoordeeld, ter beschikking van de bevoegde nationale autoriteiten.

3. De aangemelde instantie onderzoekt het afzonderlijke product en voert berekeningen, tests en andere beoordelingen uit voor zover dit nodig is om te waarborgen dat de gelijkwaardige overeenstemming van het product met de desbetreffende eisen van deze richtlijn is aangetoond.

De aangemelde instantie stelt een conformiteitscertificaat en een conformiteitsrapport over de uitgevoerde beoordeling op, verstrekt deze en houdt tot tien jaar na de datum waarop zij zijn verstrekt een kopie van deze documenten ter beschikking van de nationale autoriteiten.

Op het goedgekeurde product wordt, naast de CE-markering, het identificatienummer van de aangemelde instantie aangebracht door deze instantie of namens deze instantie onder haar verantwoordelijkheid.

Als het beoordeelde product een pleziervaartuig is, laat de aangemelde instantie bovendien onder haar verantwoordelijkheid de in hoofdstuk I, deel A, punt 2.1, bedoelde identificatienummer van het vaartuig aanbrengen, waarbij het veld voor de landcode van de fabrikant wordt gebruikt om het land van vestiging van de aangemelde instantie aan te duiden en de velden voor de unieke code van de fabrikant, toegekend door de nationale autoriteit van de lidstaat, om de aan de aangemelde instantie toegekende identificatiecode van de beoordeling na de bouw aan te duiden, gevolgd door het serienummer van het certificaat van de beoordeling na de bouw. De velden in het identificatienummer van het pleziervaartuig voor de maand en het jaar van productie en voor het modeljaar worden gebruikt om de maand en het jaar van de beoordeling na de bouw aan te duiden.

4. CE-markering en EU-conformiteitsverklaring

4.1. De persoon die het product in de handel brengt of in bedrijf stelt, brengt op het product waarvoor de in afdeling 3 bedoelde aangemelde instantie de gelijkwaardige overeenstemming met de desbetreffende eisen van deze richtlijn heeft beoordeeld en gecertificeerd, de CE-markering aan, alsmede het identificatienummer van de aangemelde instantie, onder verantwoordelijkheid van die instantie.

4.2. De persoon die het product in de handel brengt of in bedrijf stelt, stelt een EU-conformiteitsverklaring op en houdt deze tot tien jaar na de datum waarop het certificaat van de beoordeling na de bouw is verstrekt, ter beschikking van de nationale autoriteiten. In de conformiteitsverklaring wordt het product beschreven.

Een kopie van de EU-conformiteitsverklaring wordt op verzoek aan de bevoegde autoriteiten verstrekt.

4.3. Als het beoordeelde product een vaartuig is, brengt de persoon die het product in de handel brengt of in bedrijf stelt, op het pleziervaartuig het in hoofdstuk I, deel A, punt 2.2, beschreven plaatje van de bouwer aan, waarop de woorden "beoordeling na de bouw" moeten zijn vermeld, alsmede het in hoofdstuk I, deel A, punt 2.1, beschreven identificatienummer van het pleziervaartuig, overeenkomstig het bepaalde in afdeling 3.

5. De aangemelde instantie brengt de persoon die het product in de handel brengt of in bedrijf stelt op de hoogte van diens verplichtingen op grond van deze procedure voor beoordeling na de bouw.

Hoofdstuk VI. - AANVULLENDE VOORSCHRIFTEN BIJ GEBRUIK VAN INTERNE PRODUCTIECONTROLE PLUS PRODUCTIETESTS ONDER TOEZICHT (MODULE A1) (ARTIKEL 3.23, § 2)

Ontwerp en bouw

Op een of meer pleziervaartuigen die de productie van de fabrikant vertegenwoordigen, worden een of meer van de volgende tests, gelijkwaardige berekeningen of controles uitgevoerd door of namens de fabrikant:

- a) test van de stabiliteit, overeenkomstig hoofdstuk I, deel A, punt 3.2;
- b) test van het drijfvermogen, overeenkomstig hoofdstuk I, deel A, punt 3.3.

Geluidsemissies

In het geval van pleziervaartuigen met binnenboordmotor of met hekmotor zonder geïntegreerde uitlaat en waterscooters worden op een of meer pleziervaartuigen die de productie van de vaartuigfabrikant vertegenwoordigen, de in hoofdstuk I, deel C, beschreven geluidsemissietests door of namens de vaartuigfabrikant uitgevoerd, onder verantwoordelijkheid van een door de fabrikant gekozen aangemelde instantie.

In het geval van buitenboordmotoren en hekmotoren met geïntegreerde uitlaat worden op een of meer motoren van elke motorfamilie die de productie van de motorfabrikant vertegenwoordigen, de in hoofdstuk I, deel C, beschreven geluidsemissietests door of namens de motorfabrikant uitgevoerd, onder verantwoordelijkheid van een door de fabrikant gekozen aangemelde instantie.

Als meer dan één motor van een motorfamilie wordt getest, wordt de in hoofdstuk VII beschreven statistische methode toegepast om de conformiteit van de steekproef te waarborgen.

Hoofdstuk VII. - BEOORDELING VAN DE CONFORMITEIT VAN DE UITLAAT- EN GELUIDSEMISSIES VAN EEN PRODUCTIE

1. Om de conformiteit van een motorfamilie te controleren, wordt een steekproef uit de serie motoren genomen. De fabrikant beslist in overleg met de aangemelde instantie over de omvang (n) van de steekproef.

2. Voor elk gereguleerd bestanddeel van de uitlaat- en geluidsemisatie wordt het rekenkundig gemiddelde \bar{X} van de steekproefresultaten berekend. De productie van de serie wordt geacht aan de eisen te voldoen (goedkeuring) als aan de volgende voorwaarde wordt voldaan:

$$\bar{X} + k \cdot S \leq L$$

S is de standaardafwijking, waarbij:

$$S^2 = \frac{\sum (x - \bar{X})^2}{(n - 1)}$$

\bar{X} = het rekenkundig gemiddelde van de resultaten die uit de steekproef zijn verkregen

x = de individuele resultaten die uit de steekproef zijn verkregen

L = de geldende grenswaarde

n = het aantal motoren in de steekproef

k = statistische factor die van n afhangt (zie tabel hieronder).

n	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
k	0,973	0,613	0,489	0,421	0,376	0,342	0,317	0,296	0,279	0,265	0,253	0,242	0,233	0,224	0,216	0,210	0,203	0,198

Als $n \geq 20$, geldt: $K = 0,860 / \sqrt{n}$.

Hoofdstuk VIII. - AANVULLENDE PROCEDURE VOOR TYPECONFORMITEIT OP BASIS VAN INTERNE PRODUCTIECONTROLE (MODULE C)

In de in artikel 3.23, § 5, bedoelde gevallen is de volgende procedure van toepassing als het kwaliteitsniveau onvoldoende blijkt te zijn.

Er wordt een motor uit de serie genomen, waarop de in hoofdstuk I, deel B, beschreven test wordt uitgevoerd. Testmotoren moeten geheel of gedeeltelijk zijn ingelopen, volgens de specificaties van de fabrikant. Als de specifieke uitlaatemisaties van de uit de serie genomen motor hoger zijn dan de in hoofdstuk I, deel B, vermelde grenswaarden, kan de fabrikant verzoeken metingen uit te voeren op een steekproef van motoren uit de serie, met inbegrip van de oorspronkelijk uit de serie genomen motor. Om te waarborgen dat de steekproef van motoren aan de eisen van deze richtlijn voldoet, wordt de in hoofdstuk VII beschreven statistische methode toegepast.

Hoofdstuk IX. - TECHNISCHE DOCUMENTATIE

De in artikel 3.6, § 2, en artikel 3.24 bedoelde technische documentatie moet, voor zover relevant voor de beoordeling, het volgende bevatten:

- a) een algemene beschrijving van het type;
- b) ontwerp- en fabricagetekeningen, alsmede schema's van onderdelen, subassemblages, leidingen en andere relevante gegevens;
- c) beschrijvingen en toelichtingen die nodig zijn voor het begrijpen van de genoemde tekeningen en schema's en van de werking van het product;
- d) een lijst van de in artikel 3.13 bedoelde normen die geheel of gedeeltelijk zijn toegepast en een beschrijving van de oplossingen die zijn gekozen om aan de essentiële eisen van de richtlijn te voldoen ingeval de in artikel 3.14 bedoelde normen niet zijn toegepast;

e) resultaten van uitgevoerde ontwerpberekeningen en onderzoeken, alsmede andere relevante gegevens;

f) testrapporten of berekeningen, met name betreffende de stabiliteit overeenkomstig hoofdstuk I, deel A, punt 3.2, en het drijfvermogen overeenkomstig hoofdstuk I, deel A, punt 3.3;

g) testrapporten betreffende uitlaatmissies, waaruit blijkt dat aan hoofdstuk I, deel B, afdeling 2, wordt voldaan;

h) testrapporten betreffende geluidsemissies, waaruit blijkt dat aan hoofdstuk I, deel C, afdeling 1, wordt voldaan.

Gezien gevoegd te worden bij ons besluit van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart.
Brussel, 28 juni 2019.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
Fr. BELLOT

De Minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve vereenvoudiging,
Bestrijding van sociale fraude, Privacy en Noordzee,
Ph. DE BACKER