

Arrêté du 10 janvier 2007 relatif à la navigation de bateaux fluviaux en mer pour la desserte de Port 2000

Modifications apportées par Arr. du 29 mars 2012 (JORF du 5 avril 2012)

Avant modification par Arr. du 29 mars 2012	Après modification par Arr. du 29 mars 2012
<p>Article 1</p> <p>Les bateaux fluviaux porte-conteneurs non astreints au rôle d'équipage ne peuvent accéder au parcours maritime entre l'accès nord du port du Havre et le bassin Hubert Raoul-Duval, dénommé ci-après " Port 2000 ", que lorsqu'ils disposent de l'<u>autorisation individuelle</u> prévue par l'article 4 du décret du 11 juin 1954 susvisé, accordée à cet effet par le préfet de la Seine-Maritime.</p> <p>Pour pouvoir bénéficier de cette autorisation, dont la durée de validité <u>ne peut excéder douze mois</u>, les bateaux doivent remplir les conditions générales de dérogation définies ci-après.</p> <p>Le non-respect des conditions fixées par le présent arrêté entraîne le retrait de l'autorisation individuelle.</p> <p>Les bateaux fluviaux navigant en mer sont soumis à la loi du 17 décembre 1926 modifiée portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande.</p>	<p>Article 1</p> <p>L'article 1er de l'arrêté du 10 janvier 2007 susvisé est modifié comme suit :</p> <p>« Les bateaux fluviaux porte-conteneurs non astreints au rôle d'équipage ne peuvent accéder au parcours maritime entre l'accès nord du port du Havre et le bassin Hubert Raoul-Duval, dénommé ci-après "Port 2000", que lorsqu'ils disposent de l'<u>autorisation individuelle</u> prévue par l'alinéa II de l'article L. 5241-1 du code des transports, accordée à cet effet par le préfet du département de la Seine-Maritime, qu'ils respectent les conditions fixées aux articles 3, 4 et 5 du présent arrêté et qu'ils souscrivent l'engagement décrit à l'article 6.</p> <p>En application de l'article L. 4000-3 du code des transports, sont visés par le présent arrêté les bateaux fluviaux destinés principalement à la navigation intérieure.</p> <p>Les bateaux fluviaux porte-conteneurs effectuant un service de transport exclusivement au sein du grand port maritime du Havre ne peuvent prétendre bénéficier des dispositions du présent arrêté.</p> <p>Pour recevoir l'autorisation individuelle, dont la durée de validité <u>ne peut excéder cinq ans</u> avec une visite intermédiaire entre deux et trois ans après sa délivrance, les bateaux doivent remplir les conditions générales de dérogation définies à l'article 2 du présent arrêté et à son annexe 1.</p> <p>Le non-respect des conditions fixées par le présent arrêté entraîne le retrait de l'autorisation individuelle.</p> <p>Les bateaux fluviaux navigant en mer sont soumis à la loi du 17 décembre 1926 modifiée portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande. »</p>
<p>Article 2</p> <p>Une société de classification, reconnue au titre de la division 140 de l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié, délivre une attestation de conformité certifiant le respect des dispositions techniques figurant en annexe 1 au présent arrêté et établie conformément au modèle défini à l'appendice 1 de cette annexe.</p> <p>Cette attestation, dont la durée de validité ne peut excéder douze mois, ainsi que les rapports de visites concernant le bateau sont conservés en permanence à bord de celui-ci.</p>	<p>Article 2</p> <p>L'article 2 de l'arrêté du 10 janvier 2007 susvisé est modifié comme suit :</p> <p>« Une société de classification, habilitée au titre de la division 140 de l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié et agréée au titre de l'arrêté du 21 décembre 2007 susvisé, ci-après désignée par l'expression "société de classification reconnue", délivre une attestation de conformité certifiant le respect des dispositions techniques figurant en annexe 1 au présent arrêté, établie conformément au modèle défini à l'appendice 1 de cette annexe.</p> <p>Cette attestation, dont la durée de validité ne peut excéder trois ans sans toutefois dépasser la durée de l'autorisation prévue à l'article 1er, ainsi que les rapports de visite concernant le bateau sont conservés en permanence à bord du bateau. L'attestation est renouvelée par la société de classification reconnue lors de la visite intermédiaire prévue à l'article 1er. »</p> <p>Article 3</p>

<p>Article 3</p> <p>Lorsque le bateau effectue le trajet visé à l'article 1er, l'équipage minimum est celui prévu aux 1° et 2° de l'article 2 du décret du 23 juillet 1991 susvisé, renforcé par <u>un matelot de même qualification</u>.</p> <p>Le conducteur du bateau doit être titulaire d'un <u>certificat de capacité de groupe A</u> prévu par le décret du 23 juillet 1991 susvisé. Une copie de ce certificat, qui est conservé en permanence à bord, est transmise au directeur départemental des affaires maritimes de la Seine-Maritime et de l'Eure.</p> <p>Article 4</p> <p>Le transit des bateaux par la mer entre l'accès nord du port du Havre et Port 2000 est interdit lorsque l'une au moins des conditions suivantes n'est pas remplie :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- hauteur de houle maximale : 1,20 mètre ;</li> <li>- vitesse du vent maximale : 21 noeuds ;</li> <li>- visibilité à partir du bateau minimale : 2 milles nautiques ;</li> <li>- visibilité totale des deux chenaux d'accès au port, à partir de la vigie du port.</li> </ul> <p>L'entrée effective du bateau dans la zone exposée est subordonnée, d'une part, à l'autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire du port du Havre, en application du code des ports maritimes, et notamment de son article L. 302-6, et, d'autre part, à l'état réel des conditions nautiques à l'instant considéré, telles que mentionnées ci-dessus.</p> <p>Le trajet en mer doit être réalisé d'une seule traite, sans mouillage.</p> <p>Article 5</p> <p>Le Port autonome du Havre met à la disposition des usagers du port les informations relatives à la houle, à la vitesse du vent et à la visibilité à partir de la vigie.</p> <p>Lorsque ces informations ne sont pas disponibles, tout trafic en mer est interdit.</p> <p>Article 6</p> <p>Pour obtenir l'autorisation visée à l'article 1er, le propriétaire du bateau, son représentant ou son exploitant s'engage par écrit :</p>	<p>L'article 3 de l'arrêté du 10 janvier 2007 susvisé est modifié comme suit :</p> <p>« Lorsque le bateau effectue le parcours visé au premier alinéa de l'article 1er, l'équipage minimum est celui prévu aux 1° et 2° de l'article 2 du décret du 23 juillet 1991 susvisé, renforcé par <u>un matelot</u>.</p> <p>Le conducteur du bateau doit être titulaire d'un <u>certificat de capacité de groupe A</u> prévu par le décret du 23 juillet 1991 susvisé. Une copie de ce certificat, qui est conservé en permanence à bord, est transmise au préfet du département de la Seine-Maritime. »</p> <p>Article 4</p> <p>L'article 4 de l'arrêté du 10 janvier 2007 susvisé est modifié comme suit :</p> <p>« Le transit des bateaux par la mer entre l'accès nord du port du Havre et Port 2000 est interdit lorsque l'une au moins des circonstances suivantes est rencontrée :</p> <p>1° Hauteur de houle significative H1/3 supérieure ou égale à 1,20 mètre ;</p> <p>2° Vitesse maximale du vent (rafales) supérieure ou égale à 21 noeuds ;</p> <p>3° Visibilité à partir du bateau inférieure à 2 milles nautiques.</p> <p>L'entrée effective du bateau dans la zone exposée, entre l'accès nord du port du Havre et Port 2000, à l'extérieur des limites administratives du grand port maritime du Havre, est subordonnée à l'état réel des conditions nautiques à l'instant considéré, telles que mentionnées ci-dessus.</p> <p>Le trajet en mer doit être réalisé d'une seule traite et sans mouillage, sauf cas de force majeure. »</p> <p>Article 5</p> <p>L'article 5 de l'arrêté du 10 janvier 2007 susvisé est modifié comme suit :</p> <p>« Le grand port maritime du Havre met à disposition des usagers du port les informations relatives à la houle et à la vitesse du vent à l'aide du Système d'information maritime pour la batellerie et d'aide à la décision (SIMBAD).</p> <p>Dans le cas où SIMBAD est inopérant, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire du port du Havre peut accorder des autorisations de passage spécifiques sur analyse des conditions visées à l'article 4 basée sur les informations dont elle dispose.</p> <p>Dans le cas où ces informations ne sont pas disponibles, le parcours visé au premier alinéa de l'article 1er est interdit. »</p> <p>Article 6</p> <p>L'article 6 de l'arrêté du 10 janvier 2007 susvisé est modifié comme suit :</p>
---	--

<p>- à ne pas effectuer de trajet en mer autre que celui reliant l'accès nord du port du Havre et Port 2000 ;</p> <p>- à requérir pour chaque voyage l'assistance d'un pilote de la station de pilotage maritime compétente, sauf à ce que le conducteur soit lui-même doté d'une <u>licence de patron-pilote</u> ;</p> <p>- à maintenir en place de manière permanente, et en état de fonctionner, l'ensemble des équipements prescrits par la réglementation applicable, par la commission de visite des bateaux du Rhin et la société de classification reconnue ;</p> <p>- à charger et assujettir les conteneurs pendant toute la durée du voyage en mer conformément aux dispositions du manuel d'assujettissement de la cargaison approuvée par la société de classification reconnue ;</p> <p>- à consigner sur le registre des voyages en mer, avant chaque voyage en mer, les tirants d'eau, la stabilité (GM) et les conditions météorologiques ;</p> <p>- à s'informer, ou à veiller à ce que le conducteur du bateau s'informe, des conditions de houle, de vent et de visibilité, avant de sortir du port.</p> <p>Ce document, visé par le ou les conducteurs du bateau, est transmis au directeur départemental des affaires maritimes de la Seine-Maritime et de l'Eure ; une copie est conservée en permanence à bord.</p> <p>Article 7</p> <p>Les inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes sont habilités à constater à bord, à tout moment, le maintien en état des bateaux faisant l'objet de la dérogation prévue à l'article 1er. Ils peuvent interdire l'appareillage du bateau pour les voyages en mer lorsque celui-ci ne répond pas aux dispositions définies en annexe.</p> <p>Article 8</p> <p>Le transit de nuit en mer n'est pas permis pendant une période de six mois à partir de la date de la première autorisation accordée par le préfet de la Seine-Maritime.</p> <p>Article 9</p>	<p>« Le propriétaire du bateau, son représentant ou son exploitant s'engage par écrit :</p> <p>— à ne pas effectuer, dans le cadre de l'autorisation visée à l'article 1er, de trajet en mer autre que celui reliant l'accès nord du port du Havre et Port 2000 ;</p> <p>— à requérir pour chaque voyage l'assistance d'un pilote de la station de pilotage maritime compétente, sauf à ce que le conducteur du bateau soit lui-même doté de la <u>licence de patron-pilote</u> prévue par le décret du 5 novembre 2009 susvisé ;</p> <p>— à maintenir en place de manière permanente et en état de fonctionner l'ensemble des équipements prescrits par l'arrêté du 30 décembre 2008 susvisé ou par le règlement de visite des bateaux du Rhin et l'ensemble des équipements prescrits par le règlement de la société de classification reconnue ;</p> <p>— à charger et à assujettir les conteneurs pendant toute la durée du voyage en mer conformément aux dispositions du manuel de chargement et d'assujettissement de la cargaison approuvé par la société de classification reconnue ;</p> <p>— à consigner sur le registre des voyages en mer, avant chaque voyage en mer, les tirants d'eau, la stabilité (GM) et les conditions météorologiques ;</p> <p>— à s'informer ou à veiller à ce que le conducteur du bateau s'informe, en application de l'article 5, des conditions de houle, de vent et de visibilité avant de sortir du port ;</p> <p>— à s'assurer <u>que le conducteur du bateau a reçu une formation suffisante à l'utilisation du calculateur de chargement</u>, notamment en ce qui concerne la vérification de la stabilité du bateau.</p> <p>Ce document, visé par le ou les conducteurs du bateau, est transmis au préfet du département de la Seine-Maritime. Une copie est conservée en permanence à bord.</p> <p>Un modèle d'attestation est fourni à l'appendice 2 de l'annexe 1. »</p> <p>Article 7</p> <p>L'annexe 1 de l'arrêté du 10 janvier 2007 susvisé est modifiée conformément à l'annexe I du présent arrêté.</p> <p>Article 8</p> <p>Les articles 7 et 8 de l'arrêté du 10 janvier 2007 relatif à la navigation de bateaux fluviaux en mer pour la desserte de Port 2000 sont abrogés.</p> <p>Article 9</p> <p>Les autorisations individuelles délivrées conformément à l'arrêté du 10 janvier 2007 susvisé dans sa rédaction applicable avant la date d'entrée en vigueur du présent arrêté demeurent valides jusqu'au prochain renouvellement de l'attestation émise par une société de classification reconnue conformément à l'article 2 du présent arrêté.</p> <p>Article 10</p> <p>Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.</p>
--	--

<p>Le présent arrêté sera publié au Journal officiel de la République française.</p> <p>Annexes</p> <p>PRESCRIPTIONS S'APPLIQUANT AUX BATEAUX EFFECTUANT LE TRAJET ENTRE LE PORT DU HAVRE (ACCÈS NORD) ET PORT 2000.</p> <p>Article ANNEXE 1</p> <p>I. - Définitions</p> <p>Aux fins des présentes dispositions :</p> <p>Par ADNR, on entend le règlement pour le transport des matières dangereuses sur le Rhin en vigueur.</p> <p>Par arrêté ADNR, on entend l'arrêté du 5 décembre 2002 modifié relatif au transport des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieur.</p> <p>Par convention MARPOL, on entend la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et son protocole de 1978, en vigueur.</p> <p>Par RVBR, on entend le règlement de visite des bateaux du Rhin en vigueur.</p> <p>Par société de classification reconnue, on entend les sociétés de classifications reconnues au sens de la division 140 du règlement relatif à la sécurité des navires annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires.</p> <p>Par règlement relatif à la sécurité des navires, on entend le règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires en vigueur.</p> <p>Par code IMDG, on entend le code maritime international des marchandises dangereuses en vigueur.</p> <p>Par bateau neuf, on entend un bateau construit après le 11 janvier 2007.</p> <p>II. - Champ d'application et dispositions applicables</p> <p>1. Les présentes dispositions s'appliquent aux bateaux porte-conteneurs effectuant le seul parcours en mer entre le port du Havre et Port 2000, passage nord et inversement.</p> <p>2. Pour ces bateaux, ce parcours est autorisé aux conditions</p>	<p>Annexe</p> <p>A N N E X E</p> <p>L'annexe 1 de l'arrêté du 10 janvier 2007 susvisé est modifiée conformément aux dispositions I à XVI de la présente annexe.</p> <p>I. — Le paragraphe I de l'annexe 1 de l'arrêté du 10 janvier 2007 susvisé est modifié comme suit :</p> <p>« Aux fins des présentes dispositions :</p> <p>Par ADN, on entend l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN).</p> <p>Par arrêté TMD, on entend l'arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit "arrêté TMD").</p> <p>Par convention MARPOL, on entend la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et son protocole de 1978 en vigueur.</p> <p>Par RVBR, on entend le règlement de visite des bateaux du Rhin en vigueur.</p> <p>Par société de classification reconnue, on entend une société de classifications habilitée au sens de la division 140 du règlement relatif à la sécurité des navires annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires et agréée au sens de l'arrêté du 21 décembre 2007 susvisé.</p> <p>Par règlement relatif à la sécurité des navires, on entend le décret n°84-810 du 30 août 1984 modifié relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la prévention de la pollution et le règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires en vigueur.</p> <p>Par code IMDG, on entend le code maritime international des marchandises dangereuses en vigueur.</p> <p>Par <u>franc-bord</u>, on entend la distance entre le plan du plus grand enfoncement et le plan parallèle passant par le point le plus bas du plat-bord ou, à défaut de plat-bord, par le point le plus bas de l'arête supérieure du bordé.</p> <p>Par <u>distance de sécurité</u>, on entend la distance entre le plan du plus grand enfoncement et le plan parallèle passant par le point le plus bas au-dessus duquel le bâtiment n'est plus considéré comme étanche. »</p> <p>II. — Le paragraphe II de l'annexe 1 de l'arrêté du 10 janvier 2007 susvisé est modifié comme suit :</p> <p>« 1. Les présentes dispositions s'appliquent aux bateaux porte-conteneurs effectuant le parcours en mer indiqué au premier alinéa de l'article 1er.</p> <p>2. Pour ces bateaux, ce parcours est autorisé aux conditions</p>
---	--

<p>ci-après :</p> <p>2.1. Seuls les automoteurs non en convoi lié (sans poussage, remorquage, ou formation à couple), et dont la date de pose de quille est postérieure au 1er janvier 1997, sont autorisés ;</p> <p>2.2. Le bateau doit être porteur d'un certificat de visite RVBR définitif sans exemption en cours de validité attestant du respect intégral du règlement de visite des bateaux du Rhin, à l'exception du chapitre 23 relatif à l'équipage ;</p> <p>2.3. Le bateau est porteur d'un certificat ADNR définitif en cours de validité s'il est appelé à transporter des marchandises dangereuses, ses normes constructives répondent en permanence sans exemption au règlement ADNR qu'il transporte ou non des marchandises dangereuses ;</p> <p>2.4. Le bateau est un bateau à double coque équipé et renforcé pour le transport de conteneurs au sens de l'ADNR sans exemption qu'il soit appelé ou non à transporter des marchandises dangereuses ;</p> <p>2.5. Les dispositions des points III à XVI de la présente annexe, complémentaires aux dispositions correspondantes du RVBR, doivent être respectées. Les présentes dispositions ne dispensent d'aucune obligation résultant de la réglementation fluviale.</p> <p>III. - Classification</p> <p>Le bateau est classé par une société de classification reconnue selon une norme au moins équivalente à la norme du Bureau Veritas suivante :</p> <p>Cargo vessel double hull.</p> <p>Equipped for transport of containers (containers vessel pour un bateau neuf).</p> <p>ADNR DG Double Hull.</p> <p>La coque, la machine ainsi que l'installation électrique du bateau sont classées pour des termes de cinq ans et le rendant apte à naviguer dans une houle de hauteur significative d'au moins 1,2 mètre. Il est équipé d'un armement en ancrs et chaînes conformément au règlement de construction de la société de classification. Les bateaux neufs sont des porte-conteneurs dotés de la première cote de la société de classification.</p> <p>IV. - Franc-bord</p> <p>1. Le franc-bord doit toujours être supérieur à 1 mètre pour une distance de sécurité d'au moins 1,50 mètre.</p>	<p>ci-après :</p> <p>2.1. Seuls les automoteurs non en convoi lié (sans poussage, remorquage ou formation à couple) et dont la date de pose de quille est postérieure au 1er janvier 1997 peuvent être autorisés.</p> <p>2.2. Le bateau est porteur d'un certificat de visite RVBR définitif sans exemption, en cours de validité, attestant du respect intégral du règlement de visite des bateaux du Rhin, à l'exception du chapitre 23 relatif à l'équipage, ou d'un certificat communautaire définitif sans exemption, en cours de validité, attestant du respect intégral du règlement annexé l'arrêté du 30 décembre 2008, à l'exception du chapitre 23 relatif à l'équipage.</p> <p>2.3. S'il est appelé à transporter des marchandises dangereuses, le bateau est porteur d'un certificat ADN définitif en cours de validité. Ses normes constructives répondent en permanence et sans exemption au règlement ADN, qu'il transporte ou non effectivement des marchandises dangereuses.</p> <p>2.4. Le bateau est à double coque, équipé et renforcé pour le transport de conteneurs au sens de l'ADN, sans exemption, qu'il soit appelé ou non à transporter des marchandises dangereuses.</p> <p>2.5. Les dispositions des points III à XVI de la présente annexe, complémentaires aux dispositions correspondantes du RVBR ou de l'arrêté du 30 décembre 2008, doivent être respectées. Les présentes dispositions ne dispensent d'aucune obligation résultant de la réglementation fluviale. »</p> <p>III. — Le paragraphe III de l'annexe 1 de l'arrêté du 10 janvier 2007 susvisé est modifié comme suit :</p> <p>« Le bateau est classé par une société de classification reconnue selon une norme au moins équivalente à la norme de Bureau Veritas suivante :</p> <p>Vous pouvez consulter le tableau dans le</p> <p>JOn°82 du 05/04/2012 texte numéro 43</p> <p>Suivant l'assujettissement de la cargaison, la notation Containers vessel peut être exigée par la société de classification reconnue pour délivrer l'attestation de conformité prévue à l'article 2.</p> <p>La coque, la machine ainsi que l'installation électrique du bateau sont classées pour des termes de cinq ans et le rendant apte à naviguer dans une houle de hauteur significative H1/3 d'au moins 1,20 mètre.</p> <p>Les bateaux sont équipés d'un armement en ancrs et chaînes conformément au règlement de construction de la société de classification. Toutefois, si la longueur des chaînes d'ancrage respecte les prescriptions prévues par l'annexe 2, chapitre V, de l'arrêté du 16 décembre 2010 susvisé et n'est pas inférieure à 60 mètres, elle est considérée comme conforme au sens du présent arrêté.</p> <p>Les bateaux sont munis d'un dispositif permettant de libérer aisément et rapidement la chaîne d'ancrage au niveau de l'étalingure. »</p> <p>IV. — Le paragraphe IV de l'annexe 1 de l'arrêté du 10 janvier 2007 susvisé est modifié comme suit :</p> <p>« 1. Le franc-bord doit être supérieur à 1 mètre pour une distance de sécurité d'au moins 1,50 mètre.</p>
---	---

Dans le cas où l'étude de risques définie en V.4 démontre l'absence de risque pour un franc-bord réduit et pour autant que les critères de stabilité ADNR ainsi que ceux définis en V.2 et V.3 ci-après soient respectés, le franc-bord et la distance de sécurité peuvent être diminués de 20 centimètres maximum.

2. Une marque d'enfoncement maximal doit être portée sur chaque côté de la coque au milieu du bateau. La marque est un anneau de 25 millimètres d'épaisseur et de 300 millimètres de diamètre extérieur coupé par une bande horizontale de 25 millimètres de large et de 450 millimètres de long, dont le bord supérieur passe par le centre de l'anneau. Cette marque est apposée sous contrôle de la société de classification.

3. Des garde-corps ou des filières d'une hauteur d'un mètre doivent être disposés pour prévenir les chutes à la mer.

4. Des sabords de décharge dont les dimensions sont conformes à la convention internationale sur les lignes de charge doivent être disposés sur le quart arrière.

5. Le bateau doit disposer d'une hauteur d'étrave de deux mètres au minimum. A défaut, un bouclier brise-vagues d'une hauteur minimale de deux mètres au-dessus du pont doit être installé sur l'avant de la cale avant.

#### V. - Stabilité

1. Le bateau doit être équipé d'un calculateur de chargement dont la validité des calculs aura fait l'objet d'une vérification par une société de classification reconnue.

2. La composition du dossier de stabilité doit être conforme à la division de la division 211, 211-1.02, § 1 à § 7. Les critères de stabilité à l'état intact de la division 211, 211-1.02, § 8.1.1 à 8.1.4 du règlement à la sécurité des navires doivent être respectés. La justification des caractéristiques du navire léger est faite conformément à la division 211, 211-1.03.

3. Lorsque l'angle du début d'envahissement  $\varphi_f$  est inférieur au critère réglementaire de la division 211, l'aire limitée par la courbe des bras de levier de redressement jusqu'à l'angle  $\varphi_f$  (angle du début d'envahissement) ne doit pas être inférieure à l'aire calculée par la formule ci-dessous :

aire en mètre radian =  $0,055 + 0,001 (30^\circ - \varphi_f)$ . L' angle  $\varphi_f$  ne pouvant être inférieur à  $17^\circ$ .

4. Un essai tel que défini ci-dessous doit démontrer la bonne flottabilité et stabilité bateau liées à une hauteur de houle d'un mètre vingt minimum.

4.1. Les essais sur modèle devraient être effectués sur houle irrégulière à longue crête. Le spectre de houle Pierson-Moskovitz, JONSWAP ou Bretschneider créé pour ces essais devrait avoir une hauteur de houle significative d'environ 1,20 mètre pour la période réaliste la plus défavorable (période d'intersection zéro) telle que déterminée à l'aide de calculs ou compte tenu de l'expérience d'essais antérieurs.

Dans le cas où l'étude de risques définie en V-4 démontre l'absence de risque pour un franc-bord réduit et pour autant que les critères de stabilité ADN ainsi que ceux définis en V-2 et V-3 ci-après soient respectés, le franc-bord et la distance de sécurité peuvent être diminués de 20 centimètres au maximum.

2. Une marque d'enfoncement maximal doit être portée sur chaque côté de la coque, au milieu du bateau. La marque est un anneau de 25 millimètres d'épaisseur et de 300 millimètres de diamètre extérieur coupé par une bande horizontale de 25 millimètres de large et de 450 millimètres de long, dont le bord supérieur passe par le centre de l'anneau. Cette marque est apposée sous contrôle de la société de classification reconnue.

3. Des garde-corps ou des filières d'une solidité suffisante et d'une hauteur de 1 mètre doivent être disposés pour prévenir les chutes à la mer selon la norme européenne EN 711 : 1995.

4. Le bateau doit être équipé de sabords de décharge non obturables dont les dimensions sont conformes à la convention internationale sur les lignes de charge.

5. Le bateau doit disposer d'une hauteur d'étrave de 2 mètres au minimum. A défaut, un bouclier brise-vagues d'une hauteur minimale de 2 mètres au-dessus de la ligne de flottaison, en charge, doit être installé sur l'avant de la cale avant. »

V. — Le paragraphe V de l'annexe 1 de l'arrêté du 10 janvier 2007 susvisé est modifié comme suit :

« 1. Le bateau doit être équipé d'un calculateur de chargement dont la validité des calculs aura fait l'objet d'une vérification par une société de classification reconnue.

2. La composition du dossier de stabilité doit être conforme à la division 211, article 211-1-02, paragraphes 1 à 7. Les critères de stabilité à l'état intact de la division 211, article 211-1.02, paragraphes 8-1-1 à 8-1-4, du règlement relatif à la sécurité des navires doivent être respectés. La justification des caractéristiques du navire léger doit être faite conformément à la division 211, article 211-1.03.

3. Lorsque au moins l'un des critères de stabilité à l'état intact de la division 211, article 211-1-02, paragraphes 8-1-1 à 8-1-3, n'est pas respecté du fait de la faible valeur de l'angle  $\varphi_f$  (angle du début d'envahissement), l'aire limitée par la courbe des bras de levier de redressement ne sera pas inférieure à 0,090 mètre-radian dans l'intervalle (0,  $\varphi_f$ ). Dans ce cas, le bras de levier de redressement sera au moins de 0,20 mètre à un angle de gîte supérieur ou égal à  $30^\circ$ , ou  $\varphi_f$  si celui-ci est inférieur. De plus, le bras de levier de redressement maximal sera atteint à un angle de gîte supérieur ou égal à  $25^\circ$ , ou à l'angle  $\varphi_f$  si ce dernier est inférieur. L'angle  $\varphi_f$  ne pourra néanmoins pas être inférieur à  $17^\circ$ .

4. Un essai tel que défini ci-dessous doit démontrer la bonne flottabilité et la stabilité du bateau liées à une hauteur de houle significative H1/3 de 1,20 mètre au minimum.

4.1. Les essais sur modèle doivent être effectués sur houle irrégulière à longue crête. Le spectre de houle Pierson-Moskovitz, JONSWAP ou Bretschneider créé pour ces essais doit avoir une hauteur de houle significative H1/3 de 1,20 mètre pour la période réaliste la plus défavorable (période d'intersection zéro) telle que déterminée à l'aide de calculs ou compte tenu de l'expérience d'essais antérieurs.

<p>Un essai par modélisation informatique approuvé par la société de classification est également acceptable.</p> <p>4.2. Il n'y a pas lieu de simuler lors des essais l'effet des embruns provoqués par le vent.</p> <p>4.3. Les essais sur modèle devraient être effectués au moins pour les directions suivantes de la houle, selon les conventions de la Conférence internationale des bassins d'essai de carène :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- mer de l'arrière (0°/360°) ;</li> <li>- mer oblique de l'arrière (45°/315°) ;</li> <li>- mer de travers (90°/270°) ;</li> <li>- mer oblique de l'avant (135°/225°) ;</li> <li>- mer de l'avant (180°).</li> </ul> <p>4.4. Les essais sur modèle devraient être effectués au moins pour les vitesses du bateau suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vitesse de croisière maximale par mer de l'avant et par mer oblique de l'avant ;</li> <li>- vitesse minimale de manoeuvre du bateau par mer oblique de l'arrière et par mer de l'arrière ;</li> <li>- vitesse nulle (bateau privé d'énergie) par mer de travers.</li> </ul> <p>4.5. La société de classification reconnue peut exiger des essais supplémentaires.</p> <p>4.6. Les conditions de chargement utilisées pour les essais devraient correspondre au moins au tirant d'eau maximal en charge, l'assiette étant nulle. Si les valeurs de l'assiette d'exploitation s'écartent sensiblement de la valeur nulle, il convient d'ajouter d'autres valeurs dans le programme d'essais sur modèle.</p> <p>4.7. La valeur sélectionnée de KG devrait correspondre à la valeur effective que l'on risque de rencontrer le plus souvent en cours d'exploitation. Si l'on prévoit au cours de l'exploitation des valeurs de KG s'écartant sensiblement de la valeur sélectionnée, il convient d'inclure d'autres valeurs de KG dans le programme d'essais sur modèle.</p> <p>4.8. Pour chaque condition d'essai, le niveau de l'eau doit en tout instant être au-dessous de la hauteur instantanée du franc-bord afin qu'aucune cale ou autre local n'embarque d'eau. La durée minimale de chaque essai doit être d'une heure. Les conteneurs ne devraient pas être utilisés pour empêcher l'embarquement d'eau dans une cale vide lorsqu'ils sont empilés à l'extérieur de la cale ouverte. Les protections des cales ouvertes contre la pluie ne doivent pas être simulées dans les essais sur modèle.</p>	<p>Un essai en bassin ou par modélisation informatique approuvé par la société de classification reconnue est acceptable.</p> <p>4.2. Il n'y a pas lieu de simuler lors des essais l'effet des embruns provoqués par le vent.</p> <p>4.3. Les essais sur modèle doivent être effectués au moins pour les directions suivantes de la houle, selon les conventions de la Conférence internationale des bassins d'essai de carène :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— mer de l'arrière (0°/360°) ;</li> <li>— mer oblique de l'arrière (45°/315°) ;</li> <li>— mer de travers (90°/270°) ;</li> <li>— mer oblique de l'avant (135°/225°) ;</li> <li>— mer de l'avant (180°).</li> </ul> <p>4.4. Les essais sur modèle doivent être effectués au moins pour les vitesses du bateau suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— vitesse de croisière maximale par mer de l'avant et par mer oblique de l'avant ;</li> <li>— vitesse minimale de manoeuvre du bateau par mer oblique de l'arrière et par mer de l'arrière ;</li> <li>— vitesse nulle (bateau privé d'énergie) par mer de travers.</li> </ul> <p>4.5. La société de classification reconnue peut exiger des essais supplémentaires.</p> <p>4.6. Les conditions de chargement utilisées pour les essais doivent correspondre au moins au tirant d'eau maximal en charge, l'assiette étant nulle. Si les valeurs de l'assiette d'exploitation s'écartent sensiblement de la valeur nulle, il convient d'ajouter d'autres valeurs dans le programme d'essais sur modèle.</p> <p>4.7. La valeur sélectionnée de KG doit correspondre à la valeur effective que l'on risque de rencontrer le plus souvent en cours d'exploitation. Si l'on prévoit, au cours de l'exploitation, des valeurs de KG s'écartant sensiblement de la valeur sélectionnée, il convient d'inclure d'autres valeurs de KG dans le programme d'essais sur modèle.</p> <p>4.8. Pour chaque condition d'essai, la probabilité que le niveau d'eau dépasse la hauteur des ouvertures non étanches aux intempéries pour une durée d'exposition d'une heure doit rester inférieure à 50 %.</p> <p>La durée minimale de chaque essai doit être d'une heure.</p> <p>Les conteneurs ne doivent pas être utilisés pour empêcher l'embarquement d'eau dans une cale vide lorsqu'ils sont empilés à l'extérieur de la cale ouverte. Les protections des</p>
--	---

<p>4.9. Des sabords de décharge non obturables de dimensions conformes aux prescriptions de la convention sur les lignes de charge devront être prévus.</p> <p>VI. - Registre des voyages en mer</p> <p>Le bateau doit disposer d'un registre des voyages en mer, destiné à consigner à chaque voyage les tirants d'eau et la stabilité du bateau (GM) et les conditions météorologiques.</p> <p>VII. - Assèchement</p> <p>1. Le bateau doit disposer d'une installation d'assèchement fixe de deux pompes, chacune des pompes permettant d'aspirer dans chacune des cales.</p> <p>2. Des alarmes de niveau haut doivent être prévues dans les cales de chargement à une hauteur ne dépassant pas 10 cm au-dessus du plafond de ballast.</p> <p>3. Le débit requis de chaque pompe ne peut être inférieur à la plus grande des valeurs :</p> <p>3.1. A 50 m<sup>3</sup>/heure.</p> <p>3.2. La quantité résultant de précipitations de 100 mm/heure.</p> <p>3.3. Aux règles de la société de classification.</p> <p>4. Le système d'assèchement des cales doit être disposé de manière à être efficace pour une gîte allant jusqu'à 20°.</p> <p>VIII. - Manuel d'assujettissement de la cargaison</p> <p>Le bateau est muni d'un manuel de chargement et d'assujettissement de la cargaison approuvé par la société de classification reconnue.</p> <p>IX. - Radeaux de sauvetage, brassières, fusées de détresse, lance-amarre</p> <p>Il doit être installé au moins un radeau de sauvetage de chaque bord d'un type approuvé conformément à la division 311 du règlement relatif à la sécurité des navires. Chaque radeau peut recevoir 100 % du nombre total des personnes à bord.</p> <p>Le bateau est doté d'au moins 3 fusées à parachute d'un type approuvé conformément à la division 311 du règlement relatif à la sécurité des navires. Il doit être disposé d'au moins une brassière sauvetage par personne embarquée plus deux brassières à la passerelle et une brassière à la machine, d'un type approuvé conformément à la division 311, ou conforme à la norme NF EN 396.</p> <p>Tout bateau est doté d'un lance-amarre d'un type approuvé conformément à la division 311 du règlement relatif à la sécurité des navires.</p> <p>X. - Feux de navigation</p>	<p>cales ouvertes contre la pluie ne doivent pas être simulées dans les essais sur modèle. »</p> <p>VI. — Le paragraphe VII de l'annexe 1 de l'arrêté du 10 janvier 2007 susvisé est renommé « Manuel de chargement et d'assujettissement de la cargaison » et modifié comme suit :</p> <p>« Le bateau est muni d'un manuel de chargement et d'assujettissement de la cargaison approuvé par la société de classification reconnue. Ce manuel tient compte, le cas échéant, du chargement partiel du bateau et du fait que la notation Container vessel n'est pas exigée, avec des contraintes sur l'assujettissement. »</p> <p>VII. — Le paragraphe XI de l'annexe 1 de l'arrêté du 10 janvier 2007 susvisé est renommé « Sauvetage ».</p> <p>VIII. — Le paragraphe X de l'annexe 1 de l'arrêté du 10 janvier 2007 susvisé est modifié comme suit :</p> <p>« Les bateaux sont équipés des feux de navigation et autres</p>
---	---



<p>Les bateaux doivent être pourvus des feux de navigation et autres moyens de signalisation visuels et sonores qui sont prescrits par le règlement en vigueur pour prévenir les abordages en mer et applicables à leur type.</p> <p>Tous les feux de navigation, ainsi que les moyens de signalisation sonores doivent être installés à bord conformément aux dispositions du règlement international pour prévenir les abordages en mer.</p> <p>XI. - Appareils de navigation et radioélectriques</p> <p>Le bateau est équipé d'un gyrocompas ou compas satellitaire approuvé soit conformément aux prescriptions de la division 311 du règlement relatif à la sécurité des navires, ou est conforme aux dispositions de la directive 1999/5/CE (R&amp;TTE).</p> <p>Le bateau est équipé d'un GPS approuvé soit conformément aux prescriptions de la division 311 du règlement relatif à la sécurité des navires, soit selon les prescriptions de la directive 1999/5/CE (R&amp;TTE).</p> <p>Le bateau est équipé d'un radar ARPA (aide de pointage radar automatique) à 9 GHz. Le radar est conforme aux dispositions de la directive 1999/5/CE (R&amp;TTE).</p> <p>Le bateau est équipé de deux VHF approuvées soit selon les prescriptions de la division 311 du règlement relatif à la sécurité des navires, soit selon les prescriptions de la directive 1999/5/CE (R&amp;TTE).</p> <p>Le bateau est soumis à l'exigence d'emport d'un système d'identification automatique de classe B (AIS) conformément aux exigences de la directive 1999/5/CE (R&amp;TTE).</p> <p>XII. - Prévention de la pollution</p> <p>Le bateau est conforme à la convention MARPOL.</p> <p>En ce qui concerne la conformité du bateau au règlement (CE) n° 782/2003 interdisant les composés organostanniques et la conformité du bateau à l'annexe VI de la convention MARPOL, le bateau peut être conforme, au plus tard, six mois après le premier passage en cale sèche.</p> <p>XIII. - Transport de marchandises dangereuses</p> <p>Sous réserve des dispositions des paragraphes XIII.2 à XIII.7 des présentes dispositions, le transport des marchandises dangereuses doit être conforme :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- aux dispositions de l'arrêté ADNR et,</li> <li>- pour ce qui concerne les substances nuisibles en colis, aux dispositions appropriées de la convention MARPOL.</li> </ul>	<p>moyens de signalisation visuels et sonores prescrits par le règlement en vigueur pour prévenir les abordages en mer. Les feux de navigation doivent être d'un type approuvé conformément à la division 311 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987.</p> <p>Tous les feux de navigation ainsi que les moyens de signalisation sonores doivent être installés à bord conformément aux dispositions du règlement international pour prévenir les abordages en mer. »</p> <p>IX. — Le paragraphe XI de l'annexe 1 de l'arrêté du 10 janvier 2007 susvisé est modifié comme suit :</p> <p>« Le bateau est équipé d'un gyrocompas ou d'un compas satellitaire approuvé soit conformément aux prescriptions de la division 311 du règlement relatif à la sécurité des navires, soit conformément aux dispositions de la directive 1999/5/CE (R&amp;TTE).</p> <p>Le bateau est équipé d'un GPS approuvé conformément soit aux prescriptions de la division 311 du règlement relatif à la sécurité des navires, soit aux prescriptions de la directive 1999/5/CE (R&amp;TTE).</p> <p>Le bateau est équipé d'un radar agréé par type, conformément aux prescriptions minimales et conditions d'essais relatives aux appareils radar de navigation pour la navigation intérieure définies à l'annexe IX de la directive 2006/87/CE du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure. Le radar est conforme aux dispositions de la directive 1999/5/CE (R&amp;TTE). »</p> <p>Le bateau est équipé de deux VHF approuvées selon les prescriptions soit de la division 311 du règlement relatif à la sécurité des navires, soit de la directive 1999/5/CE (R&amp;TTE).</p> <p>Le bateau est soumis à l'exigence d'emport d'un système d'identification automatique (AIS) de classe B au minimum conformément aux exigences de la directive 1999/5/CE (R&amp;TTE). »</p> <p>X. — Le paragraphe XII de l'annexe 1 de l'arrêté du 10 janvier 2007 susvisé est modifié comme suit :</p> <p>« Le bateau est conforme à la convention MARPOL. Tout rejet, tel que défini dans les annexes I à V de la convention MARPOL, est interdit. Le bateau doit être équipé de dispositifs équivalents permettant de conserver à bord et de débarquer dans des installations de réception terrestres l'intégralité de ses déchets.</p> <p>Le bateau doit être conforme au règlement (CE) n° 782/2003 interdisant les composés organostanniques et à l'annexe VI de la convention MARPOL, au plus tard six mois après le premier passage en cale sèche. Il est tenu compte du respect des prescriptions du RVBR ou de l'arrêté du 30 décembre 2008 susvisé. »</p> <p>XI. — Le paragraphe XIII de l'annexe 1 de l'arrêté du 10 janvier 2007 susvisé est modifié comme suit :</p> <p>« 1. Le transport des marchandises dangereuses est interdit, à moins qu'il ne soit effectué conformément aux présentes dispositions.</p> <p>2. Sous réserve des dispositions des paragraphes XIII-3 à XIII-6 des présentes dispositions, le transport des marchandises dangereuses doit être conforme :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— aux dispositions relatives au transport fluvial de l'arrêté TMD ;</li> <li>— et, pour ce qui concerne les substances nuisibles en colis, aux dispositions appropriées de la convention MARPOL.</li> </ul>
--	--

<p>Le transport des marchandises dangereuses est interdit, à moins qu'il ne soit effectué conformément aux présentes dispositions.</p> <p>Les dispositions du code IMDG relatives à la séparation des matières dans les engins de transport s'appliquent dans les conteneurs transportés.</p> <p>Par ailleurs, un conteneur chargé de marchandises dangereuses de la classe 1, à l'exception de la division 1.4, et un conteneur chargé de marchandises dangereuses d'autres classes ne doivent pas être assujettis l'un sur l'autre ou dans la même cale à cargaison.</p> <p>Nonobstant les dispositions de l'article 7 de l'arrêté ADNR, les bateaux doivent être conformes à l'ensemble des dispositions de la partie 9.1 de l'ADNR.</p> <p>Lorsqu'ils sont d'une longueur supérieure à 110 mètres, ils doivent respecter les dispositions complémentaires du chapitre 22 bis du RVBR.</p> <p>Dans tous les cas, les exigences les plus sévères résultant de l'application des autres dispositions et du présent paragraphe XIII sont applicables.</p> <p>XIV. - Motorisation, générateurs</p> <p>Le bateau doit disposer d'une puissance propulsive lui permettant d'atteindre une vitesse de 8 noeuds minimum.</p> <p>Au moins deux groupes électrogènes doivent être prévus. La puissance de chaque groupe doit être suffisante pour maintenir tous les services essentiels. Les groupes ne peuvent pas être placés dans le même local.</p> <p>Le bateau doit être muni de deux systèmes de propulsion.</p> <p>XV. - Dispositif de remorquage et mouillage</p> <p>Le bateau doit disposer d'un système de bollards permettant le remorquage pour les conditions de navigation les plus défavorables. Le bateau doit disposer d'une remorque en bon état échantillonnée au service du bateau, cette remorque doit être tenue prête à usage sur la partie avant du bateau.</p> <p>XVI. - Documents nautiques</p> <p>Le bateau doit disposer des documents du service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM) suivants tenus à jour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les cartes marines de la zone ;</li> <li>- un annuaire des marées de la zone ;</li> <li>- les instructions nautiques de la zone ;</li> </ul>	<p>3. Les dispositions du code IMDG relatives à la séparation des matières dans les engins de transport s'appliquent dans les conteneurs transportés.</p> <p>4. Un conteneur chargé de marchandises dangereuses de la classe 1, à l'exception de la division 1.4, et un conteneur chargé de marchandises dangereuses d'autres classes ne doivent pas être assujettis l'un sur l'autre ou dans la même cale à cargaison.</p> <p>5. Nonobstant les dispositions du point 2.4 de l'annexe III de l'arrêté TMD, les bateaux doivent être conformes à l'ensemble des dispositions de la partie 9.1 de l'ADN.</p> <p>6. Dans tous les cas, les exigences les plus sévères résultant de l'application des autres dispositions du présent arrêté et du présent paragraphe XIII sont applicables. »</p> <p>XII. — Le paragraphe XIV de l'annexe 1 de l'arrêté du 10 janvier 2007 susvisé est modifié comme suit :</p> <p>« Le bateau doit disposer d'une puissance propulsive principale lui permettant d'atteindre une vitesse de 8 noeuds au minimum.</p> <p>Au moins deux groupes électrogènes doivent être prévus. La puissance de chaque groupe doit être suffisante pour maintenir tous les services essentiels. Les groupes ne peuvent pas être placés dans le même local.</p> <p>Le bateau doit être muni de deux systèmes de propulsion indépendants (propulsion principale et secondaire). »</p> <p>XIII. — Le paragraphe XV de l'annexe 1 de l'arrêté du 10 janvier 2007 susvisé est renommé « Dispositif de remorquage » et modifié comme suit :</p> <p>« Le bateau doit disposer d'un système de bollards permettant le remorquage pour les conditions de navigation les plus défavorables et résister au remorquage du bateau dans les conditions prévues par le présent arrêté. Le bateau doit disposer d'une remorque en bon état échantillonnée au service du bateau. Cette remorque doit être tenue prête à usage sur la partie avant du bateau. »</p> <p>XIV. — Le paragraphe XVI de l'annexe 1 de l'arrêté du 10 janvier 2007 susvisé est modifié comme suit :</p> <p>« Le bateau doit disposer des documents du service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM) suivants tenus à jour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— les cartes marines de la zone, SHOM n°6683 - INT 1751 ou équivalent ;</li> <li>— un annuaire des marées de la zone ;</li> <li>— les instructions nautiques de la zone ;</li> <li>— le règlement international pour prévenir les abordages en mer COLREG ;</li> <li>— le guide du navigateur ;</li> </ul>
--	---

<p>- le règlement international pour prévenir les abordages en mer COLREG ;</p> <p>- le guide du navigateur.</p> <p>APPENDICE 1</p> <p>Attestation annuelle de conformité</p> <p>Caractéristiques du bateau</p> <p>Nom du bâtiment : Jauge :</p> <p>Numéro d'immatriculation : Longueur hors tout :</p> <p>Franc-bord : Distance de sécurité :</p> <p>La présente attestation annuelle de conformité établit que le bateau susvisé a été dûment surveillé et visité conformément aux dispositions de l'arrêté (NOR : EQU0700095A) du 11 janvier 2007 relatif à la navigation de bateaux en mer pour la desserte de Port 2000.</p> <p>Il a été constaté que le bateau satisfait aux dispositions annexées à l'arrêté susvisé pour le parcours entre le port du Havre et Port 2000 accès nord :</p> <p>Le bateau ..... est classé et suivi en ce qui concerne la coque et ses installations mécaniques selon les règles de classification en vigueur qui lui sont applicables, cette classification incluant le transport de conteneurs, la stabilité à l'état intact et après avarie, ainsi que les machines.</p> <p>Numéro du certificat d'agrément RVBR : , délivré par le</p> <p>Numéro du certificat d'agrément ADNR : , délivré par le</p> <p>Les dispositions contenues dans l'annexe à l'arrêté du 11 janvier 2007 sont respectées ;</p> <p>Le navire est à jour de ses visites et dispose de certificats de sécurité valides.</p> <p>L'attestation est délivrée : Cachet :</p> <p>Lieu :</p> <p>Date :</p> <p>Nom de l'expert :</p> <p>Société de classification reconnue :</p> <p>Pour le ministre et par délégation :</p> <p>Le directeur général de la mer et des transports,</p>	<p>— le livre des feux et signaux de brume correspondant à la zone fréquentée. »</p> <p>XV. — L'appendice 1 de l'annexe 1 de l'arrêté du 10 janvier 2007 susvisé est modifié comme suit : « APPENDICE 1</p> <p>Attestation annuelle de conformité</p> <p>Caractéristiques du bateau</p> <p>Nom du bâtiment : Jauge :</p> <p>Numéro d'immatriculation :</p> <p>N°ENI (numéro européen unique d'identification) :</p> <p>Longueur hors tout :</p> <p>Franc-bord :</p> <p>Distance de sécurité :</p> <p>La présente attestation annuelle de conformité établit que le bateau susvisé a été dûment surveillé et visité conformément aux dispositions de l'arrêté du 10 janvier 2007 modifié relatif à la navigation de bateaux fluviaux en mer pour la desserte de Port 2000 (NOR : EQU0700095A).</p> <p>Il a été constaté que le bateau satisfait aux dispositions annexées à l'arrêté susvisé pour le parcours entre l'accès nord du port du Havre et Port 2000.</p> <p>Le bateau est classé et suivi en ce qui concerne la coque et ses installations mécaniques</p> <p>selon les règles de classification en vigueur qui lui sont applicables, cette classification incluant le transport de conteneurs, la stabilité à l'état intact et après avarie ainsi que les machines.</p> <p>Numéro du certificat d'agrément RVBR/certificat communautaire ;, délivré par le</p> <p>Numéro du certificat d'agrément ADN ;, délivré par le</p> <p>Les dispositions contenues dans l'annexe à l'arrêté du 10 janvier 2007 modifié sont respectées.</p> <p>Le bateau est à jour de ses visites et dispose de certificats de sécurité valides.</p> <p>L'attestation est délivrée :Cachet :</p> <p>Lieu :</p> <p>Date :</p> <p>Nom de l'expert :</p> <p>Société de classification reconnue : »</p> <p>XVI. — L'annexe 1 de l'arrêté du 10 janvier 2007 susvisé est complétée par un appendice 2 comme suit : « APPENDICE 2</p> <p>Modèle de lettre d'engagement</p> <p>Je soussigné,,</p>
---	--

P. Raulin

propriétaire du bateau / représentant du propriétaire du bateau / exploitant du bateau, m'engage en application

de l'article 6 de l'arrêté du 10 janvier 2007 modifié relatif à la navigation des bateaux fluviaux en mer pour la desserte de Port 2000 :

— à ne pas effectuer, dans le cadre de l'autorisation visé à l'article 1er de l'arrêté susvisé, de trajet en mer autre que celui reliant l'accès nord du port du Havre et Port 2000 ;

— à requérir pour chaque voyage l'assistance d'un pilote de la station de pilotage maritime compétente, sauf à ce que le conducteur du bateau soit lui-même doté de la licence de patron-pilote prévue par le décret n°2009-1360 du 5 novembre 2009 ;

— à maintenir en place de manière permanente, et en état de fonctionner l'ensemble des équipements prescrits par l'arrêté du 30 décembre 2008 ou le règlement de visite des bateaux du Rhin et par le règlement de la société de classification reconnue ;

— à charger et à assujettir les conteneurs pendant toute la durée du voyage en mer conformément aux dispositions du manuel de chargement et d'assujettissement de la cargaison approuvé par la société de classification reconnue ;

— à consigner sur le registre des voyages en mer, avant chaque voyage en mer, les tirants d'eau, la stabilité (GM) et les conditions météorologiques ;

— à m'informer, ou à veiller à ce que le conducteur du bateau s'informe, dans les conditions prévues à l'article 5 de l'arrêté du 10 janvier 2007 modifié susvisé, des conditions de houle, de vent et de visibilité, avant de sortir du port ;

— à m'assurer que le conducteur du bateau a reçu une formation suffisante à l'utilisation du calculateur de chargement, notamment en ce qui concerne la vérification de la stabilité du bateau.

Fait à, le..... /..... /..... »

Fait le 29 mars 2012.