

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

**Arrêté du 15 décembre 2014 relatif à la navigation de bateaux porte-conteneurs fluviaux en mer pour la desserte de Port 2000 et des quais en Seine à Honfleur**

NOR : **DEVT1424162A**

**A jour de la correction du 30 janvier 2015 référence JORF n°0025 du 30 janvier 2015**

*Publics concernés : professionnels du transport fluvial.*

*Objet: exigences relatives à la desserte des ports du Havre (Port 2000) et des quais en Seine à Honfleur par des bateaux porte-conteneurs fluviaux.*

*Entrée en vigueur: l'arrêté entre en vigueur le lendemain de sa publication.*

*Notice: en application de l'article L. 5241-1, alinéa II, du code des transports, les bateaux fluviaux peuvent être autorisés à naviguer en aval de la limite transversale de la mer, sous réserve du respect de prescriptions techniques.*

*Le présent arrêté modernise le régime d'autorisation applicable aux bateaux porte-conteneurs fluviaux effectuant les parcours en mer suivants:*

*1. Parcours Nord: entre le bassin aval du port historique du port du Havre et le bassin Hubert Raoul-Duval (Port 2000) ;*

*2. Parcours Sud: entre l'estuaire de la Seine, à la limite transversale de la mer, et Port 2000, le cas échéant via Honfleur;*

*3. Parcours Honfleur: entre l'estuaire de la Seine, à la limite transversale de la mer, et les quais en Seine à Honfleur.*

*L'autorisation individuelle, délivrée par le préfet du département de la Seine-Maritime pour une durée maximale de 5 ans, tient compte des caractéristiques propres de chacun des bateaux.*

*Cet arrêté abroge l'arrêté du 10 janvier 2007 modifié relatif à la navigation de bateaux fluviaux en mer pour la desserte de Port 2000 et celui du 30 août 2007 relatif à la navigation des bateaux fluviaux « porte-conteneurs » en mer pour la desserte de Port 2000 par l'estuaire de la Seine.*

*Références: le présent arrêté et ses annexes peuvent être consultés sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>).*

Le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche,

Vu le code des transports, notamment les articles L. 4000-1, D. 4212-3, R. 4231-8 et L. 5241-1 ;

Vu le code des ports maritimes;

Vu la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande;

Vu le décret n° 2008-495 du 22 mai 2008 portant publication de l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), fait à Genève le 26 mai 2000 ;

Vu le décret n° 2009-1360 du 5 novembre 2009 relatif au pilotage des bateaux, convois et autres engins flottants fluviaux qui effectuent une navigation en mer, dans les ports et rades, sur les étangs ou canaux salés dépendant du domaine public maritime et dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux en aval du premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer;

Vu l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires;

Vu l'arrêté du 21 décembre 2007 relatif aux titres de navigation des bâtiments et établissements flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures;

Vu l'arrêté du 30 décembre 2008 relatif aux prescriptions techniques de sécurité applicables aux bateaux de marchandises, aux bateaux à passagers et aux engins flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures;

Vu l'arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD ») ;  
Vu l'arrêté du 6 décembre 2010 relatif au classement par zones des eaux intérieures et aux compléments et allègements des prescriptions techniques applicables sur certaines zones;

Vu l'avis du préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord en date du 7 janvier 2014,

Arrête:

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Sont visés par le présent arrêté les bateaux fluviaux porte-conteneurs destinés principalement à la navigation intérieure et effectuant exclusivement un service de transport entre les eaux intérieures visées à l'article L. 4000-1 du code des transports et les limites administratives du port du Havre, ou entre les eaux intérieures et les quais en Seine à Honfleur.

Les bateaux fluviaux porte-conteneurs naviguant en mer sont soumis à la loi du 17 décembre 1926 modifiée susvisée.

Les bateaux fluviaux porte-conteneurs effectuant un service de transport exclusivement au sein des limites administratives du port du Havre ne peuvent prétendre bénéficier des dispositions du présent arrêté.

#### CHAPITRE 1<sup>er</sup>

##### Desserte de Port 2000

**Art. 2.** – Les bateaux fluviaux porte-conteneurs non astreints au rôle d'équipage ne peuvent accéder aux parcours maritimes suivants:

1. Parcours Nord: entre le port historique du Havre et le bassin Hubert Raoul-Duval (Port 2000) ;

2. Parcours Sud: entre l'estuaire de la Seine, à la limite transversale de la mer, et le bassin Hubert Raoul-Duval (Port 2000), le cas échéant via Honfleur,

que lorsqu'ils disposent de l'autorisation individuelle 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 à 8 du présent arrêté et qu'ils souscrivent l'engagement décrit à l'article 9 du présent arrêté.

**Art. 3.** – Pour recevoir l'autorisation individuelle, dont la durée de validité ne peut excéder cinq ans 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 5 et à l'annexe 1.

Le non-respect des conditions fixées par le présent arrêté entraîne la caducité de l'autorisation individuelle.

Une copie de l'autorisation individuelle est adressée par le propriétaire du bateau ou son représentant aux autorités investies du pouvoir de police portuaire des ports du Havre et de Rouen.

**Art. 4.** – L'autorisation individuelle précise, pour chacun des parcours visés à l'article 2, en fonction de l'attestation de conformité prévue à l'article 5, les conditions de navigation admissibles pour le bateau:

1. Hauteur de vague significative  $H_{1/3}$  ;

2. Tirant d'eau;

3. Conditions de chargement des conteneurs à bord.

Les bateaux bénéficiaires de l'autorisation individuelle précitée doivent disposer d'une notation de classification correspondant à une hauteur de vague significative minimale de 1,20 m, sans toutefois dépasser 2 m.

Il est de la responsabilité du propriétaire du bateau ou de son représentant de s'assurer que le conducteur apprécie la sécurité du parcours en fonction des capacités évolutives du bateau et de son chargement, en particulier eu égard à la vitesse moyenne du vent. Il s'assurera que le conducteur informe les autorités investies du pouvoir de police portuaire correspondantes au trajet de son intention de transit sur l'un des parcours défini à l'article 2 lorsque la vitesse moyenne du vent est supérieure à 21 nœuds.

**Art. 5.** – Une société de classification, habilitée au titre de la division 140 de l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié susvisé 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 au présent arrêté, établie conformément au modèle défini à l'annexe 3.

Cette attestation, dont la durée de validité ne peut excéder trois ans, sans toutefois dépasser la durée de l'autorisation prévue à l'article 3, ainsi que les rapports de visites 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 3.

**Art. 6.** – Lorsque le bateau effectue les parcours prévus à l'article 2, l'équipage minimum est composé de :

– un conducteur titulaire d'un certificat de capacité de groupe A prévu par l'article R. 4231-8 du code des transports;

– deux membres d'équipage de pont, tels que définis par l'article D. 4212-3 du code des transports.

Une copie du certificat de capacité, qui est conservé en permanence à bord, est transmise au préfet du département de la Seine-Maritime.

**Art. 7.** – L'entrée effective du bateau dans la zone exposée, pour les parcours visés à l'article 2, à l'extérieur des limites administratives du port du Havre, est subordonnée à l'état réel des conditions nautiques à l'instant considéré.

Le transit des bateaux par la mer est interdit dès lors qu'une des conditions de navigation mentionnées sur l'autorisation individuelle, conformément à l'article 4, n'est plus respectée.

Le trajet en mer doit être réalisé d'une seule traite, sans mouillage, sauf cas de force majeure.



**Art. 8.** – Le grand port maritime du Havre met à la disposition des usagers du port les informations relatives à la vague significative  $H_{1/3}$  et à la vitesse moyenne du vent, mesurées ou calculées, sur les parcours visés à l'article 2, à l'aide du Système d'Information Maritime pour la Batellerie et d'Aide à la Décision (SIMBAD).

Dans le cas où SIMBAD est inopérant, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, géographiquement compétente, fournit les informations susmentionnées.

Dans le cas où ces informations ne sont pas disponibles, les parcours maritimes visés à l'article 2 sont interdits.

**Art. 9.** – Le propriétaire du bateau ou son représentant s'engage, conformément à la lettre d'engagement prévue en annexe 4 :

- à ne pas effectuer, dans le cadre de l'autorisation visée à l'article 2, de parcours en mer autre que ceux prévus par le présent arrêté;
- 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 du 5 novembre 2009 susvisé;
- 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;
- 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 (notamment la vitesse de vent et la hauteur de vague) ;
- à consigner sur le registre des voyages en mer, après chaque voyage en mer, tout événement d'embarquement d'eau décrit en annexe 1, paragraphe V, alinéa 5, qui a effectivement eu lieu lors du voyage;
- à s'informer ou à veiller à ce que le conducteur du bateau s'informe, en application de l'article 8, des conditions de vague, de vent et de visibilité avant d'entrer dans la zone exposée;
- à s'assurer que le conducteur du bateau informe les autorités investies du pouvoir de police portuaire correspondantes au trajet de son intention de transit sur l'un des parcours en mer prévus par le présent arrêté lorsque la vitesse moyenne du vent est supérieure à 21 nœuds;
- à s'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.

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.

## CHAPITRE 2

### Desserte des quais en Seine à Honfleur

**Art. 10.** – Les bateaux fluviaux porte-conteneurs non astreints au rôle d'équipage ne peuvent accéder aux parcours maritimes suivants:

3o Parcours Honfleur: entre l'estuaire de la Seine, à la limite transversale de la mer, et les quais en Seine à Honfleur,

que lorsqu'ils disposent de l'autorisation individuelle 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 11 et 12 du présent arrêté.

L'accès au parcours maritime entre les quais en Seine à Honfleur et Port 2000 est soumis au respect des conditions prévues à l'article 2 relatives au parcours sud (2).

**Art. 11.** – Pour recevoir l'autorisation individuelle, dont la durée de validité ne peut excéder cinq ans 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 5 et à l'annexe 2.

Le non-respect des conditions fixées par le présent arrêté entraîne le retrait de l'autorisation individuelle.

Une copie de l'autorisation individuelle est adressée par le propriétaire du bateau ou son représentant à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire du port de Rouen.

**Art. 12.** – L'entrée effective du bateau dans la zone exposée, pour le parcours visé à l'article 10 est subordonnée à l'état réel des conditions nautiques à l'instant considéré.

L'information relative aux conditions nautiques à l'instant considéré est délivrée conformément aux dispositions figurant à l'article 8.

Le parcours en mer doit être réalisé d'une seule traite, sans mouillage, sauf cas de force majeure.

## CHAPITRE 3

### Dispositions diverses

**Art. 13.** – L'autorité compétente visée à l'article 2 pour la délivrance de l'autorisation peut constater à bord<sup>et</sup> à tout moment la conformité des bateaux fluviaux porte-conteneurs aux conditions de l'autorisation.

Art. 14. – Sont abrogés:

- l'arrêté du 10 janvier 2007 modifié relatif à la navigation de bateaux fluviaux en mer pour la desserte de Port 2000 ;
- l'arrêté du 30 août 2007 relatif à la navigation des bateaux fluviaux « porte-conteneurs » en mer pour la desserte de Port 2000 par l'estuaire de la Seine.

Toutefois, les autorisations délivrées sur le fondement des arrêtés du 10 janvier 2007 et du 30 août 2007 suscités restent valables jusqu'à leur date d'échéance.

Art. 15. – 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.

Fait le 15 décembre 2014.

Pour le secrétaire d'Etat et par délégation:  
*Le directeur général des infrastructures,  
 des transports et de la mer,*  
 F. POUPARD

## A N N E X E S

### ANNEXE 1

#### PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX BATEAUX PORTE-CONTENEURS POUR LA DESSERTE DE PORT 2000

##### I. – Définitions

Aux fins des présentes dispositions:

Par ADN, on entend l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par les voies de navigation intérieures (ADN).

Par arrêté TMD, on entend l'arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif aux transports de marchandises dangereuses par les voies terrestres (dit « arrêté TMD »).

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.

Par RVBR, on entend le règlement de visite des bateaux du Rhin, en vigueur.

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.

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.

Par code IMDG, on entend le code maritime international des marchandises dangereuses, en vigueur.

Par franc-bord, 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.

Par distance de sécurité, 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.

##### II. – Champ d'application et dispositions applicables

1. Les présentes dispositions s'appliquent aux bateaux porte-conteneurs effectuant les parcours en mer suivants:

1. Parcours Nord: entre l'accès Nord du port du Havre et Port 2000 ;
2. Parcours Sud: entre l'estuaire de la Seine, en amont de la limite transversale de la mer, et Port 2000, le cas échéant via Honfleur.

2. Pour ces bateaux, ces parcours sont autorisés aux conditions ci-après.

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 1<sup>er</sup> janvier 1997, peuvent être autorisés.

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.

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.

2.4. Pour effectuer le parcours Sud (2), le bateau est porteur d'un certificat communautaire supplémentaire, en cours de validité, attestant du respect intégral des prescriptions prévues par l'arrêté du 16 décembre 2010 susvisé pour la navigation en zone 2.

2.5. 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.

2.6. 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.

### III. – Classification

Le bateau est classé par une société de classification reconnue selon une norme au moins équivalente à la norme du Bureau Veritas suivante:

⊗ I 5 IN (1.2) (Z)  
General Cargo vessel double hull  
Equipped for transport of containers  
ADN DG Double Hull  
• MC

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 5.

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 vague de hauteur significative  $H_{1/3}$  d'au moins 1,2 m.

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'ancre 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 m, elle est considérée comme conforme au sens du présent arrêté.

Les bateaux sont munis d'un dispositif permettant de libérer aisément et rapidement la chaîne d'ancre au niveau de l'étalingure.

### IV. – Franc-bord

1. Le franc-bord doit être supérieur à 1 m pour une distance de sécurité d'au moins 1,50 m.

Dans le cas où l'étude de risques définie au 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 aux 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 reconnue.

3. Des garde-corps ou des filières d'une solidité suffisante et d'une hauteur d'un mètre au moins 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 d'au moins 2 m. A défaut, un bouclier brise-vagues d'une hauteur minimale de 2 m au-dessus de la ligne de flottaison, en charge, doit être installé sur l'avant de la cale avant.

### V. – Stabilité et analyse de risque

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, § 1 à § 7. Les critères de stabilité à l'état intact de la division 211, article 211-1.02, § 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, § 8.1.1 à 8.1.3 n'est pas respecté du fait de la faible valeur de l'angle  $0f$  (angle du début d'invasissement), 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,  $0f$ ). Dans ce cas, le bras de levier de redressement sera au moins de 0,20 m à un angle de gîte supérieur ou égal à 30°, ou  $0f$  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°, ou à l'angle  $0f$  si ce dernier est inférieur. L'angle  $0f$  ne pourra néanmoins pas être inférieur à 17°.

4. Afin de démontrer la bonne flottabilité dans les conditions de navigation des parcours en mer visés à l'article 2, une analyse de risque est menée par le propriétaire du bateau ou son représentant et est vérifiée par la société de classification reconnue conformément aux prescriptions des alinéas 4 à 9 du présent paragraphe. Cette analyse détermine les conditions de navigation admissibles pour le bateau prévues à l'article 4 du présent arrêté.

La hauteur de vague significative admissible pour le bateau doit être supérieure ou égale à 1,20 m, sans toutefois dépasser 2 m.

5. Le tirant d'eau, les conditions de chargement des conteneurs à bord et le bateau doivent répondre aux exigences suivantes:

- la période de retour du *slamming* (ie. sortie de l'eau de l'intersection du fond du bateau et de la proue prolongée au niveau de la ligne de quille) est au moins égale à un an. Si cette période de retour est inférieure à un an, le renforcement de la zone concernée doit être approuvé par la société de classification reconnue conformément à l'article 5 ;
- la période de retour d'embarquement de l'eau par le pont avant ou de dépassement de l'eau par le bastingage fermé est au moins égale à un an ;
- la période de retour d'arrivée de l'eau à une hauteur par le travers plus élevé que les niveaux de références fixés dans la méthode pour les calculs du comportement des bateaux dans les vagues, est au moins égale à un an ;
- la période de retour d'embarquement de l'eau par le pont arrière ou de dépassement de l'eau par le bastingage fermé est au moins égale à un an ;
- la période de retour de dépassement de l'angle de roulis de deux tiers de l'angle d'inclinaison à partir duquel les ouvertures, qui ne peuvent être fermées, sont envahies ou de l'angle d'inclinaison auquel la courbe de stabilité à l'état intact atteint son maximum, est au moins égale à un an ; l'angle d'inclinaison ne peut en aucun cas dépasser 15° ;
- la période de retour de dépassement des valeurs maximales admissibles liées à la résistance du bateau, telles que définies au point 6.6, est au moins égale à vingt ans.

Les exigences précitées partent de l'hypothèse que le bateau effectue 100 fois par an un trajet aller-retour dans la zone de navigation exposée.

Si un bateau devait effectuer plus de cent trajets allers-retours par an dans la zone de navigation exposée, un calcul de stabilité spécifique sera conduit avec la valeur-cible du nombre de trajets considérés.

#### 6. Types de réponses:

L'analyse de risques requiert le calcul des réponses du bateau en fonction des vagues dominantes.

6.1. *Slamming* : la probabilité que l'intersection du fond du bateau et de la proue prolongée au niveau de la ligne de quille sorte de l'eau, est déterminée sur la base du mouvement relatif vertical de ce point par rapport à la surface de l'eau.

6.2. Pont avant: la probabilité de voir l'eau envahir le pont avant ou passer au-dessus d'un pavois fermé est déterminée sur base du mouvement vertical relatif de la proue par rapport à la surface de l'eau. Au moins trois points sont à prendre en considération:

- l'extrémité avant de la proue, située dans le plan de symétrie longitudinal du bateau;
- les points du pont avant ou de son pavois fermé, situés le plus en arrière à bâbord et à tribord.

6.3. Pont de la cale ou hiloire : la probabilité de voir l'eau atteindre, sur le côté, un niveau de référence préétabli est déterminée sur la base du mouvement relatif vertical d'un certain nombre de points de contrôle situés sur le côté du bateau, par rapport au niveau de l'eau. Six points de contrôle sont pris en considération, dont trois à bâbord et trois à tribord. Ces points se trouvent dans les sections délimitant les compartiments de cargaison à l'avant et à l'arrière, et dans la section centrale du bateau. Le niveau de référence et les points de contrôle sont déterminés comme suit:

a) Pour les bateaux à panneaux d'écoutes en acier étanches, ce niveau se situe au sommet des hiloires d'écoutes;

b) Pour les bateaux à écoutes ouvertes, deux niveaux sont pris en considération:

- le premier niveau se situe à une distance de sécurité en-dessous du sommet des hiloires d'écoutes; cette distance équivaut à 20 % de la distance verticale entre la surface de l'eau au repos et le sommet des hiloires d'écoutes,
- le deuxième niveau se situe à 0,90 m au-dessus du pont, sur le côté.

D'autres points de contrôle doivent être considérés:

- aux points les plus bas des ponts se situant à l'arrière, pour autant qu'ils se trouvent en-dessous du niveau du pont à l'endroit des compartiments de cargaison. Le niveau de référence se situe à 1,35 m au-dessus du pont, sur le côté,
- aux points les plus bas des ouvertures qu'on ne peut fermer de façon étanche ; le niveau de référence se situe à la hauteur de ces points.

6.4. Pont arrière: la probabilité de voir l'eau envahir le pont arrière ou passer au-dessus d'un pavois fermé est déterminée à partir du mouvement relatif vertical de la poupe par rapport à la surface de l'eau. Au moins quatre points sont à prendre en considération, les points les plus à l'avant et le plus à l'arrière du pont en question, à

6.5. Angle de roulis: l'estimation de la probabilité de dépassement de l'angle de roulis critique nécessite le calcul du mouvement de roulis du bateau.

bâbord et à tribord.

6.6. Résistance : on estime la probabilité que les grandeurs suivantes relatives à la résistance du bateau dépassent les valeurs pour lesquelles la construction a été approuvée:

- a) Le moment de flexion vertical longitudinal du bateau;
- b) Le moment de torsion (sauf pour les bateaux pourvus d'un pont continu étanche);



- c) La composante d'accélération latérale au centre de gravité de :
- la timonerie escamotable située à son plus haut niveau, s'il en existe une; –
  - la cargaison transportée sur le pont.

Il n'y a pas lieu de simuler l'effet des embruns provoqués par le vent.

#### 7. Climat des vagues:

La réponse du bateau doit être calculée dans des conditions de vague considérées comme réalistes et représentatives pour les parcours en mer visés à l'article 2. L'étude doit utiliser les spectres directionnels des vagues que l'on détermine en analysant la fréquence et la direction sur des diagrammes de vagues observées.

L'étude doit se baser sur la détermination des réponses du bateau à tous les spectres observés pendant la période d'un an. La période de référence est mentionnée dans le rapport accompagnant l'attestation prévue à l'article 5.

#### 8. Détermination des réponses:

Pour déterminer les réponses du bateau face aux conditions de vagues, il est possible de faire appel à une théorie linéaire qui permet de calculer les spectres de réponse dans le domaine fréquentiel en utilisant, d'une part, les spectres directionnels des vagues et, d'autre part, les fonctions de réponses ou RAO (« *response amplitude operators* », c'est-à-dire l'amplitude et la phase des réponses respectives par unité d'amplitude de vague en fonction de la fréquence et de la direction) pour le mouvement relatif vertical des points sélectionnés de la coque du bateau, les moments de flexion et de torsion et les accélérations.

Pour la détermination des RAO, il est possible d'utiliser une méthode de calcul numérique basée sur une théorie bidimensionnelle des sections du bateau ou sur une méthode *panel* tridimensionnelle, ou des résultats d'échantillons. Lors du calcul des RAO, il faut tenir compte des points suivants:

- a) Le domaine fréquentiel et directionnel des RAO doit correspondre à celui des spectres directionnels de vague disponibles;
- b) Les calculs doivent se faire à partir de conditions de chargement réalistes :
  - tirant d'eau maximal pour l'invasion par l'eau, le roulis, les moments de flexion et de torsion, les accélérations, qui est calculée en fonction des différentes valeurs de la hauteur du centre de gravité; – le tirant d'eau minimal pour l'émersion de l'étrave et les accélérations,
- c) Le calcul des RAO doit être basé sur la forme réelle du bateau et une répartition réaliste entre le poids à vide du bateau et son chargement;
- d) Pour le mouvement de roulis, il convient de faire une estimation réaliste des caractéristiques de l'amortissement, éventuellement en tenant compte de la présence de quilles de roulis;
- e) Comme les caractéristiques de réponse dépendent de la profondeur de l'eau, les RAO doivent être calculés en fonction d'une profondeur d'eau moyenne, en tenant compte du niveau du fond et de la marée.

On obtient une approximation du trajet en mer par une succession de trajets partiels où la direction et la vitesse du bateau sont considérées comme constantes. Il faut faire la distinction entre le trajet aller et le trajet retour.

Les spectres de réponse peuvent être calculés pour chaque trajet partiel et des informations statistiques peuvent en être déduites :

- la valeur pour la réponse significative, dont on peut déduire les risques de dépassement d'un niveau prédéfini par oscillation;
- la période moyenne d'une réponse;
- à partir de ces deux informations, les probabilités de dépassement d'un niveau prédéfini sur un parcours aller-retour complet.

#### 9. Détermination de la hauteur significative admissible de vague.

La hauteur significative admissible de vague  $H_{1/3}$  est celle de l'état de mer pour lequel les critères de période de retour définis au V.5 sont tous respectés.

Pour ce faire, il faut procéder comme suit:

- a) La réponse du bateau est calculée pour tous les spectres directionnels de vagues observées dans l'intervalle de temps de l'année prise comme référence. Ces réponses du bateau permettront alors de déterminer le nombre de dépassements prévisibles, par voyage aller et par voyage retour, pour chacun des événements.
- b) Tous les spectres directionnels de vague sont regroupés en classe de hauteur de vague avec un intervalle de 0,05 m au maximum. Pour chaque intervalle, la valeur minimale, la valeur maximale et la valeur moyenne du nombre de dépassements sont mises en évidence. Ces valeurs sont considérées comme le nombre minimum/maximum/moyen conditionnel de dépassements par voyage.
- c) En fonction de la hauteur significative de vague, on calcule le nombre moyen cumulatif de dépassements par voyage; c'est le nombre moyen de dépassements sur toutes les classes de hauteur de vague avec une hauteur

significative de vague inférieure à la valeur considérée. On note surtout les valeurs de la hauteur significative de vague pour lesquelles cette moyenne cumulée prend la valeur suivante:

$1/n$ : l'événement survient une fois par an en moyenne;  $n$  = le nombre de voyages par an (= 100).

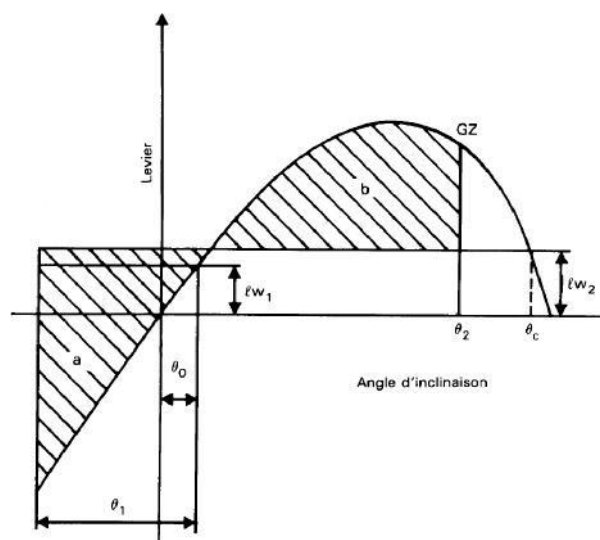
10. L'aptitude du bateau à résister aux effets combinés du vent de travers et du roulis doit être démontrée comme suit pour le cas de chargement le plus défavorable.

Le bateau est soumis à la pression d'un vent continu qui s'exerce perpendiculairement à l'axe du bateau et qui se traduit par un bras de levier d'inclinaison dû à un vent continu ( $lw_1$ ).

On suppose qu'à partir de l'angle d'équilibre  $\theta_0$  qui en résulte, le bateau roule au vent en formant un angle égal à  $\theta_1$  par suite de l'action de la vague.

Le bateau est ensuite soumis à la pression de rafales de vent qui se traduit par un bras de levier d'inclinaison dû à des rafales de vent ( $lw_2$ ).

Dans ces conditions, le rapport  $b/a$  doit être égal ou supérieur à 1, où  $a$  et  $b$  sont les aires représentées sur la figure ci-dessous.



Les valeurs des paramètres à utiliser sont ceux de l'annexe A3 de la division 211 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987, à l'exception des valeurs de pression de vent  $P$  et l'angle de roulis  $\theta_1$  définis comme suit:

$P = 300 \text{ Pa}$

$\theta_1$ : angle de roulis dont la période de retour est d'au moins un an. Cette valeur est déduite des essais sur modèle prévus par les alinéas 4 à 9.

#### V bis. – Dispositions applicables pour le parcours Nord (1) aux bateaux en service avant le 15 décembre 2014

Pour le parcours Nord (1), les bateaux, en service avant le 15 décembre 2014, ne sont pas soumis aux dispositions 4 à 10 du paragraphe V ci-dessus lorsqu'ils respectent chacune des conditions suivantes :

- avoir bénéficié d'une autorisation de navigation en mer en application de l'arrêté du 10 janvier 2007 modifié susvisé ;
- les conditions de navigation autorisées restent inchangées (houle, vent, visibilité);
- respecter pleinement les conditions suivantes:

1. Un essai tel que défini ci-dessous doit démontrer la bonne flottabilité et la stabilité du bateau liées à une hauteur de houle significative  $H_{1/3}$  de 1,20 m minimum.
2. 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  $H_{1/3}$  de 1,20 m 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.  
Un essai en bassin ou par modélisation informatique approuvé par la société de classification reconnue est acceptable.
3. Il n'y a pas lieu de simuler lors des essais l'effet des embruns provoqués par le vent.
4. 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:
  - mer de l'arrière ( $0^\circ/360^\circ$ ) ;
  - mer oblique de l'arrière ( $45^\circ/315^\circ$ ) ;
  - mer de travers ( $90^\circ/270^\circ$ ) ;

- mer oblique de l'avant (135°/225°) ;
- mer de l'avant (180°).

5. Les essais sur modèle doivent être effectués au moins pour les vitesses du bateau suivantes:

- vitesse de croisière maximale par mer de l'avant et par mer oblique de l'avant;
- vitesse minimale de manœuvre du bateau par mer oblique de l'arrière et par mer de l'arrière;
- vitesse nulle (bateau privé d'énergie) par mer de travers.

6. La société de classification reconnue peut exiger des essais supplémentaires.

7. 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.

8. 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.

9. 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 %.

La durée minimale de chaque essai doit être d'une heure en continu.

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 cales ouvertes contre la pluie ne doivent pas être simulées dans les essais sur modèle.

10. En l'absence de modification du bateau ainsi que de ses conditions de navigation, l'autorité compétente peut ne pas exiger une nouvelle démonstration prévue aux points 1 à 9 ci-dessus.

## VI. – Registre des voyages en mer

Le bateau doit disposer d'un registre des voyages en mer, destiné à consigner à chaque voyage les tirants d'eau, la stabilité du bateau (GM) et les conditions météorologiques.

## VII. – Assèchement

1. Le bateau doit disposer d'une installation d'assèchement fixe de deux pompes au minimum, chacune des pompes permettant d'aspirer dans chacune des cales.

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.

3. Le débit total de l'installation d'assèchement ne peut être inférieur à la plus grande des valeurs:

3.1. à 100 m<sup>3</sup>/heure.

3.2. aux règles de la société de classification.

4. Le système d'assèchement des cales doit être disposé de manière à être efficace pour une gîte allant jusqu'à 20°.

## VIII. – Manuel de chargement et d'assujettissement de la cargaison

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.

Le bateau peut transporter des colis exceptionnels après approbation par la société de classification reconnue d'une note de calcul justifiant de la résistance structurelle, de la stabilité et du saisissage des colis.

## IX. – Sauvetage

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.

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 doté d'au moins une brassière de 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.

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.

Pour les bateaux effectuant le parcours Sud (2), une échelle de pilote doit être présente à bord.

## X. – Feux de signalisation

Les bateaux sont équipés des feux de navigation et autres 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.

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.

Une réduction de la hauteur des feux précités est admissible en raison des contraintes de tirant d'air prévues par les règlements particuliers de police lorsque ces bateaux naviguent sur les eaux intérieures.

## XI. – Appareils de navigation et radioélectriques

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&TTE).

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&TTE).

Le bateau est équipé de deux radars agréés 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&TTE). Lorsque le bateau n'est équipé que d'un seul radar, les parcours (1) et (2) sont interdits si la visibilité à partir du bateau est inférieure à 2 milles nautiques. Cette restriction est mentionnée sur l'autorisation délivrée.

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&TTE).

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&TTE).

## XII. – Prévention de la pollution

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.

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 (chapitre 8 *bis*).

## XIII. – Transport de marchandises dangereuses

1. Le transport des marchandises dangereuses est interdit, à moins qu'il ne soit effectué conformément aux présentes dispositions.

2. Sous réserve des dispositions des paragraphes XIII-3 à XIII-6 des présentes dispositions, le transport des marchandises dangereuses doit être conforme:

- aux dispositions relatives au transport fluvial de l'arrêté TMD ;
- et, pour ce qui concerne les substances nuisibles en colis, aux dispositions appropriées de la convention MARPOL.

3. Les dispositions du code IMDG relatives à la séparation des matières dans les engins de transport s'appliquent aux conteneurs transportés.

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.

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.

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.

7. L'exploitant du bateau tient à la disposition de la préfecture maritime les informations relatives aux transports de matières dangereuses.

## XIV. – Motorisations, générateurs

Le bateau doit être muni de deux systèmes de propulsion indépendants: propulsion principale et secondaire.

Le bateau doit disposer d'une puissance propulsive principale lui permettant d'atteindre une vitesse de 8 nœuds au minimum, et d'une puissance propulsive secondaire lui permettant d'atteindre une vitesse de 4 nœuds au minimum.

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.

### XV. – Dispositif de remorquage

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.

### XVI. – Documents nautiques

Le bateau doit disposer des documents du service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM) suivants tenus à jour:

- les cartes marines de la zone, SHOM n° 6683 - INT 1751 ou équivalent; –
- un annuaire des marées de la zone;
- les instructions nautiques de la zone;
- le règlement international pour prévenir les abordages en mer COLREG ;
- le guide du navigateur;
- le livre des feux et signaux de brume correspondant à la zone fréquentée.

## ANNEXE 2

### PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX BATEAUX PORTE-CONTENEURS POUR LA DESSERTE DES QUAIS EN SEINE À HONFLEUR

#### I. – Définitions

Aux fins des présentes dispositions:

Par ADN, on entend l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN).

Par arrêté TMD, on entend l'arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD »).

Par RVBR, on entend le règlement de visite des bateaux du Rhin, en vigueur.

#### II. – Champ d'application et dispositions applicables

1. Les présentes dispositions s'appliquent aux bateaux porte-conteneurs effectuant le parcours en mer suivant:  
(3) Parcours Honfleur: entre l'estuaire de la Seine, en amont de la limite transversale de la mer, et les quais en Seine à Honfleur.
2. Pour ces bateaux, ce parcours est autorisé aux conditions ci-après.
  - 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 1<sup>er</sup> janvier 1997, peuvent être autorisés;
  - 2.2. Le bateau est porteur d'un certificat de visite RVBR définitif, 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, en cours de validité, attestant du respect du règlement annexé l'arrêté du 30 décembre 2008, à l'exception du chapitre 23 relatif à l'équipage;
  - 2.3. Le bateau est porteur d'un certificat communautaire supplémentaire, en cours de validité, attestant du respect intégral des prescriptions prévues par l'arrêté du 16 décembre 2010 susvisé pour la navigation en zone 2 ;
  - 2.4. 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;
  - 2.5. Les dispositions des points III à VI 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.
  - 2.6 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.

#### III. – Dispositions de l'annexe 1 applicables pour le parcours (3) Honfleur

Les prescriptions des paragraphes VII, IX, X, XII, XIII, XV, XVI de l'annexe 1 sont applicables aux bateaux effectuant le parcours (3) Honfleur.

#### IV. – Distance de sécurité et franc-bord

Les prescriptions relatives à la distance de sécurité et au franc-bord sont celles prévues par les paragraphes II et III de l'annexe 2 de l'arrêté du 16 décembre 2010 susvisé.

### V. – Manuel de chargement et d’assujettissement de la cargaison

Le bateau est muni d’un manuel de chargement et d’assujettissement de la cargaison approuvé par la société de classification reconnue.

### VI. – Appareils de navigation et radioélectriques

Les prescriptions sont celles du paragraphe VI de l’annexe 2 de l’arrêté du 16 décembre susvisé.

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&TTE).

## ANNEXE 3

### ATTESTATION DE CONFORMITÉ

Nom du bâtiment : ..... Jauge : .....

Numéro d’immatriculation : .....

N° ENI (numéro européen unique d’identification) : .....

Longueur hors tout : ..... Franc-bord : ..... Distance de sécurité : .....

**La présente attestation de conformité établit que le bateau susmentionné a été dûment surveillé et visité conformément aux dispositions de l’arrêté du 15 décembre 2014 relatif à la navigation de bateaux porte-conteneurs fluviaux en mer pour la desserte de Port 2000 et des quais en Seine à Honfleur (NOR : DEVT1424162A).**

Il a été constaté que le bateau satisfait aux dispositions annexées à l’arrêté sus mentionné pour:

(1) Parcours Nord: entre le bassin aval du port historique du port du Havre et Port 2000 dans les conditions suivantes:

CAS	HAUTEUR DE VAGUE SIGNIFICATIVE H1/3 (mètres)	TIRANT D’EAU (mètre)	CONDITIONS DE CHARGEMENT des conteneurs	AUTRES CONDITIONS
1				
2				
3				

(2) Parcours Sud: entre l’estuaire de la Seine, à la limite transversale de la mer, et Port 2000, le cas échéant via Honfleur, dans les conditions suivantes:

CAS	HAUTEUR DE VAGUE SIGNIFICATIVE H1/3 (mètres)	TIRANT D’EAU (mètre)	CONDITIONS DE CHARGEMENT des conteneurs	AUTRES CONDITIONS
1				
2				
3				

(3) Parcours Honfleur: entre l’estuaire de la Seine, en amont de la limite transversale de la mer, et les quais en Seine à Honfleur.

Le bateau susmentionné 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.

Numéro du certificat d’agrément RVBR/certificat communautaire : ....., délivré par ..... le .....

Numéro du certificat d’agrément ADN : ....., délivré par ..... le .....

**Les dispositions contenues dans l’annexe à l’arrêté du 15 décembre 2014 sont respectées** ; Le bateau sus mentionné est à jour de ses visites et dispose de certificats de sécurité valides.

L’attestation est délivrée: Cachet: .....

Lieu : .....

Date : .....

Nom de l’expert : .....

Société de classification reconnue: .....

## ANNEXE 4

## MODÈLE DE LETTRE D'ENGAGEMENT

Je soussigné, ....., propriétaire du bateau/représentant du propriétaire du bateau ....., m'engage, en application de l'article 9 de l'arrêté du 15 décembre 2014 relatif à la navigation des bateaux fluviaux en mer pour la desserte de Port 2000 et des quais en Seine à Honfleur :

- à ne pas effectuer, dans le cadre de l'autorisation visée à l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté susvisé, d'autre parcours en mer que:
  - (1) parcours Nord: entre le bassin aval du port historique du port du Havre et le bassin Hubert Raoul-Duval (Port 2000) ;
  - (2) parcours Sud: entre l'estuaire de la Seine, à la limite transversale de la mer, et Port 2000, le cas échéant via Honfleur;
- 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 licence de patron-pilote prévue par le décret du 5 novembre 2009 susvisé ;
- 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 celui de la société de classification reconnue;
- à charger et assujettir les conteneurs pendant toute la durée du voyage en mer conformément aux dispositions du manuel de chargement et d'assujettissement de la cargaison approuvée 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 (notamment la vitesse de vent et la hauteur de vague);
- à consigner sur le registre des voyages en mer, après chaque voyage en mer, tout événement d'embarquement d'eau décrit en annexe 1, paragraphe V, alinéa 5, qui a effectivement eu lieu lors du voyage;
- à m'informer ou à veiller à ce que le conducteur du bateau s'informe, en application de l'article 8 de l'arrêté du 15 décembre 2014, des conditions de vague, de vent et de visibilité avant d'entrer dans la zone exposée ;
- à m'assurer que le conducteur du bateau informe les autorités investies du pouvoir de police portuaire correspondantes au trajet de son intention de transit sur l'un des parcours en mer autorisés lorsque la vitesse moyenne du vent est supérieure à 21 nœuds.
- 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 .....