



# PLAN POUR UNE NAVIGATION DURABLE

4 juillet 2018



**PHILIPPE DE BACKER**

Secrétaire d'Etat à la lutte contre la fraude sociale  
et à la Protection de l'Environnement et à la Mer et au Nord



Service public fédéral  
Mobilité et Transports  
DG Navigation



Union  
Royale des  
Armateurs Belges

Des accords de partenariat entre:

- L'Union Royale des Armateurs Belges, représenté par monsieur Ludwig Criel, Président et monsieur Wilfried Lemmens, directeur
- La Direction-générale Navigation, SPF Mobilité et Transport, représenté par monsieur Eugene Van Craeyvelt, directeur-général
- Le Secrétaire d'Etat à la Mer du Nord, monsieur Philippe De Backer,

La Navigation joue un rôle prépondérant dans le commerce mondial et est indispensable pour la prospérité de la Belgique. Chaque année, environ 150.000 navires traversent la partie belge de la Mer du Nord. Il s'agit aussi bien du transit du sud vers le nord et inversement, que le trafic à destination et en provenance des ports belges connectés au trafic mondial de la marine marchande.

La flotte marchande battant sous pavillon belge représente un jauge brut (GT) de plus de 5 million et un port en lourd (DWT) de plus de 6,5 million, ce qui fait qu'elle fait partie du top 25 des Etats membres de l'OMI. La flotte contrôlée par la Belgique représente la 18<sup>ième</sup> place des nations maritimes. La flotte des armateurs belges s'est agrandie une fois et demi de plus que la flotte mondiale. Quotidiennement, plus de 5.500 personnes travaillent à bord des navires de mer belges.

La Belgique est une nation maritime depuis plus de 180 ans. En tant que membre du OMI Council, nous défendons la vision d'une navigation durable, d'une concurrence loyale et un level playing field. Afin de pouvoir garder ce rôle de précurseur, nous devons continuer à investir dans l'innovation et la modernisation.

Le présent accord de partenariat présente des mesures sur les plans suivants :

- Simplification administrative par la numérisation
- Amélioration et simplification par des initiatives législatives
- Créer un level playing field
- Coopération internationale
- Ecologisation de la navigation

## I. Simplification administrative par la numérisation

### (1) Numérisation des certificats

L'utilisation de certificats électroniques à bord des navires a été approuvée depuis quelques années au sein de l'OMI. Le Danemark était le premier à délivrer des certificats numériques et il ressort des résultats que la flotte danoise n'a pas ressentie de perturbations à cause de cela, tout au contraire.

Il y a beaucoup d'avantages liés à l'utilisation des certificats électroniques.

Comme premier point important, la Belgique peut se profiler via ce projet en tant que pavillon innovant et progressiste, qui suit les dernières tendances dans le monde technologique. Cela ne peut être que bénéfique pour la réputation et l'attractivité du pavillon belge.

La délivrance des certificats électroniques a également une grande facilité d'utilisation. Actuellement, les certificats sont imprimés sur du papier de sécurité, signés et envoyés à

l'armement. Cela prend du temps. Le secteur de la navigation est un secteur de haute technologie dans lequel la rapidité est primordiale. Par l'utilisation de certificats électroniques, on évite les temps d'attente à cause de l'envoi par la poste des certificats en papier et l'armement reçoit immédiatement les certificats corrects à bord, sans délais d'attente.

En admettant la vente électronique des demandes par des applications électroniques de la DG Navigation, le suivi de tout le processus de certification est plus rapide et plus simple pour l'armateur. De plus, tout le processus peut entièrement être simplifié. Ainsi, pour le paiement de la rétribution pour un certificat ou plusieurs certificats, un montant total de la rétribution peut être calculé automatiquement et le système pourra immédiatement envoyer la facture à l'armateur. Cela représente également des avantages pour l'armement, car ils peuvent traiter des demandes pour plusieurs navires en même temps, et on évite de confondre des montants des rétributions et ils disposent immédiatement d'une preuve pour la comptabilité.

Finalement, les certificats électroniques permettent un meilleur contrôle plus approprié. De cette manière, un navire qui ne répond plus aux conditions peut se voir retirer son certificat électronique sans délai. Des contrôles des Etats portuaires étrangers qui assurent la sécurité des navires peuvent aussi effectuer des contrôles plus rapides et plus simples pour voir si tous les certificats pour un navire ont été délivrés et sont encore valables et ceci en utilisant le numéro et la date du certificat et le numéro OMI du navire. De cette manière, la fraude avec les certificats est totalement exclue.

**Action:**

La DG Navigation élaborera ensemble avec l'URAB l'utilisation des certificats électroniques et assurera l'encadrement légal nécessaire et lancera une analyse fonctionnelle sur le plan de l'application ICT.

A côté du système de certificats électroniques, la DG Navigation analysera, ensemble avec l'URAB, les possibilités d'utiliser des registres électroniques conformément aux directives qui sont actuellement en cours de discussion au sein de l'Organisation Maritime Internationale.

**(2) Envoi électronique des contrats d'engagement (E-crew)**

Art. 37 de la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail détermine :  
A la conclusion du contrat d'engagement :

- un exemplaire du contrat est remis au marin ;
- un autre exemplaire est conservé à bord du navire, où il peut être consulté à tout moment par le marin ;
- un troisième exemplaire doit être envoyé sans délai à l'agent chargé du contrôle de la navigation, désigné à cet effet, du port d'attache du navire de mer.

Avec le projet E-crew, le contrat d'engagement pour le marin pourra être transmis de manière électronique à l'agent précité chargé du contrôle de la navigation.

L'envoi électronique de contrats d'engagement pour les marins offre à nouveau beaucoup d'avantages : à nouveau, les charges administratives pour le client sont diminuées et l'agent chargé dispose immédiatement des données correctes.

De cette manière, on peut contrôler automatiquement si les effectifs et les qualifications des membres d'équipage, comme repris dans le plan d'équipage établi et approuvé conformément à l'art. 91 de l'AR du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, sont respectés.

**Action:**

La DG Navigation effectuera une analyse fonctionnelle pour déployer ce projet dans la pratique.

**(3) Belgian Maritime Single Window (BMSW)**

La Directive 2010/65/UE impose aux Etats membres d'avoir un single window maritime pour que ces notifications se passent de manière électronique et unique. Sur base de ces directives, 2 catégories de notifications sont qualifiées comme étant obligatoires à notifier, c'est-à-dire les notifications qui découlent des actes juridiques de l'Union Européenne et celles qui découlent de la législation nationale.

Concrètement, les données des autorités fédérales et flamandes, ainsi que des systèmes portuaires sont liées en Belgique par l'élaboration des structures existantes et le système CBS et FSB.

Vu les nombreuses difficultés que les différents Etats membres rencontrent lors de l'exécution des directives, l'Europe travaille actuellement à la révision de ces directives, et un Maritime Single Window européen pourrait être une piste à explorer.

En tant que nation maritime innovante, la Belgique ne veut pas perdre de temps et vérifie déjà en interne de quelle manière l'échange de flux de données existants et nouveaux pourra être organisé plus rapidement et efficacement, via une plateforme facilement accessible et ceci avec une attention adéquate pour la sécurité des données et la protection de la vie privée.

A cet effet, la piste de la coopération publique-privée peut également être analysée.

**Action:**

En coopération avec la DG Navigation, le cabinet De Backer rassemblera toutes les instances fédérales concernées et effectuera une analyse des besoins et une feuille de route pour continuer à élaborer le BMSW et faire les préparations nécessaires pour pouvoir répondre aux dispositions de la nouvelle réglementation européenne. Ensemble avec les ministres compétents, on analysera les possibilités pour élaborer un projet en commun.

## II. Amélioration et simplification par des initiatives législatives

**(4) Ratification Convention sur les documents d'identité des gens de mer<sup>1</sup> (ILO 185)**

L'embarquement et le débarquement de l'équipage de navires étrangers dans des ports belges ou de navires belges dans les ports étrangers entraîne les formalités nécessaires, dont le fait de disposer d'un visa valable.

La ratification de cette convention facilite et simplifie les échanges d'équipage entre les pays signataires, vu que ces pays s'engagent mutuellement de donner accès au territoire aux gens de mer dans les plus brefs délais, pour autant qu'ils disposent d'une preuve d'identité valable et un passeport et ceci pour

---

**(1)** <sup>1</sup> Seafarers' Identity Document Convention

- embarquer sur un navire ou passer sur un autre navire ;
- le transit pour embarquer dans un autre pays ou pour le rapatriement ou pour des raisons autorisées par une autorité de ce pays.

**Action:**

Le cabinet De Backer et la DG Navigation prendront les mesures nécessaires, en concertation avec les administrations compétentes de l'Emploi et de l'Intérieur, afin de ratifier cette convention.

**(5) Ratification du protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (SUA-protocol)<sup>2</sup>**

La sécurité est une priorité pour ce gouvernement, aussi bien sur terre que sur les eaux.

La Belgique est déjà membre du Traité SUA : Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (1971), qui pénalise certains actes, comme s'emparer d'un navire par violence, accomplir un acte de violence à l'encontre de personnes se trouvant à bord du navire, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire, la destruction ou l'endommagement du navire ou de la cargaison ou communiquer des informations fausses et de ce fait compromettre la sécurité de la navigation du navire, ...

Le protocole SUA de 2005 pénalise des actes supplémentaires, dont l'utilisation de navires pour le transport des armes biologiques, chimiques ou nucléaires ou les rejets d'hydrocarbures, de matériaux radioactifs, de gaz ou d'autres substances nocives dans de telles quantités qu'elles entraînent la mort, ou des blessures graves ou des dommages. L'utilisation de ces armes ou de substances nocives contre des navires de mer est également expressément interdite.

Le présent protocole a été conclu pour éviter et opprimer le terrorisme contre les navires et pour augmenter la sécurité à bord et sur terre et limiter les risques pour les passagers, l'équipage, le personnel portuaire et les navires. De plus, il existe des possibilités supplémentaires pour par ex. l'extradition de personnes ou pour déjà aller contrôler la cargaison des navires en pleine mer. Cela cadre entièrement dans l'objectif de la nouvelle cellule sécurité maritime qui a été créé récemment en vue de sécuriser nos navires et eaux belges, ce qui fait que la ratification est estimée nécessaire.

Par la ratification du présent protocole, la Belgique démontrera encore une fois de plus sa réputation de nation maritime, du fait que nous faisons les démarches nécessaires pour être en 2021 le premier pays qui aura implémenté toutes les conventions OMI.

**Action:**

Le cabinet De Backer et la DG Navigation feront le nécessaire pour arriver rapidement à la ratification du protocole SUE.

---

(2) <sup>2</sup> Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation

## **(6) Code belge de la Navigation (CBN)**

En 2007, une commission chargée de la révision du droit maritime a été créée. Plus de 10 ans et 11 Livres bleus plus tard, un projet de Code belge de la Navigation a été approuvé au conseil des ministres le 22 décembre 2017.

Pour offrir à la Belgique le code adapté aux besoins du paysage moderne de la navigation, il est important de finaliser ce processus législatif.

### **Action:**

Le cabinet De Backer s'engage à introduire le Code belge de la Navigation encore cette année au Parlement.

## **III. Créer un level playing field**

### **(7) Renforcer les contrôles portuaires (PSC) sur des navires dans les ports belges**

Les contrôles à bord des navires sont imposés par la Directive européenne 2009/16/CE (AR 22 décembre 2010) et portent sur les dispositions maritimes internationales en matière de :

- sécurité du navire et des personnes à bord;
- sûreté du navire;
- protection du milieu marin;
- conditions de vie et de travail à bord.

En vue d'une application effective et simple du contrôle portuaire, les pays européens, l'Islande, la Norvège, le Canada et la Russie ont conclu des accords communs et les ont fixés dans le MOU à Paris. Ces accords portent entre autres sur le nombre minimum de navires à contrôler, le modèle de risque sur lesquels ils sont sélectionnés et certaines exigences spécifiques.

Le contrôle portuaire consiste en 11 personnes dont 9 inspecteurs qui contrôlent chaque année environ 1000 navires.

A côté des actions préventives, comme sensibiliser et informer les gens de mer sur leurs droits et devoirs, le renforcement des contrôles contiendra également des actions répressives.

Lors des contrôles à bord, un PV sera établi lorsque il est constaté que :

- la législation MLC n'est pas respectée ;
- des mesures temporaires imposées n'ont pas d'effet ;
- des infractions sont commises intentionnellement pour obtenir un avantage ;
- des négligences répétitives sont constatées.

### **Action:**

Ensemble avec la DG Navigation, le cabinet De Backer étendra le champ d'application de la loi amendes administratives avec des infractions de la loi MLC. Afin de rapidement pouvoir constater les infractions, les inspecteurs disposeront d'un questionnaire de base et de lignes directrices.

## IV. Encourager la coopération internationale

### (8) Conclure des accords bilatéraux

En mars 2017, la Belgique a reçu une double demande du Panama pour conclure un accord bilatéral en matière de la reconnaissance mutuelle de la formation et de la certification des gens de mer et afin de présenter le Panama auprès de l'Europe en vue de sa reconnaissance par l'Europe.

En concluant l'accord bilatéral, les gens de mer du Panama reçoivent le même accès à l'appel aux navires belges et ceci sous les mêmes conditions salariales et de travail que les gens de mer belges et inversement. A cet effet, les services compétents belges doivent effectuer un audit auprès des écoles de navigation du Panama.

Conformément à la Directive européenne 2012/35/UE, la Belgique peut présenter le Panama auprès de l'Europe afin d'obtenir la reconnaissance par l'Europe de leurs systèmes de formation et de certification. De cette manière, le Panama pourra être mis sur la white list des gens de mer de l'UE. Afin d'obtenir une telle reconnaissance, un audit par l'EMSA devra avoir lieu.

Le Panama est le plus grand Etat de pavillon et le fait de figurer sur la white list est favorable pour leur réputation. Le fait que la Belgique a été demandée, souligne encore une fois de plus la grande qualité de notre pavillon et des services compétents.

**Action:**

Le cabinet de Backer et la DG Navigation effectueront les audits et demandes nécessaires en vue de la conclusion d'un accord bilatéral et de l'obtention de la reconnaissance par l'Europe.

## v. Ecologisation de la navigation

### (9) High Ambition Coalition pour la navigation

Ensemble avec les Iles Marshall et les Iles Solomon, la Belgique joue un rôle moteur au sein du HAC pour la navigation afin de poursuivre un haut niveau d'ambition et une stratégie pour réduire l'émission des gaz à effet de serre par le secteur de la navigation.

Le 13 avril 2018, un accord a été conclu lors du MEPC72, afin de réduire l'émission des gaz à effet de serre avec 50% par rapport à 2008. Cette stratégie initiale sera revue en 2023, et il sera tenu compte des développements technologiques et des résultats de la récolte des données qui a été lancée au sein de l'OMI.

**Action:**

Le cabinet De Backer et la DG Navigation continueront à œuvrer pour l'écologisation et la décarbonisation de la navigation. En tant que membre du Conseil de l'OMI, la Belgique joue un rôle moteur dans ce débat. L'URAB donnera l'input nécessaire via le groupe de réflexion pour soutenir ce débat sur le plan technologique et opérationnel.

## (10) Qualité des combustibles marins

Depuis le 1er janvier 2015, la Mer du Nord est une zone où le taux de soufre dans les combustibles est limité à maximum 0,1 %, sauf par l'utilisation de systèmes qui filtrent le soufre des émissions avant de les rejeter. La DG Navigation est compétente pour effectuer des contrôles sur les combustibles utilisés. Néanmoins, il est important que les armateurs puissent disposer des combustibles qui répondent aux normes requises.

MARPOL a uniquement repris la référence aux normes ISO pour les combustibles de navigation. Cependant, ces normes ne contiennent pas de paramètres pertinents pour toutes les substances. Toutefois, une certaine quantité de substances nocives dans les combustibles marins pourrait causer des dysfonctionnements au moteur des navires. A côté des dégâts au moteur, l'armateur doit vider le combustible ravitaillé et acheter un nouveau combustible, ce qui représente un grand désavantage financier.

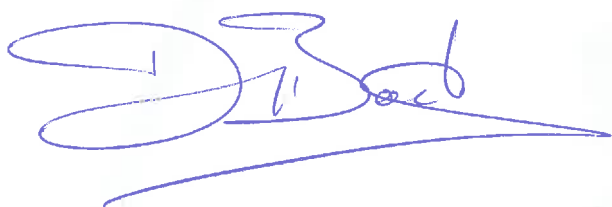
A l'initiative de l'URAB, un groupe de travail a été créé dont les armateurs, administrations et ports des Pays-Bas, de l'Allemagne et de la Belgique participent afin d'élaborer une approche commune à cette problématique. Les parties prenantes, comme les fournisseurs de combustibles et l'ISO participent également à ce groupe de travail.

### Action:


Le cabinet De Backer et la DG Navigation analyseront, ensemble avec les administrations compétentes, comment élaborer un système de contrôle sur les combustibles marins qui sont livrés en Belgique. La DG Navigation et l'URAB coopéreront au sein du groupe de travail pour mettre à l'agenda de l'OMI les combustibles marins et les éventuels résultats de ce groupe de travail.

Le présent accord de partenariat sera évalué chaque année.

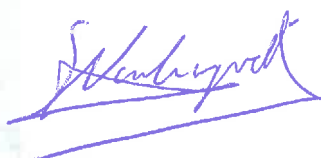
Fait à Anvers le 4 juillet 2018.



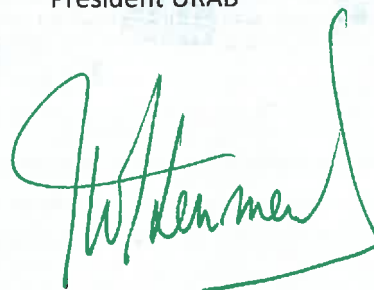
Philippe De Backer  
Secrétaire d'Etat à la Mer du Nord



Ludwig Criel  
Président URAB



Eugeen Van Craeyvelt  
Directeur-général DG Navigation



Wilfried Lemmens  
Directeur URAB