

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1990-1991

24 AVRIL 1991

**Projet de loi relatif à l'instauration d'un
brevet de conduite pour la navigation
sur les voies navigables du Royaume**

**RAPPORT
FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE
PAR M. COOLS**

I. EXPOSE DU MINISTRE

Le Ministre renvoie à l'exposé introductif du rapport de la Chambre des Représentants (Chambre 1480/2 — 1990-1991, pp. 2 et 3).

Il insiste sur l'urgence de ce projet de loi étant donné le retard que nous avons en cette matière vis-à-vis des autres pays de la C.E. En attendant le vote de ce projet un accord provisoire a dû être conclu avec les Pays-Bas, afin de sauvegarder les intérêts des bateliers

Ont participé aux travaux de la Commission :

1. Membres effectifs : MM. Grosjean, président; Belot, Bouchat, Cardoen, Claeys, De Seranno, Gevenois, Hotyat, Schellens, Vanderborght et Cools, rapporteur.

2. Membres suppléants : MM. De Bremeaeker et Evers.

R. A 15352*Voir :***Document du Sénat :****1295-1 (1990-1991) :** Projet transmis par la Chambre des Représentants.**BELGISCHE SENAAAT**

ZITTING 1990-1991

24 APRIL 1991

Ontwerp van wet betreffende het invoeren van een stuurbrevet voor het bevaaren van de scheepvaartwegen van het Rijk

**VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER COOLS**

I. UITEENZETTING VAN DE MINISTER

De Minister verwijst naar zijn inleidende uiteenzetting in het Kamerverslag (Gedr. St. Kamer 1480/2 — 1990-1991, blz. 2 en 3).

Hij onderstreept dat het goedkeuren van dit ontwerp een werk van eerste urgentie is aangezien wij in vergelijking met de andere E.G.-landen vertraging hebben opgelopen. In afwachting dat het zover is, diende een voorlopig akkoord te worden gesloten

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren Grosjean, voorzitter; Belot, Bouchat, Cardoen, Claeys, De Seranno, Gevenois, Hotyat, Schellens, Vanderborght en Cools, rapporteur.

2. Plaatsvervangers : de heren De Bremeaeker en Evers.

R. A 15352*Zie :***Gedr. St. van de Senaat :****1295-1 (1990-1991) :** Ontwerp overgezonden door de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

belges qui naviguent sur les voies fluviales néerlandaises.

II. DISCUSSION GENERALE

Un membre voudrait savoir si le projet vise seulement la navigation intérieure, ou d'autres, comme par exemple la navigation de plaisance.

Le Ministre précise que ces mesures concernent toutes les catégories de navigation sur le réseau des voies navigables du Royaume. Dans l'arrêté d'exécution on fera cependant la différence entre les navigations professionnelle et de plaisance pour ce qui concerne les exigences pour l'obtention du brevet et les modalités de sa délivrance.

L'intervenant s'inquiète du contenu des dispositions de l'article 8, 3°. Ces conditions semblent difficiles à demander à quelqu'un qui désire faire de la navigation de plaisance.

Le Ministre fait remarquer qu'il s'agit, dans cet article, de dispositions transitoires. Celles-ci ne valent pas pour ceux qui voudront commencer à naviguer après l'entrée en vigueur de la loi et ne s'appliqueront qu'à la navigation professionnelle.

Un autre membre demande si ces dispositions s'appliquent également à la navigation à voile.

Le Ministre confirme que la réglementation de la navigation intérieure se fera en trois phases :

- 1° le transport de marchandises;
- 2° le transport de passagers;
- 3° la navigation de plaisance.

Lors de l'examen de la troisième phase on verra notamment s'il y a lieu de réglementer ou non la navigation à voile.

L'actuel projet de loi est une loi cadre suffisamment large pour permettre d'y inclure tous les bateaux concernés. Tout sera donc réglé par arrêtés d'exécution, les conditions étant évidemment différentes selon les catégories.

Un commissaire ne trouve pas trace du contenu des conditions d'obtention du brevet, ni de la puissance des moteurs dont on tiendra compte.

Le Ministre déclare que le projet se borne à instaurer l'obligation d'un brevet de conduite ainsi que les conditions générales requises. Les arrêtés d'exécution contiendront les conditions pratiques après consultation des Régions et des secteurs concernés.

Un autre membre rappelle qu'il existe trois sortes de navigation :

met Nederland om de belangen te beschermen van de Belgische schippers die op de Nederlandse waterwegen varen.

II. ALGEMENE BESPREKING

Een lid vraagt of het ontwerp alleen de binnenvaart wil regelen of bijvoorbeeld ook andere aangelegenheden zoals de watersport.

De Minister wijst erop dat de ontworpen maatregelen slaan op alle categorieën van scheepvaart die de scheepvaartwegen van het Rijk gebruiken. Op het stuk van de vereisten voor het behalen van het stuurbrevet en de regels voor de afgifte ervan zal het uitvoeringsbesluit evenwel een onderscheid invoeren tussen de professionele binnenvaart en de watersporters.

Hetzelfde lid spreekt zijn bezorgdheid uit over de inhoud van artikel 8, 3°, omdat men moeilijk dergelijke vereisten kan opleggen aan iemand die alleen aan watersport wil doen.

De Minister wijst erop dat dit artikel alleen overgangsbepalingen wil invoeren. Deze gelden niet voor hen die na de inwerkingtreding van de wet willen gaan varen en zijn slechts van toepassing op de professionele scheepvaart.

Een ander lid vraagt of deze bepalingen ook voor de zeilvaart gelden.

De Minister bevestigt dat de binnenvaart in drie fasen zal worden geregeld :

- 1° het vervoer van goederen,
- 2° het vervoer van passagiers,
- 3° de watersport.

Bij de behandeling van de derde fase zal men onder meer nagaan of ook voor de zeilvaart een regeling getroffen moet worden.

Het voorliggend ontwerp vormt een kaderwet die genoeg ruimte biedt voor een regeling betreffende alle soorten van schepen. De materie in haar geheel zal dus bij uitvoeringsbesluiten geregeld worden en het spreekt daarbij vanzelf dat de vereisten anders zullen liggen naargelang van de categorie.

Volgens een lid wordt met geen woord gerept over de inhoud van de vereisten om het stuurbrevet te behalen, noch over het motorvermogen waarmee rekening zal worden gehouden.

De Minister stipt aan dat het ontwerp alleen betrekking heeft op het invoeren van het verplichte stuurbrevet en op de algemene vereisten om het te behalen. Na overleg met de Gewesten en de betrokken sectoren zullen de praktische vereisten vastgesteld worden in uitvoeringsbesluiten.

Een ander lid herinnert eraan dat er drie soorten van scheepvaart bestaan :

- la navigation maritime;
- la navigation côtière;
- la navigation intérieure.

Parle-t-on ici exclusivement de la navigation marchande intérieure ?

Le Ministre répond affirmativement.

L'intervenant fait remarquer que parmi les plaisanciers, certains ne naviguent que sur la côte.

Devront-ils détenir un brevet pour les courtes distances qu'ils devront accomplir sur les voies intérieures pour rejoindre la mer ?

Cette matière, déclare le Ministre, sera réglée dans les arrêtés royaux d'exécution du présent projet.

Il estime qu'on devra faire la différence entre les bateaux qui ne font qu'un court trajet pour atteindre la mer et les autres, et qu'on devra formuler une définition claire et précise des diverses catégories de la navigation intérieure.

L'intervenant demande si on a pensé à inclure la navigation côtière dans l'obligation du brevet de conduire. Les dangers en mer sont beaucoup plus importants que sur les voies navigables intérieures.

Le Ministre déclare que le projet ne vise que la navigation intérieure, sur la base de ce qui se fait actuellement au niveau des pays de la C.E. et uniquement pour ce qui concerne la navigation commerciale. La réglementation de la navigation de plaisance se fera ultérieurement.

Le Ministre reconnaît cependant que le mélange de navigation de plaisance et de navigation commerciale, parfois de fort tonnage, qui a lieu à proximité des ports est un problème sérieux.

Ce problème n'est pas réglementé par ce projet de loi.

Il semble, à première vue, que ceux qui pratiquent la navigation côtière aient une meilleure formation que ceux qui se limitent à la navigation intérieure.

Cela n'exclut évidemment pas de prévoir une réglementation adéquate et concrète en ce domaine.

Un commissaire lit dans le rapport de la Chambre que le Ministre soumettra au Parlement les arrêtés royaux d'exécution. Prévoit-on pour ces bateaux une assurance en responsabilité civile obligatoire, comparable à celle prévue pour les automobiles ?

Le Ministre estime qu'il s'agit d'une excellente suggestion qui pourrait être reprise lors de la révision de la réglementation sur la police de la navigation intérieure.

- de zeevaart,
- de kustvaart,
- de binnenvaart.

Handelt het ontwerp dan uitsluitend over de koopvaart met binnenschepen ?

De Minister antwoordt daarop bevestigend.

De spreker merkt op dat een aantal watersportbeoefenaars alleen aan kustvaart doen.

Moeten ook zij in het bezit zijn van een stuurbrevet voor de korte afstanden die zij op de binnenwateren afleggen wanneer ze naar de zee varen ?

In zijn antwoord wijst de Minister erop dat heel die materie zal worden geregeld in de uitvoeringsbesluiten.

Volgens hem zal een onderscheid worden ingevoerd tussen de schepen die de binnenwateren alleen bevaren om zich naar de zee te begeven en de andere schepen. Voorts zal er een duidelijke en precieze omschrijving moeten worden gegeven van de verschillende soorten binnenvaart.

Vervolgens vraagt spreker of de verplichting om een stuurbrevet te behalen ook geldt voor de kustvaart. Er bestaan immers heel wat meer gevaren op zee dan op de binnenwateren.

De Minister deelt mee dat het ontwerp alleen de binnenvaart regelt en daarbij uitgaat van wat er op dit ogenblik in de landen van de EG gebeurt en dan nog uitsluitend voor de koopvaart. De pleziervaart zal later geregeld worden.

De Minister erkent evenwel dat de combinatie van pleziervaart en commerciële scheepvaart, vaak met hoge tonnenmaat, nabij de havens een ernstig probleem is.

Dat probleem wordt in dit wetsontwerp niet geregeld.

Op het eerste zicht lijkt het erop dat degenen die de kustvaart beoefenen, een betere opleiding hebben dan degenen die zich beperken tot de binnenvaart.

Dat sluit uiteraard niet uit dat ter zake een doelmatige en concrete regeling getroffen moet worden.

Een lid leest in het Kamerverslag dat de Minister aan het Parlement de uitvoeringsbesluiten zal voorleggen. Wordt voor die schepen een verplichte burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering in uitzicht gesteld vergelijkbaar met die vereist voor de auto's ?

De Minister is van oordeel dat dit een uitstekend voorstel is dat zou kunnen worden opgenomen bij de herziening van de regelgeving in verband met de politiek op de binnenvaart.

A l'heure actuelle, à sa connaissance, il n'existe pas d'obligation formelle.

L'intervenant insiste sur l'importance des dégâts que la navigation de plaisance peut provoquer à l'occasion, par exemple, de manœuvres maladroites.

Un membre voudrait disposer d'un tableau comparatif des législations actuelles, notamment de l'Allemagne et des Pays-Bas, vis-à-vis de la législation belge.

Si cette dernière s'avère plus sévère que les autres, ce pourrait être une cause de déparavillage de nos bateaux.

Le Ministre répond que les législations en vigueur tendent à s'uniformiser sur le plan de la C.E.

Le tableau comparatif est joint en annexe.

Il donne la situation aux Pays-Bas, en République fédérale d'Allemagne et pour la navigation rhénane qui est la voie d'eau la plus importante pour le trafic fluvial en Europe occidentale.

Le but poursuivi est évidemment une harmonisation entre les différentes législations nationales existantes. Un projet de directive est à l'examen.

Un commissaire voudrait savoir si une harmonisation des réglementations est prévue également pour les bateaux de plaisance naviguant en mer. Il cite l'exemple des Zodiac dont les sorties en mer étaient strictement réglementées en Belgique, et pratiquement pas en France.

Quelle est la situation actuelle ?

Le Ministre fait remarquer qu'il s'agit plus là de la réglementation de la circulation en mer que d'une réglementation pour l'obtention d'un brevet de conduite en navigation intérieure.

Il est possible qu'il existe des différences et on a tout intérêt à réaliser une harmonisation au niveau de la C.E. Il n'existe pas encore de réglementation pour l'obtention d'un brevet pour la conduite d'un bateau de plaisance.

Lorsqu'on instaurera un brevet obligatoire pour la navigation en mer, ce sera certainement un brevet supérieur qui sera donc d'office valable pour la navigation intérieure.

Un membre aimerait qu'on précise la notion de « voies navigables du Royaume ». Quelle est la situation d'un bateau transportant des marchandises de Terneuzen à Zeebrugge qui choisit de le faire par la mer. Doit-il détenir le brevet de conduite ?

Momenteel bestaat er volgens hem geen uitdrukkelijke verplichting.

Spreker legt de nadruk op de omvang van de schade die de pleziervaart kan veroorzaken, bijvoorbeeld bij onhandige manoeuvres.

Een lid zou willen beschikken over een vergelijkende tabel met de Belgische wetgeving en die van Duitsland en Nederland.

Indien de Belgische wetgeving strenger zou blijken dan de andere, zou dit een oorzaak kunnen zijn van het feit dat onze schepen onder een andere vlag gaan varen.

De Minister antwoordt dat de geldende wetgevingen de neiging vertonen tot harmonisatie op EG-niveau.

De vergelijkende tabel gaat als bijlage bij dit verslag.

De gegevens hebben betrekking op Nederland, de Bondsrepubliek Duitsland en de Rijnvaart; de Rijn is immers de belangrijkste waterweg voor het goederenvervoer in West-Europa.

Het nagestreefde doel is uiteraard een harmonisatie tussen de verschillende bestaande nationale wetgevingen. Een ontwerprijtlijn wordt onderzocht.

Een lid zou willen weten of een harmonisatie van de regelgevingen eveneens gepland is voor de pleziervaartuigen die op zee varen. Hij geeft het voorbeeld van de Zodiacs, waarvan de zeetochten streng gereguleerd waren in België en vrijwel niet in Frankrijk.

Hoe is de toestand nu ?

De Minister merkt op dat dit een probleem is van de reglementering van het verkeer op zee, terwijl het ontwerp betrekking heeft op het verkrijgen van een stuurbrevet voor de binnenvaart.

Het is mogelijk dat er verschillen zijn en dat men er belang bij heeft een harmonisatie tot stand te brengen op E.G.-niveau. Er bestaat nog geen regelgeving voor het behalen van een stuurbrevet voor de pleziervaart.

Wanneer men een verplicht brevet zal instellen voor de zeevaart, zal het ongetwijfeld een hoger brevet zijn dat dus uiteraard geldig is voor de binnenvaart.

Een lid zou willen weten wat precies het begrip « scheepvaartwegen van het Rijk » inhoudt. Wat is de toestand van een boot die goederen vervoert van Terneuzen naar Zeebrugge en die dat over zee wenst te doen ? Moet de schipper beschikken over een stuurbrevet ?

Le Ministre remarque que ce sera d'abord un problème néerlandais. D'autre part il faudra définir où finissent les eaux intérieures de l'Escaut et où commence la mer.

Quant à la navigation côtière elle ne tombe pas sous l'application du présent projet de loi.

III. DISCUSSION DES ARTICLES

Article 1^{er}

Dans le texte néerlandais, un membre estime que les mots « *scheepvaartwegen van het Rijk* » devraient être remplacés par les mots « *scheepvaartwegen in het Rijk* ». En effet les voies navigables appartiennent aux Régions.

Le Ministre rappelle que c'était l'avis du Conseil d'Etat. En effet elles n'appartiennent plus au Royaume, mais se trouvent dans le Royaume.

Il ne s'agit pas ici d'une question de compétence, mais de territoire.

Le mot « *Rijk* » doit donc avoir ici le sens de territoire.

L'article est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

Les articles 2 à 9 sont adoptés à la même unanimité.

L'ensemble du projet de loi est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du présent rapport.

Le Rapporteur,
L. COOLS.

Le Président,
A. GROSJEAN.

De Minister antwoordt dat het in de eerste plaats een Nederlands probleem is. Voorts zal men moeten vastleggen waar de binnenwateren van de Schelde ophouden en waar de zee begint.

Wat de kustvaart betreft, die valt niet onder de toepassing van dit wetsontwerp.

III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

Een lid vindt dat in de Nederlandse tekst de woorden « *scheepvaartwegen van het Rijk* » vervangen zouden moeten worden door de woorden « *scheepvaartwegen in het Rijk* ». De scheepvaartwegen behoren immers tot de bevoegdheid van de Gewesten.

De Minister herinnert eraan dat de Raad van State deze woorden in zijn advies heeft voorgesteld. Ze behoren inderdaad niet meer tot het Rijk maar bevinden zich in het Rijk.

Het gaat hier niet om de afbakening van de bevoegdheid maar van het grondgebied.

Het woord « *Rijk* » betekent hier dus « *grondgebied* ».

Het artikel wordt eenparig aangenomen door de 12 aanwezige leden.

De artikelen 2 tot 9 worden op dezelfde wijze eenparig aangenomen.

Het ontwerp van wet in zijn geheel wordt eenparig aangenomen door de 12 aanwezige leden.

Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van dit verslag.

De Rapporteur,
L. COOLS.

De Voorzitter,
A. GROSJEAN.

ANNEXE

BIJLAGE

Tableau comparatif des conditions d'obtention du brevet de conduite en régime organique pour le transport de marchandises en Belgique, aux Pays-Bas, en République fédérale d'Allemagne et pour la navigation rhénane (brevet supérieur)

Vergelijkende tabel van de voorwaarden voor het bepalen van het stuurbrevet, in de organieke regeling, voor het vervoer van goederen in België, Nederland en de Bondsrepubliek Duitsland en van de Rijnvaart (hoger brevet)

Critères Criteria	Belgique België	Pays-Bas Nederland	République fédérale d'Allemagne Bondsrepubliek Duitsland	Navigation rhénane Rijnvaart
1. Age. — <i>Leeftijd.</i> 2. Aptitudes physiques. — <i>Lichamelijke geschiktheid.</i>	18 ans. — 18 jaar. L'examen médical sera effectué dans l'un des centres médicaux relevant de l'Etat que le demandeur aura désigné. Il est obligatoire. — <i>Het geneeskundig onderzoek vindt plaats in een van de medische centra van de administratieve gezondheidsdienst dat door de aanvrager wordt aangegeven. Het is verplicht.</i> L'examen médical aura pour but de vérifier si le demandeur n'est pas atteint de défauts physiques ou affections pouvant nuire à la sécurité de la navigation. — <i>Het geneeskundig onderzoek is bedoeld om na te gaan of de aanvrager niet lijdt aan lichaamsgebreken of kwalen die voor de veiligheid in de scheepvaart nadelig zouden kunnen zijn.</i> L'examen médical portera principalement sur l'ouïe et la vue. — <i>Het geneeskundig onderzoek slaat hoofdzakelijk op het gezichtsvermogen en het gehoor.</i>	18 ans. — 18 jaar. Même principe qu'en Belgique. L'examen est obligatoire et est effectué par des médecins ou des services médicaux désignés par le Ministre. — <i>Zelfde principe als in België. Het onderzoek is verplicht en wordt uitgevoerd door artsen of medische diensten die door de Minister worden aangewezen.</i> Même but qu'en Belgique. — <i>Zelfde doel als in België.</i>	21 ans. — 21 jaar. Même principe qu'en Belgique. Est également obligatoire. — <i>Zelfde principe als in België. Is eveneens verplicht.</i> Même but qu'en Belgique. — <i>Zelfde doel als in België.</i>	21 ans. — 21 jaar. Est également obligatoire. L'Etat membre désigne les médecins habilités à effectuer l'examen médical. En Belgique, c'est l'Etat. — <i>Is eveneens verplicht. De lidstaat wijst de artsen aan die gemachtigd zijn om het geneeskundig onderzoek uit te voeren. In België doet de Staat dit.</i> Même but qu'en Belgique. — <i>Zelfde doel als in België.</i>
3. Vérification des connaissances professionnelles. — <i>Beroepskennis.</i>	La réussite de l'examen est obligatoire. — <i>De aanvrager moet slagen voor het examen.</i> L'examen portera sur base du projet d'arrêté royal en préparation, sur : — <i>Volgens het ontwerp van koninklijk besluit dat wordt voorbereid, slaat het examen op :</i> Mêmes matières, en principe, qu'en Belgique, la connaissance des règlements et du réseau des voies navigables étant ceux des Pays-Bas. — <i>In principe, zelfde examenstof als in België: kennis van de reglementen, de scheepvaartwegen en het waterwegennet van Nederland.</i>	Même principe qu'en Belgique. — <i>Zelfde principe als in België.</i> Mêmes matières, en principe, qu'en Belgique, la connaissance des règlements et du réseau portant sur ceux de la République fédérale d'Allemagne. — <i>In principe, zelfde examenstof als in België: kennis van de reglementen en de scheepvaartwegen van de Duitse Bondsrepubliek.</i>	Même principe qu'en Belgique. — <i>Zelfde principe als in België.</i> Même principe qu'en Belgique avec cependant certaines exonérations pour certaines épreuves. — <i>Zelfde principe als in België, maar met sommige vrijstellingen voor een aantal proeven.</i> Mêmes matières, en principe, qu'en Belgique, les connaissances portant sur la navigation sur le Rhin. — <i>In principe, zelfde examenstof als in België: de vereiste kennis is die welke betrekking heeft op Rijnvaart.</i>	Même principe qu'en Belgique. — <i>Zelfde principe als in België.</i> Même principe qu'en Belgique. — <i>Zelfde principe als in België.</i>

Critères — Criteria	Belgique — België	Pays-Bas — Nederland	République fédérale d'Allemagne — Bundesrepublik Deutschland	Navigation rhénane — Rijnvaart
	— La connaissance de certains règlements dont le règlement général des voies navigables du Royaume ainsi que les règles de route et de signalisation sur les voies d'eau intérieures — <i>Kennis van bepaalde reglementen waaronder het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het koninkrijk en kennis van de vaarregels en verkeerstekens op de scheepvaartwegen</i>; — La connaissance du réseau des voies navigables du Royaume — <i>Kennis van het waterwegennet van het Rijk</i>; — La connaissance des caractéristiques générales des principales voies navigables de la Communauté économique européenne — <i>Kennis van de algemene kenmerken van de voornaamste waterwegen van de Europese Economische Gemeenschap</i>; — Des connaissances professionnelles en matière de navigation (système de balisage, aptitude à utiliser la documentation nautique et les instruments nautiques, etc. — <i>Beroepskennis i.v.m. de scheepvaart (beba-kingingssysteem, bekwaamheid om de nautische documentatie en de nautische instrumenten te gebruiken, enz.)</i>; — Des connaissances professionnelles en matière de manœuvre et de conduite du bateau (pilotage du bateau, manœuvres d'ancrage et d'amarrage, exécution des manœuvres d'entrée et de sortie dans les sas des écluses, etc.) — <i>Beroepskennis i.v.m. het manoeuvren en de besturing van het schip (be-manewers, uitvoering van de manewers met betrekking tot het in- en uitvoeren van sluispassen, enz.)</i>; — La connaissance des principes fondamentaux de la construction des bateaux — <i>Kennis van de fundamentele beginselen van de scheepbouw</i>; — La connaissance élémentaire de la construction et du fonctionnement des moteurs — <i>Elementaire kennis omtrent de bouw en de werking van de motoren</i>;			

Critères — Criteria	Belgique België	Pays-Bas — Nederland	République fédérale d'Allemagne — Bundesrepublik Duitsland	Navigation rhénane — Rijnvaart
— Des connaissances générales en matière de chargement et de déchargement — <i>Algemene kennis i.v.m. het laden en lossen</i>; — La connaissance des mesures à prendre pour la conduite en cas de circonstances particulières — <i>Kennis van de te treffen maatregelen in bijzondere omstandigheden</i>; — La connaissance des procédures d'utilisation de la radiotéléphonie — <i>Kennis van het gebruik van de radiotelefonische procedure</i>; — La connaissance particulière de certains règlements pour la navigation sur l'Escaut — <i>Bijzondere kennis van bepaalde reglementen voor de scheepvaart op de Schelde</i>; — La connaissance particulière de l'Escaut maritime — <i>Bijzondere kennis van de Zeeschelde</i>;	— Des connaissances générales en matière de chargement et de déchargement — <i>Algemene kennis i.v.m. het laden en lossen</i>; — La connaissance des mesures à prendre pour la conduite en cas de circonstances particulières — <i>Kennis van de te treffen maatregelen in bijzondere omstandigheden</i>; — La connaissance des procédures d'utilisation de la radiotéléphonie — <i>Kennis van het gebruik van de radiotelefonische procedure</i>; — La connaissance particulière de certains règlements pour la navigation sur l'Escaut — <i>Bijzondere kennis van bepaalde reglementen voor de scheepvaart op de Schelde</i>; — La connaissance particulière de l'Escaut maritime — <i>Bijzondere kennis van de Zeeschelde</i>;	Une expérience professionnelle est également exigée. Elle porte normalement sur 4 ans. — <i>Er wordt eveneens een bepaalde beroepservaring vereist. Deze bedraagt normaal 4 jaar.</i> Avoir effectué à bord d'un ou de plusieurs bâtiments un certain temps de service au moins, en tant que membre d'équipage de pont, à bord de bâtiments de navigation intérieure. Le projet d'arrêté royal prévoit une durée de deux ans. — <i>De aanvrager moet, op een of meer schepen, een minimum diensttijd volbracht hebben als lid van de dekbebemanning van een binnenvaartuig. In het ontwerp van koninklijk besluit is een minimum diensttijd van twee jaar vereist.</i>	Même principe de l'obligation du temps de service avec des modalités particulières pour le calcul du temps effectué. — <i>Zelfde verplichting i.v.m. de diensttijd, met bijzondere regels voor de berekening van de volbrachte diensttijd.</i>	Même règle de l'obligation d'un temps de service. En principe, le candidat doit justifier avoir été membre d'un équipage de pont pendant 5 ans dont 1 an au moins comme matelot et avoir effectué au moins 16 voyages dans le secteur demandé, dont au moins 3 voyages aller et retour. — <i>Zelfde verplichting i.v.m. de diensttijd. In principe moet de aanvrager het bewijs leveren dat hij gedurende 5 jaar lid is geweest van een dekbebemanning, waarvan minstens 1 jaar als matroos en dat hij minstens 16 reizen heeft volbracht in de gevraagde sector, waaronder minstens 3 reizen heen en terug.</i>