



Accueil

Traduire le site :

English

Innovations

- Consommer moins de carburant
- Bulbe d'étrave
- Initiatives Ecologiques
- Carénage Ecologique
- Protection Metagrip
- Voiles & cerfs-volants tracteurs
- Gestion électrique à bord
- Batteries marines
- Eclairage à bord
- Gestion du Froid à bord
- La propulsion électrique
- Bateaux promenade électriques

Préserver le milieu

- Guide navigation éconologique
- Impact fioul lourd
- Le gasoil non routier (GNR)
- Dragage et fauchage durables
- Gestion de l'eau à bord
- Traitement des eaux noires
- Gestion des eaux grises
- Gestion des déchets de bord
- Ecluses & environnement
- L'Eutrophisation de l'eau
- Bonne pratique du Mouillage
- Croisières maritimes écologiques
- Le Grenelle de la mer
- Le Pavillon Bleu
- Tourisme fluvial écologique
- Impact CO² & NO² sur océans
- Marées Noires

Trucs & astuces

- Trucs et astuces pour bateaux
- Antidérapant pour ponts
- Entretien et réfection bois
- Peintures marines
- Isolation et double-vitrage
- Acheter neuf ou d'occasion ?
- Adaptation voile sur vedette
- Osmose des coques
- Dossier rouille
- L'électrolyse des coques
- Entretien du moteur
- Autonomie en eau
- Passer sous pavillon belge
- Club "Nicols"

Comprendre

- Petit lexique de la batellerie
- Petit lexique de la marine
- Hélices et propulsion
- Vents & Météo marine
- Tout savoir sur la VHF
- Code des pavillons
- Catégories plaisance
- Classement commerces
- La sortie « NMEA 183 »
- Calcul taxe passeport maritime
- Bibliographie
- Canal du Nivernais
- Canal de Givry

Vivre

Immatriculation sous pavillon belge

Beaucoup de fantasmes et d'idées fausses circulent à la fois sur les pontons et sur Internet à propos du pavillon belge.

En effet, tous les bateaux de plaisance de plus de 5 CV fiscaux sont soumis à la taxe de francisation ou passeport maritime pour les navires sous pavillon étranger (belge, par exemple) mais appartenant à quelqu'un touchant des revenus en France... Il était donc temps de rassembler des informations fiables et complètes sur le sujet, pour clarifier les choses.



Dans l'esprit du gouvernement belge, la meilleure attitude à avoir envers quelqu'un qui possède un bateau est de le responsabiliser, alors qu'en France on a plutôt tendance à l'infantiliser dans un berceau de mille-feuilles législatif et coercitif.

A l'usage, les bateaux immatriculés au royaume de Belgique ne posent pas plus de problème d'usage ou d'accident que ceux battant pavillon français. Chacun en tirera les conclusions qu'il veut...

Conditions limitatives

Compte-tenu d'une évasion administrative d'une partie non négligeable des bateaux appartenant à des français, le gouvernement a voulu réagir en 2010.

L'Article L4111-2 (Ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. V) de la législation française prévoit désormais une limite préalable sur laquelle il convient de s'arrêter :

" Doivent être immatriculés en France les bateaux qui remplissent les deux conditions suivantes :

- 1° Appartenir pour au moins la moitié à des personnes physiques de nationalité française et ayant leur résidence habituelle en France, ou à des personnes morales ayant leur siège en France et la direction principale de leurs affaires ;
- 2° Circuler habituellement en France."

Dernières réalités

Dans les faits - même si la Belgique continue à accorder l'immatriculation aux ressortissants français - depuis le 1er février 2014, dans les eaux françaises vous ne bénéficierez des avantages liés au pavillon belge (voir témoignage partie Forum en bas de page) que si vous répondez aux exigences de l'Article L4111-2 (Ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. V).

Quelques nouveautés

pour les nouvelles immatriculations

L'ancienne plaque d'immatriculation est remplacée par un document d'immatriculation pour naviguer en eaux intérieures, maintenant réservé aux bateaux belges (c'est à dire ayant un lien direct avec la Belgique).

- appartenance pour au moins 50 % à des personnes physiques de nationalité belge ou inscrites en Belgique,
- propriété en totalité du bateau à une personne morale inscrite à la Banque Carrefour des entreprises.

pour les bateaux déjà immatriculés sous Pavillon Belge

- les bateaux français possédant déjà une plaque belge, peuvent la conserver et naviguer comme avant sur les eaux intérieures belges.
- si le bateau est vendu, il perd son immatriculation belge, la plaque devant être renvoyée à l'administration belge.
- les lettres de Pavillon belges (pour la navigation maritime) vont très bientôt être soumises aux mêmes règles restrictives d'obtention et de renouvellement...

Plutôt que de se poser les bonnes questions et de s'aligner sur les règles belges, l'administration française - loin de simplifier les choses, comme promis depuis des lustres par les gouvernements successifs - impose son fatras liberticide aux possesseurs de bateaux.

N'importe quel juriste européen trouvera certainement de quoi attaquer ces mesures discriminatoires, mais en attendant, elles font loi.

Intérêt

- Sous pavillon belge, la navigation maritime ne requiert



- Assurance Plaisance
- Plaisance & handicap
- Carnets de croisière
- Chants de marins
- Passage des écluses
- Les Bateaux-colo
- Escale à Sète 2012
- Produits d'entretien
- Forums nautiques
- Péniches-Logements
- Faire son pain à bord
- Assocés plaisance
- Agenda Plaisance
- **Coups de corne !**
- Scènes étonnantes

Services

- Vignette 2013
- La co-navigation
- Calcul d'itinéraires
- Calendrier marées
- Entretien moteur
- Hiverner son bateau
- Coordonnées des marques
- Ship Simulator
- Liens
- Agenda écologique
- Immobilier écologique
- Contact



Nous aider ?

Propulsions électriques

- bateaux de plaisance
- bateaux professionnels
- projets sur-mesure



KAENA

www.propulsion-electrique.com

Un bateau
à construire
à rénover ?
à repeindre ?

**Batiment couvert
clos et adapté...**

Centre de la France,
Salle sablage et peinture.

Tel : 06 23 56 97 13

aucun permis mais comme en France, la navigation fluviale exige un permis fluvial.

- Aucune notion de distance n'est retenue dans la réglementation belge (possibilité de naviguer à plus de 6 milles d'un abri sans posséder le permis hauturier).
- Sous pavillon belge, les limites de navigation sont celles imposées par la catégorie de construction du bateau (en termes de force de vent et de hauteur de vagues).
- L'armement obligatoire dans la réglementation Belge est plus simple qu'en France voir détails équipement obligatoire plus bas (pas de radeau de survie par exemple).
- Lors de contrôles maritimes, seuls les services des Douanes ont le pouvoir, dans le cadre de leurs attributions, d'inspecter le bateau.
- La gendarmerie maritime n'a aucun pouvoir pour contrôler l'armement (seules les autorités belges ont ce pouvoir).



Inconvénient

A part le coût supplémentaire de 10 € par an, un seul inconvénient réel à être immatriculé sous pavillon belge : certaines compagnies d'assurance font quelquefois des difficultés pour assurer un bateau français sous pavillon Belge principalement si le bateau n'a pas un port d'attache en France ou si le port d'attache est en Corse. Pour le reste, arborer un pavillon belge en France peut vous valoir quelques moqueries ou manifestations de chauvinisme en escale...



Quelques fausses idées sur le pavillon belge

- Vous n'allez pas payer moins cher si vous êtes français et que vous naviguez en France, puisque le passeport maritime obligatoire est soumis à des droits calculés sur les mêmes bases que pour un pavillon français. (Voir page **Calcul taxe francisation**).
- L'immatriculation d'un bateau français sous pavillon belge n'est pas illégale.
- Le fait d'avoir un bateau français immatriculé en Belgique ne crée pas d'obligations ni de contraintes supplémentaires vis à vis de la Belgique et de son gouvernement.
- Un bateau français immatriculé sous pavillon Belge peut avoir n'importe quel port d'attache français (même si ce dernier n'est pas un quartier maritime français) ; le choix de ce port d'attache n'implique pas de contacter les Affaires Maritimes françaises.
- L'immatriculation d'un navire en Belgique ne nécessite aucune démarche auprès des Affaires Maritimes françaises.
- Aucune restriction par rapport à un pavillon français vis à vis des droits de pêche et de plaisance.
- Aucun passe-droit par rapport à la réglementation française en matière de navigation (vitesses, interdictions d'accès, obligations et interdictions pour la pêche ...) donc mêmes risques de verbalisation.

Particularités

- Si le bateau est déjà immatriculé sous un autre pavillon, il est nécessaire de faire radier l'immatriculation précédente auprès de ce pays (pour la France, auprès des Affaires Maritimes).
- La lettre de pavillon est le document officiel d'immatriculation maritime du bateau en Belgique.

Coût

- 50 euros pour 5 ans.
- 35 euros (une fois pour toute) pour la plaque d'immatriculation du bateau.
- Une taxe de mise en circulation (une fois pour toute) d'un montant variant de 61,50 € (perception minimum dans le cas d'un bateau de plus de 10 ans) à 2478 € (pour un bateau neuf).

Précision

Cette taxe n'est exigée que pour les bateaux de plaisance d'une longueur supérieure à 7,5 m, dès qu'une lettre de pavillon est ou doit être délivrée. Pour les bateaux d'occasion déjà inscrits auparavant, la taxe diminue par année d'inscription.

En pratique, vous serez contacté par l'administration compétente, pour le paiement de cette taxe.

Attention :

Contrairement à la lettre de pavillon qui vous est adressée par voie postale, la plaque est à retirer au guichet en Belgique, sur présentation du justificatif de paiement.

A savoir :

La plaque d'immatriculation à l'effigie de la couronne de Belgique n'est obligatoire que pour la navigation sur les voies d'eau belges ; elle est à fixer sur l'extérieur tribord du bateau.

Renouvellement

- La lettre de pavillon belge est à renouveler tous les 5 ans auprès des services de navigation belges ; avant cette échéance, une nouvelle demande est à faire par le biais du formulaire accompagné d'un versement de 50 € et des éventuelles modifications au niveau du bateau (type et numéro de moteur...).
- Lors d'un renouvellement, les documents déjà en possession des services belges n'ont pas à être fournis de nouveau.

Contact

SPF Finances

North Galaxy 18 A
 Boulevard du Roi Albert II 33, boîte 41
 1030 - Bruxelles
 Tél : +32 (0)2 277 35 36
 Mail : info@minfin.fed.be

Equipement obligatoire sous pavillon belge

(liste unique pour tout type d'embarcation > 2,50 mètres)

- 1 brassière ou 1 gilet de sauvetage pour chaque personne embarquée
- 1 bouée de sauvetage lumineuse si le bâtiment navigue de nuit
- Des fusées et signaux de détresse efficaces (au minimum 2 fusées rouges + 1 pot fumigène ou un signal lumineux à main)
- 1 compas magnétique
- 1 marteau
- 1 gaffe
- 1 ancre
- 1 système de pompage
- 1 corne de brume
- Des rames ou avirons
- 1 filin de 20 mètres minimum
- 1 lampe étanche
- 1 extincteur sur les bateaux à moteur uniquement
- 1 jeu de voiles complet pour les voiliers
- 1 boîte étanche de 1er secours
- 1 sonde à main
- Le pavillon national
- 1 règlement international pour prévenir les abordages en mer.

Pièces à fournir

- Depuis 2014, une copie de la Carte Nationale d'identité (le Certificat de Nationalité et de résidence * auparavant exigé, était long à obtenir auprès de greffe du tribunal d'instance de votre domicile),
- Pour une personne physique : copie de la pièce d'identité (CNI, passeport...).
- Pour une personne morale (société) : copie des statuts, extrait RCS ou RM, et copie de la pièce d'identité du dirigeant.
- Titre de propriété du bateau (factures ou acte de vente).
- Déclaration de conformité CE ** pour les bateaux mis sur le marché depuis 1998 et pour les moteurs mis sur le marché depuis 2006.
- Avis de radiation original *** (si le bateau était déjà immatriculé).

* Le certificat de nationalité s'obtient au Tribunal d'Instance de votre domicile sur présentation d'une copie intégrale de votre acte de naissance de moins de 3 mois et, selon les cas, celui de vos parents (ce document est délivré par la mairie de naissance), d'un justificatif de domicile récent (eau - gaz - EDF - Téléphone), du livret de famille (si vous êtes marié(e) et des pièces d'identité des concernés.

** La déclaration de conformité CE est obligatoire pour tout bateau mis sur le marché européen depuis le 16/06/1998. Ce document est établi par le constructeur et doit être délivré au propriétaire du bateau lors de son acquisition puis transmis à l'occasion d'une vente à tous les propriétaires successifs. Si vous ne l'avez pas, vous pouvez le réclamer au lieu d'immatriculation (Affaires Maritimes ou Douane selon les cas). Ce document est également obligatoire pour tous les moteurs et les jet ski mis sur le marché depuis le 01/01/2006. Pour les moteurs, ce document est généralement inclus dans le manuel d'utilisation (photocopier la page). Pour les jet-ski il s'agit par contre d'un document particulier sur lequel figure le n° de série du jet ski.

*** Si le bateau est déjà immatriculé sous un autre pavillon, il faut obtenir de l'administration compétente (la douane en France) un avis de radiation de pavillon. Fournir dans ce cas, l'original de l'acte de francisation (carnet orange) ou de la carte de circulation internationale (carte bleue).

Cas particuliers

Construction amateur

- factures d'achats des principaux postes : coque, mât, gréement, moteur,
- rapport d'assurance établi par un expert maritime agréé,
- certificat sur l'honneur.

Bateau d'importation

- bateau d'origine extracommunautaire et quelle que soit son année de construction :
- déclaration de conformité CE,
 - certificat d'acquiescement de la TVA.

Délais

Ces dernières années, les délais d'obtention de la lettre de pavillon belge étaient d'environ 2 à 3 mois, une fois le dossier complet et le règlement des frais effectués...
 Prenez donc vos précautions.

Où s'adresser ?

- Toutes les démarches peuvent s'effectuer par Internet et par la poste.
- Voir le site officiel : www.mobilit.fgov.be
- Pour télécharger les formulaires et conditions.

- Certains mandataires rétribués peuvent prendre en charge ces démarches, mais comme il vous

appartient de réunir les documents nécessaires, que c'est le plus long et le plus fastidieux, on ne voit pas bien l'intérêt...

Le pavillon à afficher

Puisque tout et son contraire fleurit sur Internet à propos des obligations et tolérances (taille, pavillon européen, pavillon européen labélisé avec couleurs belges...) à propos du pavillon à hisser à la poupe de son bateau immatriculé sous lettre de pavillon belge, et faute de mieux, voici les textes officiels sur ce sujet :

- Article 22

§ 1er.

Le pavillon national qu'arborent les bateaux de plaisance se compose de trois laizes disposées verticalement, noire, jaune et rouge, d'égale largeur ; la laize noire est fixée du côté de la drisse. Le pavillon mesure trois fois au battant l'unité qu'il mesure deux fois au guindant. Le battant doit être d'au moins 0,90 mètre.

§ 2. Le pavillon national arboré par les bateaux de plaisance dont le propriétaire est membre d'une association de yachting agréée par le Ministre, porte une couronne royale jaune dans le tiers supérieur de la laize noire.

Article 23

§ 1er.

Le pavillon national est arboré :

- 1° lorsque le gréement le permet, à la corne de pavillon - et si le bateau possède plusieurs mâts, à la corne de pavillon du mât d'artimon - à bord des bateaux de plaisance qui font route ;
- 2° dans les autres cas, à l'arrière au mât de pavillon.

§ 2. Il est interdit d'arborer aux endroits indiqués au § 1er d'autres pavillons que le pavillon national belge.

Précision supplémentaire sur le drapeau européen

Extrait des instructions nautiques (guide du navigateur du shom, volume 3, chapitre 10.5.2, page 177) :

L'utilisation de l'emblème européen sur le pavillon national n'est pas autorisée car il n'est pas possible de modifier le pavillon qui doit être identifiable par les autorités (...)

"Les navires français qui arborent à la place du pavillon français, un pavillon européen portant dans l'angle supérieur gauche (canton) les couleurs nationales, sont donc en infraction.

Ce pavillon n'a aucun caractère réglementaire et le capitaine du navire qui l'arbore est passible des peines prévues à l'article 63 du code disciplinaire et pénal de la Marine marchande.

Il est cependant possible d'arborer un pavillon européen en plus du pavillon national, si l'on souhaite marquer son appartenance à l'Union Européenne, le pavillon national devant rester à sa place prévue à l'art 3 du décret du 19 août 1929."

Rappel

Le pavillon national s'envoie au lever du jour et doit être ramené au coucher du soleil.

Pavillon Belge et VHF

Un bateau détenteur d'une Licence - renouvelée chaque année par l'ANF (Agence Nationale des Fréquences intervenant pour le compte de ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie) - qui passe sous pavillon Etranger (dont le pavillon belge) doit faire une nouvelle demande de licence auprès de l'agence nationale des fréquences du pays de son pavillon.

Pour la Belgique s'adresser à :

Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT)

Section GRM, Commission d'Examens

Ellipse Building - Bâtiment C,

Boulevard du Roi Albert II 35,

B-1030 BRUXELLES

Tel : +32 2 2268856

FAX : +32 2 2268985

Mail : grm@ibpt.be

Site : www.ibpt.be

Contact : Danny Paelinck

Tél : +32 1228856

E-mail : danny.paelinck@bipt.be

Conclusions

Suite aux dernières dispositions d'obtention prises conjointement par les services français et belges, il n'y a maintenant plus aucun intérêt à courir après le pavillon belge !

Comme disait l'humoriste Fernand Raynaud : "*Ca eut payé... mais ça paye plus !*" (sketch "Le paysan" - 1965)

De plus, en eaux intérieures, il n'y a même pas matière à engager la démarche... (voir plus bas dans le forum).

Forum

J'ai lu attentivement votre site et il me semble que pour des français, l'immatriculation sous pavillon belge n'est donc plus possible vu l'Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010.

Est-ce que vous confirmez ?

C.C

Réponse

Le texte de référence que vous évoquez [[Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. \(V\)](#)] est inscrit in extenso en début de ce dossier.

Cependant, et même si ne sommes absolument pas dans la position de conseil en "évasion de pavillon" vers la Belgique, nous pouvons vous certifier que de nombreux bateaux y ont été immatriculés encore en 2012 pour des propriétaires français.

A vous de vous renseigner directement auprès des autorités belges ou des officines qui prennent en charge ce type de démarches de façon onéreuse.

Merci pour votre dossier, c'est clair, précis, objectif et complet. Cela évite de nombreux aller-retour sur les forums nautiques où chacun y va de ses commentaires ce qui fait qu'au bout du compte, on ne sait plus quoi penser.

Longue vie à votre site !

H.G

Formidable votre dossier, c'est le plus complet que j'ai trouvé.

Cependant vous avez juste oublié de préciser comment il faut faire pour renouveler sa lettre de pavillon belge, lorsque les 5 ans de sa validité sont passés.

C.L

Réponse

Vous avez raison, il n'est pas inutile de le préciser : pour renouveler sa lettre de pavillon belge, c'est la même procédure que pour faire sa première demande ; c.a.d sur le site officiel : www.mobilit.fgov.be Pour être tranquille effectuez cette démarche 6 mois avant sa date d'expiration.

Pour ce qui est du pavillon belge, un changement est intervenu en 2010 :<http://www.legifrance.gouv.fr> Ceci a déjà fait l'objet de contrôle en Marne et des bateaux-logements détenteurs d'une COT() ont déjà été invités à régulariser au plus vite.*

Il est bon aussi de savoir que pour les bateaux de moins de 15 m, il n'y a plus aucune contrainte et pour ceux de 15 à 20 m, une simple inscription au greffe suffit.

Cela ne concerne plus les bateaux de navigation intérieure.

J.C V

(*) La COT ou Convention d'Occupation Temporaire du domaine public fluvial ne donne aucun droit autre que celui d'user de l'endroit désigné pour stationner sans aucune possibilité d'indemnités d'éviction ; en général, délivrée pour 5 ans, elle n'est pas cessible à un éventuel nouvel acquéreur du bateau. Un règlement fixant les conditions administratives, techniques et financières pour le stationnement des bateaux logements est annexé à la convention (ndlr).

... Dans mon cas, le bateau a été acquis avec un LOA, la carte de navigation Française indique donc plusieurs propriétaire : l'organisme LOA et moi même. Y a t'il dans ce cas une procédure particulière ?

F.B

Réponse

En général, si vous apparaissez comme propriétaire (et non locataire ou utilisateur) sur la carte de navigation, vous êtes considéré administrativement comme copropriétaire du bateau.

A ce titre, vous pourriez théoriquement initier toute démarche officielle, avec l'accord obligatoire de l'organisme de crédit-bail (réel propriétaire tant que vous n'êtes pas allé au bout du crédit).

Il y a cependant de grandes chances pour qu'il ne soit pas du tout intéressé pour intervenir sur l'immatriculation du bateau.

Je confirme les conclusions de votre excellent dossier, car un de mes amis français naviguant en eaux intérieures sous pavillon belge s'est fait contrôler par la brigade fluviale de St-Jean de Losne (Saône) s'est fait verbaliser parce qu'un de ses gilets n'était pas conforme...

Il a eu beau protester et évoquer son pavillon, on lui a rétorqué qu'il était citoyen français et que les règles françaises s'appliquaient donc à lui sans restriction.

Résultat : 150 € d'amende !

Nautiquement,

J.N

Autres liens connexes

- [Calcul de la taxe de francisation](#) (ou passeport maritime français)



[Amis du Canal de Givry] [Aventuriers du Web] [Ecologie au Féminin] [Ecologie Appliquée] [Esotérisme] [France Immo Express] [Immobilier Ecologique] [Santé & Ecologie] [Des Chevaux & des Hommes] [LEDs Distribution] [Voix des Amognes] [Mon Avis] [Musique Passion] [Nièvre Passion] [Ma sécurité] [Les Ferronniers] [E-nigmes] [Dark Dondish]

Création & référencement

SITECOM.BIZ

Tous droits réservés.

