

TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

[C – 2023/40847]

23 DECEMBRE 2022. — Arrêté du Gouvernement flamand modifiant l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur et abrogeant l'arrêté royal du 31 mai 1968 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur**Fondement juridique**

Le présent arrêté est fondé sur :

- le décret du 2 avril 2004 relatif à l'agence autonomisée externe de droit public De Vlaamse Waterweg SA, société anonyme de droit public, article 5, § 2, alinéa 2, 9°, modifié par le décret du 23 décembre 2016, et l'article 5, § 7, ajouté par le décret du 26 avril 2019 ;

- le décret sur la navigation du 21 janvier 2022, article 26, alinéa 4, article 110, alinéa 3, article 112, alinéa 3 et article 148, § 1^{er}.

Formalités

Les formalités suivantes ont été remplies :

- L'Inspection des Finances a rendu son avis le 24 mars 2022.

- La Commission de contrôle flamande du traitement des données à caractère personnel a rendu son avis le 6 septembre 2022.

- La concertation visée à l'article 6, § 3bis, 6°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, a eu lieu le 1^{er} juin 2022.

- Le Conseil d'État a rendu l'avis 72.400/3 le 23 novembre 2022, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973.

Initiateur

Le présent arrêté est proposé par la Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics.

Après délibération,

LE GOUVERNEMENT FLAMAND ARRÊTE :

Article 1^{er}. À l'article 2 de l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 4 juillet 2011, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le point 3°, les mots « navire-citerne » sont remplacés par les mots « bateau-citerne » ;

2° le point 9° est remplacé par ce qui suit :

« 9° commandant : le capitaine d'un navire, le patron d'un bateau de navigation intérieure ou toute personne chargée du commandement du bateau ou du convoi, ou en assumant en fait le commandement ; » ;

3° dans le point 13°, le membre de phrase « , modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 23 mai 1985 » est abrogé ;

4° dans le point 17°, le membre de phrase « l'annexe de l'arrêté royal du 31 juillet 2009 relatif au transport des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure » est remplacé par le membre de phrase « l'ADN, repris à l'annexe 1^{re} jointe à l'arrêté du Gouvernement flamand du 25 mai 2018 portant adaptation de la réglementation en matière de transport de marchandises dangereuses par voie navigable intérieure au progrès scientifique et technique » ;

5° dans le point 19°, le mot « capitaine » est remplacé par le mot « commandant » ;

6° dans le point 20° le membre de la phrase « et/ou substances » est inséré entre le mot « marchandises » et le mot « suivantes » ;

7° au point 20°, troisième tiret, le membre de phrase « , marchandises telles que décrites dans l'ADN » est ajouté ;

8° des points 39° à 47° sont ajoutés, rédigés comme suit :

« 39° marchandises dangereuses : les marchandises dont le transport est régi dans les codes internationaux, mentionnés aux points 13°, 14°, 15°, 16°, et l'ADN ;

40° capitainerie du port : une capitainerie du port telle que visée à l'article 4 du décret du 3 mai 2019 portant la capitainerie de port ;

41° bateau de travail : un navire ou un bateau de navigation intérieure qui effectue des travaux pour le compte d'une autorité ;

42° navire à passagers : un bateau de navigation intérieure pour des excursions journalières ou un bateau-hôtel construit et aménagé pour transporter plus de douze passagers ;

43° navire de croisière fluviale : un bateau-hôtel destiné à transporter, à héberger ou à divertir des passagers pendant un itinéraire de navigation sur de grandes rivières ;

44° capitaine : toute personne à laquelle l'ordre d'un navire a été confié ou qui exécute cet ordre de fait et de façon légitime, et qui exerce l'autorité sur le bateau de navigation intérieure ou le convoi, ou en assumant en fait le commandement ;

45° patron : le membre d'équipage qualifié pour piloter un bateau de navigation intérieure et pour assumer la responsabilité générale à bord ;

46° Autorité nautique commune : l'autorité telle que visée à l'article 6 du traité entre la Région flamande et le Royaume des Pays-Bas relatif à la gestion nautique commune dans le bassin de l'Escaut, signé à Middelburg le 21 décembre 2005 ;

47° centrale de trafic Zandvliet : le lieu avec personnel à hauteur de Zandvliet établi dans le cadre de la Convention du 29 novembre 1978 entre le Royaume des Pays-Bas et le Royaume de Belgique au sujet de la mise en place d'une chaîne de radar le long de l'Escaut occidental et de ses embouchures, établie à Bruxelles le 29 novembre 1978. ».

Art. 2. Dans l'article 3 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 3 mai 1999, le paragraphe 1^{er} est remplacé par ce qui suit :

« § 1^{er}. Chaque bateau est sûr et convient aux objectifs pour lesquels il est utilisé. L'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux, la capitainerie du port, la ville d'Anvers, la Commission navigation intérieure du Vlaamse Waterweg peuvent toujours réclamer à cet effet les certificats requis et la preuve d'une police d'assurance suffisante et, le cas échéant, imposer des conditions complémentaires ou édicter une interdiction de séjour jusqu'à ce que les certificats requis ou la police d'assurance soient présentés au service précité.

À l'alinéa 1^{er}, il convient d'entendre par Commission navigation intérieure du Vlaamse Waterweg : la commission telle que visée à l'art. 20^{ter} décret du 4 avril 2004 portant l'agence autonomisée externe de droit public, dénommée « De Vlaamse Waterweg SA », société anonyme de droit public. ».

Art. 3. Dans l'article 3^{bis} du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 17 septembre 2005 et modifié par les arrêtés royaux du 10 septembre 2010 et du 4 novembre 2014, les mots « au service compétent de la Région » sont remplacés par les mots « aux services compétents ».

Art. 4. Dans le même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement flamand du 18 mars 2016, il est inséré des articles 3^{decies} et 3^{undecies}, rédigés comme suit :

« Art. 3^{decies}. Les commandants maintiennent toujours une vitesse sûre. Pour ce faire, ils tiennent compte des circonstances locales, des conditions météorologiques, du trafic maritime et de leur chargement.

Les commandants règlent la vitesse de leur bateau de sorte qu'en raison de la houle, de l'aspiration et toute autre cause, aucun dommage ne soit provoqué aux autres bateaux, à leur matériel d'amarrage, au chargement et aux ouvrages d'art.

Art. 3^{undecies}. Tout mariphone à bord d'un bateau est conforme et utilisé conformément aux dispositions de l'Arrangement régional relatif au Service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure.

Tout bateau motorisé dont la longueur de la coque s'élève à plus de vingt mètres est équipé de deux mariphones en bon état de fonctionnement. Pendant la navigation, le mariphone pour le réseau bateau-bateau et celui destiné aux informations nautiques sont en permanence en mode « prêt à émettre » et « prêt à recevoir ». Le canal désigné pour les informations nautiques ne peut être quitté que pour une courte période, à savoir le temps d'émettre ou de recevoir des informations sur d'autres canaux. Le présent alinéa ne s'applique pas à un bateau de promenade urbaine tel que visé à l'article 2, 9^o de l'arrêté du Gouvernement flamand du 5 octobre 2018 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure.

Tout bateau motorisé dont la longueur de la coque est comprise entre sept et vingt mètres est équipé d'un mariphone en bon état de fonctionnement.

Pour un convoi poussé et pour un convoi attelé, l'alinéa 2 s'applique au bateau à bord duquel le commandant du convoi se trouve.

Il est interdit d'utiliser les canaux du réseau bateau-bateau, les informations nautiques et la liaison avec les services établis pour la navigation pour des communications non prescrites par le présent arrêté ou pour des communications qui ne sont pas dans l'intérêt de la sécurité de la navigation ou des personnes à bord. ».

Art. 5. Dans l'article 4 du même arrêté, le membre de phrase « actes intentionnels, » est inséré entre les mots « retarder la navigation par » et les mots « négligence ou ».

Art. 6. Dans l'article 5 du même arrêté, les mots « capitaine ou patron » sont remplacés par le mot « commandant ».

Art. 7. Dans le chapitre II du même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement flamand du 18 mars 2016, l'intitulé de la section II est remplacé par ce qui suit :

« Section II. Mouillage des bateaux et utilisation de tuyaux d'amarrage de drague ».

Art. 8. L'article 6 du même arrêté est remplacé comme suit :

« Art. 6. L'Autorité nautique commune détermine l'emplacement et les conditions dans lesquelles un bâtiment peut mouiller ou utiliser des tuyaux d'amarrage de drague.

Dans l'alinéa 1^{er}, on entend par tuyaux d'amarrage de drague : une construction tubulaire verticale à l'aide de laquelle les bateaux peuvent s'amarrer au fond. ».

Art. 9. L'article 7 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 3 mai 1999, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 7. Il est interdit d'amarrer devant ou à proximité d'entrées de port, de postes d'accostage ou autres aménagements similaires, dans les courbes du fleuve ou dans les alignements de feux, ou à proximité d'un de ces endroits, ce qui gênerait les autres bateaux.

Les bateaux ne peuvent être amarrés sur le fleuve qu'entre les bouées d'amarrage destinées à cet effet. Il est interdit d'amarrer un bateau à une installation de balisage. Les bouées d'amarrage à usage public sont de couleur jaune et marquées d'une lettre « P » de couleur noire. L'Autorité nautique commune détermine les conditions d'utilisation des bouées d'amarrage.

Les bateaux attachés directement ou indirectement à une seule bouée d'amarrage ainsi que les bateaux amarrés entre des bouées d'amarrage, sont considérés, pour l'application du présent arrêté, comme étant des bateaux au mouillage. ».

Art. 10. Dans le même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement flamand du 18 mars 2016, il est inséré les articles 7^{bis} et 7^{ter}, qui sont rédigés comme suit :

« Art. 7^{bis}. Les commandants s'assurent que leur bateau, tant qu'il occupe un quai d'amarrage, est solidement amarré. Pour ce faire, ils tiennent compte de la marée, de l'état de chargement, des conditions atmosphériques et des éventuels bateaux en passage.

Il est interdit de s'amarrer de sorte que l'utilisation de la voie hydraulique et de ses dépendances soit entravée.

Art. 7^{ter}. Un bâtiment peut uniquement s'amarrer à un quai si le quai d'amarrage est entièrement exempt de navigation en temps utile sur une longueur sûre. ».

Art. 11. Dans le chapitre II du même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement flamand du 18 mars 2016, l'intitulé de la section IV est remplacé par ce qui suit :

« Section IV. Utilisation des estacades, pontons et postes d'attente gérés par la ville d'Anvers, la Régie portuaire d'Anvers ou le gestionnaire ».

Art. 12. L'article 8 du même arrêté est remplacé par ce qui suit :

« Art. 8. Le gestionnaire, la capitainerie du port et la ville d'Anvers peuvent définir des conditions et des règles de conduite pour les estacades, pontons et postes d'attente publics dont ils ont la gestion. ».

Art. 13. L'article 9, § 6 du même arrêté est remplacé par ce qui suit :

« § 6. Les bateaux, à l'exception de bateaux de plaisance, doivent être équipés d'une échelle de pilote dont la construction et l'utilisation doivent satisfaire à la prescription 3-9 du S.O.L.A.S. »

Art. 14. Dans l'article 10, § 3 du même arrêté, les mots « navires-citernes » sont remplacés par les mots « bateaux-citernes ».

Art. 15. Dans l'article 11, § 1^{er}, du même arrêté le membre de phrase « afin de pouvoir satisfaire à tout moment aux prescriptions de l'article 17 » est abrogé.

Art. 16. Dans le même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement flamand du 18 mars 2016, il est inséré un article 12*bis*, qui est rédigé comme suit :

« Art. 12*bis*. Il est interdit d'amarrer un bateau à un autre bateau qui n'est pas solidement amarré. ».

Art. 17. Dans l'article 15, § 2 du même arrêté, le mot « patron » est chaque fois remplacé par le mot « commandant ».

Art. 18. L'article 17 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 3 mai 1999 et l'arrêté du Gouvernement flamand du 18 mars 2016, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 17. § 1^{er}. Sans préjudice de l'application de l'article 47 de l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de navigation de l'Escaut maritime inférieur, tout utilisateur de la voie hydraulique visée par l'application du présent arrêté est obligé d'obtempérer aux directives et aux injonctions à caractère temporaire données dans certains cas particuliers dans l'intérêt de la sécurité des bateaux et de la navigation et pour la protection de la voie d'eau et de ses infrastructures par les autorités chargées de la police des eaux de la police fédérale, le gestionnaire, la capitainerie du port et la ville d'Anvers, chacun dans leurs compétences respectives. Ces directives et injonctions à caractère temporaire peuvent différer des dispositions du présent arrêté.

Les directives et injonctions, visées à l'alinéa 1^{er}, sont notifiées ou communiquées oralement ou par écrit.

§ 2. Tout utilisateur de la voie hydraulique est obligé d'obtempérer immédiatement aux directives et aux injonctions visées au paragraphe 1^{er}. Si les propriétaires, exploitants et commandants n'obtempèrent pas immédiatement aux directives et aux injonctions visées au paragraphe 1^{er}, ces directives et injonctions sont exécutées d'office et à leurs frais et risques. ».

Art. 19. Dans le même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement flamand du 18 mars 2016, il est inséré les articles 17*bis* à 17*septies*, qui sont rédigés comme suit :

« Art. 17*bis*. § 1^{er}. L'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux, le gestionnaire, la capitainerie du port et la ville d'Anvers peuvent lier des conditions à toutes les autorisations orales et écrites accordées en application du présent chapitre.

Si une personne agit en violation d'une ou plusieurs des conditions mentionnées à l'alinéa 1^{er}, ou si une personne ne respecte pas ces conditions, elle est réputée avoir agi sans autorisation.

§ 2. Le titulaire d'une autorisation écrite a l'obligation de produire cette autorisation à la première demande.

Art. 17*ter*. Les engins et équipements de sauvetage ne peuvent être utilisés qu'aux fins auxquelles ils sont destinés. Il est interdit de toucher, d'endommager, de déplacer ou d'utiliser abusivement ces engins et équipements de sauvetage sans avoir l'intention de porter secours.

Art. 17*quater*. § 1^{er}. Il est interdit de suspendre par-dessus bord des amarres ou d'autres objets, autres que des fenders et des câbles de remorquage de secours.

À l'alinéa 1^{er}, on entend par câble de remorquage de secours : un câble en acier d'une résistance et d'une longueur suffisantes, dont une extrémité est fixée au bateau et dont l'autre extrémité est munie d'un œil maintenu à un mètre au-dessus de la ligne de flottaison par une ligne de rupture.

§ 2. Pendant la navigation, les fenders ne peuvent pas toucher l'eau.

§ 3. Les fenders sont en bon état et soigneusement suspendus.

Art. 17*quinquies*. Il est interdit d'utiliser des lignes de jet dont les extrémités sont lestées de manière à provoquer un danger, des dommages ou des blessures lors du lancer.

À l'approche du lieu d'amarrage, des lignes de jet et des amarres sont prêtes en suffisance sur les bateaux à la proue et à la poupe.

Art. 17*sexies*. Chaque bateau dispose d'une liste d'équipage et de passagers disponible au niveau du gangway.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, un bateau à passagers qui n'est pas un bateau-hôtel doit avoir uniquement une liste d'équipage disponible au niveau du gangway. La liste est présentée à la première demande. ».

Art. 20. L'article 18 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 3 mai 1999, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 18. § 1^{er}. Le propriétaire, l'exploitant ou le commandant d'un bateau sur lequel un incident se produit prend les mesures suivantes immédiatement après que l'incident s'est produit :

1° informer la centrale de trafic Zandvliet par la voie la plus rapide. La centrale de trafic Zandvliet communique immédiatement le fait à l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux. La notification par ce propriétaire, exploitant ou commandant ne dispense pas le commandant du bateau en question de prendre lui-même à bord les mesures nécessaires pour combattre le sinistre. L'utilisation de détergents ou de dispersants pour le nettoyage de la coque du bateau, de l'infrastructure de la voie hydraulique et de ses dépendances ou des eaux de surface est interdite, sauf après autorisation préalable de l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux, du gestionnaire, de la capitainerie du port ou de la ville d'Anvers ;

2° désigner le bateau échoué ou coulé avec les lumières et les marques, visées à l'article 30 de l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de navigation de l'Escaut maritime inférieur.

À l'alinéa 1^{er}, on entend par incident :

1° le bateau risque de couler ou le bateau s'est échoué ou a coulé ;

2° un incendie qui s'est déclaré sur le bateau ;

3° le bateau a subi des dommages visibles ou perceptibles en raison d'une collision, d'un échouement ou d'un autre danger maritime ;

4° le bateau cause des dommages à toute partie de l'infrastructure, aux appareils, aux engins ou à d'autres bateaux ;

5° le bateau a une gêne anormale ;

6° le bateau perd ou risque de perdre sa cargaison, son carburant ou des objets ;

7° le bateau est souillé par une substance polluante, quelle que soit sa nature ou son origine ;

8° le bateau a subi des dommages à sa coque, son hélice ou son gouvernail.

L'amarrage ou le départ d'un lieu d'amarrage aux quais, bouées d'amarrage, embarcadères et flotteurs est interdit sans autorisation préalable après les incidents mentionnés à l'alinéa 2. Cette interdiction peut être levée tout en conservant l'application du droit de demander une déclaration à un expert en navigation agréé par le tribunal de l'entreprise, attestant que le bateau concerné peut naviguer jusqu'à un quai d'amarrage et prendre ou quitter un quai d'amarrage sans autre danger ou pollution additionnelle. Les coûts de cette déclaration sont à la charge du bateau, du capitaine, du propriétaire ou de l'affrètement. L'autorisation de naviguer après inspection peut être refusée jusqu'à ce que les coûts susmentionnés soient payés ou qu'une garantie de paiement soit fournie.

L'autorisation et la levée visées à l'alinéa 3 sont données par le mandataire mentionné à l'alinéa 1^{er}, 1°, de la présente disposition, soit l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux, le gestionnaire, la capitainerie du port ou la ville d'Anvers.

§ 2. Les personnes qui laissent couler bas des épaves, débris d'épave, agrès ou objets, y compris des parties de cargaison, sont soumises à l'obligation visée au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°. Les personnes précitées se conforment également à l'obligation visée au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, à moins que le gestionnaire estime que l'épave, les débris d'épave, agrès ou objet ne constituent pas de danger ou d'entrave pour la navigation. ».

Art. 21. L'article 19 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 3 mai 1999, est abrogé.

Art. 22. À l'article 20 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 3 mai 1999, les modifications suivantes sont apportées :

1° à l'alinéa 1^{er}, les mots « capitaine ou patron » sont remplacés par le mot « commandant ».

2° à l'alinéa 1^{er}, les mots « le service du pilotage à Anvers » sont remplacés par les mots « la centrale de trafic Zandvliet » ;

3° l'alinéa 2 est abrogé.

Art. 23. Dans l'article 21 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 3 mai 1999, les mots « au service du pilotage à Anvers » sont remplacés par les mots « à la centrale de trafic Zandvliet ».

Art. 24. L'article 22 du même arrêté est remplacé par ce qui suit :

« Art. 22. En cas d'élimination d'office par les services publics de substances ou d'objets déversés illégalement, les frais sont à la charge du contrevenant. ».

Art. 25. Dans l'article 24 du même arrêté, le paragraphe 2 est abrogé.

Art. 26. Dans l'article 29, § 1^{er}, du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 9 février 1996 et modifié par l'arrêté royal du 17 septembre 2005, les mots « au Vessel Traffic Service Scheldemonden (VTS Embouchures de l'Escaut) » sont remplacés par les mots « à la centrale de trafic Zandvliet ».

Art. 27. À l'article 31 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 9 février 1996 et du 21 janvier 2000, les modifications suivantes sont apportées :

1° au paragraphe 1^{er}, le mot « capitaine » est remplacé par le mot « commandant » ;

2° au paragraphe 1^{er}, point 5, les mots « le (Vessel Traffic Service Scheldemonden (VTS Embouchures de l'Escaut) » sont remplacés par les mots « la centrale de trafic Zandvliet » ;

3° au paragraphe 2, le mot « capitaine » est remplacé par le mot « commandant » ;

4° au paragraphe 2, les mots « navire-citerne » sont remplacés par les mots « bateau-citerne » ;

5° au paragraphe 2, 7°, les mots « au (Vessel Traffic Service Scheldemonden (VTS Embouchures de l'Escaut) » sont remplacés par les mots « à la centrale de trafic Zandvliet ».

Art. 28. L'article 33 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 21 janvier 2000, est abrogé.

Art. 29. Dans l'article 36bis, § 1^{er}, du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 17 septembre 2005, remplacé par l'arrêté royal du 10 septembre 2010 et modifié par l'arrêté royal du 25 janvier 2012, le mot « capitaine » est chaque fois remplacé par le mot « commandant ».

Art. 30. Dans le même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement flamand du 18 mars 2016, il est inséré un intitulé entre l'article 36bis et l'article 36ter, qui s'énonce comme suit :

« Chapitre IVbis. Embarquement et débarquement des passagers ».

Art. 31. Dans le même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement flamand du 18 mars 2016, des articles 36ter, 36quater en 36quinquies sont insérés, énoncés comme suit :

« Art. 36ter. Il est interdit de débarquer des passagers si aucune permission n'est donnée par l'exploitant du bateau concerné.

Art. 36quater. Les passagers et autres personnes suivent les instructions des membres de l'équipage aux points de débarquement.

Art. 36quinquies. L'embarquement de personnes à bord des bateaux à passagers ainsi que leur débarquement ont lieu, sauf dans les sas d'écluses et dans des lieux équipés d'escaliers, au moyen de ponts mobiles équipés de garde-corps des deux côtés. Lorsque ce type de bateau ne peut accoster directement à l'embarcadère parce qu'un autre bâtiment est déjà amarré contre lui, ce dernier sert à débarquer ou à embarquer les passagers et les marchandises du ou vers le premier bâtiment. Le transfert d'un bâtiment à un autre se fait également au moyen d'un petit pont, équipé de garde-corps des deux côtés. ».

Art. 32. L'article 37 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 3 mai 1999, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 37. § 1^{er}. Lorsque se produit sur le fleuve un incident qui cause ou peut causer une nuisance, un dommage ou un danger pour les infrastructures, l'environnement ou les autres utilisateurs de la voie navigable, toute personne doit immédiatement en informer la centrale de trafic Zandvliet par la voie la plus rapide. La centrale de trafic Zandvliet préviendra immédiatement l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux.

§ 2. Le gestionnaire prend les premières mesures qu'il juge nécessaires pour protéger l'environnement.

Le gestionnaire prend toutes les mesures qu'il juge nécessaires, pour garantir la sauvegarde de la sécurité de la navigation, y compris le balisage et les autres aides à la navigation, ou pour assurer la conservation de l'infrastructure de la voie navigable. ».

Art. 33. Les articles 38 et 39 du même arrêté sont abrogés.

Art. 34. L'article 40 du même arrêté est remplacé par ce qui suit :

« Art. 40. Les bateaux sont tenus de s'arrêter immédiatement sur ordre de l'Autorité nautique commune. ».

Art. 35. À l'article 41, les modifications suivantes sont apportées :

1° à l'alinéa 2, les mots « l'Arrêté royal du 31 mai 1968 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur » sont supprimés.

2° les alinéas 2 et 3 sont ajoutés, rédigés comme suit :

« Il est interdit de pratiquer des sports nautiques dans l'Escaut maritime inférieur, sauf autorisation de l'Autorité nautique commune.

Dans l'alinéa 2, on entend par sport nautique des sports aquatiques telles que l'aviron, le canoë, le kayak, la gondole, le surf, le ski nautique, le tubing et le pédalo. ».

Art. 36. Dans le même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement flamand du 18 mars 2016, il est inséré un article 41bis, qui s'énonce comme suit :

« Art. 41bis. Depuis la terre, tout un chacun garde une distance de sécurité par rapport au bord de l'eau. ».

Art. 37. Dans l'article 42 du même arrêté, les mots « présent règlement » sont remplacés par les mots « règlement disponible ».

Art. 38. Dans le même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement flamand du 18 mars 2016, il est inséré un intitulé entre l'article 42 et l'article 43, qui s'énonce comme suit :

« Chapitre VI. Supervision et compétence de constatation ».

Art. 39. L'article 43 du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 3 mai 1999, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 43. § 1^{er}. Les instances suivantes veillent à l'exécution, au contrôle et au respect du présent arrêté :

1° l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux ;

2° les membres du personnel chargés du contrôle de la navigation ;

3° la capitainerie du port ;

4° les membres du personnel désignés par le gestionnaire à cet effet ;

5° les membres du personnel de la ville d'Anvers, tels que visés à l'article 112 du Décret sur la navigation.

§ 2. Sans préjudice de l'application des compétences des officiers de police judiciaire, les personnes visées au paragraphe 1^{er} sont chargées de détecter et de constater les infractions au présent arrêté. ».

Art. 40. Dans le même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement flamand du 18 mars 2016, il est inséré un chapitre VII, qui se compose des articles 43/1 à 43/32, qui s'énonce comme suit :

« Chapitre VII. Dispositions particulières pour les quais de l'Escaut de la zone " ville "

Section I. — Dispositions d'application et d'interdiction

Art. 43/1. Sans préjudice de l'application des autres dispositions du présent arrêté, les dispositions du présent chapitre sont applicables dans la zone indiquée sur la carte qui a été jointe comme annexe 5 au présent arrêté.

La zone mentionnée à l'alinéa 1^{er} est délimitée par :

1° en amont, la limite nord de la plateforme logistique sur le Blue Gate, telle qu'indiquée également par la signalisation ;

2° en aval, le chenal au sud de l'écluse Kattendijk, tel qu'indiqué également par la signalisation.

La zone mentionnée à l'alinéa 1^{er} s'étend, côté eau, jusqu'au bateau amarré, à l'exclusion du chenal, et, côté terre, jusqu'à la bordure du mur de quai, pontons et embarcadères compris.

Art. 43/2. Il est interdit de s'amarrer avec les bateaux suivants, sauf autorisation préalable de la ville d'Anvers :

1° bateaux-citernes ;

2° allèges-citernes ;

3° bateaux logement ;

4° bateaux qui transportent des marchandises dangereuses ;

5° matériel de chargement et déchargement flottant ;

6° bateaux de travail ;

7° bateaux utilisés comme ateliers avec un entrepôt, un stockage ou un magasin flottant ;

8° avirons ;

9° bateaux de plaisance.

À l'alinéa 1^{er}, 2°, on entend par allège-citerne un bateau de navigation intérieure construit ou rendu apte à transporter des liquides inflammables, du gaz liquide ou des produits chimiques en vrac, ou qui est approprié à le faire.

Art. 43/3. Sauf en cas d'urgence, il est interdit de mettre à l'eau ou de faire naviguer des bateaux de sauvetage autres que ceux appartenant aux services de secours ou à l'autorité compétente, sauf autorisation préalable de la ville d'Anvers.

Section II. — Quais d'amarrage et bateaux amarrés

Art. 43/4. Le commandant a l'obligation de contrôler si le quai d'amarrage convient et est sûr pour son bateau.

Si le commandant estime que le quai d'amarrage ne convient pas ou n'est pas sûr, il doit le signaler immédiatement au gestionnaire ou à la ville d'Anvers.

Le gestionnaire ou la ville d'Anvers peut toujours attribuer d'office un quai d'amarrage.

Art. 43/5. Le commandant d'un bateau dont la superstructure ou le chargement en pontée dépasse le bord du bateau est tenu de le signaler avec une lumière blanche du coucher au lever du soleil et en cas de mauvaise visibilité à l'extérieur.

Art. 43/6. Les commandants veillent à ne pas poser sur les quais, embarcadères ou berges des câbles, ancrs, passerelles ou autres objets susceptibles d'encombrer le passage ou d'entraver le chemin.

Art. 43/7. Les commandants veillent à ce qu'aucune personne non autorisée ne soit admise à bord de leurs bateaux.

Art. 43/8. Il est interdit, sans l'autorisation du commandant, de détacher, déplacer ou déhaler un bâtiment ou de recouvrir ou de larguer les moyens d'amarrage du bâtiment, sauf sur instruction ou ordre du gestionnaire ou de la ville d'Anvers.

À l'alinéa 1^{er}, on entend par déhalage d'un bateau : le déplacement d'un bateau d'un quai d'amarrage à un autre quai d'amarrage.

Art. 43/9. Les navires et les navires à passagers ne peuvent occuper un quai d'amarrage qu'après autorisation préalable de la Ville d'Anvers.

Art. 43/10. Les bateaux de navigation intérieure, à l'exception des navires à passagers auxquels s'applique la réglementation spécifique visée à l'article 43/9, doivent se signaler à l'autorité compétente lors de l'amarrage et du largage des amarres.

Art. 43/11. L'amarrage d'un navire est interdit, sauf l'amarrage à chaud après autorisation préalable de la Ville d'Anvers ou du service fédéral compétent dans le cadre du contrôle par l'État du port.

À l'alinéa 1^{er}, on entend par amarrage à chaud que l'équipage ou l'équipage partiel est à bord et que certaines machines, telles que des générateurs, sont en marche. L'amarrage à chaud est généralement d'une durée plus courte.

Art. 43/12. L'immobilisation des bateaux pour des raisons techniques est interdite, sauf autorisation préalable de la ville d'Anvers.

Art. 43/13. Le gestionnaire peut imposer aux bateaux de navigation intérieure des conditions supplémentaires concernant l'utilisation du courant de quai.

Art. 43/14. Les commandants des bateaux amarrés ne peuvent laisser les moteurs en marche lorsqu'il n'y a pas d'arrimage que si cela est nécessaire pour la sécurité et le fonctionnement du bateau.

Des exceptions à l'alinéa 1^{er} sont possibles après autorisation préalable de la ville d'Anvers.

Art. 43/15. L'exécution de tâches de plongée pour l'inspection ou la réparation sous l'eau de bateaux et de structures flottantes ou d'infrastructures de stationnement est uniquement possible après autorisation préalable de la ville d'Anvers.

Art. 43/16. En dérogation à l'article 23, § 2, alinéa 1^{er}, 1°, l'utilisation de feux ouverts et de flammes nues, le meulage, le soudage, le brûlage ou tout autre travail impliquant de la chaleur ou la génération d'étincelles est uniquement possible pour les navires, les bateaux de croisière fluviale et les bateaux de travail qu'après autorisation préalable de la ville d'Anvers.

Art. 43/17. Les travaux de peinture sont uniquement autorisés pour les navires et les bateaux de croisière fluviale après autorisation préalable de la ville d'Anvers.

Art. 43/18. Les événements à bord des bateaux amarrés sont interdits, sauf après autorisation préalable de la ville d'Anvers.

Section III. — Amarrage et largage des amarres

Art. 43/19. Il est obligatoire d'utiliser des services pour l'amarrage et le largage des amarres. Cette obligation ne s'applique pas ;

1° aux bateaux de navigation intérieure ;

2° aux navires à passagers ;

3° aux navires d'une longueur totale inférieure à quatre-vingts mètres, où le transfert du bateau au quai peut être effectué de manière extrêmement sûre et avec une différence de hauteur minimale entre le plat-bord supérieur, le pont de résistance ou le pont exposé aux intempéries et le quai ;

4° aux déplacements le long du quai où il y a toujours une connexion entre le bateau et le quai à l'avant et à l'arrière pendant toute la durée du mouvement, au moins une amarre à l'avant et une amarre à l'arrière.

Art. 43/20. L'amarrage et le largage des amarres ne sont autorisés que par un offreur de service qui a reçu une habilitation ou une autorisation à cet effet.

Les commandants ne sont pas autorisés à utiliser les services d'amarrage et de largage des amarres organisés ou offerts par une personne physique ou une personne morale publique ou privée autre que l'instance mandatée ou autorisée.

Section IV. — Avitaillement

Art. 43/21. L'avitaillement est uniquement autorisé pour les navires, les bateaux de croisière fluviale et les bateaux de travail si les conditions et procédures déterminées par la ville d'Anvers sont respectées.

L'avitaillement est uniquement autorisé si les conditions et les procédures déterminées par la ville d'Anvers sont respectées.

Art. 43/22. Les commandants ne sont pas autorisés à utiliser les services d'avitaillement fournis, organisés ou offerts par une personne physique ou morale autre que la personne physique ou morale autorisée à cet effet par la ville d'Anvers.

Art. 43/23. Dans l'intérêt de la sécurité nautique ou de l'optimisation du fonctionnement de la chaîne, l'Autorité nautique commune, outre la ville d'Anvers, peut définir des instructions complémentaires pour la prestation de services.

En cas d'urgence ou si cela s'avère nécessaire pour la sécurité publique, une opération d'avitaillement peut toujours être interdite ou arrêtée ou d'autres mesures de sécurité peuvent être imposées.

Art. 43/24. Avant que l'opération d'avitaillement ne soit effectuée, une liste de contrôle d'avitaillement est complétée et signée par le fournisseur d'avitaillement et le bâtiment avitaillé en question.

La liste de contrôle d'avitaillement, mentionnée à l'alinéa 1^{er}, est consultable sur simple demande de chacune des parties concernées pendant six mois après la fin des opérations d'avitaillement.

La liste de contrôle d'avitaillement doit être respectée pendant l'avitaillement. L'avitaillement est immédiatement interrompu si les dispositions de la liste de contrôle d'avitaillement ne sont pas respectées.

Art. 43/25. Le commandant du bâtiment ou les commandants des bâtiments concernés veillent à ce que le bâtiment ou les bâtiments concernés soient amarrés à quai de manière sûre et parfaitement longitudinale avant la fin de l'opération d'avitaillement. Une attention particulière doit être accordée à l'obligation précitée lors du passage de bâtiment. Les bâtiments mentionnés ici concernent un avitaillement bateau-bateau, les commandants des bateaux avitaillés et des bateaux d'avitaillement devant s'assurer qu'ils sont amarrés correctement et en toute sécurité.

Avant les opérations prévues, le fournisseur d'avitaillement et le bâtiment avitaillé contrôlent que la ou les installations d'amarrage et les équipements d'avitaillement du fournisseur et du receveur sont compatibles afin que les opérations d'avitaillement puissent se dérouler en toute sécurité.

Art. 43/26. Le commandant ou l'équipage du bateau receveur garantit au titulaire de l'autorisation un accès réglementaire et sûr au bâtiment si cela est nécessaire ou souhaité pour des opérations d'avitaillement sûres et efficaces.

Art. 43/27. Le titulaire de l'autorisation en informe la ville d'Anvers avant l'exécution de l'opération d'avitaillement. Le titulaire de l'autorisation notifie également à la ville d'Anvers l'heure du début probable de l'opération ainsi que l'heure effective de début et de fin de l'opération.

Les informations mentionnées à l'alinéa 1^{er} sont introduites par le canal d'information ou le système de communication imposé.

Art. 43/28. Le fournisseur d'avitaillement et le bâtiment avitaillé en question surveillent l'exécution de l'opération d'avitaillement et assurent une communication adéquate avant et pendant l'exécution de l'opération d'avitaillement.

Section V. — Remorquage

Art. 43/29. Le gestionnaire, la capitainerie du port et la ville d'Anvers peuvent imposer l'utilisation de remorqueurs.

Art. 43/30. L'utilisation de remorqueurs se fait toujours sous la responsabilité et aux frais du commandant du bâtiment.

Section IV. — Dispositions diverses

Art. 43/31. Il est interdit de laisser en liberté les animaux susceptibles de causer des nuisances ou des dangers.

Art. 43/32. La pêche n'est autorisée que dans les endroits désignés à cet effet par la ville d'Anvers. ».

Art. 41. Dans le même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement flamand du 18 mars 2016, il est inséré un intitulé entre l'article 43/32 et l'article 44, qui s'énonce comme suit :

« Chapitre XVIII. Disposition modificative ».

Art. 42. Dans le même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement flamand du 18 mars 2016, il est inséré un intitulé entre l'article 44 et l'article 45, qui s'énonce comme suit :

« Chapitre IX. Dispositions finales ».

Art. 43. Dans l'annexe 3 du même arrêté, rétabli par l'arrêté royal du 17 septembre 2005, le mot « capitaine » est remplacé par le mot « commandant ».

Art. 44. Le même arrêté est complété par une annexe 5, jointe au présent arrêté.

Art. 45. L'article 16 de l'arrêté royal du 31 mai 1968 portant règlement de police relatif à l'Escaut maritime inférieur est abrogé.

Art. 46. Le ministre flamand qui a l'Infrastructure hydraulique et la Politique de l'eau dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

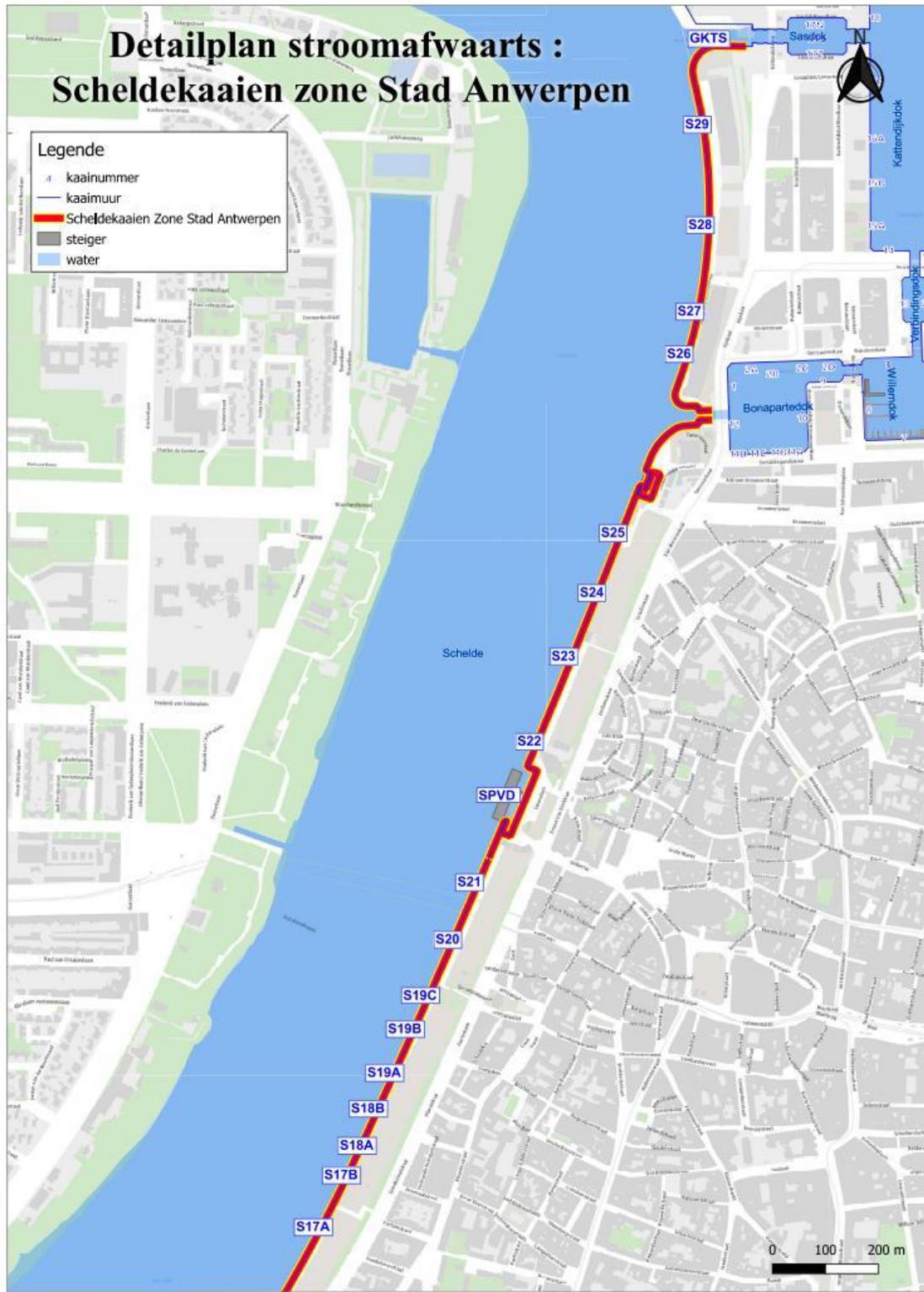
Bruxelles, le 23 décembre 2022.

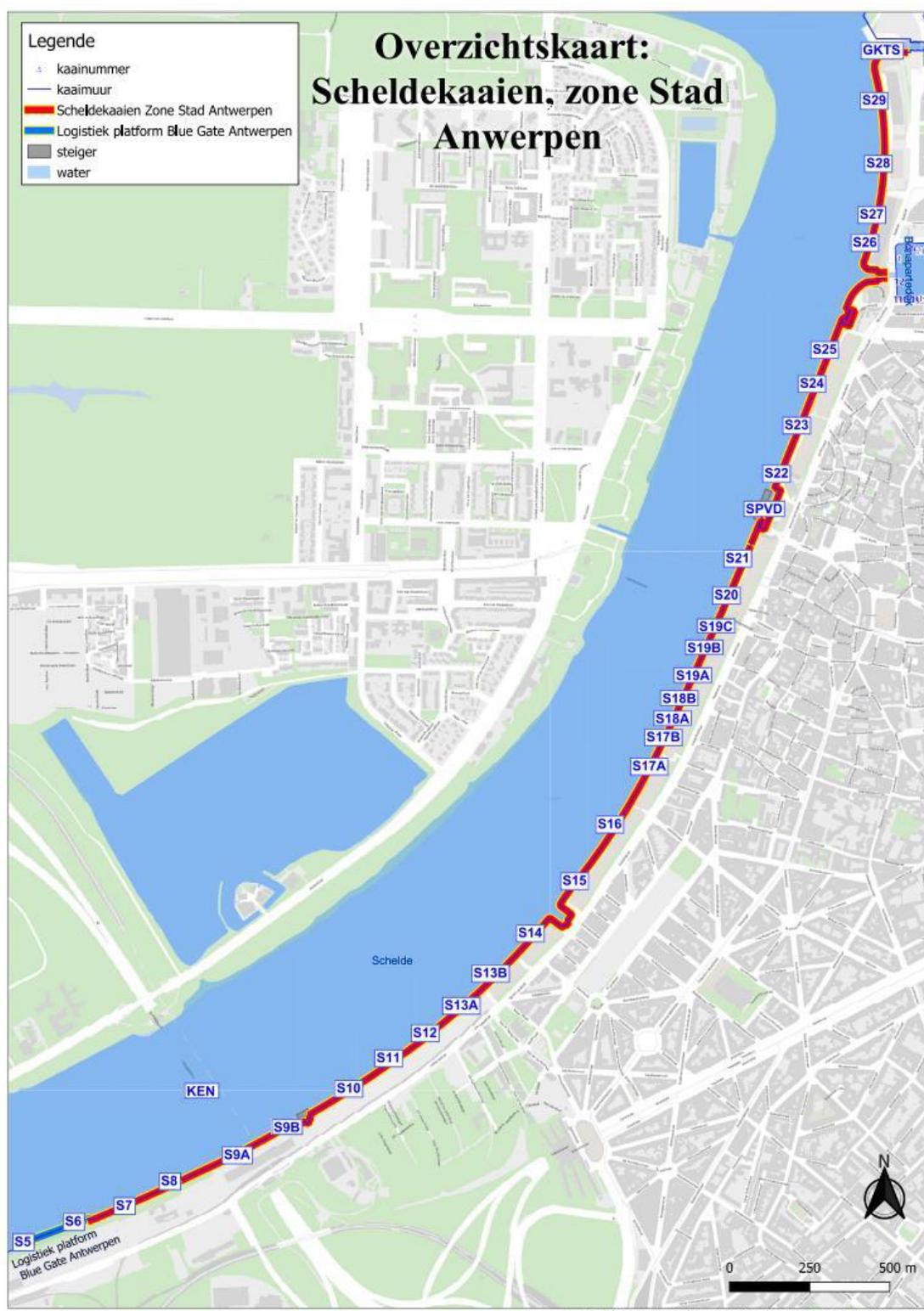
Le Ministre-président du Gouvernement flamand,

J. JAMBON

La Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics,

L. PEETERS





Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement flamand du 23 décembre 2022 modifiant l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur.

Bruxelles, le 23 décembre 2022.

Le Ministre-président du Gouvernement flamand,

J. JAMBON

La Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics,

L. PEETERS