

Art. 192. De wet van 21 mei 1991 betreffende het invoeren van een stuurbrevet voor het beveren van de scheepvaartwegen van het Rijk wordt opgeheven.

Art. 193. De wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen, het laatst gewijzigd bij de wet van 16 juni 2020, wordt opgeheven.

Art. 194. Het decreet van 17 maart 2006 tot omzetting van Richtlijn 2001/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 december 2001 tot vaststelling van geharmoniseerde voorschriften en procedures voor het veilig laden en lossen van bulkschepen wordt opgeheven.

Art. 195. Het decreet van 6 juli 2012 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren, gewijzigd bij het decreet van 8 juni 2018, wordt opgeheven.

HOOFDSTUK 2. — *Inwerkingtreding*

Art. 196. Dit decreet treedt in werking op de eerste dag van de maand die volgt op het verstrijken van een termijn van tien dagen, die ingaat op de dag na de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

De Vlaamse Regering kan voor bepaalde artikelen, of onderdelen ervan, en de daarmee overeenstemmende wijzigings- en opheffingsbepalingen, een vroegere datum van inwerkingtreding vaststellen.

Art. 197. In afwijking van artikel 196, treedt titel 5 in werking op de datum waarop het samenwerkingsakkoord, vermeld in artikel 92, in werking treedt.

Art. 198. In afwijking van artikel 196, treden artikel 42, 166 en 167 in werking op 1 januari 2024.

Kondigen dit decreet af, bevelen dat het in het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Brussel, 21 januari 2022.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

J. JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

L. PEETERS

Nota

(1) *Zitting 2021-2022*

Documenten:

– Ontwerp van decreet : 1007 – Nr. 1

– Amendementen : 1007 – Nrs. 2 en 3

– Verslag : 1007 – Nr. 4

– Amendementen na indiening van het verslag : 1007 – Nr. 5

– Tekst aangenomen door de plenaire vergadering : 1007 – Nr. 6

Handelingen : Bespreking en aanneming; Vergadering van 19 januari 2022.

TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

[C – 2022/31332]

21 JANVIER 2022. — Décret sur la navigation (1)

Le PARLEMENT FLAMAND a adopté et Nous, GOUVERNEMENT, sanctionnons ce qui suit :

Décret sur le projet de Décret sur la navigation

TITRE 1^{er}. — *Dispositions générales*

Article 1^{er}. Le présent décret règle une matière régionale.

Art. 2. Dans la mesure où des définitions différentes ne figurent pas dans certains chapitres ou sections du présent décret, les définitions suivantes s'appliquent aux fins du présent décret :

- 1° autorité compétente : le service désigné par le Gouvernement flamand ou l'organisme public dépendant de la Région flamande, chargé de la mise en œuvre et du maintien des dispositions du présent décret ou de parties de celui-ci ;
- 2° transport spécial : un navire dans un tel état ou transportant une telle charge exceptionnelle et présentant de telles caractéristiques, telles que la longueur, la largeur, la hauteur au-dessus de l'eau, le tirant d'eau, la manœuvrabilité et la vitesse, qui sont incompatibles avec les dimensions caractéristiques de la voie navigable, des ouvrages d'art ou des autres infrastructures, de sorte qu'il existe un risque sérieux que, pendant la navigation, il compromette la sécurité de la navigation ou cause des dommages aux ouvrages d'art ou aux infrastructures, ou qu'il coule ou perde sa cargaison ;
- 3° bateau de navigation intérieure : un bateau destiné exclusivement ou principalement à la navigation sur les voies navigables intérieures, y compris un bateau d'estuaire ; l'enregistrement du bateau dans un registre de bateaux de navigation intérieure constitue une présomption que le bateau est un bateau de navigation intérieure ;
- 4° voies navigables intérieures : les eaux publiques en Région flamande qui peuvent être utilisées pour la navigation, y compris les ports maritimes et les eaux côtières du côté terre de la ligne de base à partir de laquelle la largeur de la mer territoriale est mesurée ;
- 5° prélèvement : le prélèvement d'eau dans la voie navigable ou le port par quelque moyen que ce soit ;

- 6° De Vlaamse Waterweg nv (« Les Voies navigables flamandes sa ») : l'agence autonomisée externe de droit public, société anonyme de droit public visée à l'article 3, § 1, du décret du 2 avril 2004 relatif à l'agence autonomisée externe de droit public « De Vlaamse Waterweg nv », société anonyme de droit public ;
- 7° navire estuaire : un navire qui, conformément à la réglementation belge, dispose d'un certificat prouvant qu'il satisfait aux exigences spécifiques de sécurité pour la navigation sur les voies navigables intérieures et qui est en outre autorisé à naviguer dans une zone de navigation limitée entre l'Escaut maritime et les ports de la côte belge, ou entre ces derniers ;
- 8° exploitant ; la personne qui, en tant que propriétaire, usufruitier, affréteur coque nue ou locataire-acheteur, a le contrôle économique du navire ;
- 9° commandant : toute personne qui a la charge d'un navire ou qui en prend effectivement la charge, ainsi que toute personne qui prend légalement sa place ;
- 10° port : un lieu ou une zone cohérente avec des travaux d'amélioration et des installations servant ou destinés à servir à l'amarrage des navires à des fins d'échange et d'interaction avec la berge, comme pour le chargement et le déchargement des navires, l'embarquement et le débarquement des personnes ou le lancement et le renflouement des navires ;
- 11° régie portuaire : une régie portuaire telle que visée au décret du 2 mars 1999 portant sur la politique et la gestion des ports maritimes ;
- 12° incident : Une survenance causée par l'exploitation d'un navire ou en rapport avec celui-ci, qui met en danger le navire, la cargaison ou une personne ou qui pourrait causer des dommages graves soit au navire ou à sa construction, soit à l'environnement ;
- 13° chemin de halage : les routes et sentiers utilisés pour la gestion et l'exploitation des voies navigables, quel que soit leur statut de propriété ;
- 14° aéroglisseur : tout navire utilisé ou pouvant être utilisé comme moyen de transport par voie d'eau au moyen d'un coussin d'air maintenu entre l'engin et la surface de l'eau ou de la terre ;
- 15° publications nautiques : les avis officiels du gestionnaire de voies navigables ou d'une autre autorité qui sont adressés aux usagers d'une voie navigable, notamment les « Berichten aan de Schipperij » (Avis à la Batellerie), les « Bekendmakingen aan de Scheldescheepvaart » (Notifications à la Navigation sur l'Escaut), les « Berichten aan de Zeevarenden » (Avis aux Marins) et les « Kennisgevingen en Bekendmakingen » (Notifications et Publications) ;
- 16° navire non surveillé : un navire qui, sans être déplacé, se trouve dans la voie d'eau ou dans un port pendant soixante jours ou plus au même endroit, sans avoir obtenu le droit de s'immobiliser à cet endroit, soit pendant toute la période, soit de manière ininterrompue à partir d'un moment donné au cours de cette période ;
- 17° le transport public de personnes par voie d'eau : les services de transport de personnes d'intérêt général par voie d'eau, offerts au public de manière permanente et non discriminatoire visés à l'arrêté du 26 avril 2019 relatif à l'accessibilité de base ;
- 18° eaux publiques : toutes les eaux ouvertes à la circulation publique conformément aux règlements applicables, qu'elles appartiennent à une juridiction maritime ou aux voies navigables intérieures ;
- 19° navire à passagers : un navire conçu ou utilisé pour transporter plus de douze passagers ;
- 20° bateau de plaisance : tout navire conçu à des fins sportives ou récréatives, à l'exclusion des navires à passagers ;
- 21° voyage : tout déplacement d'un navire entre deux ports ;
- 22° composante du navire : tout ce qui fait partie d'un navire, en particulier :
- a) la coque, la superstructure, les mâts, le gouvernail et les autres équipements de pilotage ;
 - b) les éléments auxiliaires qui sont fixés à un navire de telle manière qu'ils ne peuvent en être séparés sans causer des dommages importants à celui-ci ou au navire ;
 - c) les machines de propulsion, les équipements et dispositifs de manutention des cargaisons et autres outils installés de manière permanente ;
- 23° accessoires du navire : les biens de consommation nécessaires ou utiles à l'usage normal du navire, se trouvant à bord, ainsi que les biens, à l'exclusion des éléments constitutifs du navire, mis à bord pour servir le navire de manière durable, notamment lorsque :
- a) leur présence à bord est requise par la réglementation ; ou
 - b) ils sont reconnaissables en tant que tels par leur forme ; ou
 - c) ils sont nécessaires ou utiles à l'usage normal du navire ;
- 24° navire : tout gréement ou ensemble de gréements, autopropulsé ou non, flottant ou ayant bougé, utilisé ou pouvant être utilisé comme moyen de transport par eau, y compris les aéroglisseurs mais à l'exclusion des gréements fixes ;
- 25° navigation : toute forme de participation, même stationnaire, à la circulation dans, sous ou au-dessus des eaux publiques ;
- 26° gréement fixe : tout gréement qui a perdu son aptitude à circuler sur l'eau en raison de son rattachement permanent au sol ou au sol ;
- 27° bac : un navire qui fait régulièrement des allers et retours dans un port, entre deux rives d'une voie navigable ou entre une rive et une île de la voie navigable pour transférer des personnes ou des marchandises, dans un but lucratif ou non, et qui a été autorisé par le gestionnaire des voies navigables ou l'entreprise portuaire ;
- 28° signalisation : tout panneau ou combinaison de panneaux destinés à donner des informations sur l'état de la voie navigable, du port ou d'une partie ou à imposer une recommandation, un ordre ou une interdiction aux usagers de la voie navigable ou du port, ainsi que les objets destinés à marquer la voie navigable ou à indiquer les écluses, ponts ou autres ouvrages d'art ;
- 29° zone proche de l'eau : l'ensemble des terrains situés sur ou à proximité des voies navigables, tels que définis par le Gouvernement flamand dans un arrêté ;

- 30° voie navigable : un cours d'eau ou canal navigable, y compris ses dépendances, situé en Région flamande, mais à l'exclusion des eaux situées dans les zones portuaires gérées et exploitées par les régies portuaires ;
- 31° gestionnaire des voies navigables : l'autorité qui gère une ou plusieurs voies navigables, ou les eaux côtières du côté terre de la ligne de base à partir de laquelle la largeur de la mer territoriale est mesurée, ou son mandataire ;
- 32° classe de voie navigable : la classe d'une voie navigable ou des eaux portuaires conformément à la classification des voies navigables intérieures européennes telle qu'établie dans la résolution n° 30 de la CEE-ONU du 12 novembre 1992, annexée au décret du 19 décembre 2008 relatif aux Services d'information fluviale sur les voies navigables ;
- 33° péniche : un navire ou une plate-forme fixe flottante qui est conçu pour l'habitation et qui sert de résidence principale ;
- 34° navire de mer : tout navire qui n'est pas un bateau de navigation intérieure.

Art. 3. Sauf disposition contraire explicite, les titres 2 et 3 du présent décret s'appliquent aux voies navigables intérieures.

Le Gouvernement flamand peut préciser dans un arrêté les voies navigables auxquelles s'appliquent les titres 2 et 3 du présent décret et les définir plus en détail, si nécessaire.

Art. 4. Pour autant qu'elles n'aient pas été fixées par décret, le Gouvernement flamand désigne les autorités compétentes chargées de la mise en œuvre et du maintien des dispositions du présent décret ou de parties de celui-ci.

Art. 5. Dans la mesure où le présent décret ne contient aucune disposition modificative explicite, le présent décret s'applique sans préjudice de l'application :

- 1° de la loi du 1 juillet 1954 sur la pêche fluviale et ses arrêtés d'exécution;
- 2° des articles 3bis et 10, § 3, de la loi du 3 novembre 1967 sur le pilotage des bâtiments de mer ;
- 3° du décret du 19 avril 1995 relatif à l'organisation et au fonctionnement du service de pilotage de la Région flamande et relatif aux brevets de pilote de port, de maître d'équipage et de pilote de haute mer et ses arrêtés d'exécution ;
- 4° du décret du 2 mars 1999 portant sur la politique et la gestion des ports maritimes et ses arrêtés d'exécution ;
- 5° du décret du 2 avril 2004 relatif à l'agence autonomisée externe de droit public « De Vlaamse Waterweg nv », société anonyme de droit public ;
- 6° du décret du 16 juin 2006 relatif à l'assistance à la navigation sur les voies d'accès maritimes et à l'organisation du Centre de Coordination et de Sauvetage maritimes et ses arrêtés d'exécution ;
- 7° du décret du 19 décembre 2008 relatif aux Services d'information fluviale sur les voies navigables intérieures et ses arrêtés d'exécution.

Le présent décret s'applique sans préjudice de l'application des droits et obligations de la Région flamande en droit international et de l'Union en ce qui concerne les matières qui y sont réglées. En particulier, le présent décret ne porte pas atteinte à la convention entre le Royaume des Pays-Bas et la Région flamande relative à la gestion nautique commune dans la région de l'Escaut, signée à Middelburg le 21 décembre 2005.

TITRE 2. — *Les voies navigables*

CHAPITRE 1^{er}. — *Tâches de la Région flamande en tant que gestionnaire des voies navigables*

Art. 6. Sans préjudice de l'application des autres dispositions du présent décret, et sous réserve des dispositions du décret du 2 avril 2004 relatif à l'agence autonomisée externe de droit public « De Vlaamse Waterweg NV », société anonyme de droit public, la Région flamande, en tant que gestionnaire de voies navigables, assure la gestion et l'exploitation de l'eau. Le présent décret s'applique sans préjudice de l'application des droits et obligations de la Région flamande en droit international et du droit de l'Union en ce qui concerne les matières qui y sont réglées et la zone proche de l'eau.

Cette tâche peut inclure les activités suivantes :

- 1° la construction, le renouvellement, l'entretien, la réparation, l'exploitation et l'équipement des écluses, ponts et barrages ;
- 2° la construction, l'amélioration, l'aménagement et l'équipement de l'infrastructure de base et des installations de chargement et de déchargement, ainsi que le réglage de leur utilisation ;
- 3° la location ou la mise en location, la concession ou l'octroi de tout ou partie de la zone proche de l'eau et l'établissement ou l'acquisition d'autres droits dans la zone proche de l'eau ou d'une partie de celle-ci ;
- 4° rendre la zone proche de l'eau prête à être aménagée, en tout ou en partie ;
- 5° la poursuite d'une politique d'industrialisation axée spécifiquement sur les activités proches de l'eau et sur les transbordements liés à l'eau ;
- 6° la création de nouvelles zones d'activités proches de l'eau ;
- 7° la construction, l'entretien, l'aménagement et la gestion des berges, des chemins de halage ainsi que des digues et des barrières d'eau ;
- 8° l'exécution des travaux de dragage nécessaires au maintien des profondeurs ;
- 9° la gestion des sondages et des irrigations ;
- 10° la perception de redevances de toute nature, dues à l'utilisation de la voie d'eau ;
- 11° l'exécution de travaux d'entretien des petits canaux.

CHAPITRE 2. — *Responsabilité civile du gestionnaire des voies navigables*

Art. 7. Pour l'application de l'article 1384, alinéa 1, du Code civil, la présence d'objets et de déviations par rapport aux possibilités de navigation fixées ou usuelles dans une voie navigable par suite de processus naturels ne constitue pas un défaut ou une caractéristique anormale de la voie d'eau.

Art. 8. Le gestionnaire des voies navigables n'est pas responsable, en vertu de l'article 1384, alinéa 1, du Code civil, de la présence, ne résultant pas de processus naturels, d'objets et de déviations par rapport aux possibilités de navigation établies ou usuelles dans une voie navigable, qui ne sont pas visibles à l'œil nu depuis la surface de l'eau.

Art. 9. Le gestionnaire des voies navigables n'est pas responsable des dommages suivants :

- 1° les dommages imputables à des mesures prises dans l'intérêt public ;
- 2° les dommages ou les entraves à la navigation causés par une collision ou un accrochage avec des ouvrages d'art par des tiers.

Art. 10. § 1. En cas de dommage dû à une erreur ou une négligence dans le chef du gestionnaire des voies navigables ou de ses préposés ou causé par un défaut du bien dont il a la garde, la responsabilité du gestionnaire des voies navigables est limitée au montant déterminé conformément au paragraphe 2 si le dommage résulte de l'une des causes suivantes :

- 1° un défaut ou une déficience des panneaux de signalisation et des dispositifs qui servent à fournir des informations ou des instructions aux navires, tels que les balises et les bouées ;
- 2° un défaut ou une déficience des ouvrages d'art, tels que les écluses, les ponts et les talus.

§ 2. Le montant auquel la responsabilité du gestionnaire des voies navigables est limitée par fait dommageable, dépend de la classe de la voie d'eau sur laquelle le fait dommageable se produit.

Les montants pour chaque fait dommageable par classe de voies navigables sont fixés comme suit :

Classe	Montant
I	50.000,00 EUR
II	81.250,00 EUR
III	125.000,00 EUR
IV	187.500,00 EUR
Va	375.000,00 EUR
Vb	400.000,00 EUR
VIa	750.000,00 EUR
VIb	1.500.000,00 EUR
VIc	2.250.000,00 EUR
VII	3.375.000,00 EUR

§ 3. La limitation de la responsabilité du gestionnaire des voies navigables ne s'applique pas en cas d'intention ou de négligence grave de sa part.

§ 4. Tous les montants sont adaptés le 1 janvier de chaque année en fonction à l'indice de santé du mois de décembre de l'année précédente, l'indice de départ étant celui du mois de décembre 2021. Par indice santé, on entend l'indice santé lissé visé à l'article 2, § 2, de l'arrêté royal du 24 décembre 1993 portant exécution de la loi du 6 janvier 1989 de sauvegarde de la compétitivité du pays.

Art. 11. § 1. Si le gestionnaire des voies navigables a connaissance d'un recours en indemnité formulé à son encontre, en justice ou à l'amiable, à l'occasion d'un fait dommageable pour lequel la limitation de responsabilité visée à l'article 10 du présent décret s'applique, il peut faire procéder à une publication.

Si le gestionnaire des voies navigables fait procéder à une publication, celle-ci doit être faite :

- 1° au *Moniteur belge* ;
- 2° s'il y a lieu, dans une ou plusieurs publications destinées à la navigation ou dans une publication qui paraîtra dans l'arrondissement où siège le tribunal saisi, le cas échéant ;
- 3° de la manière électronique supplémentaire prescrite par le Gouvernement flamand, le cas échéant.

La publication invite toute personne subissant un dommage à la suite du même fait dommageable à introduire une demande dans les trois mois suivant la publication au *Moniteur belge*.

Si une procédure judiciaire est en cours, la demande est introduite par le biais d'une requête en intervention. Lorsqu'aucune procédure judiciaire n'a été introduite, la demande est adressée au gestionnaire des voies navigables par lettre recommandée. Si une procédure judiciaire est encore engagée après la publication, le gestionnaire des voies navigables informe toute personne qui lui a adressé une action de la possibilité d'introduire une demande en intervention.

§ 2. Le gestionnaire des voies navigables qui a agi conformément au paragraphe 1 peut invoquer la limitation de responsabilité conformément à l'article 10 du présent décret à l'encontre de toutes les personnes qui introduisent une demande. Le montant auquel la responsabilité est limitée est réparti entre les parties demanderesse de toutes les demandes qui ont été introduites à temps et qui ont été jugées justifiées, au prorata des montants de leurs demandes jugées justifiées.

§ 3. Lorsque la responsabilité du gestionnaire des voies navigables est limitée conformément à l'article 10 du présent décret, celui qui introduit un recours en indemnité recevable et fondé plus de trois mois après la publication n'est indemnisé que pour autant que le gestionnaire des voies navigables soit tenu de payer moins d'indemnité que le montant auquel sa responsabilité est limitée, du fait de toutes les recours introduits dans les délais et jugés fondés. Le gestionnaire des voies navigables n'est pas tenu de payer des indemnités supérieures au montant auquel sa responsabilité est limitée.

CHAPITRE 3. — *Préservation et fonctionnalité*Section 1^{re}. — Dispositions générales

Art. 12. Le Gouvernement flamand détermine la classe de voie navigable pour chaque voie navigable ou section de voie navigable.

En ce qui concerne les voies navigables ou les sections de voies navigables gérées par « De Vlaamse Waterweg nv », le Gouvernement flamand détermine la classe de voies navigables après avoir recueilli l'avis du Conseil d'administration de « De Vlaamse Waterweg nv ».

Art. 13. Les voies navigables sont des biens du domaine public ayant une fonction de voie navigable. L'utilisation pour la navigation a la priorité sur les autres activités.

Art. 14. Sans préjudice de l'application des dispositions du chapitre 2 du titre 2 et sans préjudice de la possibilité pour le gestionnaire des voies navigables de restreindre ou d'interdire en tout ou en partie la navigation sur certaines voies navigables ou sections de voies navigables pour des raisons de sécurité ou pour d'autres raisons d'intérêt général, le gestionnaire des voies navigables prend les mesures nécessaires pour que le trafic maritime puisse être assuré au moins conformément à la classe de voies navigables déterminée.

Art. 15. En cas de déversement ou de risque de déversement d'un objet dans la voie navigable gérée par un gestionnaire des voies navigables, toute personne responsable doit en informer sans délai le gestionnaire des voies navigables. Cette notification doit comprendre toutes les données qui sont ou peuvent être pertinentes pour la conservation ou la restauration de la voie navigable.

Le Gouvernement flamand peut arrêter les modalités relatives à cette notification.

Section 2. — Dégagement des navires échoués, coulés, non gérés et autres obstacles

Art. 16. La présente section, ainsi que l'article 88, l'article 120 et la section 2 du chapitre 4 du titre 6 s'appliquent aux voies navigables intérieures.

Les dispositions susmentionnées s'appliquent mutatis mutandis à la mer territoriale et à la zone économique exclusive en ce qui concerne les navires, les épaves, les bateaux coulés ou les objets qui constituent un obstacle à l'accessibilité des ports et des voies navigables flamands.

Dans le cas visé à l'alinéa 2, les compétences reviennent au Gouvernement flamand.

Art. 17. Le propriétaire, le locataire ou l'affrètement à qui le navire est mis à disposition pour son propre usage, ainsi que l'exploitant d'un navire échoué ou coulé ou d'un navire sans surveillance, doit renflouer le navire, y compris tout ce qui se trouve ou se trouvait à bord, notamment la cargaison, et l'enlever vers l'endroit désigné à cet effet par l'autorité compétente.

Les épaves, les engins coulés et tout autre objet tombé à l'eau d'un navire, ainsi que tout autre objet tombé à l'eau, doivent également être relevés et enlevés par leurs propriétaires respectifs.

Le gestionnaire des voies navigables ou l'autorité portuaire peut imposer des obligations à cet égard, comme un délai dans lequel le renflouage ou l'enlèvement doit avoir lieu.

L'exécution des obligations susmentionnées ne peut être empêchée par une quelconque saisie ou mesure coercitive.

Art. 18. Celui qui est responsable de l'événement par lequel le navire a échoué, coulé ou est non géré ou par lequel tout autre objet est tombé dans l'eau et, à défaut de ce responsable, la personne visée à l'article 17, alinéa premier ou deuxième, est redevable au gestionnaire de la voie d'eau ou à la régie portuaire du paiement des frais résultant pour ce gestionnaire de la voie d'eau ou cette régie portuaire des mesures et opérations d'office ordonnées en vertu de l'article 140.

Les sommes dues par les assureurs du propre dommage ou de la responsabilité, en ce compris les mutuelles d'assurances, en raison de la perte du navire ou de tout autre objet ou en raison de l'événement par lequel le navire s'est échoué, coulé ou non géré ou par lequel tout autre objet a été immergé dans l'eau, aux personnes qui, en vertu de l'article 141 ou en vertu du présent article sont des débiteurs au gestionnaire des voies navigables ou à la régie portuaire, sont payées par les assureurs concernés directement au gestionnaire des voies navigables ou à la régie portuaire en règlement des frais visés au premier alinéa.

Le gestionnaire des voies navigables ou la régie portuaire a son propre droit contre les assureurs.

Aucun paiement de ces assureurs ne libère l'assuré tant que les créances du gestionnaire des voies navigables ou de la régie portuaire n'ont pas été entièrement réglées.

Art. 19. § 1. Dans la mesure où la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012), signée à Strasbourg le 27 septembre 2012, n'est pas applicable, le propriétaire d'un navire qui est tenu au paiement des frais en vertu de l'article 18, peut ainsi limiter sa responsabilité. Il en est de même pour le locataire ou l'affrètement à qui le navire est mis à disposition pour son propre usage, ainsi que pour l'exploitant d'un navire qui est responsable du paiement des frais en vertu de l'article 18.

§ 2. Pour les navires soumis à la Convention internationale sur le jaugeage des navires du 23 juin 1969, la responsabilité peut être limitée aux montants suivants :

- 1° pour un navire n'excédant pas 500 tonnes : 370.000 euros ;
- 2° pour un navire excédant 500 tonnes, le montant visé au 1° est augmenté de :
 - a) 445 euros par tonne pour chaque augmentation du tonnage d'une tonne de 501 à 6 000 tonnes ;
 - b) 175 euros par tonne pour chaque augmentation de tonnage d'une tonne de 6 001 à 70 000 tonnes ;
 - c) 125 euros par augmentation de tonnage d'une tonne au-dessus 70 000 tonnes

Pour les autres navires, la responsabilité peut être limitée à la valeur du navire au moment des mesures et opérations ordonnées et exécutées d'office conformément à l'article 140, sous réserve d'un minimum de 375.000 euros.

Pour l'application du présent paragraphe, on entend par tonnage : le tonnage brut calculé conformément aux prescriptions de jaugeage contenues dans l'annexe I de la Convention internationale sur le jaugeage des navires du 23 juin 1969.

Le Gouvernement flamand est autorisé à adapter les montants susmentionnés, en tenant compte de la situation économique.

§ 3. L'assureur de la personne visée au paragraphe 1 peut invoquer la même restriction.

§ 4. La personne visée au paragraphe 1 n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de ses actes ou omissions personnels, commis soit avec l'intention de causer un tel dommage, soit témérairement et avec la conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Section 3. — Chemins de halage

Art. 20. Le gestionnaire des voies navigables gère les chemins de halage des voies navigables dont il a la charge.

Si le chemin de halage fait également office de route au sens de la réglementation fédérale sur la police de la circulation routière et de l'utilisation de la voie publique, il est géré par le gestionnaire de la voirie compétent.

Le Gouvernement flamand peut préciser les modalités relatives à la gestion des chemins de halage.

Art. 21. La servitude des chemins de halage et des terrains riverains pour l'usage de la voie navigable porte sur les fonds situés le long des voies d'eau qui n'appartiennent pas au gestionnaire des voies navigables et sur lesquels il n'a pas de droit d'emphytéose, de superficie ou d'usufruit.

La servitude signifie que les titulaires de droits réels sur lesdits fonds doivent tolérer la construction ou l'entretien d'un chemin de halage et l'utilisation du fonds au profit de la voie navigable et ne peuvent pas faire obstacle à cette utilisation. Le Gouvernement flamand spécifie les redevances à percevoir sur les fonds et les bénéficiaires, ainsi que les cas dans lesquels ces redevances constituent un préjudice disproportionné et l'indemnité due pour ce préjudice, et peut faire une distinction selon les caractéristiques et la destination des voies navigables.

Conformément aux modalités et dans les limites fixées par le Gouvernement flamand, le gestionnaire des voies navigables détermine l'étendue spatiale de la servitude pour le chemin de halage et les terrains riverains.

Art. 22. Sur les fonds situés le long des voies d'eau grevées d'une servitude de chemin de halage et de terrain riverain, aucun travail ou plantation ne peut être effectué dans l'étendue spatiale de la servitude de chemin de halage et de terrain riverain par une personne autre que le gestionnaire des voies navigables sans l'autorisation préalable du gestionnaire des voies navigables.

Le Gouvernement flamand détermine la procédure d'octroi d'une telle autorisation.

Art. 23. Les titulaires de droits réels sur des fonds qui, auparavant, n'étaient pas situés le long de voies navigables mais qui, en raison de la construction d'une nouvelle voie navigable ou du fait qu'une voie non navigable est classée comme voie navigable, deviennent à partir d'un certain moment des fonds situés le long de voies navigables, ont droit à une indemnisation équitable pour la diminution de la valeur de leurs droits réels en raison de la servitude de chemin de halage et de terrain riverain.

Art. 24. Il est interdit d'entraver l'utilisation du chemin de halage pour le service du gestionnaire des voies navigables ou pour la navigation.

CHAPITRE 4. — Utilisation publique

Section 1^{re}. — Dispositions générales

Art. 25. Chaque usager de la voie navigable est tenu d'adapter son comportement aux conditions du site, aux obstacles, à la densité du trafic et à la présence d'autres usagers de la voie navigable, à la visibilité, à l'état de la voie d'eau, aux conditions météorologiques ainsi qu'à la nature et à l'état de son navire et de sa cargaison.

Art. 26. Les usagers de la voie navigable sont tenus de suivre les instructions et les ordres donnés par les personnes compétentes dans les cas particuliers relatifs aux matières réglementées par le présent décret, ainsi que de se conformer ou de tenir compte des publications nautiques et de la signalisation émises conformément aux dispositions du présent décret.

Les instructions et les ordres ont la priorité sur les publications nautiques et la signalisation.

Les règlements figurant dans les publications nautiques ont la priorité sur la signalisation, sauf si le contraire est explicitement indiqué dans la publication nautique concernée.

Le Gouvernement flamand désigne les personnes qui, outre les personnes compétentes pour la recherche des infractions, peuvent donner des instructions et des ordres.

Art. 27. Si un usager de la voie navigable gérée par un gestionnaire des voies navigables cause des dommages à la voie navigable, il doit en informer sans délai le gestionnaire des voies navigables. Cette notification comprend toutes les informations qui sont ou peuvent être pertinentes pour la conservation ou la restauration de la voie navigable.

Le Gouvernement flamand peut arrêter les modalités relatives à cette notification.

Section 2. — Chemins de halage

Art. 28. Dans la mesure où cela est compatible avec l'utilisation par le gestionnaire des voies navigables ou par des personnes agissant pour son compte dans le cadre de la gestion, de l'entretien et de l'exploitation de la voie navigable et avec l'utilisation à des fins maritimes ou pour des activités de transbordement d'entreprises voisines, les chemins de halage sont également destinés à la circulation à bicyclette ou à pied. La circulation avec des engins mobiles, des cyclomoteurs de classe A ou des speed pédélec peut également y être autorisée.

Lorsque cela est jugé opportun compte tenu des conditions locales et compatible avec l'utilisation par le gestionnaire des voies navigables, les chemins de halage peuvent être aménagés en pistes cyclables au sens du règlement fédéral sur la police de la circulation routière et de l'utilisation de la voie publique. Le Gouvernement flamand peut fixer des règles concernant l'aménagement des chemins de halage pour l'usage par des cyclistes et des piétons.

Art. 29. Lorsqu'ils sont susceptibles de gêner l'usage normal public ou d'entraîner la fermeture totale ou partielle du chemin de halage, les activités et les événements sur les chemins de halage doivent être préalablement autorisés par le gestionnaire du chemin de halage, sans préjudice des compétences des autres autorités. Cette autorisation peut être soumise à des conditions de la part du gestionnaire.

Le Gouvernement flamand détermine la forme, la durée de validité et la procédure d'obtention de l'autorisation visée à l'alinéa premier, ainsi que les critères minimaux à appliquer par le gestionnaire du chemin de halage.

Art. 30. L'utilisation des chemins de halage se fait aux risques de l'utilisateur, qui doit à tout moment tenir compte des conditions locales et de l'utilisation à des fins de navigation et des autres besoins de la gestion des voies navigables.

Section 3. — Signalisation

Art. 31. A l'exception de l'article 33 et de l'article 34, alinéa 1, deuxième phrase, et sans préjudice des compétences d'autres autorités de fixer les modalités, la présente section s'applique mutatis mutandis dans les zones portuaires gérées et exploitées par les régies portuaires.

Art. 32. Conformément aux obligations de la Région flamande en la matière, en droit de la population et du droit de l'Union, le Gouvernement flamand détermine la forme et l'aspect de la signalisation nécessaire à la gestion de la voie navigable.

Art. 33. Les panneaux de signalisation contenant un ordre ou une interdiction sont placés et enlevés par le gestionnaire des voies navigables qui a pris la mesure ou, dans les conditions déterminées par ce gestionnaire, par des tiers.

Sans préjudice de l'application de l'article 34, tous les autres panneaux de signalisation sont posés et enlevés par le gestionnaire des voies navigables ou, dans les conditions déterminées par ce gestionnaire, par des tiers.

Art. 34. Les entraves à la circulation sont désignées, de la manière déterminée par le Gouvernement flamand, par la personne qui les a causées. S'il ne s'y conforme pas, le gestionnaire des voies navigables assume cette obligation.

Les travaux en cours sont, dans les conditions déterminées par le gestionnaire des voies navigables ou la régie portuaire, désignés par la personne qui exécute les travaux. S'il ne s'y conforme pas, le gestionnaire des voies navigables ou la régie portuaire peut, sans préjudice de la responsabilité exclusive de l'exploitant des ouvrages et sans assumer eux-mêmes une quelconque responsabilité, mettre en place la signalisation nécessaire.

Art. 35. Sans préjudice des articles 33 et 34, il est interdit de poser ou de faire poser un panneau de signalisation, de l'enlever ou de le faire enlever, sans y être autorisé.

Il est interdit de poser, faire poser ou mettre, le long, dans ou au-dessus d'un panneau de signalisation, tout objet de quelque nature que ce soit susceptible de créer une confusion entre les usagers de la voie navigable ou de ses dépendances.

Art. 36. Les frais liés à la pose, à l'entretien, au renouvellement et à l'enlèvement des panneaux de signalisation sont à la charge de la personne qui a accompli l'acte en question.

Les frais de l'indication des entraves à la circulation par le gestionnaire des voies navigables ou la régie portuaire, si la personne qui a causé l'entrave à la circulation ne le fait pas, sont à la charge de cette dernière.

Les frais d'indication des travaux en cours par le gestionnaire des voies navigables ou la régie portuaire, en cas de défaillance de l'exécutant des travaux, sont à la charge de ce dernier.

Section 4. — Publications nautiques

Art. 37. Le gestionnaire des voies navigables et les autres autorités compétentes peuvent adresser des publications nautiques aux usagers de la voie navigable.

Les publications nautiques contiennent des avis aux usagers de la voie navigable par lesquelles le gestionnaire des voies navigables ou l'autorité compétente émet un ordre ou une interdiction ou fournit des informations concernant une voie navigable, une section de voie navigable ou son utilisation en ce qui concerne les questions réglementées par le présent décret ou en vertu de celui-ci. Les règles contenues dans les publications nautiques se limitent à des questions de nature temporaire et limitée, relatives à une situation ou un événement local. Leur durée de validité est de trois ans maximum.

Les publications nautiques sont publiées sur un site web du gestionnaire des voies navigables ou d'une autre autorité compétente.

CHAPITRE 5. — Prélèvement d'eau

Art. 38. Le présent chapitre s'applique aux voies navigables et aux zones portuaires gérées et exploitées par les régies portuaires.

Art. 39. Dans toutes les voies navigables et tous les ports, celui qui prélève l'eau :

- 1° doit notifier le captage de moins de 500 mètres cubes par an, ci-après dénommé la déclaration de captage d'eau ; ou
- 2° doit obtenir un permis de captage de 500 mètres cubes et plus par an, ci-après dénommé permis de captage d'eau.

Le captage de l'eau n'est autorisé qu'aux endroits fixes de captage, indiqués par le gestionnaire des voies navigables ou la régie portuaire. Toutefois, les riverains sont autorisés à capter l'eau sur les terres qu'ils possèdent.

Art. 40. § 1. La notification d'un captage d'eau se fait auprès du gestionnaire des voies navigables ou de la régie portuaire.

Le permis pour le captage d'eau est délivré par le gestionnaire des voies navigables ou la régie portuaire.

§ 2. Le Gouvernement flamand peut arrêter les modalités plus détaillées de la notification d'un captage d'eau et les conditions et la procédure de délivrance du permis de captage d'eau.

§ 3. Aux fins de l'exercice des compétences et de l'exécution des tâches visées par ou en exécution du présent chapitre et de ses arrêtés d'exécution, les données à caractère personnel sont traitées. Le gestionnaire des voies navigables ou la régie portuaire est responsable du traitement.

Le traitement des données à caractère personnel dans le cadre de ce chapitre concerne les données d'identification des personnes physiques et/ou morales qui prélèvent de l'eau de la voie navigable ou du port. L'objectif de ce traitement de données à caractère personnel est de fournir au gestionnaire des voies navigables ou à la société portuaire une vue d'ensemble du volume d'eau qui est prélevé dans leurs voies navigables ou leurs ports afin de garantir toutes les fonctions de la voie navigable ou du port.

Le Gouvernement flamand détermine quelles données sont traitées et de quels intéressés, fixe la manière dont ces données sont traitées et fixe la durée maximale de conservation des données. En tout état de cause, les données à caractère personnel ne sont pas conservées plus longtemps que nécessaire au regard des finalités pour lesquelles elles sont traitées, et pour une durée maximale de 5 ans.

Afin de protéger les données à caractère personnel, le gestionnaire des voies navigables ou la régie portuaire prend les mesures techniques et organisationnelles appropriées compte tenu de l'état de la technique et du coût de leur mise en œuvre ainsi que de la nature des données à protéger et des risques.

Art. 41. En cas de niveaux d'eau exceptionnellement bas, où le captage de l'eau peut mettre en danger la navigation ou les voies navigables ou les ports, ou en cas de mauvaise qualité de l'eau, le gestionnaire des voies navigables ou l'autorité portuaire peut imposer une interdiction ou une restriction temporaire du captage.

Le Gouvernement flamand arrête les modalités à cet égard.

Art. 42. § 1. Le montant dû pour l'obtention d'un permis de captage d'eau est déterminé par le volume total d'eau capté dans la voie navigable ou le port au moyen de pompes, de siphons ou d'autres installations agréées.

§ 2. Le montant dû pour le captage d'eau est au minimum de 0,0046 euros par mètre cube d'eau captée et au maximum de 0,1 euros par mètre cube d'eau captée. Le Gouvernement flamand détermine une méthodologie basée sur des indicateurs économiques et écologiques, y compris la structure et la présentation tarifaires, pour justifier les montants pour le captage de l'eau.

§ 3. Le montant minimum dû est fixé forfaitairement à 225 euros par an. Le captage de moins de 500 mètres cubes par an est gratuit.

Pour le captage d'eau par des titulaires de permis auxquels s'applique la loi du 20 juin 1855 sur la police des irrigations en Campine, le montant dû est fixé à 225 euros par an.

§ 4. Le Gouvernement flamand peut actualiser annuellement, si nécessaire, les montants déterminés dans le présent article.

Le Gouvernement flamand peut déterminer les majorations et les taux d'intérêt à appliquer en cas de retard de paiement, et fixer les modalités de paiement.

§ 5. Les titulaires du permis qui, après utilisation, retournent l'eau captée à la voie navigable ou au port où elle a été captée peuvent bénéficier d'une réduction du montant dû en fonction du volume qui est effectivement retourné.

Le Gouvernement flamand arrête les modalités.

Art. 43. Afin de déterminer le volume total d'eau captée par an, tous les réservoirs d'eau existants et futurs sont équipés d'un système de mesure du débit. Celui-ci est installé à la charge du titulaire du permis.

Le titulaire du permis doit fournir un système supplémentaire de mesure du débit pour déterminer le volume total d'eau retournée par an.

Le Gouvernement flamand détermine les conditions minimales auxquelles doivent satisfaire ces systèmes de mesure du débit.

Art. 44. Le gestionnaire des voies navigables ou la régie portuaire est chargé de la perception et du recouvrement des montants dus et du contrôle du respect des obligations en matière de captage d'eau.

Le Gouvernement flamand règle l'exécution du présent article. Il fixe la redevance qui revient aux gestionnaires visés à l'alinéa premier du présent article, sans préjudice de la compétence en la matière de l'agence « De Vlaamse Waterweg nv » d'effectuer pour son propre compte cette perception et ces créances dans les canaux et voies navigables qu'elle gère.

TITRE 3. — *La navigation*

CHAPITRE 1^{er}. — *Réglementation de la navigation*

Section 1^{re}. — Dispositions générales

Art. 45. Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 69 relatives aux transports particuliers, aucun bateau ne peut se rendre sur la voie navigable si ses dimensions ou sa cargaison ne correspondent pas à la classe de la voie navigable.

Art. 46. Si le commandant d'un navire rencontre un obstacle dans une voie navigable gérée par un gestionnaire des voies navigables ou s'il a connaissance de la présence d'un tel obstacle dans cette voie navigable, il doit en informer sans délai le gestionnaire des voies navigables. Il en est de même lorsqu'il constate une défaillance ou une défectuosité des panneaux de signalisation et des appareils servant à fournir des renseignements ou des instructions aux navires, tels que des balises et des bouées, ou des ouvrages d'art tels que écluses, ponts, quais et talus. Cette notification doit contenir toutes les informations qui sont ou peuvent être pertinentes pour le maintien ou la restauration de la voie navigable.

Le Gouvernement flamand peut arrêter les modalités relatives à cette notification.

Section 2. — Obligation générale de notification des navires

Art. 47. Le Gouvernement flamand peut imposer aux navires qui se trouvent ou se trouveront sur les voies navigables intérieures l'obligation de communiquer des informations sur le voyage, la cargaison, le nombre de personnes à bord et le navire. Le Gouvernement flamand détermine le champ d'application de cette obligation, les modalités d'exécution et la manière dont les informations doivent être échangées entre les organismes publics et les acteurs privés concernés par la navigation.

Section 3. — Accidents maritimes

Art. 48. Cette section s'applique dans les zones portuaires gérées et exploitées par les régies portuaires et sur les voies navigables.

Art. 49. § 1. Le propriétaire ou le capitaine d'un navire qui risque de couler ou de s'échouer, qui est insuffisamment ou illégalement amarré, ou qui est amarré de manière à entraver le passage ou à compromettre de toute autre manière la liberté ou la sécurité de la navigation ou l'environnement, doit immédiatement prendre toutes les mesures pour remédier à la situation.

§ 2. Lorsqu'un navire a coulé ou menace de couler ou de s'échouer, lorsqu'il est insuffisamment ou illégalement amarré ou lorsqu'il est amarré de manière à entraver le passage et, en général, chaque fois qu'il est nécessaire d'assurer la liberté ou la sécurité de la navigation, faciliter le déversement des eaux ou protéger les intérêts de la voie navigable ou du régime portuaire, le gestionnaire des voies navigables ou la régie portuaire et, en cas d'urgence, tout fonctionnaire visé à l'article 112 peuvent prescrire au propriétaire ou au commandant les mesures jugées nécessaires, même si elles ne sont pas prévues par un règlement.

Le propriétaire et le commandant doivent se conformer immédiatement aux ordres donnés. S'ils ne s'y conforment pas ou sont absents, les mesures prescrites peuvent être exécutées d'office à leurs frais.

Ces dispositions s'appliquent sans préjudice de l'application des articles 17 et 140.

Art. 50. Lorsqu'un navire est impliqué dans un incident sur la voie navigable ou au port, ou s'il s'échoue ou coule, le propriétaire ou le commandant du navire doit en informer sans délai le gestionnaire des voies navigables ou la régie portuaire. Une même obligation incombe au propriétaire du navire ou au commandant de bord lorsque le navire risque de s'échouer, de couler ou de devenir incontrôlable.

Art. 51. Un navire impliqué dans un incident ne peut pas quitter le lieu de l'incident sans l'autorisation préalable du gestionnaire des voies navigables ou de la régie portuaire, sauf pour se rendre à un quai d'amarrage sûr situé à proximité afin d'éviter d'autres dommages.

En cas de non-respect de l'obligation visée à l'alinéa 1, le navire concerné peut être immobilisé par tout gestionnaire des voies navigables et toute régie portuaire jusqu'à ce que le gestionnaire des voies navigables ou la régie portuaire du lieu de l'incident l'autorise à poursuivre sa route.

Art. 52. Tant que le gestionnaires des voies navigables ou la régie portuaire ne l'a pas autorisé à s'éloigner, le commandant d'un navire reste à bord du navire ou à proximité du lieu où s'est produit l'incident visé à l'article 50.

Section 4. — Documents de bord

Art. 53. Le Gouvernement flamand détermine les documents qui, en vertu du présent décret, doivent être disponibles à bord du navire pour consultation et en fixe les modalités. Le Gouvernement flamand peut également prévoir des exemptions pour certaines catégories de navires.

Section 5. — Sécurité des navires et prescriptions d'équipage dans la navigation intérieure

Art. 54. La présente section prévoit la transposition partielle de la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE et la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE.

Art. 55. La présente section, ainsi que l'article 116, les articles 121 à 123 et la section 3 du chapitre 4 du titre 6 s'appliquent :

- 1° à tout bateau de navigation intérieure, à l'exception des bateaux de plaisance ; et
- 2° aux autres navires, à l'exception des bateaux de plaisance et des navires de la marine ainsi que des navires de mer, des remorqueurs de mer et des pousseurs de mer qui remplissent l'une des conditions suivantes :
 - a) naviguer ou s'arrêter dans les eaux de marée ;
 - b) naviguer temporairement sur les voies navigables intérieures s'ils disposent au moins :
 - 1) de tous les certificats suivants :
 - i) un certificat de conformité à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) ou un certificat équivalent ;
 - ii) un certificat de conformité à la Convention internationale sur les lignes de charge, 1966, ou un certificat équivalent ;
 - iii) un certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (IOPP) comme preuve de conformité avec la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, 1973/78 (MARPOL) ;
 - 2) dans le cas des navires de mer non couverts par la convention SOLAS, ni par la Convention Internationale de 1966 sur les lignes de charge et ni par la convention MARPOL : les certificats pertinents et les lignes de charge exigés par la loi dans leur État de pavillon ;
 - 3) dans le cas des navires à passagers non couverts par les conventions visées au point 1) : un certificat sur les exigences de sécurité et les normes pour les navires à passagers délivrées conformément à la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers.

Aux fins de l'exécution des compétences et des tâches visées dans la présente section et ses actes d'exécution ou en exécution de celle-ci, les données à caractère personnel sont traitées, y compris les données visées à l'article 9, alinéa 1, du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

Le Gouvernement flamand détermine quelles données sont traitées et de quels intéressés, fixe la manière dont ces données sont traitées, désigne le responsable du traitement, détermine, sans préjudice des finalités visées à l'alinéa deux les finalités supplémentaires du traitement et détermine la durée maximale de conservation des données. En tout état de cause, les données à caractère personnel ne sont pas conservées plus longtemps que nécessaire aux fins pour lesquelles elles sont traitées. » ; Lorsque les données sont rendues publiques ou peuvent être transmises à des tiers, le responsable du traitement informe les personnes concernées des catégories de destinataires.

Art. 56. Aucun navire ne peut partir d'un port flamand, ni naviguer ou se trouver à l'arrêt sur les eaux intérieures s'il n'est pas en état de sécurité et s'il n'est pas muni des certificats tels que déterminés par le Gouvernement flamand conformément à l'article 57 en ce qui concerne la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution par les navires, dans la mesure où ces derniers certificats concernent des exigences techniques relatives à l'équipement et à l'exploitation du navire en vue de la protection de l'environnement.

Art. 57. Le Gouvernement flamand détermine :

- 1° les certificats visés à l'article 56 ;
- 2° les conditions de délivrance des certificats visés au point 1° ;
- 3° les conditions auxquelles tout navire doit satisfaire pour être en état de sécurité, notamment les prescriptions concernant :
 - a) la construction et l'état d'entretien ;
 - b) l'équipement de sauvetage ;
 - c) le gréement et les pièces de rechange, y compris le matériel de lutte contre l'incendie et les pièces de rechange ;
 - d) les instruments nautiques, les transmetteurs d'ordres et les équipements de télécommunications et leur utilisation ;
 - e) les moteurs, les dispositifs mécaniques et électriques ;
 - f) l'aptitude physique, les brevets, autorisations et autres certificats similaires qui peuvent être exigés de l'équipage et le nombre de membres de l'équipage ;
 - g) le nombre de passagers qui peuvent être transportés ;
 - h) l'habitabilité des établissements, l'hygiène et les conditions sanitaires ;
 - i) les échelles de tirant d'eau et les marques de franc-bord ;
 - j) la stabilité, l'arrimage de la cargaison et le lestage ;
 - k) l'équipement de chargement et de déchargement ;
 - l) la cargaison ;
 - m) le transport de substances dangereuses ;
- 4° les conditions dans lesquelles l'autorité compétente peut, dans des cas particuliers, accorder une dispense de l'application d'une ou plusieurs dispositions des décisions prises en exécution de la présente section ;
- 5° le règlement de l'équipage et les obligations de l'équipage et des autres personnes à bord, ainsi que des propriétaires de navires, en ce qui concerne la sécurité de la navigation, des personnes à bord et de la cargaison, et en ce qui concerne l'environnement, dans la mesure où ces dernières obligations ont trait à des règles techniques concernant l'équipement et l'exploitation du navire en vue de protéger l'environnement ;
- 6° les conditions dans lesquelles les organisations peuvent être agréées et autorisées à effectuer des inspections et des contrôles complets ou partiels des navires en rapport avec les certificats relatifs à la sécurité de la navigation et les certificats relatifs à la prévention de la pollution par les navires, dans la mesure où ces derniers certificats concernent des prescriptions techniques relatives à l'équipement et à l'exploitation du navire aux fins de la protection de l'environnement, et, le cas échéant, à la délivrance et au renouvellement des certificats visés à ce point ;
- 7° les règles spéciales pour les navires sans équipage.

Art. 58. § 1. Le Gouvernement flamand peut déterminer que certains bateaux de navigation intérieure doivent ou peuvent être inscrits dans un « Vlaams Register voor Binnenschepen ».

Le Gouvernement flamand :

- 1° détermine les bateaux de navigation intérieure qui doivent ou peuvent être immatriculés, ainsi que les conditions auxquelles le bateau de navigation intérieure, son propriétaire ou son exploitant doivent se conformer au préalable ;
- 2° établit la forme du « Vlaams Register voor Binnenschepen » et la manière dont le registre est géré ;
- 3° établit la forme et le contenu de la demande effectuée auprès du registre ;
- 4° indique les documents qui doivent être joints à la demande ou dont la présentation peut être exigée lors de l'examen de celle-ci ;
- 5° peut prévoir que le numéro sous lequel le bateau de navigation intérieure a été immatriculé et la date d'immatriculation doivent être inscrits sur le document d'immatriculation ;
- 6° désigne les personnes qui sont tenues ou autorisées à présenter la demande et fixe un délai à cet effet ;
- 7° fixe le délai dans lequel la demande doit être introduite ;
- 8° règle la transmission des données et la forme du registre établi à cet effet ;
- 9° détermine les modifications qui doivent être notifiées au « Vlaams Register voor Binnenschepen » ainsi que les modalités et le délai d'introduction de la notification modificative en question ;
- 10° règle la radiation de l'enregistrement ;
- 11° règle la publicité et la transmission des données.

En vue de l'application du présent article, un bateau de navigation intérieure en construction est considéré comme bateau de navigation intérieure dès que sa construction a commencé.

§ 2. L'autorité compétente agit en tant que responsable du traitement des données à caractère personnel visé à l'article 4, 7), du règlement général sur la protection des données, aux fins du traitement de données à caractère personnel dans le cadre du présent article.

Le traitement des données à caractère personnel est nécessaire pour contacter les propriétaires et/ou les exploitants des navires. Cela contribue à une gestion efficace des voies navigables et à une gestion fluide des corridors, ainsi qu'à un réseau de voies navigables sûr, notamment dans le cadre de la gestion des situations d'urgence.

Le traitement des données à caractère personnel dans le cadre du présent article concerne les données d'identification du propriétaire et/ou de l'exploitant des navires (nom, adresse, numéro de registre national, numéro de téléphone, adresse électronique).

Le traitement de données à caractère personnel dans le cadre du présent article concerne les propriétaires et/ou exploitants.

Afin de faciliter la coopération dans l'exécution des missions attribuées, l'autorité compétente peut partager les données traitées dans le cadre des missions avec les services de police, les gestionnaires des voies navigables, les régies portuaires et d'autres autorités compétentes.

Les données à caractère personnel visées au troisième alinéa sont conservées pendant une période de 5 ans après la radiation de l'enregistrement.

Art. 59. § 1. Tout navire inscrit au registre d'une société de classification agréée et affecté à la classe la plus élevée de sa catégorie est exempté des visites à effectuer par l'autorité compétente ou par les inspecteurs sur les éléments ayant fait l'objet d'un contrôle par cette société.

La même exemption peut être accordée lorsque les certificats sont délivrés par un service public étranger compétent.

Toutefois, l'autorité compétente peut vérifier ou faire vérifier, selon des modalités qu'elle détermine, si les conditions prévues pour l'obtention du certificat de classification ou d'autres certificats sont remplies et peut, le cas échéant, exiger d'autres déterminations.

§ 2. Le Gouvernement flamand désigne les sociétés de classification et les services publics étrangers compétents dont les certificats peuvent être acceptés et détermine les conditions de cette désignation.

Art. 60. Si un membre d'équipage est d'avis que le navire ne présente pas toutes les garanties nécessaires à la sécurité, il peut à tout moment adresser une demande motivée à l'autorité compétente.

L'autorité compétente doit entendre le membre de l'équipage avant de prendre toute mesure requise par les circonstances.

Art. 61. § 1. Le Gouvernement flamand détermine les circonstances dans lesquelles les membres d'équipage et les autres personnes servant à bord ou actives dans les organisations de bord sont tenus, en raison de leurs activités ou du navire sur lequel ils servent, d'être obligés à disposer d'un certificat de qualification ou d'un permis.

Les personnes soumises à cette obligation doivent être titulaires du certificat de qualification ou du permis visé, ou d'un certificat considéré comme équivalent aux conditions fixées par le Gouvernement flamand. Elles doivent avoir le certificat, le permis ou l'attestation à disposition à tout moment pour inspection.

Jusqu'à une date fixée par le Gouvernement flamand, toute personne conduisant un navire visé à l'article 55, 1^o, doit être titulaire et porteuse d'un certificat de qualification spécial, à savoir un permis de navigation délivré conformément aux dispositions du présent décret ou d'un certificat considéré comme équivalent dans les conditions déterminées par le Gouvernement flamand. Ce permis de navigation ou ce certificat doit être valable pour la catégorie dans laquelle le navire conduit est classé.

Le Gouvernement flamand peut, aux conditions générales qu'il fixe, dispenser de l'obligation prescrite au présent paragraphe en raison de la catégorie de navires ou de la nature des activités exercées.

§ 2. Le certificat de qualification, le permis ou le certificat équivalent doivent être présentés à toute réquisition des personnes visées à l'article 112.

Art. 62. Le Gouvernement flamand détermine les modèles des certificats de qualification, des permis et des documents dans lesquels ils doivent être inclus, le cas échéant.

Le Gouvernement flamand détermine les catégories de navires et d'activités pour lesquelles elles sont délivrées.

Le Gouvernement flamand fixe les conditions de délivrance, de validité, de remplacement, de prolongation, de suspension et de retrait des certificats de qualification et des permis, ainsi que les conditions de la preuve du maintien de l'aptitude médicale.

Art. 63. Les certificats de qualification et les permis sont délivrés si le demandeur satisfait aux exigences minimales fixées par le Gouvernement flamand, qui peuvent porter, entre autres, sur le niveau de compétence, l'âge minimum, l'aptitude médicale et les heures de navigation requises.

Le permis de navigation est délivré jusqu'à une date déterminée par le Gouvernement flamand si le demandeur remplit les conditions suivantes :

- 1^o être âgé d'au moins 18 ans ;
- 2^o avoir subi avec succès l'examen médical dont les modalités sont fixées par le Gouvernement flamand et dont il ressort que le demandeur ne souffre d'aucune des anomalies physiques ou pathologies qu'il détermine ;
- 3^o avoir réussi l'examen de connaissances professionnelles dont les modalités sont fixées par le Gouvernement flamand ;
- 4^o avoir effectué des services effectifs sur le pont à bord d'un ou plusieurs navires. Le Gouvernement flamand détermine la durée minimale et la nature de ces services ainsi que les modalités de leur évaluation et de leur validation.

Art. 64. Le titulaire d'un certificat de qualification visé à l'article 61 ou d'un permis visé à l'article 61, qui est conscient de souffrir d'une des déficiences ou d'une des affections déterminées par le Gouvernement flamand, est tenu de remettre son certificat de qualification ou son permis dans les dix jours à l'autorité compétente qui l'a délivré.

Le certificat de qualification ou le permis remis en application du premier alinéa est restitué à son titulaire lorsque celui-ci a subi avec succès l'examen médical dont les modalités sont déterminées par le Gouvernement flamand.

Section 6. — Transport de marchandises dangereuses

Art. 65. La présente section prévoit la transposition partielle, en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure, de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses.

Art. 66. La présente section s'applique au transport de marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure, y compris les activités de chargement et de déchargement, le transfert vers ou depuis un autre moyen de transport et les arrêts nécessaires pendant le transport.

La présente section ne s'applique pas au transport de marchandises dangereuses :

- 1^o par des navires appartenant à ou sous la responsabilité des forces armées ;
- 2^o par des navires de mer sur les voies d'eau maritimes qui font partie des voies de navigation intérieures ;

- 3° par des transbordeurs qui ne font que traverser une voie navigable ;
- 4° qui se déroule entièrement dans les limites d'une zone fermée.

La présente section ne s'applique pas non plus au transport de matières radioactives, au transport d'explosifs et au transport de matières animales présentant un danger pour la population.

Art. 67. Sans préjudice de l'application de l'article 68, les marchandises dangereuses ne sont pas transportées par les voies navigables intérieures lorsque cela est interdit par le présent décret et ses arrêtés d'exécution.

Le Gouvernement flamand fixe les modalités du transport de marchandises dangereuses par les voies navigables intérieures. Ce faisant, le Gouvernement flamand peut notamment prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre en œuvre les obligations découlant des traités internationaux et des actes internationaux adoptés en application de ces traités.

Art. 68. L'autorité compétente peut, si la sécurité n'est pas compromise et dans des cas exceptionnels, accorder une autorisation individuelle pour le transport de marchandises dangereuses sur un itinéraire particulier de la navigation intérieure qui est interdit en vertu du présent décret et de ses arrêtés d'exécution, ou une autorisation pour que le transport ait lieu dans des conditions autres que celles fixées par le Gouvernement flamand, à condition que le transport soit clairement spécifié, qu'il soit temporaire et que les mesures appropriées soient prises pour atteindre un niveau de sécurité comparable.

Section 7. — Transports spéciaux, événements sur l'eau et événements spéciaux sur l'eau

Art. 69. Un transport spécial ne peut naviguer sur une voie navigable que moyennant l'autorisation du gestionnaires des voies navigables. Cette autorisation peut être soumise à des conditions de la part du gestionnaire des voies navigables.

Un événement sur l'eau et des événements spéciaux sur l'eau ne peuvent avoir lieu sur une voie navigable qu'avec l'autorisation du gestionnaire des voies navigables. Cette autorisation peut être soumise à des conditions de la part du gestionnaire des voies navigables.

Le Gouvernement flamand détermine la forme, la durée de validité et la procédure d'obtention de l'autorisation visée aux alinéas premier et deux, ainsi que les critères minimaux à appliquer par le gestionnaire des voies navigables.

Cette disposition ne s'applique pas à l'intérieur du secteur VBS et de la zone de recherche et de sauvetage, telles que définies dans le décret du 16 juin 2006 relatif à l'assistance à la navigation sur les voies d'accès maritimes et à l'organisation du « Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum » (Centre de coordination et de sauvetage maritimes) et ses arrêtés d'exécution, et du bassin de l'Escaut, tel que défini dans le traité entre le Royaume des Pays-Bas et la Région flamande relatif à la gestion nautique commune dans le bassin de l'Escaut, signé à Middelburg le 21 décembre 2005.

Section 8. — Innovation

Art. 70. § 1. Le gestionnaire des voies navigables ou la régie portuaire peut donner l'autorisation à l'exécution, dans la zone gérée par le gestionnaire des voies navigables ou la régie portuaire, d'expérimentations ou de projets pilotes, dont des voyages d'essai, employant des systèmes innovants. Ces systèmes comprennent notamment des systèmes automatisés dans les navires ou à terre.

Le gestionnaire des voies navigables ou de la régie portuaire peut, dans la mesure où cela est nécessaire, autoriser des dérogations temporaires aux dispositions des lois, des décrets ou des arrêtés d'exécution relatifs à l'équipage et à la navigation du navire, aux caractéristiques techniques ou à l'équipement du navire, à la réglementation du trafic maritime, aux prescriptions relatives aux activités à bord et à terre et aux documents de bord.

Les dérogations visées à l'alinéa deux ne peuvent pas concerner les dispositions relatives au contrôle et au maintien ni les dispositions de nature pénale. Elles ont une durée de validité maximale d'un an et peuvent être renouvelés en fonction des besoins, sans que la durée totale de validité d'une dérogation puisse excéder cinq ans.

§ 2. Lors de l'autorisation pour les expériences ou projets pilotes visés au paragraphe 1, les éléments suivants sont au moins déterminés :

- 1° l'objectif des expériences ou projets pilotes ;
- 2° sur quelles voies navigables, parties de voies navigables ou parties de la zone portuaire des expériences ou projets pilotes sont menés ;
- 3° la durée de validité de l'autorisation ;
- 4° les règles auxquelles il est possible de déroger et, pour autant que cela soit pertinent, les conditions d'autorisation des dérogations ;
- 5° les mesures de sécurité prises pour effectuer les expériences ou projets pilotes.

§ 3. Le gestionnaire des voies navigables ou de la régie portuaire peut retirer tout ou partie de l'autorisation s'il estime que la sécurité est compromise par les expériences ou les projets pilotes, ou en partie par ceux-ci.

Section 9. — Chargement et déchargement de vraquiers

Art. 71. Aux fins de la présente section, de l'article 117 et de la section 5 du chapitre 4 du titre 6, il est entendu par :

- 1° l'administration de l'État du pavillon : les autorités compétentes de l'État dont le vraquier a droit de battre le pavillon ;
- 2° recueilBLU : le recueil de règles pratiques pour la sécurité du chargement et du déchargement des vraquiers, tel qu'il figure à l'annexe de la résolution A.862(20) de l'assemblée de l'Organisation Maritime Internationale du 27 novembre 1997, en son état actuel ;
- 3° vraquier : un vraquier tel que défini dans la règle IX/1.6 de la convention SOLAS de 1974, dans l'interprétation de la résolution 6 de la conférence SOLAS de 1997, qui répond à l'une des définitions suivantes :
 - a) un navire comptant un seul pont, des citernes supérieures et des citernes latérales en trémies dans ses espaces à cargaison, qui est destiné essentiellement à transporter des cargaisons sèches en vrac ;
 - b) un minéralier, c'est-à-dire un navire de mer à un seul pont comportant deux cloisons longitudinales et un double fond sous toute la tranche à cargaison, qui est destiné au transport de minerais dans les cales centrales ;

- c) un transporteur mixte tel que défini dans la règle II-2/3.27 de la convention SOLAS de 1974 ;
- 4° grains : les grains tels que définis à la règle VI/8.2 de la convention SOLAS de 1974 ;
- 5° autorité de contrôle de l'État du port : le service chargé du contrôle de la navigation ;
- 6° le capitaine : la personne qui a le commandement d'un vraquier, ou l'officier du navire chargé par le capitaine des opérations de chargement et de déchargement ;
- 7° Convention SOLAS de 1974 : la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ainsi que les protocoles et amendements y afférents, dans son état actuel ;
- 8° terminal : toute installation fixe, flottante ou mobile équipée et utilisée pour le chargement et le déchargement dans des vraquiers ou hors de vraquiers de cargaisons sèches en vrac ;
- 9° exploitant de terminal : le propriétaire d'un terminal, ou tout organisme ou personne à qui le propriétaire a confié la responsabilité des opérations de chargement et de déchargement d'un vraquier particulier effectuées au terminal ;
- 10° représentant du terminal : toute personne nommée par l'exploitant de terminal qui a la responsabilité générale de la préparation, de l'exécution et du déroulement des opérations de chargement et de déchargement d'un vraquier particulier effectuées par le terminal et l'autorité pour contrôler l'ensemble ;
- 11° cargaison sèche en vrac : la cargaisons solides en vrac telle que définie dans la règle XII/1.4 de la convention SOLAS de 1974, à l'exclusion des grains.

La présente section prévoit la transposition, dans les matières visées à l'article 1 du présent décret, de la Directive 2001/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 décembre 2001 établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers, telle que modifiée par la Directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 portant modification des directives relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution par les navires, et par le règlement (CE) n° 1137/2008 du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2008 portant adaptation à la décision 1999/468/CE du Conseil de certains actes soumis à la procédure visée à l'article 251 du Traité, en ce qui concerne la procédure de réglementation avec contrôle.

Art. 72. La présente section s'applique à tous les terminaux auxquels les vraquiers font appel pour le chargement ou le déchargement de cargaisons solides en vrac.

Sans préjudice de l'application des dispositions de la règle VI/7 de la convention SOLAS de 1974, le présent décret ne s'applique pas :

- 1° aux installations qui ne sont utilisées que de manière exceptionnelle pour le chargement, dans des vraquiers, et le déchargement, hors de vraquiers, de cargaisons solides en vrac ;
- 2° lorsque les opérations de chargement et de déchargement sont effectuées uniquement au moyen des équipements à bord du vraquier.

Art. 73. § 1. Les exploitants de terminal veillent à ce que les terminaux dont ils sont responsables conformément à la présente section :

- 1° répondent aux exigences relatives à l'aptitude des terminaux au chargement et au déchargement des cargaisons solides en vrac ;
- 2° aient nommé un ou plusieurs représentants de terminal ;
- 3° aient préparé des manuels indiquant les exigences propres au terminal et celles des autorités compétentes ainsi que les renseignements concernant le port et le terminal visés à l'appendice 1, point 1.2, du recueil BLU, et qu'ils mettent ces manuels à la disposition des capitaines faisant escale au terminal pour charger ou décharger des cargaisons solides en vrac ;
- 4° soient intégrés dans une certification globale ISO 9001:2000 ou appartiennent à une société qui a développé et mis en œuvre un système de gestion de la qualité certifié, ou qui a développé et mis en œuvre un système de gestion de la qualité certifié conformément aux normes ISO 9001:2000 - ou conformément à une norme équivalente qui satisfait au moins à tous les aspects de la norme ISO 9001:2000 - et qui maintient ces systèmes, qui est soumis à des audits conformément aux lignes directrices de la norme ISO 10011:1991 ou d'une norme équivalente qui satisfait à tous les aspects de la norme ISO 10011:1991. L'autorité compétente veille au respect de la directive 98/34/CE en ce qui concerne les normes équivalentes.

L'autorité compétente vérifie que les exploitants du terminal respectent les exigences qui leur sont imposées.

§ 2. Le Gouvernement flamand fixe les exigences d'aptitude visées au paragraphe 1, 1°, auxquelles doivent satisfaire les terminaux de chargement et de déchargement de cargaisons solides en vrac.

§ 3. Les exploitants du terminal assurent le développement du système de gestion de la qualité.

§ 4. L'exploitant du terminal vérifie également que le vraquier faisant escale à l'un de ses terminaux pour le chargement ou le déchargement de cargaisons solides en vrac est opérationnellement adapté à cette fin et que le vraquier satisfait aux exigences d'aptitude opérationnelle au chargement et au déchargement de cargaisons solides en vrac établies par l'autorité fédérale.

Art. 74. L'autorité compétente peut, par dérogation à l'article 72, § 1, 4°, délivrer aux nouveaux terminaux une autorisation temporaire d'exploitation d'une validité maximale de douze mois. Toutefois, le terminal doit démontrer son intention de mettre en œuvre un système de gestion de la qualité conforme à la norme ISO 9001:2000 ou à une norme équivalente visée à l'article 72, § 1, 4°.

Art. 75. Les principes suivants sont observés et appliqués par les représentants du terminal :

- 1° à la réception de la notification initiale de l'heure d'arrivée probable du navire, le représentant du terminal fournit au capitaine certaines informations ;
- 2° le représentant du terminal s'assure que le capitaine a été avisé dès que possible des informations contenues dans le formulaire de déclaration concernant la cargaison ;
- 3° le représentant du terminal informe sans délai le capitaine, l'agent, l'affréteur et l'autorité de contrôle par l'État du port des anomalies constatées par lui-même à bord d'un vraquier et susceptibles de compromettre la sécurité du chargement ou du déchargement de cargaisons solides en vrac ;

- 4° avant le commencement et au cours du chargement ou du déchargement, le représentant du terminal s'acquitte de ses tâches.

Le Gouvernement flamand détermine quelles informations doivent être fournies au capitaine par le représentant du terminal en vertu du premier alinéa, 1°.

Le Gouvernement flamand fixe les tâches du représentant du terminal visées à l'alinéa 1, 4°, avant et pendant les opérations de chargement et de déchargement.

Art. 76. Le Gouvernement flamand détermine les procédures à suivre par le représentant du terminal lors du chargement et du déchargement des vraquiers.

Art. 77. Si l'autorité compétente constate qu'il existe un désaccord sur l'application des procédures de l'article 76 entre le représentant du terminal et le capitaine, elle intervient dès que la sécurité l'exige.

Art. 78. Si une avarie de la structure ou des équipements du vraquier survient au cours du chargement ou du déchargement, elle est signalée par le représentant du terminal au capitaine et, si nécessaire, réparée.

CHAPITRE 2. — Droits de navigation et autres redevances

Art. 79. § 1. L'utilisation à des fins de navigation des voies de navigation, à l'exception de celles qui sont soumises aux marées, du canal de Gand à Terneuzen, du pont de Meulestede (pont non compris) à la frontière belgo-néerlandaise à Zelzate, la Meuse commune, la jonction Escaut/Rhin et le ZuidWillemsvaart sur le territoire flamand, peut être soumis au paiement de droits de navigation et aux autres redevances.

Le propriétaire et l'exploitant du navire sont conjointement et solidairement responsables du paiement des droits de navigation et d'autres redevances.

§ 2. Le gestionnaire des voies navigables fixe le taux et les autres conditions éventuelles des droits de navigation et autres redevances.

§ 3. Le gestionnaire des voies navigables est chargé de percevoir les droits de navigation et les autres redevances visés au paragraphe 1.

Le recouvrement des droits de navigation et autres rétributions, amendes, intérêts et frais éventuels revenant à la Région flamande visés au paragraphe 1, qui n'ont pas été acquittés, s'effectue conformément aux dispositions du décret du 22 février 1995 fixant les règles relatives au recouvrement des créances non fiscales pour la Communauté flamande et les organismes qui en relèvent.

En vue du recouvrement des droits de navigation et autres redevances, intérêts et frais éventuels, incontestés et exigibles qui lui sont dus, visés au paragraphe 1, « De Vlaamse Waterweg nv » peut émettre une contrainte. La contrainte est visée et déclarée exécutoire par l'administrateur délégué. Une telle contrainte est notifiée au débiteur par exploit d'huissier de justice et interrompt la prescription.

Une contrainte ne peut être visée et déclarée exécutoire par l'administrateur délégué que si la dette est exigible, certaine et liquide. En outre, le débiteur doit être averti au préalable par lettre recommandée. « De Vlaamse Waterweg nv » peut facturer des frais administratifs pour cette lettre recommandée. Ces frais sont à la charge du débiteur et peuvent également être recouverts au moyen de la contrainte. Les dettes d'une personne morale publique ne peuvent jamais être recouvrées au moyen d'une contrainte. L'opposition à cet exploit peut être introduite dans le mois de sa notification par requête ou par une citation au fond devant le tribunal d'entreprise.

§ 4. Le Gouvernement flamand est autorisé, à l'exception des voies navigables gérées par « De Vlaamse Waterweg nv » et de la zone proche de l'eau le long de ces voies navigables, à régler davantage le mode de publication des tarifs, le mode de perception et le contrôle du respect de ces dispositions.

Art. 80. Les catégories de navires suivantes sont exemptées du paiement des droits de navigation ou autres droits visés à l'article 79 :

- 1° les navires destinés au transport public de personnes sur l'eau, tels que les services de transbordeurs fournis par ou pour le compte d'une autorité publique ;
- 2° les bateaux voyageant pour l'exécution de services publics par ou pour le compte d'une autorité publique ;
- 3° les bateaux non motorisés d'une longueur maximale de 6 mètres mesurée sur toute leur longueur, naviguant sans but lucratif et ne transportant pas de personnes contre rémunération ;
- 4° les brise-glaces, lorsqu'ils sont utilisés pour combattre la formation de glace ;
- 5° les bateaux qui, à marée haute ou lorsqu'il est nécessaire d'assécher tout ou partie de l'eau, sont déplacés dans des endroits où ils ne peuvent faire obstacle au libre écoulement de l'eau, et qui, par la suite, lorsque la cause du mouvement a cessé, reviennent à leur premier poste d'amarrage ;
- 6° les bateaux utilisés pour l'exécution de travaux d'entretien ou d'amélioration des voies navigables par le gestionnaire des voies navigables ou sur ses instructions, ou pour le transport lié à ces travaux, dans la mesure où ces bateaux voyagent en vue de l'exécution de la tâche.

A l'exception des catégories de navires visées aux points 1° et 3° du premier alinéa, un bateau qui se trouve dans l'une des exceptions visées ci-dessus doit, lors de son entrée dans la zone de compétence d'un gestionnaire des voies navigables ou lors de sa sortie de la zone de compétence, se présenter au gestionnaire des voies navigables, qui lui accordera gratuitement un permis de navigation.

Art. 81. § 1. Les catégories de navires suivantes peuvent bénéficier d'une réduction des droits de navigation ou d'autres redevances, telles que visées à l'article 79 :

- 1° le patrimoine nautique tel que visé à l'article 3/9 du décret du 29 mars 2002 portant protection du patrimoine nautique et d'autres bateaux à vocation sociale ou culturelle ;
- 2° les navires qui, suite à des mesures innovatrices ou techniques, présentent un certain avantage environnemental ;
- 3° les navires transportant certains segments de marchandises.

Le Gouvernement flamand peut déterminer des catégories supplémentaires de navires qui peuvent également bénéficier d'une réduction conformément au paragraphe 2.

§ 2. Le montant de la réduction des droits de navigation et autres redevances ainsi que les modalités auxquelles les catégories de navires visées au paragraphe 1 doivent satisfaire pour bénéficier de la réduction, sont fixées dans le tarif visé à l'article 79, § 2.

Art. 82. Pour les voies navigables spéciales et les catégories spéciales de bateaux, le Gouvernement flamand peut adopter des règlements différents.

Aux fins de l'exercice des compétences et de l'exécution des tâches visées au ou en exécution du présent chapitre et de ses arrêtés d'exécution, les données à caractère personnel sont traitées. Les données traitées sont les données de contact et de paiement des redevables. Le gestionnaire des voies navigables ou l'autorité compétente est le responsable du traitement. Les données à caractère personnel ne sont pas conservées plus longtemps que nécessaire aux fins pour lesquels elles sont traitées. Le Gouvernement flamand peut arrêter les modalités pour le traitement des données à caractère personnel.

Art. 83. Le Gouvernement flamand est autorisé à percevoir des redevances dont il fixe les montants, sauf dérogation prévue par décret :

- 1° pour la préparation, la délivrance ou la modification de documents prescrits par les décrets et ordonnances relatifs à la navigation ;
- 2° pour la délivrance des publications et la délivrance de plaques et d'autres signes prescrits par les mêmes décrets et ordonnances ;
- 3° pour la prestation de services et le prêt de matériel.

TITRE 4. — *Privilèges*

Art. 84. Les dispositions du présent titre s'appliquent lorsque les créances concernées ont leur origine en Région flamande.

Art. 85. § 1. Sans préjudice de l'article 88, les créances suivantes sont privilégiées sur le navire et ses accessoires :

- 1° les créances nées au cours du dernier voyage destinées au paiement :
 - a) des droits portuaires ;
 - b) des droits de pilotage, dus à la fois pour les services fournis par les services de pilotage publics et par les concessionnaires de services de pilotage ;
 - c) des redevances pour l'usage du système de gestion du trafic ;
 - d) des droits de navigation et d'autres redevances tels que visés à l'article 79 ;
- 2° les demandes d'indemnisation pour les dommages causés aux voies navigables et aux ports.

§ 2. Le privilège visé au paragraphe 1, 1°, prend le même rang que les privilèges maritimes de rang le plus élevé prévus par la législation fédérale applicable ou par la législation applicable de l'État dans lequel le navire est immatriculé ou enregistré, étant entendu qu'il prime sur les prétentions du commandant et des membres de l'équipage qui découlent d'un contrat de travail pour le service à bord et qui sont liées au travail à bord du navire ou du bateau de navigation intérieure concerné, y compris celles qui concernent l'indemnisation en cas de décès ou de préjudice corporel, le remboursement des frais et les frais de rapatriement.

Le privilège visé au paragraphe 1, 2°, prend le même rang que les privilèges maritimes en ce qui concerne les demandes d'indemnisation pour des dommages causés par une collision ou d'autres incidents de navigation, tel que visé par la législation fédérale applicable ou la législation applicable de l'État où le navire est immatriculé ou enregistré.

Les créances visées sous le même numéro ont le même rang et sont payées au prorata si le produit est insuffisant.

§ 3. Les créances visées au paragraphe 1 ne sont privilégiées qu'en principal.

Art. 86. Par dérogation à l'article 85, aucune privilège n'est attaché aux demandes d'indemnisation pour des dommages aux voies navigables et aux ports qui concernent :

- 1° les dommages liés au transport de pétrole, de mazout de soute ou d'autres substances dangereuses ou nocives pour lesquels une indemnisation est due au créancier en vertu d'une convention internationale ou d'une réglementation nationale instaurant une responsabilité objective, ainsi qu'une assurance obligatoire ou une autre garantie ;
- 2° les dommages résultant des propriétés radioactives ou d'une combinaison de propriétés radioactives avec des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses du combustible nucléaire ou des produits ou déchets radioactifs.

Art. 87. En ce qui concerne les aspects non réglementés par le présent décret, les privilèges visés à l'article 85 sont régis par la législation fédérale applicable en matière de privilèges maritimes ou par la législation applicable de l'état dans lequel le navire est immatriculé ou enregistré, selon le cas.

Art. 88. § 1. Les gestionnaires de voies navigables ou les régies portuaires qui font usage d'une ou de plusieurs des compétences qui leur sont attribuées par l'article 140, peuvent retenir et saisir le bateau, les épaves, les engins ou objets coulés ainsi que la cargaison.

Les gestionnaires des voies navigables ou les régies portuaires qui soupçonnent avoir subi un dommage du fait de la faute d'un navire peuvent retenir et saisir tout bateau dont la responsabilité est mise en cause.

Les membres du personnel du gestionnaire des voies navigable ou de la régie portuaire chargés de l'immobilisation ou de la saisie sont nommés par le Gouvernement flamand sur proposition du gestionnaire des voies navigables ou de la régie portuaire.

Le navire ou la marchandise saisi est remis en liberté si :

- 1° pour les créances visées à l'article 18, la somme a été avancée ou la garantie fournie comme prévu à l'article 141 ;
- 2° pour les créances du gestionnaire des voies navigables ou de la régie portuaire pour lesquelles la limitation de responsabilité pourrait être invoquée en droit, le fonds de limitation a été constitué sur lequel ces créances pouvaient être recouvrées ;
- 3° pour les autres créances, une garantie a été fournie qui répond aux prescriptions de l'article 141.

En cas de non-paiement, les gestionnaires des voies navigables ou les régies portuaires qui ont fait enlever un navire ou un autre bien, ou qui sont créanciers pour des dommages causés par la faute d'un navire, ont le droit de vendre le navire ou les autres biens, y compris la cargaison, et de déduire leur créance en priorité sur tout autre créancier du montant de la vente.

Le reste du produit de la vente est versé à la Caisse des Dépôts et Consignations au nom des propriétaires, s'ils sont connus, ou de la personne qui fera valoir ses droits.

§ 2. Si les navires, cargaisons, épaves, engins ou objets qui font l'objet d'une mesure visée à l'article 140 ne sont pas repris par leurs propriétaires respectifs, le gestionnaire des voies navigables ou la régie portuaire peut les vendre.

A cette fin, le gestionnaire des voies navigables ou l'autorité portuaire, sans préjudice de l'application du paragraphe 4 du présent article, publie, avant la vente, dans deux journaux locaux, à quinze jours d'intervalle, deux annonces des opérations de sauvetage ou d'enlèvement effectuées, en précisant les marques et les signes distinctifs des objets et en invitant chaque ayant droit à déclarer ses droits et à payer les frais de renflouement ou d'enlèvement dans les trente jours de la date de publication de la dernière annonce.

Après l'expiration de ce délai, le gestionnaire des voies navigables ou la régie portuaire vend le navire, la cargaison, l'épave, les engins ou les objets.

Le produit de la vente est versé à la Caisse des Dépôts et Consignations au nom de la personne qui fera valoir ses droits, déduction faite des frais engagés par le gestionnaire des voies navigables ou la régie portuaire.

§ 3. Les montants qui ont été déposés à la Caisse des Dépôts et Consignations en application des paragraphes précédents, reviennent au gestionnaire des voies navigables ou à l'autorité portuaire concernée après l'expiration d'un an, à compter de la date du versement, si personne n'a exercé ses droits dans ce délai.

§ 4. Si la cargaison sauvée ou enlevée est périssable ou déjà endommagée, ou si un produit net plus important peut être attendu de la cargaison sauvée ou enlevée lorsqu'elle est vendue de gré à gré, à la discrétion du gestionnaire des voies navigables ou de la régie portuaire concernée, tout ou partie de la vente peut être effectuée de gré à gré sans que les conditions de publicité et de périodicité visées au paragraphe 2 doivent être respectées.

TITRE 5. — *Organisme d'enquête sur les accidents de navigation et les incidents survenant sur les voies navigables intérieures*

Art. 89. Le présent titre prévoit la transposition partielle de la directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la Directive 1999/35/CE du Conseil et la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil.

Art. 90. Dans le présent titre, on entend par :

- 1° chercheur : le membre du personnel chargé d'effectuer un contrôle de sécurité ;
- 2° Organisme d'enquête pour les accidents et incidents de navigation sur les voies navigables intérieures, en abrégé OSB : l'organisme d'enquête visé à l'article 92 ;
- 3° accident de navigation : un événement ou une série d'événements qui a l'une des conséquences suivantes et qui est directement lié à l'activité d'un navire de mer :
 - a) la mort ou les blessures graves de toute personne causées par ou en relation avec l'exploitation d'un navire de mer ;
 - b) le passage par-dessus bord d'une personne causé par les mouvements du navire de mer ou lié à ces mouvements ;
 - c) la perte, la perte présumée ou l'abandon d'un navire de mer ;
 - d) les dommages matériels subis par un navire de mer ;
 - e) l'échouement d'un navire de mer, son avarie ou son implication dans une collision ;
 - f) les dommages matériels causés par l'exploitation d'un navire de mer ou liés à cette exploitation ;
 - g) les dommages environnementaux résultant des dommages causés à un ou plusieurs navires de mer par l'exploitation d'un ou de plusieurs navires de mer ;
- 4° recommandation de sécurité : toute proposition, y compris aux fins de l'enregistrement et du contrôle, faite par l'organisme d'enquête qui effectue ou dirige l'enquête de sécurité sur la base des informations obtenues de cette enquête ou, le cas échéant, par la Commission européenne sur la base d'une analyse des données abstraites et des résultats des enquêtes de sécurité effectuées ;
- 5° enquête de sécurité : une enquête, à la suite d'un accident ou d'un incident de mer, dont l'objectif est de prévenir de futurs accidents et incidents de mer, y compris la collecte et l'analyse de données, l'identification des facteurs de causalité et la formulation des recommandations de sécurité nécessaires ;
- 6° incident de navigation : une survenance causée par l'exploitation d'un navire de mer ou liée à cette exploitation, qui met en danger le navire de mer ou une personne ou qui pourrait causer des dommages graves soit au navire de mer ou à sa construction, soit à l'environnement ;
- 7° accident de navigation grave : un accident de navigation qui n'est pas considéré comme un accident de navigation très grave et qui résulte d'un incendie, d'une explosion, d'une collision, d'un échouement, d'un contact, d'une avarie due au mauvais temps, d'une avarie due à la glace, d'une fissure ou d'une avarie présumée de la coque ou de tout autre événement :
 - a) des dommages structurels affectant l'état de navigabilité du navire de mer ;
 - b) la pollution, quelle que soit son ampleur ;
 - c) une panne nécessitant le remorquage du navire de mer ou une assistance depuis la terre ;
- 8° accident de navigation très grave : un accident de navigation ayant entraîné l'une des conséquences suivantes :
 - a) la perte totale du navire de mer ;
 - b) la perte de vies humaines ;
 - c) une forte pollution ;
- 9° autorité principalement responsable de l'enquête : l'État ou l'autorité régionale qui assume la responsabilité de l'enquête de sécurité conformément à l'accord mutuel des États ayant un intérêt significatif ;

- 10° autorité qui a un intérêt significatif : un État ou une autorité régionale qui a l'un des liens suivants avec l'accident de mer ou l'incident :
- il est l'État du pavillon d'un navire de mer qui fait l'objet de l'enquête ;
 - l'accident de navigation est survenu dans les eaux navigables intérieures ou en mer territoriale ;
 - l'accident de navigation a causé ou menacé de causer des dommages graves à son environnement ou aux zones marines relevant de la juridiction de l'État en vertu du droit international ;
 - les conséquences de l'accident de navigation ont causé ou menacé de causer des dommages graves soit à l'État ou à la région elle-même, soit aux îles artificielles, installations ou ouvrages relevant de la juridiction de l'État ou la région ;
 - l'accident de navigation a causé la mort ou des blessures graves à des ressortissants de l'État ;
 - l'État ou la région dispose d'informations importantes qui pourraient être utiles à l'enquête ;
 - l'État ou la région a été contacté pour la dernière fois par un transbordeur roulier ou un engin à passagers à grande vitesse impliqué dans l'accident ou l'incident de navigation en dehors de la mer territoriale des États membres de l'Espace économique européen ;
 - l'État ou la région fait valoir, pour quelque autre raison que ce soit, des intérêts jugés importants par l'autorité principalement responsable de l'enquête ;
- 11° blessures graves ; blessures subies par une personne lors d'un accident de navigation et entraînant une incapacité de travail de septante-deux heures. Cette incapacité de travail commence dans les sept jours qui suivent le jour où les lésions ont été causées ;
- 12° transbordeur roulier : un navire roulier à passagers tel que visé à l'article 2, alinéa 1, de la directive (UE) 2017/2110 du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 relative à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse et modifiant la directive 2009/16/CE et abrogeant la directive 1999/35/CE du Conseil ;
- 13° engin à passagers à grande vitesse : un engin à passagers à grande vitesse tel que visé à l'article 2, alinéa 2, de la directive (UE) 2017/2110 du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 relative à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse et modifiant la directive 2009/16/CE et abrogeant la directive 1999/35/CE du Conseil ;
- 14° organisme d'enquête compétent : l'Organisme d'enquête pour les accidents et incidents de navigation sur les voies navigables intérieures (OSB) ou un autre organisme d'enquête d'un État membre de l'Espace économique européen, de l'autorité fédérale ou d'une des régions en Belgique désigné comme organisme d'enquête en exécution de l'article 8 de la directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la Directive 1999/35/CE du Conseil et la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil.

Art. 91. Le présent titre s'applique aux accidents et aux incidents de mer survenant sur les voies navigables intérieures.

Le présent titre ne s'applique pas aux accidents et incidents de mer qui impliquent uniquement :

- des navires de guerre, des navires destinés au transport de troupes ou d'autres navires appartenant à un État membre ou exploités par lui et utilisés exclusivement à des fins gouvernementales non commerciales ;
- des navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques, des navires en bois de construction primitive, des yachts et des bateaux de plaisance utilisés à des fins non commerciales, sauf s'ils sont ou seront pourvus d'un équipage et s'ils transportent ou transporteront plus de douze passagers à des fins commerciales ;
- des bateaux de navigation intérieure exploités sur des voies navigables intérieures ;
- des bateaux de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres ;
- des unités fixes de forage.

Art. 92. Un organisme d'enquête pour les accidents et incidents de navigation sur les voies navigables intérieures (OSB) est créé.

L'OSB coopère avec l'organisme d'enquête pour les accidents de mer de l'autorité fédérale. L'organisation, la composition et le fonctionnement de l'OSB ainsi que les compétences de son personnel sont régis par un accord de coopération au sens de l'article 92bis de la loi spéciale sur la réforme des institutions.

Les enquêteurs de l'OSB sont dûment qualifiés et possèdent une expertise en matière d'accidents et d'incidents de mer. Ils disposent d'une carte de légitimité, dont la forme et le modèle sont déterminés par le Gouvernement flamand.

Le fonctionnaire en matière de protection des données de l'OSB est associé à l'élaboration de l'organisation, du fonctionnement et de la coopération avec l'organisme d'enquête fédéral sur les accidents de mer.

Art. 93. L'objectif du présent titre est de renforcer la sécurité maritime et de prévenir la pollution par les navires de mer et donc de réduire le risque d'accidents et d'incidents de mer à l'avenir :

- promouvoir la mise en œuvre rapide de l'enquête de sécurité et d'une analyse approfondie des incidents et accidents de mer afin d'en déterminer les causes ;
- veiller à ce que les enquêtes de sécurité fassent l'objet d'un rapport précis et en temps utile sur l'enquête de sécurité et les propositions de mesures correctives ;
- veiller à ce que la mise en œuvre des recommandations de sécurité fasse l'objet d'un suivi et que les mesures correctives prises soient examinées en vue d'émettre des recommandations de sécurité supplémentaires si nécessaire.

L'enquête de sécurité n'a pas pour but de déterminer la responsabilité ou de répondre à la question de la culpabilité. Toutefois, l'OSB ne devrait pas s'abstenir de communiquer pleinement les causes d'un accident ou d'un incident de mer, car ses conclusions pourraient être fondées sur des conclusions en matière de culpabilité ou de responsabilité.

Art. 94. § 1. L'OSB ouvre une enquête de sécurité après un accident de mer très grave, quel que soit le pavillon du ou des navires de mer impliqués dans l'accident.

§ 2. En outre, dans le cas d'un accident de mer grave, l'OSB procède à une évaluation préliminaire afin de décider s'il convient ou non de mener une enquête de sécurité. Lorsque l'OSB décide de ne pas effectuer d'enquête de sécurité, les motifs de cette décision sont enregistrés et notifiés conformément à l'article 108, § 2.

Dans le cas d'un autre accident ou incident de mer, l'OSB décide si une enquête de sécurité doit être menée ou non.

Dans les décisions visées aux alinéas 1 et 2, l'OSB tient compte de la gravité de l'accident ou de l'incident de mer, du type de navire et/ou de cargaison en cause et de la possibilité que les conclusions de l'enquête de sécurité contribuent à la prévention d'accidents et d'incidents futurs.

§ 3. Si la Région flamande est l'autorité principalement responsable de l'enquête, l'OSB établit l'étendue et les modalités pratiques de l'exécution d'enquêtes de sécurité en coopération avec les organismes correspondants des autres autorités ayant un intérêt significatif, de la manière que l'OSB juge la plus appropriée, pour réaliser les objectifs du présent titre et prévenir les accidents et incidents futurs.

Lorsque la Région flamande est une autorité ayant un intérêt significatif, l'OSB coopère avec l'organisme d'enquête compétent de l'État membre principalement responsable de l'enquête pour déterminer la portée et les modalités pratiques de la conduite des enquêtes de sécurité.

§ 4. Lorsqu'il effectue des enquêtes de sécurité, l'OSB utilise la méthodologie commune d'enquête sur les accidents et les incidents de mer établie par le règlement (UE) n° 1286/2011 de la Commission du 9 décembre 2011 portant adoption d'une méthodologie commune pour enquêter sur les accidents et incidents de mer conformément à l'article 5, paragraphe 4, de la directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil. Les enquêteurs peuvent déroger à cette méthodologie dans des cas particuliers, lorsque leur jugement professionnel le requiert et, le cas échéant, pour atteindre les objectifs de l'enquête.

§ 5. L'enquête de sécurité est ouverte dès que possible après un accident ou un incident de mer et, en tout état de cause, au plus tard deux mois après son apparition.

Art. 95. L'OSB est impartial et est, pour son organisation, sa structure juridique et sa prise de décision, autonome et fonctionnellement indépendant de toute partie ou tout organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec les tâches qui lui sont confiées.

Art. 96. L'OSB mène l'enquête de sécurité indépendamment des enquêtes pénales ou parallèles afin de déterminer la responsabilité ou de répondre à la question de la culpabilité. Ces enquêtes n'empêchent pas, ne suspendent ni ne retardent inutilement l'enquête de sécurité.

Art. 97. Les rapports et recommandations de sécurité visés à l'article 93, premier alinéa, 2° et 3° ne peuvent être utilisés comme éléments de preuve dans une procédure pénale, disciplinaire ou civile.

Un enquêteur et un expert externe ne peuvent être appelés en tant que témoins ou experts dans une procédure judiciaire devant un navire en cas de cas ou d'incident de mer, s'ils sont ou ont été impliqués dans l'enquête de sécurité.

Art. 98. Les enquêteurs de l'OSB ou d'un autre organisme d'enquête compétent auquel l'OSB a délégué sa fonction d'enquête disposent, le cas échéant en collaboration avec les autorités responsables de l'enquête judiciaire, des compétences suivantes pour obtenir toutes les informations pertinentes pour l'enquête de sécurité :

- 1° ils ont libre accès aux zones pertinentes ou au site de l'accident, ainsi qu'à tout navire, épave ou autre construction, y compris les quartiers d'habitation d'un navire, la cargaison, l'équipement et l'épave. L'entrée d'un logement, qu'il soit à bord d'un navire ou non, ne se fait qu'avec le consentement de l'occupant ou avec l'autorisation préalable du juge d'instruction ;
- 2° ils peuvent procéder à un inventaire immédiat des preuves et à une fouille contrôlée et à l'enlèvement de l'épave, des éléments de l'épave et d'autres composants ou matériaux pour examen ou analyse ;
- 3° ils peuvent examiner ou analyser les objets visés au point 2° et ils ont libre accès aux résultats de ces examens ou analyses ;
- 4° ils peuvent librement consulter, copier et utiliser toutes les informations pertinentes et les données enregistrées, y compris les données du VDR, concernant un navire, un voyage, une cargaison, un équipage ou toute autre personne, objet, condition ou circonstance ;
- 5° ils ont libre accès aux résultats des examens des corps des victimes ou des tests effectués sur des échantillons prélevés sur les corps des victimes ;
- 6° ils peuvent demander les résultats d'examens ou d'analyses d'échantillons aux personnes impliquées dans l'exploitation d'un navire ou à d'autres personnes concernées, et ils ont librement accès à ces résultats ;
- 7° ils peuvent interroger les témoins en l'absence de personnes dont les intérêts pourraient être considérés comme interférant avec l'enquête de sécurité ;
- 8° ils ont accès aux données d'archives et aux informations pertinentes détenues par les propriétaires, les sociétés de classification et les autres parties concernées, si ces parties ou leurs représentants sont établis en Région flamande ;
- 9° ils peuvent faire appel à l'appui des autorités flamandes concernées et aux opérateurs des services d'assistance au trafic pour la navigation, les brigades de recherche et de sauvetage, les pilotes et autres membres du personnel des ports ou des services de navigation.

À l'alinéa premier, 4°, on entend par VDR : un enregistreur des données du voyage répondant aux normes de performance de la résolution A.861(20) de l'assemblée de l'Organisation maritime internationale du 27 novembre 1997 et de la résolution MSC.163(78) du comité de sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale du 17 mai 2004, ainsi qu'aux normes d'essai définies dans la norme CEI n° 61996.

À l'alinéa premier, on entend par autorité flamande : l'autorité flamande, tel que visée dans le décret de gouvernance du 7 décembre 2018.

Les données à caractère personnel collectées et traitées en vertu des compétences visées à l'alinéa premier sont celles qui sont nécessaires pour identifier les personnes impliquées dans l'accident ou l'incident de mer et pour déterminer leur rôle dans l'accident ou l'incident, y compris les données médicales pertinentes. À moins que l'enquête n'en démontre la nécessité absolue, aucune donnée relative à des condamnations pénales ou des infractions pénales n'est collectée ou traitée auprès des personnes concernées.

Le traitement de données à caractère personnel dans le cadre du présent titre concerne les catégories suivantes de données à caractère personnel :

- 1° données d'identification des données d'identification ;
- 2° des données relatives à la fonction de toutes les personnes concernées dans un incident ou un accident ;
- 3° des données de formation et les données sur l'expertise ;
- 4° des données de communication (enregistrements des contacts en face à face, des contacts par téléphone, par e-mail, par application, par lettre, enregistrements des conversations sur les produits et services, enregistrements des plaintes et des questions) ;
- 5° des données financières (résultats de l'entreprise, relevés bancaires, comptabilisations, documents fiscaux, etc.) ;
- 6° des informations sur des violations de la loi ou des condamnations pénales ;
- 7° des données médicales sur la santé, des examens du corps des victimes ou des tests effectués sur des échantillons prélevés sur le corps des victimes, etc.

Art. 99. L'OSB prend les mesures nécessaires pour s'assurer que les données suivantes ne sont pas mises à disposition à des fins autres que l'enquête de sécurité, à moins que l'OSB ne décide qu'il existe un intérêt public prépondérant à leur publication :

- 1° tous les témoignages et autres déclarations, rapports et notes qui sont enregistrés ou reçus par l'OSB dans le cadre de l'enquête de sécurité
- 2° les documents révélant l'identité des personnes qui ont été interrogées dans le cadre de l'enquête de sécurité ;
- 3° les informations relatives aux personnes impliquées dans l'accident ou l'incident de mer qui sont de nature particulièrement sensible ou privée, y compris les informations sur leur santé.

Les experts nommés à l'extérieur ne communiquent à l'OSB que les informations qu'ils ont obtenues dans le cadre de leurs fonctions.

Pour la protection des données à caractère personnel collectées sur la base des compétences visées à l'article 98, alinéa premier, l'OSB prend les mesures techniques et organisationnelles appropriées, compte tenu, d'une part, de l'état de la technique en la matière et des coûts de mise en œuvre des mesures et, d'autre part, de la nature des données à sécuriser et des risques potentiels. Les données à caractère personnel sont anonymisées ou pseudonymisées dans la mesure du possible, conformément aux objectifs de l'enquête visés à l'article 93.

Art. 100. § 1. En principe, chaque accident ou incident de mer ne doit faire l'objet que d'une seule enquête de sécurité.

Dans le cas d'enquêtes de sécurité impliquant deux organismes d'enquête compétents, dont l'OSB, l'OSB coopère avec les instances publiques compétentes des autres autorités publiques ayant un intérêt important à convenir rapidement de l'autorité principalement responsable de l'enquête. L'OSB met tout en œuvre pour parvenir à un accord sur les procédures d'enquête. Dans le cadre de cet accord, les organismes d'enquête compétents des autres autorités ayant un intérêt significatif ont les mêmes droits et accès aux témoins et aux preuves que l'OSB. Si la Région flamande est l'autorité principalement responsable de l'enquête, l'OSB prend en considération la position des organismes d'enquête compétents des autres autorités qui ont un intérêt significatif.

L'OSB limite strictement les enquêtes de sécurité parallèles concernant le même accident ou incident de mer à des cas exceptionnels. Dans de tels cas, l'OSB communique à la Commission européenne les raisons de la réalisation d'une enquête parallèle. L'OSB coopère avec les organismes d'enquête compétents qui mènent des enquêtes de sécurité parallèles. En particulier, l'OSB échange avec les organismes compétents chargés des enquêtes toute information pertinente qu'il recueille au cours de son enquête de sécurité afin de parvenir, si possible, à des conclusions communes.

L'OSB ne prend aucune mesure qui empêche, suspend ou retarde inutilement la mise en œuvre d'une enquête de sécurité.

§ 2. Sans préjudice du paragraphe 1, l'OSB reste responsable de l'enquête de sécurité et de la coordination avec les organismes d'enquête compétents des autres autorités ayant des intérêts significatifs jusqu'à ce qu'il soit mutuellement convenu lequel d'entre eux sera l'autorité d'enquête principalement responsable.

§ 3. L'OSB peut déléguer la direction d'une enquête de sécurité ou des tâches spécifiques d'une telle enquête de sécurité à un autre organisme d'enquête compétent, au cas par cas et d'un commun accord. Dans ce cas, l'OSB conserve toutefois la responsabilité de la direction de l'enquête de sécurité ou des tâches spécifiques concernées.

§ 4. Lorsqu'un transbordeur roulier ou un engin à passagers à grande vitesse est impliqué dans un accident ou un incident de mer, la procédure d'enquête de sécurité est lancée par l'OSB. Ensuite, le paragraphe 2 s'applique.

§ 5. La coopération de l'OSB à une enquête de sécurité menée par une autorité publique ayant un intérêt significatif mais n'appartenant pas à l'Espace économique européen n'affecte en rien le comportement et les exigences relatives aux rapports en matière d'enquêtes de sécurité qui découlent du présent titre.

Lorsqu'une autorité publique ayant un intérêt significatif mais qui n'appartient pas à l'Espace économique européen mène une enquête de sécurité à laquelle l'OSB est associé, l'OSB peut décider de ne pas effectuer d'enquête de sécurité parallèle, à condition que l'enquête de sécurité qu'elle dirige soit menée conformément à la version la plus récente du code d'enquête sur les accidents et incidents de mer, annexé à la résolution A.849(20) du 27 novembre 1997 de l'assemblée générale de l'Organisation maritime internationale.

§ 6. L'OSB est le responsable du traitement visé à l'article 4, 7), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, pour le traitement des données à caractère personnel lors de l'enquête de sécurité. Dans les cas où plus d'un organisme d'enquête compétent est impliqué dans l'enquête de sécurité, les organismes impliqués sont considérés comme des responsables de traitement conjoints au sens de l'article 26 dudit règlement.

Art. 101. Au plus tard le 30 septembre de chaque année, l'OSB soumet au Ministre flamand compétent pour l'infrastructure et de la politique de l'eau et au Parlement flamand un rapport annuel dans lequel il rend compte de son fonctionnement et des enquêtes de sécurité qu'il a menées l'année précédente, des recommandations de sécurité qu'il a formulées et des mesures correctives prises à l'occasion des recommandations de sécurité antérieures.

L'OSB met le rapport annuel à la disposition du public par voie électronique.

Art. 102. Toute autorité publique et tout membre du personnel de l'autorité publique qui, dans l'exercice de ses fonctions de droit public, a connaissance d'un accident ou incident de mer relevant du champ d'application du présent titre, le signale immédiatement à l'OSB et fournit à ce dernier toutes les informations pertinentes et, le cas échéant, une copie des procès-verbaux et de tout autre document pertinent.

Le capitaine du navire de mer concerné signale également immédiatement un accident ou incident de mer à l'OSB et fournit à ce dernier toutes les informations pertinentes.

Si l'OSB mène une enquête de sécurité sur un accident ou un incident de mer, il en fait immédiatement part aux organismes d'enquête compétents des autorités ayant un intérêt significatif.

Art. 103. Si la Région flamande est l'autorité principalement responsable de l'enquête, l'OSB peut, à la demande d'un organisme d'enquête d'une autorité ayant un intérêt substantiel, autoriser un ou plusieurs représentants de cet organisme d'enquête à participer à l'enquête de sécurité.

Si la Région flamande est une autorité ayant un intérêt significatif, l'OSB peut lui-même adresser une telle demande aux instances d'enquête des autorités principalement responsables de l'enquête.

Art. 104. Toute personne est tenue de prêter toute coopération que l'enquêteur peut raisonnablement exiger dans l'exercice de ses compétences, dans le délai qu'il lui impartit.

Si le fournisseur des informations le demande, les informations ne sont pas rendues publiques.

Si les témoins d'un accident de mer le demandent, les enquêteurs et les experts externes prennent les mesures nécessaires pour garantir l'anonymat des témoins.

Art. 105. Les informations concernant un accident ou un incident de mer ne doivent pas être détruites. Les parties impliquées dans un accident ou un incident de mer prennent toutes les mesures possibles pour ne pas faire disparaître des informations.

Les données à caractère personnel collectées et traitées par l'OSB ou tout autre organisme d'enquête dans le cadre de l'enquête de sécurité seront conservées pendant une période de 5 ans après la fin de cette enquête.

Art. 106. § 1. Une enquête de sécurité effectuée en vertu du présent titre fait l'objet d'un rapport publié conformément au contenu fixé par le Gouvernement flamand et accessible au public par voie électronique.

L'OSB peut décider de publier un rapport simplifié, accessible par voie électronique au public, concernant une enquête de sécurité qui ne concerne pas un accident de mer très grave ou grave et dont les résultats ne permettent pas de prévenir de futurs accidents ou incidents de mer.

§ 2. L'OSB met tout en œuvre pour que les rapports visés au paragraphe 1, y compris leurs conclusions et toute recommandation de sécurité, soient mis à la disposition du public, notamment du secteur des transports maritimes, dans les douze mois suivant la date de l'accident ou de l'incident de mer. S'il n'est pas possible de rendre le rapport visé au paragraphe 1, disponible dans ce délai, un rapport intermédiaire est établi dans les douze mois suivant le jour de l'accident ou incident de mer, qui est accessible au public par voie électronique.

§ 3. L'OSB envoie à la Commission européenne une copie du rapport, du rapport simplifié ou du rapport intermédiaire visé aux paragraphes 1 et 2. En vue d'améliorer la qualité des rapports visés au paragraphe 1 et de la manière la plus appropriée pour réaliser les objectifs visés à l'article 93, l'OSB tient compte, indépendamment des conclusions de fond, de toute observation technique formulée par la Commission sur ces rapports.

Art. 107. Les destinataires des recommandations de sécurité de l'OSB en tiennent dûment compte. Le cas échéant, ils y donnent suite conformément au droit.

L'OSB formule des recommandations de sécurité lorsque cela est nécessaire, sur la base d'une analyse abstraite des données et des résultats généraux des enquêtes de sécurité effectuées.

En aucun cas, une recommandation de sécurité ne détermine la responsabilité d'un accident ou d'un incident de mer ou ne répond à la question de la culpabilité.

L'OSB est autorisé à enquêter sur la manière dont les personnes physiques ou morales ou les autorités concernées, dont les actes ou omissions ont, selon l'OSB, contribué à la survenance de l'accident ou incident de mer, ont respecté les recommandations de sécurité. L'OSB peut examiner les mesures correctives prises afin de formuler, le cas échéant, des recommandations de sécurité supplémentaires.

Art. 108. Sans préjudice de son droit d'alerte rapide, quel que soit le stade de l'enquête de sécurité, l'OSB informe sans délai la Commission européenne de la nécessité d'une alerte rapide lorsqu'elle estime qu'il est nécessaire de prendre des mesures urgentes au niveau de l'Union européenne pour prévenir le risque de nouveaux accidents de mer.

L'OSB informe la Commission européenne des accidents et incidents de mer sous la forme décrite par le Gouvernement flamand. L'OSB fournit également à la Commission européenne les données résultant de l'enquête de sécurité conformément au régime de la base de données électronique européenne mise en place par la Commission européenne sous le nom de European Marine Casualty Information Platform (EMCIP).

Art. 109. L'enquête de sécurité tient compte des dispositions pertinentes des lignes directrices sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer, telles qu'elles figurent à l'annexe de la résolution LEG.3(91) de la commission juridique de l'Organisation maritime internationale du 27 avril 2006, telles qu'approuvées par le conseil d'administration de l'Organisation internationale du travail lors de sa 296^{ème} session du 12 au 16 juin 2006.

TITRE 6. — *Maintien*

CHAPITRE 1^{er}. — *Dispositions générales*

Art. 110. Le décret-cadre du 22 mars 2019 relatif au maintien administratif est, à l'exception de l'article 62 du décret-cadre précité, applicable au maintien du présent décret et de ses arrêtés d'application.

En complément de l'article 26, § 3, du décret-cadre du 22 mars 2019 précité relatif au maintien administratif, les membres du personnel de la police de la navigation visés à l'article 2 de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police sont également compétents pour la recherche administrative des infractions visées à l'article 133, 1^o à 6^o.

Le Gouvernement flamand peut arrêter les modalités auxquelles sont soumises les activités de la police de la navigation.

Le chapitre 5 du décret-cadre précité est applicable, étant entendu que le montant de la perception immédiate, telle que visée à l'article 32 du présent décret-cadre, est de 200 euros pour les personnes physiques et de 1250 euros pour les personnes morales.

Les sanctions financières administratives sont collectées et recouvrées au profit du Fonds flamand de l'infrastructure. Dans la mesure où elles ont été imposées par « De Vlaamse Waterweg nv » en tant qu'instance verbalisante, elles seront toutefois perçues et réclamées en faveur de « De Vlaamse Waterweg nv ». Dans la mesure où elles ont été imposées par l'instance verbalisante visée à l'article 135, deuxième alinéa, elles sont perçues et recouvrées en faveur de la ville d'Anvers.

Par dérogation à l'article 70 du décret-cadre précité, le Service flamand des impôts n'est pas associé à l'exécution de sanctions administratives, imposées par l'instance verbalisante visée à l'article 135, alinéa deux.

Art. 111. En application de l'article 23, alinéa 1, *e*) et *h*), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), en vertu du présent décret, les autorités compétentes peuvent décider de ne pas appliquer les obligations et les droits visés aux articles 12 à 22 inclus du règlement précité, aux traitements de données à caractère personnel dans le cadre d'une enquête portant sur une personne physique déterminée, si les conditions, visées aux alinéas deux à neuf inclus, sont remplies.

La possibilité de dérogation visée à l'alinéa premier ne s'applique que pendant la période au cours de laquelle la personne concernée fait l'objet d'un contrôle, d'une enquête ou des activités préparatoires y afférentes, dans le cadre des missions décrétales et réglementaires des autorités compétentes, à condition qu'il soit ou puisse être nécessaire pour le bon déroulement de l'enquête que les obligations et droits visés aux articles 12 à 22 du règlement susmentionné ne soient pas appliqués. Le cas échéant, la durée des travaux préparatoires ne peut pas dépasser un an à compter de la réception d'une demande d'exercice de l'un des droits visés aux articles 12 à 22 du règlement précité.

La possibilité de dérogation, visée à l'alinéa premier, ne porte pas sur les données indépendantes de l'objet de l'enquête ou du contrôle justifiant le refus ou la limitation des droits visés à l'alinéa premier.

Si, dans le cas visé à l'alinéa premier, la personne concernée soumet durant la période visée à l'alinéa deux une demande sur la base des articles 12 à 22 du règlement précité, le fonctionnaire compétent en matière de protection des données en confirme la réception.

Le fonctionnaire compétent en matière de protection des données informe l'intéressé par écrit, dans les plus brefs délais et en tout cas dans le mois à compter du jour suivant la réception de la demande, de toute décision du responsable de traitement de refus ou de restriction des droits visés à l'alinéa premier. Aucun motif de refus ou de limitation ne doit être fourni si cela porterait atteinte aux missions décrétales et réglementaires des autorités compétentes visées à l'alinéa premier, sans préjudice de l'application de l'alinéa huit.

Si nécessaire, le délai précité peut être prolongé de deux mois, compte tenu du nombre et de la complexité des demandes. Le responsable du traitement informe l'intéressé de la prolongation et des motifs du report dans un délai d'un mois à compter du jour suivant la réception de la demande.

Le fonctionnaire compétent en matière de protection des données informe l'intéressé également sur la possibilité d'introduire une demande auprès de la Commission de contrôle flamande pour le traitement des données à caractère personnel conformément à l'article 10/5 du décret du 18 juillet 2008 relatif à l'échange électronique de données administratives, et de former un recours en justice.

Le fonctionnaire compétent en matière de protection des données consigne les motifs de fait ou de droit sur lesquels se fonde la décision. Il tient ces informations à la disposition de la Commission de contrôle flamande.

Une fois l'enquête terminée, les droits visés aux articles 13 à 22 du règlement précité sont, le cas échéant, appliqués à nouveau, conformément à l'article 12 du règlement précité.

Si un dossier contenant des données à caractère personnel visées à l'alinéa premier a été transmis au Ministère Public ou à l'instance verbalisante et peut conduire à des activités sous la direction du Ministère Public ou d'un juge d'instruction ou d'une instance verbalisante, et qu'il existe une incertitude quant au secret de l'enquête sous la direction du Ministère public ou d'un juge d'instruction ou d'une instance verbalisante, le fonctionnaire compétent en matière de protection des données ne peut répondre à la demande de la personne concernée conformément aux articles 12 à 22 du règlement précité, qu'après que respectivement le Ministère Public ou le juge d'instruction ou l'instance verbalisante a confirmé qu'une réponse ne compromet pas ou ne peut pas compromettre l'enquête.

CHAPITRE 2. — *Surveillance et contrôle*

Art. 112. Les membres du personnel des autorités compétentes, des gestionnaires des voies navigables, des régies portuaires ou du service de pilotage peuvent être désignés par ces autorités, des gestionnaires des voies navigables, des régies portuaires ou le service de pilotage comme superviseur, agent de police judiciaire ou agent de recherche administratif lorsqu'ils répondent à certaines exigences de formation et d'expérience et à d'autres conditions, fixées par le Gouvernement flamand.

Pour la zone des quais de l'Escaut dans la ville d'Anvers (quais de l'Escaut de la zone 'ville'), des membres du personnel de la ville d'Anvers peuvent être désignés par le collège des bourgmestre et échevins comme superviseur ou agent de recherche administratif chargé des dispositions et prescriptions suivants aux mêmes conditions :

- 1° les dispositions relatives à la police de l'Escaut maritime inférieur fixées conformément à l'article 148 du présent décret ;
- 2° l'article 30, § 2 à § 4 inclus, l'article 31, § 3 et § 4, l'article 41, § 7, et l'article 43 de l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de navigation de l'Escaut maritime inférieur.

Le Gouvernement flamand fixe les frontières de la zone visée au deuxième alinéa.

Les membres du personnel visés à l'alinéa 1 peuvent, sur la proposition des autorités compétentes, des gestionnaires des voies navigables, des régies portuaires ou du service de pilotage, être désignés par le Gouvernement flamand comme officier de police judiciaire, auxiliaire du procureur du Roi, ou agent de recherche administratif au sens de l'article 30, § 1, du décret-cadre du 22 mars 2019 relatif au maintien administratif.

Art. 113. Sans préjudice de l'article 20, §§ 2 et 3, du décret-cadre du 22 mars 2019 relatif au maintien administratif, les membres du personnel visés à l'article 112 peuvent obtenir une copie du procès-verbal ou du rapport de constatation, lorsqu'il est établi à charge de personnes étrangères, le transmettre également aux représentants de ces personnes en Belgique ou, à défaut, à la représentation diplomatique de l'État dont elles sont ressortissantes.

Art. 114. Sans préjudice des dispositions du décret-cadre du 22 mars 2019 relatif au maintien administratif, le Gouvernement flamand peut autoriser des moyens de détection spécifiques pour la constatation des délits et des infractions tels que définis par le présent décret, sous réserve des conditions qu'il y attache.

Les appareils fonctionnant automatiquement, utilisés pour surveiller le respect du présent décret et de ses arrêtés d'exécution, doivent, pour autant qu'ils réalisent des mesures, être approuvés ou homologués selon les modalités fixées par le Gouvernement flamand.

Lorsqu'une vitesse maximale autorisée est imposée au trafic maritime, le respect de cette vitesse peut être contrôlé par les membres du personnel visés à l'article 112 en déterminant la vitesse sur la base du temps écoulé entre le passage à deux points physiques, tels que des écluses ou des ponts, deux points géographiquement définis sur la ligne d'eau, ou de toute autre manière fixée par le Gouvernement flamand.

Art. 115. Les membres du personnel visés à l'article 112 peuvent donner des instructions et des ordres à l'auteur présumé du délit ou de l'infraction.

Art. 116. Afin d'assurer l'application de la section 5 du chapitre 1 du titre 3 du présent décret et de ses arrêtés d'exécution, les superviseurs de l'autorité compétente ont le droit d'exiger que tous les documents de bord du navire leur soient présentés et peuvent à tout moment émettre les directives qu'ils jugent nécessaires, y compris la mise en cale sèche ou à vide du navire et l'exécution de certains travaux.

Art. 117. L'autorité compétente vérifie régulièrement que les terminaux satisfont aux exigences de l'article 73, § 1, 1°, de l'article 75, § 1, et de l'article 76. Ce faisant, elle effectue des inspections inopinées lors des opérations de chargement et de déchargement.

En outre, à la fin du délai visé à l'article 74, l'autorité compétente vérifie si les nouveaux terminaux sont conformes aux exigences visées à l'article 73, § 1, 4°.

CHAPITRE 3. — *Sanctions*

Section 1^{re}. — Sanctions pénales

Art. 118. Les personnes suivantes sont punies d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 100 euros à 2000 euros ou de l'une de ces peines seulement :

- 1° la personne qui se rend coupable d'une infraction à l'article 15 ;
- 2° celui qui se rend coupable d'une infraction à l'article 24 ;
- 3° celui qui se rend coupable d'une infraction à l'article 25 ;
- 4° la personne qui se rend coupable d'une infraction à l'article 26, alinéa 1, sauf si l'article 53, § 1, 8°, du décret du 16 juin 2006 relatif à l'assistance à la navigation sur les voies d'accès maritimes et à l'organisation du « Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum » (Centre de coordination et de sauvetage maritimes) prévoit déjà une peine pour le fait concerné ;
- 5° la personne qui se rend coupable d'une infraction à l'article 27 ;
- 6° la personne qui se rend coupable d'une infraction à l'article 35 ;
- 7° la personne qui se rend coupable d'une infraction aux articles 49 à 52 inclus ;
- 8° la personne qui s'est rendu coupable d'une infraction à l'article 69.

Art. 119. Toute personne qui, de propos délibéré, entrave ou gêne les membres du personnel visés à l'article 112, à l'exécution de leurs missions, est punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois ou d'une amende de 200 euros à 10.000 euros, ou des deux peines, sans préjudice de l'application des peines prévues aux articles 271 à 274 inclus du Code pénal.

Art. 120. Les personnes suivantes sont punies d'un emprisonnement de quinze jours à un an et d'une amende de 200 euros à 50.000 euros ou de l'une de ces peines, celui qui contrevient aux articles 17 et 140.

Art. 121. § 1. Est puni d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de 50 à 5.000 euros le commandant, le propriétaire ou l'exploitant d'un navire qui, contrairement aux dispositions de l'article 56, fait sortir un navire d'un port ou naviguer sur des voies navigables intérieures si son état met en danger la sécurité de l'équipage, des passagers, de la cargaison ou de l'environnement.

§ 2. Sans préjudice de l'application du paragraphe 1, les personnes suivantes sont punies d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 26 euros à 300 euros ou de l'une de ces peines :

- 1° quiconque a violé les dispositions des articles 56 à 60 ou de l'article 116, ainsi que les dispositions des arrêtés pris en exécution de ces articles ;
- 2° quiconque a fait obstacle à la mission de l'autorité compétente et des experts, en vertu des articles 56 à 60 inclus, de l'article 116 et des arrêtés d'exécution.

§ 3. Les sanctions prévues au paragraphe 2 sont également applicables si les infractions visées à l'article 116 ou les faits punissables visés au paragraphe 2° ont été commis par le commandant, les officiers ou par des personnes de nationalité belge hors de Belgique.

§ 4. Les peines prévues au présent article peuvent être réduites, en ce qui concerne le commandant, à un quart des peines dont peut être puni le propriétaire ou l'exploitant du navire, s'il est prouvé que le commandant a reçu du propriétaire ou de l'exploitant des ordres écrits ou verbaux d'agir en violation des articles 56 à 60, de l'article 116 ou des arrêtés d'exécution.

§ 5. Est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 1 à 25 euros, tout membre de l'équipage qui a provoqué la rétention d'un navire par de fausses déclarations.

Si les fausses déclarations ont été faites sciemment, le coupable est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 26 à 100 euros.

Art. 122. Est punie des peines prévues aux articles 276 et 280 du Code pénal selon la distinction qui y est prévue et sans préjudice de l'application des articles 399, 400 et 401 du même Code, quiconque diffame ou frappe les membres du personnel de l'autorité compétente dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions.

Les membres du personnel désignés ont le droit de constater de manière immédiate les actes punissables visés au présent article par un procès-verbal faisant foi jusqu'à preuve du contraire.

Art. 123. Est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 26 euros à 500 euros ou d'une de ces peines seulement :

- 1° celui qui, en violation de l'article 61, n'a pas le certificat de qualification requis, le permis requis ou le certificat équivalent requis ou n'a pas la possibilité de le consulter ;
- 2° celui qui, en violation de l'article 61, ne présente pas le certificat de qualification, le permis ou le certificat équivalent à la personne visée à l'article 112 qui en fait la demande ;
- 3° celui qui, en violation de l'article 64, ne remet pas, dans les dix jours, le certificat de qualification ou le permis visé à l'article 61 à l'autorité compétente qui a délivré le certificat de qualification ou le permis, lorsqu'il sait qu'il est atteint d'un des défauts ou d'une des maladies prévus par le Gouvernement flamand.

Est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 250 euros à 2000 euros ou d'une de ces peines seulement :

- 1° celui qui, contrairement à l'article 61, ne possède pas le certificat de qualification requis, l'autorisation requise ou le certificat équivalent ;
- 2° celui qui exerce les activités pour lesquelles il doit disposer d'un certificat de qualification, d'une autorisation ou d'un certificat équivalent conformément à l'article 61, alors qu'il est conscient de souffrir d'une des déficiences ou affections déterminées par le Gouvernement flamand en exécution de l'article 64.
- 3° celui qui a autrement violé les dispositions des décisions prises en exécution des articles 61 à 64.

Les peines, visées au présent article, sont doublées en cas de récidive dans l'année à compter du jour du prononcé d'un jugement de condamnation précédent passé en force de chose jugée.

Le présent alinéa ne s'applique pas dans le cas où une infraction visée au deuxième alinéa suit une infraction visée au premier alinéa.

Art. 124. Les infractions aux décisions prises en exécution de l'article 67 et l'infraction aux conditions liées au consentement individuel, visées à l'article 68, sont punies d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 50 à 500 euros ou d'une de ces peines.

Art. 125. Est puni d'une peine d'emprisonnement de quinze jours à un an et d'une amende de 200 à 50 000 euros ou d'une de ces peines, celui qui a violé les dispositions de la section 9 du chapitre 1 du titre 3, ainsi que les dispositions des décisions prises en application de cette section.

Art. 126. Est puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans et d'une amende de 50 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement, celui qui a violé les dispositions du titre 5 et de ses arrêtés d'exécution ou qui a entravé l'exécution de la mission de l'OSB ou de tout autre organe d'enquête exercée en vertu de ces dispositions.

Art. 127. Est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 50 à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement, celui qui se rend coupable d'une infraction aux décisions prises en application de l'article 147.

Art. 128. Toute violation de l'article 99, alinéa 2, est punie de la peine prévue à l'article 458 du code pénal.

Art. 129. Sans préjudice de l'article 123, § 3, les peines maximales visées à la présente section sont doublées en cas de récidive dans un délai de cinq ans.

Art. 130. Toutes les dispositions du livre I du Code pénal sont applicables aux infractions établies par ou en vertu du présent décret. Toutefois, en cas de récidive, l'article 85 du Code pénal ne s'applique pas.

Art. 131. La poursuite des infractions se prescrit par cinq ans à compter du fait qui a donné lieu à l'action publique.

Art. 132. L'employeur est civilement responsable du paiement des amendes et frais infligés à leurs mandataires ou préposés.

Les personnes morales sont civilement responsables du paiement des dommages, frais et amendes infligés à leurs organes.

Section 2. — Sanctions administratives

Art. 133. Les personnes suivantes sont sanctionnées d'une amende administrative exclusive :

- 1° la personne qui se rend coupable d'une infraction aux interdictions ou commandements établis conformément à l'article 148 ;
- 2° l'organisateur d'une activité ou d'un événement visé à l'article 29 qui ne dispose pas d'une autorisation du gestionnaire du chemin de halage ;
- 3° la personne qui se rend coupable d'une infraction à l'article 34 ;
- 4° la personne qui se rend coupable d'une infraction à l'article 46 ;
- 5° le propriétaire ou l'exploitant d'un bateau naviguant dans les eaux intérieures sans avoir satisfait à l'obligation imposée en vertu de l'article 47 ;
- 6° le propriétaire ou l'exploitant d'un bateau qui, en violation de l'arrêté pris par le Gouvernement flamand conformément à l'article 53, ne dispose pas d'un document de bord obligatoire ;
- 7° celui qui fait usage de la voie navigable sans satisfaire aux articles 79 à 82 inclus ou aux arrêtés promulgués en application de ces articles.

L'amende administrative ne dépasse pas 1 000 euros pour les personnes physiques et 5 000 euros pour les personnes morales pour chaque infraction.

Art. 134. Pour les infractions visées aux articles 118 à 128, une amende administrative alternative peut être infligée.

Art. 135. Dans le cadre de sa description des tâches prévue par les articles 5 et 5bis du décret du 2 avril 2004 relatif à l'agence autonomisée externe de droit public « De Vlaamse Waterweg nv », société anonyme de droit public, « De Vlaamse Waterweg nv » est l'autorité de poursuite et d'amende au sens du décret-cadre du 22 mars 2019 relatif au maintien administratif.

Pour la zone des quais de l'Escaut de la ville d'Anvers (quais de l'Escaut de la zone 'ville'), établie conformément à l'article 112, troisième alinéa, des membres du personnel de la ville d'Anvers peuvent être désignés par le collège des bourgmestre et échevins comme instance de poursuite ou instance verbalisante au sens du décret-cadre du 22 mars 2019 relatif au maintien administratif, compétente pour les dispositions et prescriptions visés à l'article 112, deuxième alinéa.

Art. 136. § 1. À l'exception des membres du personnel visés à l'article 135, alinéa deux, le Gouvernement flamand désigne les membres du personnel de l'instance de poursuite qui sont compétents pour prendre des décisions concernant les poursuites administratives et les membres du personnel de l'instance verbalisante qui sont compétents pour l'imposition de sanctions administratives. Le Gouvernement flamand précise les conditions spécifiques auxquelles doivent satisfaire les membres du personnel.

§ 2. L'instance de poursuite et l'instance verbalisante, ainsi que les membres du personnel désignés au sein de ces instances pour décider des poursuites administratives et pour imposer les sanctions administratives, doivent exercer cette compétence dans des conditions qui garantissent leur indépendance et leur impartialité.

Ces membres du personnel ne peuvent prendre aucune décision dans un dossier dans lequel ils sont déjà intervenus à un autre titre, ni avoir un intérêt direct ou indirect.

Art. 137. Une amende administrative ne peut être infligée si :

- 1° une amende administrative a déjà été infligée pour le fait concerné ;
- 2° une peine a déjà été prononcée par le juge pénal pour le fait en question ;
- 3° le fait en question a déjà donné lieu à un acquittement, à une simple déclaration de créance sans peine, à une suspension de l'arrêt de la condamnation ou à un accord à l'amiable.

CHAPITRE 4. — Mesures d'office

Section 1^{re}. — Arrêt de navires

Art. 138. Sans préjudice de l'application des sanctions visées au chapitre 3 du titre 6, les autorités compétentes ont le droit de retenir temporairement les documents de bord de tout navire qui a enfreint les dispositions du présent décret et les règlements arrêtés en vertu de ce décret, jusqu'à ce que le commandant se soit conformé à toutes les prescriptions, ou de faire immobiliser le navire et de le ramener d'office à un endroit qu'elles désignent, où il sera retenu jusqu'à ce que le commandant se soit conformé à toutes les prescriptions. Les membres du personnel de la ville d'Anvers désignés conformément à l'article 112, deuxième alinéa, ont le même droit.

Toutefois, lorsque le commandant d'un navire chargé ne peut présenter un certificat de jaugeage ou présente un certificat de jaugeage périmé, il peut être autorisé par l'autorité compétente à poursuivre son voyage, à condition de faire remesurer son navire immédiatement après le déchargement.

Art. 139. Outre les sanctions visées au chapitre 3 du titre 6, tout navire naviguant à une vitesse excessive peut être retenu au premier pont mobile ou devant la première écluse qu'il est obligé de franchir, pour une durée égale au double de celle de la vitesse excessive.

Tout navire dont le commandant a entravé ou retardé le passage d'un autre navire doit être retenu à la première écluse ou au premier pont jusqu'au passage de ce dernier navire.

Section 2. — Dégagement des navires échoués, coulés, non gérés et d'autres obstacles

Art. 140. En cas de non-respect de l'article 17 ou dans les cas jugés par le gestionnaire des voies navigables ou par la régie portuaire ou si le propriétaire, le locataire, l'affréteur, à qui le navire est mis à disposition pour son propre usage ainsi que l'exploitant du navire sont inconnus, le gestionnaire des voies navigables ou la régie portuaire peut, d'office et aux risques du propriétaire, locataire, affréteur, auxquels le navire est mis à disposition pour leur propre usage, et l'exploitant et de la personne tenue responsable des conditions d'échouement, de naufrage ou de non-gestion du navire :

- 1° renflouer, enlever, détruire ou rendre inoffensif un navire échoué, coulé ou non géré, y compris tout ce qui se trouve ou se trouvait à bord ;
- 2° enlever, détruire ou rendre inoffensive la cargaison du navire ;
- 3° enlever le navire ou la cargaison déjà ramenés ou retirés de la voie navigable ou du port ;
- 4° prendre toute autre mesure nécessaire à la sécurité, à la liberté de navigation et à la conservation de la fonctionnalité de la voie navigable ou du port ou en vue de la préservation de la voie navigable ou du port.

L'exercice par le gestionnaire des voies navigables ou la régie portuaire des compétences attribuées par le présent article ne peut être entravé par aucune saisie ou mesure de contrainte.

La décision de l'autorité des voies navigables ou de la régie portuaire de faire usage des compétences visées au premier alinéa à l'égard d'un navire est annoncée dans une publication nautique.

En cas d'urgence, à la discrétion du gestionnaire des voies navigables ou de la régie portuaire, cette publication peut être omise.

Dès que la décision du gestionnaire des voies navigables ou de la régie portuaire a été publiée, il est interdit d'enlever le navire, les objets ou les biens à ramener ou à retirer sans autorisation du gestionnaire des voies navigables ou de la régie portuaire. Cette autorisation ne peut être refusée pour les documents du navire et les effets personnels du commandant, des membres de l'équipage et des passagers.

L'aide et le sauvetage comprennent les opérations et mesures visées à l'alinéa premier.

Art. 141. Avant toute exécution des mesures ou opérations visées à l'article 140, le gestionnaire des voies navigables ou la régie portuaire peut exiger que le propriétaire, le locataire, l'affréteur, à qui le navire est mis à sa disposition pour son propre usage, ou l'exploitant du navire ou toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause ou, directement, que l'assureur de leur responsabilité respective lui avance la somme que le gestionnaire de voies navigables ou la régie portuaire estime suffisante pour couvrir les coûts de ces mesures ou opérations.

Pour le propriétaire, le locataire, l'affréteur, auquel le navire est mis à disposition pour son propre usage, et l'exploitant du navire échoué, coulé ou non exploité et pour celui du navire dont la responsabilité peut être mise en cause, ainsi que pour leur assureur respectif, cette somme ne peut excéder celle à laquelle le propriétaire, le locataire, l'affréteur, auquel le navire est mis à disposition pour son propre usage, et l'exploitant peuvent limiter leur

responsabilité en vertu de l'article 18 ou la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012), signée à Strasbourg le 27 septembre 2012.

L'avance peut être remplacée, sans que cela ne pèse sur le gestionnaire des voies navigables ou la régie portuaire, par la constitution d'une garantie que le gestionnaire des voies navigables ou la régie portuaire juge acceptable et suffisante.

La garantie est acceptable si son montant est effectivement disponible et librement transférable une fois qu'elle a été constituée.

La garantie est suffisante si son montant correspond à la somme visée au premier ou au deuxième alinéa.

La somme avancée ou la garantie donnée par l'une des personnes dont la responsabilité peut être mise en cause ou par son assureur est réputée avoir été avancée ou donnée par toutes ces personnes.

La somme avancée et éventuellement la garantie peuvent être utilisées par le gestionnaire des voies navigables ou la régie portuaire pour financer la réalisation des mesures et opérations visées à l'article 140.

La somme avancée et la garantie sont destinées exclusivement à satisfaire les réclamations du gestionnaire des voies navigables ou de la régie portuaire concernant les frais visés à l'article 18. Elles ne sont pas saisissables à la demande d'autres créanciers.

Le jugement qui, après l'avance de la somme ou l'octroi de la garantie, prononce la faillite, se prononce sur la demande d'homologation du plan de réorganisation ou ordonne le transfert sous autorité judiciaire, de celui qui a avancé la somme ou a constitué la garantie, n'a pas d'effet sur cette somme ou cette garantie.

Section 3. — Sécurité des navires et prescriptions d'équipage dans la navigation intérieure

Art. 142. L'autorité compétente a le droit de retenir ou de refuser l'accès à une écluse ou à un port à tout navire qui ne remplit pas les conditions prévues à la section 5 du chapitre 1 du titre 3 du présent décret et de ses arrêtés d'exécution.

Si ces conditions décrétales et réglementaires sont remplies mais qu'il existe néanmoins des raisons sérieuses de penser que le navire ne peut pas naviguer sans mettre en danger la sécurité de l'équipage, des passagers et de la cargaison ou l'environnement, l'autorité compétente peut également retenir le navire.

Sauf en cas d'urgence, l'autorité compétente exerce le droit visé aux alinéas 1 et 2 à l'égard des navires étrangers après que le consul du pays dont le navire bat pavillon a été informé des mesures à prendre et des motifs qui l'ont amené à le faire.

En cas d'urgence, cette communication est effectuée immédiatement après l'adoption des mesures.

Le navire est libéré dès que les conditions requises sont remplies à la satisfaction de l'autorité compétente.

Art. 143. Lorsqu'un navire est retenu, l'autorité compétente dresse un procès-verbal motivé dont une copie est envoyée au commandant par envoi recommandé dans les vingt-quatre heures suivant la décision avec accusé de réception, remis contre récépissé ou envoyé par des moyens électroniques expressément acceptés par le commandant. Dans ce dernier cas, la copie est réputée avoir été reçue au moment de l'envoi.

Art. 144. Dans les quatorze jours suivant la réception de la copie du procès-verbal motivé conformément à l'article 143, un recours peut être formé contre les décisions visées à l'article 142.

Le recours est introduit par le commandant, le propriétaire ou l'exploitant du navire au moyen d'une requête adressée au Gouvernement flamand ou à son mandataire.

Le recours n'a pas d'effet suspensif.

Section 4. — Transport de marchandises dangereuses

Art. 145. Après la constatation d'une infraction telle que visée à l'article 124, les membres du personnel chargés du contrôle visé à l'article 112 peuvent prendre des mesures appropriées, notamment :

- 1° interdire à un navire ou autre engin d'entrer ou de séjourner dans le port;
- 2° arrêter et amener ou faire amener un navire à un endroit voisin ;
- 3° interdire à un navire de prendre la mer ;
- 4° enlever d'office un navire, d'autres engins ou de marchandises dangereuses ;
- 5° faire arrêter des opérations de chargement et de déchargement.

Section 5. — Chargement et déchargement de vraquiers

Art. 146. Sans préjudice de l'application des autres dispositions légales ou décrétales en vertu desquelles l'autorité compétente peut imposer des sanctions au terminal, l'autorité compétente peut prendre les mesures suivantes sur la base des inspections qu'elle a effectuées :

- 1° lorsque le terminal ne satisfait pas aux exigences en matière de chargement et de déchargement des cargaisons solides en vrac visées aux articles 73 ou 74, l'autorité compétente donne au terminal la possibilité de se conformer aux exigences applicables aux terminaux dans un délai fixé par l'autorité compétente. Si le terminal ne se conforme pas aux exigences applicables aux terminaux dans le délai imparti, l'autorité compétente fait arrêter les opérations de chargement ou de déchargement du terminal. À partir du moment où le terminal satisfait aux exigences imposées par l'autorité compétente en vertu des articles 73 et 74, celle-ci autorise la réouverture des opérations de chargement ou de déchargement du terminal ;
- 2° si le représentant du terminal ne se conforme pas à ses obligations en vertu de l'article 75 ou ne respecte pas les procédures telles que prévues à l'article 76, ou si une divergence d'opinion survient telle que visée à l'article 77, et l'autorité compétente constate que la sécurité du vraquier et de son équipage est mise en danger par ce fait au cours des opérations de chargement ou de déchargement, l'autorité compétente donne au représentant du terminal la possibilité de se conformer à ses obligations ou aux procédures à suivre dans un délai qu'elle précise. Si le représentant du terminal ne se conforme pas à ses obligations ou aux procédures à suivre dans le délai imparti, l'autorité compétente fait arrêter les opérations de chargement ou de déchargement. À partir du moment où le représentant du terminal satisfait aux exigences imposées en vertu de l'article 75 ou se conforme aux procédures imposées à l'article 76, et le danger pour la sécurité du vraquier et de l'équipage est écarté, l'autorité compétente autorise la réouverture des opérations de chargement ou de déchargement.

TITRE 7. — Dispositions relatives à l'autorisation**CHAPITRE 1^{er}. — Obligations internationales**

Art. 147. Le Gouvernement flamand peut, en ce qui concerne les matières régies par le présent décret, prendre les mesures nécessaires pour mettre en œuvre les obligations découlant des traités internationaux et des actes internationaux conclus en vertu de ces traités, et en particulier les obligations découlant des règlements et directives de l'Union européenne.

Dans la mesure où elles concernent des matières qui ne sont pas réservées au législateur décréteur par la Constitution, les arrêtés pris en vertu du premier alinéa peuvent modifier, compléter, remplacer ou supprimer les dispositions du présent décret.

CHAPITRE 2. — Règlements

Art. 148. § 1. Sans préjudice de l'application de l'article 5, le Gouvernement flamand arrête les règlements généraux relatifs à la police de la circulation et de l'utilisation des voies navigables intérieures et des voies d'eau ainsi que les règlements visant à préserver la fonctionnalité et en vue de la conservation des voies navigables intérieures, des voies d'eau et de la zone proche de l'eau.

Ces règlements peuvent entre autres avoir trait :

- 1° à la gestion, l'entretien, la conservation, l'utilisation et l'expansion des voies navigables ainsi que de la zone proche de l'eau, et à la mise en œuvre de travaux à cet égard ;
- 2° à la protection de l'environnement, de la santé et de la sécurité des voies navigables et de la zone proche de l'eau ;
- 3° aux activités autorisées sur les voies navigables et dans la zone proche de l'eau ;
- 4° à la liberté du commerce et de l'industrie lors des activités liées aux voies navigables et aux ports ;
- 5° à l'accessibilité des voies navigables ainsi que de la zone proche de l'eau, y compris les dimensions maximales autorisées et le tirant d'eau des navires ;
- 6° à l'utilisation des voies navigables ainsi que de la zone proche de l'eau, y compris les indemnités ;
- 7° à la délivrance des permis de navigation ;
- 8° à la réglementation du trafic maritime ;
- 9° aux prescriptions à observer en cas d'accidents ;
- 10° à la vitesse maximale autorisée et l'indication des zones de navigation rapide ;
- 11° aux lieux où sont autorisés ou interdits les mouvements de navires, le mouillage, la pose de tuyaux d'amarrage de drague, l'amarrage, le chargement et le déchargement ;
- 12° aux règles particulières pour des catégories spécifiques de navires, telles que les bacs, les navires résidentiels, les bateaux de plaisance, les navires à passagers et le patrimoine nautique, telles que visées au décret du 29 mars 2002 portant protection du patrimoine nautique ;
- 13° aux règles relatives à l'enregistrement des plaintes ;
- 14° aux règles concernant le jaugeage, l'inspection et le démantèlement des navires ;
- 15° à la manutention et l'entreposage ;
- 16° à l'embarquement et au débarquement des passagers ;
- 17° à l'avitaillement ;
- 18° aux publications nautiques ;
- 19° aux heures de navigation ;
- 20° à la commande et au passage d'écluses, de ponts et d'autres ouvrages d'art ;
- 21° à la prestation de services à la navigation, tels que le pilotage et le remorquage, et aux restrictions à la liberté du commerce et de l'industrie dans ce contexte ;
- 22° aux canaux mariphones à écouter et aux autres moyens de communication ;
- 23° à la communication des renseignements relatifs au navire, à la cargaison et au voyage.

§ 2. Les règlements visés au paragraphe 1 qui sont applicables aux voies navigables gérées par « De Vlaamse Waterweg nv », ou à la zone proche de l'eau le long de ces voies navigables, sont adoptés par le Gouvernement flamand après avis du conseil d'administration de « De Vlaamse Waterweg nv ».

§ 3. Sans pouvoir porter atteinte aux règlements généraux visés au paragraphe 1, « De Vlaamse Waterweg nv » peut établir des règlements complémentaires concernant les voies navigables qu'elle gère ou la zone proche de l'eau le long de ces voies navigables. Les règlements complémentaires adoptés par « De Vlaamse Waterweg nv » en vertu de cette disposition peuvent modifier ou supprimer les règlements spéciaux promulgués pour certaines voies navigables par arrêté royal ou par arrêté du Gouvernement flamand avant l'entrée en vigueur du décret flamand sur la navigation.

TITRE 8. — Dispositions finales**CHAPITRE 1^{er}. — Dispositions modificatives et abrogatoires**

Art. 149. L'article 7 du titre XXVIII de l'édit du 13 août 1669 portant règlement général pour les eaux et forêts est abrogé.

Art. 150. À l'article 23, § 1, 1°, du livre II du Code des privilèges maritimes déterminés et des dispositions diverses, le membre de phrase « les droits de tonnage, de phare ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces, les frais de pilotage, » est supprimé.

Art. 151. À l'article 23, § 1, 4°, du livre II du même code, le membre de phrase « pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables, » est supprimé.

Art. 152. À l'article 1 de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable, modifié en dernier lieu par la loi du 8 mai 2019, il est ajouté un alinéa cinq, ainsi rédigé :

« La présente loi ne s'applique pas aux matières régies par l'article 147 du Décret sur la navigation. ».

Art. 153. L'article 2 de la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972, modifié par la loi du 8 mai 2019, est abrogé.

Art. 154. L'article 3 de la même loi, modifié par la loi des 25 décembre 2016 et 8 mai 2019, est abrogé.

Art. 155. L'article 4 de la même loi est abrogé.

Art. 156. L'article 12 de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime, modifié par la loi du 8 mai 2019, est abrogé.

Art. 157. L'article 13 de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime, modifié par les lois des 20 janvier 1999 et 8 mai 2019, est abrogé.

Art. 158. L'article 14 de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime, modifié par les lois des 20 janvier 1999 et 8 mai 2019, est abrogé.

Art. 159. L'article 15 de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime, modifié par la loi du 19 décembre 2010, est abrogé.

Art. 160. L'article 16 de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime, est abrogé.

Art. 161. L'article 17 de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime, modifié par les lois des 20 janvier 1999 et 8 mai 2019, est abrogé.

Art. 162. L'article 18 de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime, modifié par l'arrêté royal du 20 juillet 2000, est abrogé.

Art. 163. L'article 80 du décret du 21 décembre 1990 contenant des dispositions budgétaires techniques ainsi que des dispositions accompagnant le budget 1991, modifié par le décret du 20 décembre 1996, est abrogé.

Art. 164. L'article 81 du même décret, remplacé par le décret du 20 décembre 1996, est abrogé.

Art. 165. L'article 82 du même décret est abrogé.

Art. 166. L'article 83 du même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 21 décembre 2007, est abrogé.

Art. 167. L'article 84 du même décret, remplacé par le décret du 21 décembre 2007, est abrogé.

Art. 168. L'article 85 du même décret est abrogé.

Art. 169. L'article 86 du même décret, modifié par le décret du 21 avril 2006, est abrogé.

Art. 170. L'article 87 du même décret est abrogé.

Art. 171. À l'article 14*bis* du décret du 2 mars 1999 portant sur la politique et la gestion des ports maritimes, les modifications suivantes sont apportées :

1° au paragraphe 2, il est ajouté un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« L'arrêté du Gouvernement flamand portant approbation ou refus du règlement de trafic portuaire est adopté dans les 180 jours suivant la réception de la proposition de la régie portuaire. » ;

2° le paragraphe 4 est abrogé.

Art. 172. Dans le chapitre 2 du même décret, il est inséré après l'article 23, une section 3 ainsi rédigée :

« Section 3. Responsabilité de la régie portuaire ».

Art. 173. Dans le même décret, il est inséré dans la section 3, insérée par l'article 172 du présent décret, un article 23*bis* ainsi rédigé :

« Art. 23*bis*. La présence d'objets et de déviations par rapport aux possibilités de navigation établies ou habituelles dans le port en raison de processus naturels ne constitue pas un défaut ou une caractéristique anormale du port au sens de l'article 1384, alinéa 1, du Code civil. ».

Art. 174. Dans le même décret, il est inséré, dans la même section 3, un article 23*ter* ainsi rédigé :

« Art. 23*ter*. La régie portuaire n'est pas responsable, en vertu de l'article 1384, alinéa 1, du Code civil, de la présence, non résultant d'un processus naturel, d'objets et de déviations par rapport aux possibilités de navigation établies ou habituelles dans le port qui ne sont pas visibles à l'œil nu depuis le niveau de l'eau. ».

Art. 175. Dans le même décret, il est inséré, dans la même section 3, un article 23*quater* ainsi rédigé :

« Art. 23*quater*. La régie portuaire n'est pas responsable des formes de dommages suivantes :

1° les dommages imputables à des mesures prises dans l'intérêt public ;

2° avarie ou blocage de la navigation provoqués par une collision ou un abordage avec des ouvrages d'art dans le chef de tiers. ».

Art. 176. Dans le même décret, il est inséré, dans la même section 3, un article 23*quinquies* ainsi rédigé :

« Art. 23*quinquies*. § 1. En cas de dommage causé par une erreur ou une négligence dans le chef de la régie portuaire ou de ses préposés ou causé par un défaut du bien dont la régie portuaire a la garde, la responsabilité de la régie portuaire est limitée au montant déterminé conformément au paragraphe 2 si le dommage résulte de l'une des causes suivantes :

1° un défaut ou une déficience des panneaux de signalisation et des dispositifs qui servent à fournir des informations ou des instructions aux navires, tels que les balises et les bouées ;

2° un défaut ou une déficience des ouvrages d'art, tels que les écluses, les ponts et les talus.

§ 2. Le montant auquel la responsabilité de la régie portuaire est limitée par événement dommageable dépend de la classe de la voie navigable sur laquelle l'événement dommageable se produit.

Les montants pour chaque fait dommageable par classe de voies navigables sont fixés comme suit :

Classe	Montant
I	50.000,00 EUR
II	81.250,00 EUR
III	125.000,00 EUR
IV	187.500,00 EUR
Va	375.000,00 EUR
Vb	400.000,00 EUR
VIa	750.000,00 EUR
VIb	1.500.000,00 EUR
VIc	2.250.000,00 EUR
VII	3.375.000,00 EUR

Si aucune classe de voies navigables ne peut être déterminée pour les eaux portuaires sur lesquelles l'événement dommageable se produit, la responsabilité de la régie portuaire par événement dommageable est limitée à 1 500 000 EUR.

§ 3. La limitation de la responsabilité de la régie portuaire ne s'applique pas en cas d'intention ou de négligence grave de sa part.

§ 4. Tous les montants sont adaptés le 1 janvier de chaque année en fonction de l'indice de santé du mois de décembre de l'année précédente, l'indice de départ étant celui du mois de décembre 2021. Par indice santé, on entend l'indice santé lissé tel que visé à l'article 2, § 2, de l'arrêté royal du 24 décembre 1993 portant exécution de la loi du 6 janvier 1989 de sauvegarde de la compétitivité du pays. ».

Art. 177. Dans le même décret, il est inséré, dans la même section 3, un article 23sexies ainsi rédigé :

« Art. 23sexies. § 1. Lorsque la régie portuaire a connaissance d'un recours en indemnité, judiciaire ou extrajudiciaire, dirigé contre elle, relatif à un fait dommageable faisant l'objet de la limitation de responsabilité visée à l'article 23quinquies du présent décret, elle peut faire procéder à une publication.

Si la régie portuaire procède à une publication, celle-ci doit être faite :

- 1° au *Moniteur belge* ;
- 2° s'il y a lieu, dans une ou plusieurs publications destinées à la navigation ou dans une publication qui paraîtra dans l'arrondissement où siège le tribunal saisi, le cas échéant ;
- 3° de la manière électronique supplémentaire prescrite par le Gouvernement flamand, le cas échéant.

La publication invite toute personne subissant un dommage à la suite du même fait dommageable à introduire une demande dans les trois mois suivant la publication au *Moniteur belge*.

Lorsqu'une procédure judiciaire est en cours, l'action est introduite par le biais d'une requête en intervention. Lorsqu'aucune procédure judiciaire n'a été engagée, la demande est adressée à la régie portuaire par lettre recommandée. Si une procédure judiciaire est engagée après la publication, la régie portuaire informe toute personne ayant formulé une demande à son encontre de la possibilité d'introduire une requête en intervention.

§ 2. La régie portuaire qui a agi conformément au paragraphe 1 peut invoquer la limitation de responsabilité conformément à l'article 23quinquies du présent décret à l'encontre de toute personne qui intente une action. Le montant auquel la responsabilité est limitée est réparti entre les demandeurs de toutes les actions qui ont été intentées à temps et qui ont été jugées justifiées, au prorata des montants de leurs actions jugées justifiées.

§ 3. Lorsque la responsabilité de la régie portuaire est limitée conformément à l'article 23quinquies du présent décret, celui qui introduit un recours en indemnité recevable et fondé plus de trois mois après la publication n'est indemnisé que pour autant que la régie portuaire soit tenue de payer moins de dommages et intérêts que le montant auquel sa responsabilité est limitée, du fait de tous les recours introduits en temps utile et jugés fondés.

La régie portuaire n'est pas tenue de payer un montant total d'indemnités supérieur au montant auquel sa responsabilité est limitée. ».

Art. 178. L'article 18 du décret du 2 avril 2004 relatif à l'agence autonomisée externe de droit public « De Vlaamse Waterweg nv », société anonyme de droit public, est abrogé.

Art. 179. À l'article 19, alinéa 2, du même décret, inséré par le décret du 26 avril 2019, les modifications suivantes sont apportées :

- 1° au point 1° les mots « pour les prestations concernant les certifications et le jaugeage des bâtiments de navigation intérieure » sont remplacés par les mots « relatives à la certification et le jaugeage de bateaux pour la navigation intérieure » ;
- 2° au point 2°, les mots « les prescriptions d'équipage et les titres » sont remplacés par les mots « les prestations relatives aux prescriptions d'équipage et les titres, y compris l'organisation d'examens » ;
- 3° au point 3°, les mots « les prestations relatives à » sont insérés entre le mot « pour » et le mot « la ».

Art. 180. Dans le même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 9 octobre 2020, il est inséré un article 20ter/1 rédigé comme suit :

« Art. 20ter/1. Un jury relève de la société. Le jury est chargé, entre autres, des tâches suivantes :

- 1° l'organisation d'examens permettant aux participants de faire valoir leurs compétences en vue de l'obtention de titres en navigation intérieure, y compris les titres des membres d'équipage relatifs au transport de marchandises dangereuses par les voies navigables intérieures ;

- 2° la prise de toutes les décisions administratives relatives aux examens visés au point 1°, conformément à la réglementation relative aux titres en navigation intérieure.

Le Gouvernement flamand peut, en exécution de règles internationales ou du droit de l'Union qui sont liées aux tâches précitées, préciser les tâches visées à l'alinéa deux et confier des tâches supplémentaires au jury.

Le jury compte parmi ses membres des personnes ayant une expertise particulière en rapport avec les compétences visées au deuxième alinéa. Le Gouvernement flamand peut fixer des règles plus détaillées concernant la composition du jury et la désignation de ses membres. ».

Art. 181. Les articles 50 et 51 du décret du 26 avril 2019 portant diverses dispositions concernant la politique de la mobilité, les travaux publics et le transport, la politique en matière de sécurité routière et la VVM - De Lijn, sont abrogés.

Art. 182. Dans le décret du 3 mai 2019 portant la capitainerie de port, il est ajouté à l'article 2, 3°, après le membre de phrase « une zone portuaire telle que visée à l'article 2, 4°, du décret du 2 mars 1999 », le membre de phrase « ou s'il s'agit de l'application d'un règlement de trafic portuaire, une zone portuaire telle que visée à l'article 14bis, § 1, du décret du 2 mars 1999 ».

Art. 183. À l'article 2 du même décret, les modifications suivantes sont apportées :

- 1° il est ajouté un point 8° ainsi rédigé :

« 8° règlement de circulation portuaire : un règlement du Gouvernement flamand de police administrative spéciale concernant la circulation terrestre des véhicules portuaires dans la zone portuaire ; » ;

- 2° il est ajouté un point 9° ainsi rédigé :

« véhicule portuaire : un véhicule tel que visé à l'article 14bis, § 1, dernier alinéa, du décret du 2 mars 1999 ; » ;

- 3° il est ajouté un point 10° ainsi rédigé :

« 10° ordre : une instruction, désignation, ordre ou interdiction, délivré ou émis par un capitaine de port, un inspecteur portuaire ou un agent portuaire, quelle que soit la manière dont cette information est donnée, ou des conditions imposées dans une autorisation ou une admission délivrée par le service du capitaine de port. ».

Art. 184. À l'article 4, alinéa premier, du même décret, sont ajoutés les mots « et les règlements de circulation portuaire ».

Art. 185. À l'article 10, § 1, alinéa premier, du même décret, les mots « et des règlements de circulation portuaire » sont insérés après les mots « des règlements de police portuaire ».

Art. 186. À l'article 12, deuxième alinéa, du même décret, les mots « et des règlements de circulation portuaire » sont insérés après les mots « des règlements de police portuaire ».

Art. 187. À l'article 13, § 2, du même décret, les mots « et des règlements de circulation portuaire » sont insérés après le mot « portuaire ».

Art. 188. L'article 15 du même décret est remplacé par ce qui suit :

« Art. 15. § 1. Mesures de sanction applicables aux infractions aux dispositions des règlements de police portuaire :

- 1° quiconque commet une violation d'une obligation purement administrative, sera puni d'une amende de 25 à 1.000 euros.

Les règlements de police portuaire déterminent quelles sont leurs prescriptions qui impliquent une obligation administrative ;

- 2° quiconque ignore un ordre exprès d'un capitaine de port, d'un inspecteur de port ou d'un agent de port, sera puni d'une amende de 50 à 2500 euros ;

- 3° le comportement intentionnel ou par manque de précaution ou de prudence, contraire aux règlements de police portuaire, sera puni d'une amende de 125 à 25.000 euros.

- 4° si le comportement visé aux alinéas 1 à 3 compromettent ou peuvent compromettre la sécurité, l'environnement ou l'exploitation du port, il sera puni d'une amende de 250 à 50.000 euros.

§ 2. Dispositions de sanction applicables aux infractions aux dispositions des règlements de circulation portuaire :

- 1° les violations des procédures administratives, ou les violations des exigences administratives sont punies d'une amende de 25 à 1 000 euros. Les règlements de circulation portuaire déterminent quelles sont ses dispositions qui contiennent des procédures et/ou des exigences administratives ;

- 2° la violation d'un ordre imposé par la capitainerie de port ou le comportement intentionnel ou négligent contraire aux règlements de circulation portuaire, sans mettre en danger la sécurité ou causer des dommages aux infrastructures routières ou aux ouvrages d'art et à leurs accessoires, sont punies d'une amende de 50 à 2 500 euros ;

- 3° la violation d'un ordre imposé par la capitainerie de port ou le comportement intentionnel ou négligent contraire aux règlements de circulation portuaire et qui peut compromettre la sécurité ou causer des dommages aux infrastructures routières ou aux ouvrages d'art et à leurs accessoires, sont punies d'une amende de 125 euros à 25 000 euros. ».

Art. 189. À l'article 17 du même décret, les modifications suivantes sont apportées :

- 1° le paragraphe 1 est remplacé par ce qui suit :

« § 1. Si une infraction telle que visée à l'article 15, § 1, 1° et 2°, ou telle que visée à l'article 15, § 2, 1° et 2° a été constatée, le capitaine de port, l'inspecteur de port ou l'agent de port peut proposer au contrevenant de payer immédiatement le montant d'une amende établie par le Gouvernement flamand.

Le Gouvernement flamand arrête les modalités de cette perception immédiate, y compris le montant de l'amende à percevoir immédiatement, par rapport à la nature, l'ampleur et la gravité de l'infraction. Le montant pour la perception immédiate de l'amende pour une infraction individuelle ne dépasse pas 1 000 euros. Le Gouvernement flamand fixe également le montant maximum qui peut être payé dans le cadre d'une perception immédiate en cas de concours d'infractions, réel ou multiple.

Le Gouvernement flamand arrête le délai dans lequel le contrevenant doit payer cette amende et la manière dont ce paiement peut être effectué. » ;

2° le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit :

« § 2. Dans la mesure où il s'agit d'une infraction telle que visée à l'article 15, § 1, 3° ou 4°, ou telle que visée à l'article 15, § 2, 3°, ou dans la mesure où il s'agit d'une infraction ou d'un concours d'infractions pour lesquelles la perception immédiate de l'amende en application du paragraphe 1 ne peut être proposée, le capitaine de port peut déterminer le montant de l'amende. Cette amende ne peut excéder le montant maximal de l'amende visée à l'article 15, § 1, 3° et 4°, et § 2, 3°, majoré des décimes additionnels, et doit être proportionnée à la nature, à l'ampleur et à la gravité de l'infraction. Le Gouvernement flamand arrête le délai dans lequel le contrevenant doit payer l'amende au plus tard et la manière dont ce paiement peut être effectué. Le délai de paiement fixé par le Gouvernement flamand est de quinze jours au moins et de trois mois au plus. » ;

3° le paragraphe 4 est remplacé par ce qui suit :

« § 4. En outre, le contrevenant peut être tenu de fournir une caution ou de payer une certaine somme afin de garantir le recouvrement éventuel des amendes et/ou des indemnités auxquelles il peut être condamné. Le Gouvernement flamand arrête les modalités à cet effet.

En cas d'impossibilité ou de refus de se conformer à cette obligation, le moyen de transport avec lequel l'infraction a été commise peut être retenu par les capitaines de port.

Dans ce cas, le motif du refus de sortie est notifié par écrit au commandant, ou bien au propriétaire ou au gestionnaire du moyen de transport retenu. Le risque et les frais pour le moyen de transport restent à la charge du contrevenant pendant la durée de la retenue. La retenue du moyen de transport est levée après justification de la fourniture de la caution ou du paiement de la somme à verser à titre de garantie, et du paiement des frais de conservation éventuels du moyen de transport. » ;

4° un paragraphe 7, 8, 9, 10 et 11 sont ajoutés, rédigés comme suit :

« § 7. Lorsqu'une infraction aux règlements de police portuaire ou au règlement de circulation portuaire a été commise avec un navire ou un véhicule (portuaire) immatriculé au nom d'une personne physique, et que le commandant ou le conducteur respectivement n'a pas été identifié lors de la constatation de l'infraction, il est présumé que l'infraction a été commise par la personne au nom de laquelle :

1° le numéro OMI du navire de mer (OMI : Organisation maritime internationale) ou le numéro ENI du bateau de navigation intérieure (ENI : Numéro européen d'identification) est enregistré ;

2° la plaque d'immatriculation du véhicule est enregistrée ;

3° le véhicule portuaire est enregistré auprès de la capitainerie du port en tant que propriétaire du véhicule portuaire.

Ce contrevenant présumé peut renverser cette présomption en prouvant par tout moyen qu'il n'était pas le commandant du navire ou le conducteur du véhicule (portuaire) au moment de l'infraction et il doit fournir l'identité du commandant ou du conducteur indubitable. Le commandant ou le conducteur indubitable est alors considéré comme le contrevenant désigné.

§ 8. Lorsqu'une infraction aux règlements de police portuaire ou aux règlements de circulation portuaire a été commise avec un navire ou un véhicule (portuaire) immatriculé au nom d'une personne physique, et que le commandant ou le conducteur respectivement n'a pas été identifié lors de la constatation de l'infraction, il est présumé que l'infraction a été commise par la personne physique représentant en justice la personne morale, au nom de laquelle :

1° le numéro OMI du navire de mer ou le numéro ENI du bateau de navigation intérieure est enregistré ;

2° la plaque d'immatriculation du véhicule est enregistrée ; ou

3° le véhicule portuaire est enregistré auprès de la capitainerie du port en tant que propriétaire du véhicule portuaire.

Ce contrevenant présumé peut renverser cette présomption en prouvant par tout moyen qu'il n'était pas le commandant du navire ou le conducteur du véhicule (portuaire) au moment de l'infraction. Il doit fournir l'identité du commandant ou du conducteur indubitable au moment de l'infraction. Le commandant ou le conducteur indubitable est alors considéré comme le contrevenant désigné.

§ 9. L'employeur est civilement responsable du paiement des amendes et frais auxquels ses mandataires ou préposés ont été condamnés.

§ 10. Le donneur d'ordre et l'affrèteur sont sanctionnés en application des dispositions de sanction prévues à l'article 15, § 2, s'ils ont donné des instructions ou des actes ayant conduit à une infraction au règlement de circulation portuaire.

§ 11. Le Gouvernement flamand fixe les autres modalités d'application relatives aux délais et à la procédure d'application des paragraphes 7 et 8. ».

Art. 190. Le décret du 22 janvier 1808 déclarant l'article 7, titre XXVIII de l'ordonnance de 1669 applicable à toutes les rivières navigables du royaume, est abrogé.

Art. 191. La loi du 15 mars 1971 concernant les droits de navigation à percevoir sur les voies navigables administrées par l'État est abrogée.

Art. 192. La loi du 21 mai 1991 relative à l'instauration d'un brevet de conduite pour la navigation sur les voies navigables du Royaume est abrogée.

Art. 193. La loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires, modifiée en dernier lieu par la loi du 16 juin 2020, est abrogée.

Art. 194. Le décret du 17 mars 2006 convertissant de la Directive 2001/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 décembre 2001 établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraciers est abrogé.

Art. 195. Le décret du 6 juillet 2012 concernant le transport de marchandises dangereuses par voies navigables, modifié par le décret du 8 juin 2018, est abrogé.

CHAPITRE 2. — *Entrée en vigueur*

Art. 196. Le présent décret entre en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de dix jours, qui prend cours le jour après sa publication au *Moniteur belge*.

Le Gouvernement flamand peut fixer une date antérieure d'entrée en vigueur pour certains articles ou parties d'articles, ainsi que pour les dispositions modificatives et abrogatoires correspondantes.

Art. 197. Par dérogation à l'article 196, le titre 5 entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'accord de coopération visé à l'article 92.

Art. 198. Par dérogation à l'article 196, les articles 42, 166 et 167 entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2024.

Promulguons le présent décret, ordonnons qu'il soit publié au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 21 janvier 2022.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,
J. JAMBON

La Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics,
L. PEETERS

—————
Note

(1) *Session 2021-2022*

Documents :

- Projet de décret : 1007 – N° 1
- Amendements : 1007 – N°s 2 et 3
- Rapport : 1007 – N° 4
- Amendements proposés après dépôt du rapport : 1007 – N° 5
- Texte adopté en séance plénière : 1007 – N° 6
- Annales : Discussion et adoption : Séance du 19 janvier 2022.

—————
VLAAMSE OVERHEID

[C – 2022/20820]

14 JANUARI 2022. — **Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het Vlaams personeelsstatuut van 13 januari 2006 wat betreft de functionele loopbaan van de scheepstechnicus en maritiem verkeersleider bij het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust**

Rechtsgronden

Dit besluit is gebaseerd op:

- de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, artikel 87, § 1, gewijzigd bij de bijzondere wet van 16 juli 1993, en § 3, vervangen bij de bijzondere wet van 8 augustus 1988 en gewijzigd bij de bijzondere wet van 6 januari 2014.

Vormvereisten

De volgende vormvereisten zijn vervuld:

- De Vlaamse minister, bevoegd voor de begroting, heeft zijn akkoord gegeven op 8 juli 2021;
- Het Sectorcomité XVIII Vlaamse Gemeenschap - Vlaams Gewest heeft protocol nr. 402.1279 gesloten op 19 november 2021;
- De Raad van State heeft advies 70.531/3 gegeven op 23 december 2021, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

Initiatiefnemer

Dit besluit wordt voorgesteld door de Vlaamse minister van Binnenlands Bestuur, Bestuurszaken, Inburgering en Gelijke Kansen.

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

Artikel 1. Aan artikel VII 12, § 1, 3°, van het Vlaams personeelsstatuut van 13 januari 2006, hersteld bij het besluit van de Vlaamse Regering van 22 september 2017, worden aan de tabel de volgende rijen toegevoegd:

“

Voor het personeelslid dat sinds 1 april 2011 bevordert van de graad van (hoofd)motorist, (hoofd)schipper, leidinggevend hoofdassistent (functie hoofdmotorist of hoofdschipper), of senior hoofdassistent (functie hoofdmotorist of hoofdschipper) tot de graad van scheepstechnicus, zijn in afwijking van het eerste lid de volgende salarisschalen verbonden aan de functionele loopbaan:	
scheepstechnicus	C141T
na 8 jaar schaalanciënniteit in C141T	C142T
na 10 jaar schaalanciënniteit in C142T	C143T
na 9 jaar schaalanciënniteit in C143T	C144T