

GEMEENSCHAPS- EN GEWESTREGERINGEN
GOUVERNEMENTS DE COMMUNAUTE ET DE REGION
GEMEINSCHAFTS- UND REGIONALREGIERUNGEN

VLAAMSE GEMEENSCHAP — COMMUNAUTE FLAMANDE

VLAAMSE OVERHEID

N. 2006 — 4312

[C — 2006/36572]

16 JUNI 2006. — Decreet betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum

Het Vlaams Parlement heeft aangenomen en Wij, Regering, bekrachtigen hetgeen volgt :
Decreet betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum.

HOOFDSTUK I. — Algemene bepalingen

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. § 1. Voor de toepassing van dit decreet en zijn uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder :

1° verkeersbegeleidingssysteem, afgekort VBS : het geheel van instanties dat is opgezet om de veiligheid en de efficiëntie van het scheepsverkeer te verbeteren en het milieu te beschermen, dat in het verkeer kan interveniëren en dat op verkeerssituaties die zich in het VBS-werkingsgebied voordoen, kan reageren;

2° VBS-werkingsgebied : de wateren waar daadwerkelijk het verkeersbegeleidingssysteem wordt georganiseerd;

3° Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum, afgekort MRCC : het kuststation dat is opgezet voor de coördinatie van de opsporings- en reddingsactiviteiten binnen het opsporings- en reddingsgebied, alsmede om adequaat op scheepvaartincidenten te reageren;

4° opsporings- en reddingsgebied : de wateren waar het MRCC daadwerkelijk optreedt, conform internationale bepalingen of afspraken;

5° Maritieme Assistentiedienst, afgekort MAS : een maritieme raadgevende dienst, verantwoordelijk om incidentenrapporten in ontvangst te nemen, en contactpunt tussen de kapitein en de autoriteiten van de kuststaat in geval van een incident;

6° bevoegde instantie : de door de Vlaamse Regering met de in dit decreet vermelde taken belaste dienst of diensten van het Vlaamse Gewest;

7° havenkapitein : de havenkapitein zoals omschreven in de wet van 5 mei 1936 tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins;

8° havengebied : de havengebieden zoals omschreven in het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens en bijbehorende uitvoeringsbesluiten;

9° havenbedrijf : het havenbedrijf zoals gedefinieerd in het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens en bijbehorende uitvoeringsbesluiten;

10° vaartuig : elk drijvend tuig, met of zonder eigen beweegkracht, met of zonder waterverplaatsing, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als middel om zich te verplaatsen in, over of onder water, met inbegrip van de niet-blijvend aan de wal of aan de bodem verbonden installaties;

11° exploitant : de reder of beheerder van een vaartuig;

12° maatschappij : de maatschappij, vermeld in voorschrift 1.2 van hoofdstuk IX van het SOLAS-verdrag;

13° gezagvoerder : de kapitein, schipper en eenieder die de feitelijke leiding heeft over een vaartuig;

14° scheepsagent : de persoon die opdracht of toestemming heeft om namens de exploitant van een schip informatie te verstrekken;

15° vaarwegmarkering : het door middel van betonnen, bebakening of verlichting aangeven van vaarroutes, vaargeulen, vaarrichtingen en mogelijke gevaren voor de scheepvaart;

16° verkeersteken : een in, naast of boven een vaarweg aangebracht voorwerp of aangebrachte combinatie van voorwerpen waarmee aan het scheepvaartverkeer een van de volgende inlichtingen worden gegeven :

a) een inlichting over de toestand in een bepaald gedeelte van een vaarweg;

b) een inlichting, aanbeveling, gebod of verbod onderscheidenlijk opheffing van een gebod of verbod voor het verkeersgedrag in een bepaald gedeelte van een vaarweg;

17° scheepsrouteringssysteem : een systeem van een of meer routes of routeringsmaatregelen om het risico van scheepsongevallen te verkleinen dat bestaat uit verkeersscheidingsstelsels, vaarwegen voor tweerichtingsverkeer, aanbevolen koerslijnen, gebieden die moeten worden gemeden, zones voor kustverkeer, rotondes, voorzorgsgebieden en diepwaterroutes, voorzover het betrekking heeft op het gebruik en de bescherming van de vaarweg en/of erop gericht is het scheepvaartverkeer op de meest doeltreffende wijze te begeleiden;

18° toevluchtsoord : een voor de opvang van een vaartuig in nood aangewezen haven, deel van een haven of andere beschutte aanleg- of ankerplaats dan wel veilig gebied;

19° kuststation : een door een lidstaat van de Europese Unie uit hoofde van de Monitoringrichtlijn aangewezen walinstallatie, belast met een door de Internationale Maritieme Organisatie goedgekeurd systeem van verplichte melding of organisatie, belast met de coördinatie van opsporings- of reddingsoperaties;

20° ongeval : een ongeval in de zin van de IMO-code voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten en ongevallen op zee;

21° scheepvaartactoren : alle publieke en private belanghebbenden bij de afwikkeling van het scheepvaartverkeer, waaronder de waterweg- en havenbedrijven, de vaarwegbeheerders, de loodsdiensten, de sleepdiensten, de vast-, en losmaakdiensten, de Dienst Afzonderlijk Beheer Vloot, de reders, de scheepsagenten en de terminalexploitanten;

22° toelatingsbeleid : het vaststellen van de voorwaarden waaronder vaartuigen kunnen gebruikmaken van het VBS-werkingsgebied, in overleg met de betrokkenen, in het bijzonder met de loodsdienst van het Vlaamse Gewesten de havenkapiteinsdienst;

23° ketenbenadering : een geïntegreerde organisatie van de verkeersbegeleidingssystemen en de scheepvaartactoren, waarbij de vaartrajecten vanaf zee tot aan de ligplaats, en omgekeerd, worden beschouwd als onderdeel van één aaneengesloten keten, teneinde een optimale verkeersafwikkeling te bekomen. Hierbij wordt de optimalisatie van de volledige scheepsreis beoogd en niet de optimalisatie van de werking van één der scheepvaartactoren;

24° vaarplan : de planning in het kader van het toelatingsbeleid, op grond van de ketenbenadering, voor de opvaart of afvaart van een vaartuig in het VBS-werkingsgebied;

25° FAL-verdrag : het verdrag inzake het vergemakkelijken van het internationaal verkeer ter zee, ondertekend in Londen op 9 april 1965, met bijbehorende protocollen en wijzigingen;

26° SOLAS-verdrag : het internationaal verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, ondertekend in Londen op 1 november 1974, met bijbehorende protocollen en wijzigingen;

27° SAR-verdrag : het internationaal verdrag inzake opsporing en redding op zee, ondertekend in Hamburg op 27 april 1979, met bijbehorende protocollen en wijzigingen;

28° MARPOL-verdrag : het internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973 en het bijbehorende protocol van 1978;

29° VN-Zeerechtverdrag : het verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, ondertekend in Montego Bay op 10 december 1982 met de overeenkomst betreffende de uitvoering van deel XI van voornoemd verdrag, ondertekend in New York op 29 juli 1994;

30° Vredesverdrag : het definitieve vredetraktaat tussen België en Nederland, ondertekend in Londen op 19 april 1839;

31° Scheldeverlichtingsverdrag : het verdrag tussen België en Nederland regelende de verlichting en de bakening van de Westerschelde en hare mondingen, ondertekend in 's-Gravenhage op 23 oktober 1957;

32° Schelderadarverdrag : de overeenkomst tussen België en Nederland inzake het aanleggen van een walradarketen langs de Westerschelde en haar mondingen, ondertekend in Brussel op 29 november 1978, en gewijzigd door notawisselingen van 10 en 15 mei 1984 en van 22 maart 2000 en 25 juni 2002;

33° Scheldereglement : het verdrag tussen het Vlaamse Gewest, België en Nederland tot herziening van het reglement ter uitvoering van artikel IX van het traktaat van 19 april 1839 en van hoofdstuk II, afdeling 1 en 2, van het traktaat van 5 november 1842, zoals gewijzigd, voor het loodswezen en het gemeenschappelijke toezicht daarop (Scheldereglement), ondertekend in Middelburg op 11 januari 1995, en de uitvoeringsbesluiten;

34° Monitoringrichtlijn : Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad;

35° ISPS-Verordening : Verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten;

36° Havendecreet : het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens, en de uitvoeringsbesluiten;

37° Loodsdecreet : het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaams Gewest en betreffende de brevetten van havenloods en bootsman, en de uitvoeringsbesluiten;

38° nautische publicaties : officiële schriftelijke berichten van het verkeersbegeleidingssysteem, gericht aan alle scheepvaartactoren;

39° minister : de minister die het begeleiden van de scheepvaart en de organisatie van het MRCC in zijn bevoegdheid heeft;

40° informatie : betreft onder meer verkeersbewegingen, meteorologische omstandigheden en/of bijzonderheden, veiligheidsaangelegenheden, verkeerssituaties, de positie van het betrokken vaartuig en deze van vaartuigen in de omgeving, de identiteit en de bedoelingen van de vaartuigen in de omgeving, de toestand van de vaarweg en alle andere inlichtingen belangrijk in het kader van een veilige en vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer of die van invloed kunnen zijn op de voortgang van het betrokken schip zonder onnodige tussenkomst in gebruikelijke navigatie van een vaartuig of de aanvaarde relatie tussen de gezagvoerder en de loods;

41° navigatie-assistentie : de dienstverlening tijdens moeilijke navigatie- of meteorologische omstandigheden, bij storingen of gebreken, of indien de scheepvaart dit vereist, of ter voorkoming van enige calamiteit, verstrekt op verzoek van een vaartuig of wanneer zulks door het verkeersbegeleidingssysteem nodig wordt geacht;

42° verkeersorganisatie : het ordenen van het scheepvaartverkeer om het ontstaan van gevaarlijke situaties of opstoppingen te voorkomen, in het bijzonder bij hoge scheepvaartverkeersdichtheid of wanneer speciale transporten een invloed kunnen hebben op het gewone scheepvaartverkeer, om de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in de betrokken gebieden mogelijk te maken, of wanneer de veiligheid van mensenlevens of de bescherming van het milieu of eigendommen zulks vereist. Hiertoe kan een systeem van op- of afvaarttoelatingsen, of vaarplannen worden ingesteld, toekenning van ruimte, rapportering over bewegingen in het VBS-werkingsgebied, te volgen routes, snelheidsbeperkingen of andere aangepaste maatregelen die door het verkeersbegeleidingssysteem nodig geacht worden;

43° verkeersaanwijzing : een door een daartoe bevoegd persoon gegeven gebod om een bepaald resultaat in het verkeersgedrag te bewerkstelligen of opgelegd verbod van een bepaald resultaat in het verkeersgedrag;

44° RIS-richtlijn : Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap.

§ 2. De Vlaamse Regering kan de in § 1 omschreven begrippen alsmede de andere in dit decreet gebruikte begrippen aanvullend of specifiek omschrijven, met het oog op de regeling van de in dit decreet geregelde aangelegenheden of de bepaling van het toepassingsgebied van door of krachtens dit decreet bepaalde regelen.

Art. 3. Dit decreet regelt onder meer de omzetting van de Monitoringrichtlijn.

Dit decreet geldt onverminderd de volkenrechtelijke en gemeenschapsrechtelijke rechten en verplichtingen van het Vlaamse Gewest met betrekking tot de erin geregelde aangelegenheden, in het bijzonder die welke opgenomen zijn in het VN-Zeerechtverdrag, het FAL-verdrag, het SOLAS-verdrag, het SAR-verdrag, het MARPOL-verdrag, het Vredesverdrag, het Scheldeverlichtingsverdrag, het Schelderadarverdrag, het Scheldereglement, de ISPS-Verordening, de RIS-richtlijn en de verdragen en andere volkenrechtelijke en gemeenschapsrechtelijke regelen die met betrekking tot deze aangelegenheden later zullen worden vastgesteld, met inbegrip van de regelen die vastgesteld zijn door de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart.

HOOFDSTUK II. — *Taken, bevoegdheden en organisatie van het begeleiden van de scheepvaart in het algemeen*

Art. 4. § 1. Het begeleiden van de scheepvaart behelst de volgende taken :

1° het organiseren en beheren van het verkeersbegeleidingssysteem binnen het VBS-werkingsgebied, vermeld in artikel 7, met inbegrip van het centraal beheersysteem, vermeld in artikel 13, en het treffen van maatregelen om een goede uitvoering van en coördinatie met de bevoegde diensten buiten het VBS-werkingsgebied te bevorderen;

2° het opstarten, de ondersteuning, de coördinatie en het beëindigen van reddings- en opsporingsacties binnen het opsporings- en reddingsgebied en, in het algemeen, het optreden als MRCC;

3° het treffen van alle maatregelen die de uitvoering van de taken, vermeld in 1° en 2°, rechtstreeks of onrechtstreeks ondersteunen;

4° het loodsen van de schepen conform het Loodsdecreet.

§ 2. De Vlaamse Regering wijst de bevoegde instanties aan die belast zijn met de uitvoering van de taken, vermeld in dit decreet. Binnen het havengebied is de havenkapiteinsdienst de bevoegde instantie, tenzij dat uitdrukkelijk anders werd overeengekomen tussen de minister en het havenbedrijf in kwestie.

§ 3. Bij de uitvoering van de door of krachtens dit decreet bepaalde taken, treden de met het begeleiden van de scheepvaart belaste personeelsleden enkel op als ondersteuner van de gezagvoerder; de houders van het loodsbrevet die deel uitmaken van de loodsdienst zoals bedoeld in het Loodsdecreet treden op als raadgever van de gezagvoerder, conform het Loodsdecreet.

§ 4. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels betreffende de opleiding en de kwalificatie van het personeel dat belast is met de uitvoering van de taken, vermeld in dit decreet.

Art. 5. Ter uitvoering van de met het Koninkrijk der Nederlanden overeengekomen regelen, vermeld in artikel 3, tweede lid, de regelen, vastgesteld door de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart, of andere volkenrechtelijke en gemeenschapsrechtelijke regelen, en, bij ontstentenis van dergelijke regelen, telkens als de omstandigheden dat vereisen, maar alsdan met uitdrukkelijke of stilzwijgende toestemming van de betrokken staten die over de betrokken wateren soevereiniteit of soevereine rechten uitoefenen, en overeenkomstig eventueel nader door de Vlaamse Regering bepaalde regelen, kunnen de werking van het verkeersbegeleidingssysteem en het MRCC zich uitstrekken en kunnen de personeelsleden van de bevoegde instantie als ondersteuner optreden buiten de grenzen van het Koninkrijk België en de wateren waar het Koninkrijk België soevereiniteit of soevereine rechten uitoefent, met inbegrip van de volle zee.

Art. 6. Binnen de grenzen van de wetten, decreten en besluiten betreffende de scheepvaart, in het bijzonder de politie- en scheepvaartreglementen en de door de Vlaamse Regering ter uitvoering van dit decreet vastgestelde regelen, kan de bevoegde instantie nautische publicaties verspreiden.

De Vlaamse Regering kan de samenstelling, de uitgave en de verschijning van de nautische publicaties nader regelen.

De gezagvoerders en scheepvaartactoren zijn ertoe gehouden steeds met die nautische publicaties rekening te houden en de erin opgenomen voorschriften na te leven.

HOOFDSTUK III. — *Het verkeersbegeleidingssysteem*

Afdeling I. — Territoriale bevoegdheid en doelstelling

Art. 7. De bevoegde instanties organiseren en beheren het verkeersbegeleidingssysteem op de door de Vlaamse Regering aangewezen wateren. De Vlaamse Regering kan de omschrijving, de afbakening en de indeling van het VBS-werkingsgebied en de taken, uitgeoefend door het verkeersbegeleidingssysteem aldaar, nader omschrijven.

Telkens als dat noodzakelijk is, en overeenkomstig de eventueel nader door de Vlaamse Regering bepaalde regelen, kan de aangewezen bevoegde instantie de haar door of krachtens dit decreet toegekende bevoegdheden eveneens uitoefenen buiten het VBS-werkingsgebied.

Art. 8. Binnen het VBS-werkingsgebied coördineert het verkeersbegeleidingssysteem het scheepvaartverkeer van en naar de havens, waterwegen en lig- en ankerplaatsen, rekening houdend onder meer met artikel 31, om de vlotheid en de veiligheid van dit verkeer, de bescherming van de vaarweginfrastructuur alsmede de vrijwaring van het milieu na te streven. Het verkeersbegeleidingssysteem doet geen afbreuk aan de volkenrechtelijke regelen met betrekking tot de vrijheid van scheepvaart en het recht van onschuldige doorvaart.

Afdeling II. — Melding en beheer van gegevens

Art. 9. § 1. De gezagvoerder van een vaartuig dat het VBS-werkingsgebied binnenvaart, moet zich aanmelden bij de bevoegde instantie, volgens de door de Vlaamse Regering nader bepaalde regels.

De Vlaamse Regering kan de regels bepalen voor de vrijstelling van melding.

§ 2. De Vlaamse Regering wijst de personen en instanties aan die aan de bevoegde instantie en het MRCC, direct of indirect, gegevens moeten verstrekken of doorgeven.

De Vlaamse Regering bepaalt de relevante gegevens, de wijze waarop en de termijn waarbinnen die gegevens moeten worden verstrekt of doorgegeven.

De Vlaamse Regering kan de regels bepalen voor de vrijstelling van de gegevensverstrekking.

Art. 10. De gezagvoerders melden hun passage op de door de bevoegde instantie opgerichte meldpunten, overeenkomstig de inlichtingen, procedurevoorschriften en nadere instructies, vastgesteld door de Vlaamse Regering.

Art. 11. Onder meer om uitvoering te geven aan volkenrechtelijke en gemeenschapsrechtelijke verplichtingen, kan de Vlaamse Regering de scheepseigenaars, de gezagvoerders en de andere scheepvaartactoren verplichtingen opleggen met betrekking tot de melding van andere gegevens aan de bevoegde instantie dan die welke bepaald zijn door en krachtens de voorgaande artikelen.

Art. 12. § 1. De bevoegde instantie ontvangt, verwerkt, beheert en zendt gegevens, verkregen met behulp van automatische identificatiesystemen.

Bij onregelmatige afwezigheid of gebrekkige werking van dergelijke systemen ten gevolge waarvan de verkeersbegeleiding in het gedrang komt of kan komen, kan de bevoegde instantie passende acties ondernemen.

De Vlaamse Regering kan regels bepalen inzake de uitvoering van het ontvangen, verwerken, beheren en verzenden van gegevens met behulp van automatische identificatiesystemen.

§ 2. De bevoegde instantie ontvangt, verwerkt, beheert en zendt gegevens verkregen met behulp van radar, camera en andere detectiesystemen.

De Vlaamse Regering kan regels bepalen inzake de uitvoering van het ontvangen, verwerken, beheren en verzenden van gegevens met behulp van radar, camera en andere detectiesystemen.

Art. 13. Door middel van een centraal beheersysteem centraliseert, verwerkt en verspreidt de bevoegde instantie relevante gegevens in verband met de scheepvaart, de vaartuigen, de ladingen en de opvarenden en de desbetreffende dienstverleningen, met inbegrip van die welke vermeld worden in de voorgaande artikelen en die welke worden ontvangen, gegenereerd of ingevoerd door de scheepvaartactoren en andere instanties of ondernemingen.

De door de bevoegde instantie verwerkte of ter beschikking gestelde gegevens en de andere in het centraal beheersysteem opgenomen of ervoor bestemde gegevens, in het bijzonder als ze berusten op een meldingsplicht, mogen niet voor commerciële doeleinden worden verspreid of anderszins doorgegeven. Hiervan kan worden afgeweken mits de beheerder van het centraal beheersysteem uitdrukkelijk en voorafgaandelijk instemming verleent en onder de met die beheerder overeengekomen voorwaarden. Die beheerder wordt binnen de bevoegde instantie door de minister aangewezen.

Art. 14. § 1. De informatie die op grond van dit decreet en de besluiten, genomen ter uitvoering ervan, aan de bevoegde instantie wordt verstrekt, wordt opgeslagen in het centraal beheersysteem dat eigendom is van het Vlaamse Gewest en is in beginsel vertrouwelijk.

Het centraal beheersysteem is alleen toegankelijk voor de hiertoe bevoegde eigen personeelsleden van de bevoegde instantie.

§ 2. Als de bevoegde instantie daartoe verplicht is, ingevolge volkenrechtelijke of gemeenschapsrechtelijke regelen of ingevolge een besluit van de Vlaamse Regering, alsook telkens als de bevoegde instantie dat na een gemotiveerde aanvraag noodzakelijk acht met het oog op de doelstellingen, vermeld in artikel 8, de goede werking van het openbaar gezag, een openbare dienst of openbare instantie of een scheepvaart- of havengebonden dienst, kan de beheerder van het centraal beheersysteem een beveiligde koppeling van een extern informaticasysteem aan het centraal beheersysteem, de terbeschikkingstelling van gegevens of andere vormen van dienstverlening of samenwerking toestaan.

§ 3. De voorwaarden van de koppeling, vermeld in § 2, terbeschikkingstelling, dienstverlening of samenwerking worden voorafgaandelijk bepaald in een. geschreven overeenkomst.

De Vlaamse Regering vaardigt een omzendbrief uit met richtlijnen over de opmaak van dergelijke overeenkomsten.

§ 4. Met het behoud van de toepassing van de bepalingen van de overeenkomsten, vermeld in § 3, en van hoofdstuk IV, kan de bevoegde instantie de koppeling of de terbeschikkingstelling van gegevens onmiddellijk en zonder formaliteit of vergoeding schorsen of beëindigen als inbreuk wordt gemaakt op volkenrechtelijke of gemeenschapsrechtelijke regelen, dit decreet, zijn uitvoeringsbesluiten en de bepalingen van de overeenkomst of andere toepasselijke regelen.

§ 5. De beheerder van het centraal beheersysteem kan door hem ontvangen of verwerkte gegevens ter beschikking stellen aan derden en publiceren, zonder afbreuk te doen aan de vertrouwelijkheid van de verplichte meldingen.

Het ter beschikking stellen aan derden en het publiceren van ontvangen of verwerkte gegevens door de beheerder van het centraal beheersysteem kan enkel na gemeenschappelijk akkoord met de instantie die deze gegevens heeft aangeleverd, voorzover het niet gaat om gegevens die werden verstrekt op basis van dit decreet, zijn uitvoeringsbesluiten, scheepvaart- en havenreglementen of andere wetten, decreten of besluiten die desbetreffend een meldingsplicht opleggen.

§ 6. De beheerder van het centraal beheersysteem staat geen koppeling toe, maakt geen gebruik van de bevoegdheid, vermeld in § 5, en geeft geen gegevens vrij, als dat economische, financiële of commerciële belangen zou kunnen schaden of als dat afbreuk doet aan de vertrouwelijkheid van de verplichte melding, behalve in de door de Vlaamse Regering bepaalde uitzonderingsgevallen.

§ 7. Informatie en gegevens kunnen ter beschikking gesteld worden aan de personeelsleden van het verkeersbegeleidingssysteem ter lering en verbetering van het systeem en de kwalificatie van het personeel.

Art. 15. Met behoud van de toepassing van de in het decreet van 26 maart 2004 betreffende de openbaarheid van bestuur bepaalde uitzonderingen op de openbaarheid van bestuursdocumenten, wijzen de bevoegde instantie en de andere diensten, instanties en ondernemingen die toegang hebben tot de in het centraal beheersysteem opgenomen gegevens, zelfs als ze die gegevens zelf hebben gegenereerd of ingevoerd, door derden gedane aanvragen tot openbaarmaking van informatie, met inbegrip van milieu-informatie, bovendien af als :

1° de aanvraag betrekking heeft op gegevens die aan de bevoegde instantie of andere diensten, instanties en ondernemingen werden verstrekt of doorgegeven op basis van dit decreet, zijn uitvoeringsbesluiten, scheepvaart- en havenreglementen of andere wetten, decreten of besluiten die desbetreffend een meldingsplicht opleggen;

2° de openbaarmaking economische, financiële of commerciële belangen zou kunnen schaden.

Afdeling III. — Begeleiding van vaartuigen in het VBS-werkingsgebied

Art. 16. Overeenkomstig de hieronder volgende bepalingen omvat het verkeersbegeleidingssysteem onder meer de volgende dienstverleningen :

1° een informatiedienst die tijdig essentiële informatie ter beschikking stelt voor de nautische besluitvorming aan boord;

2° een navigatie-assistentiedienst die ondersteuning biedt bij de nautische besluitvorming aan boord en die de effecten ervan volgt;

3° een verkeersorganisatiedienst die de ontwikkeling van gevaarlijke verkeerssituaties tracht te voorkomen en die bijdraagt tot de veilige en vlotte beweging van de scheepvaart in het VBS-werkingsgebied;

4° een loodsdiens zoals bedoeld in het Loodsdecreet.

Art. 17. De gezagvoerders die het VBS-werkingsgebied of een door de Vlaamse Regering bepaald deel ervan binnenvaren, zijn ertoe verplicht aan het verkeersbegeleidingssysteem deel te nemen op de door de Vlaamse Regering voorgeschreven wijze.

Art. 18. De Vlaamse Regering kan regelen vaststellen betreffende de door het verkeersbegeleidingssysteem via radiobERICHTGEVING of op andere passende wijzen aan de gezagvoerders te verstrekken informatie over nautisch relevante omstandigheden.

Art. 19. Op verzoek van een gezagvoerder, zonder afbreuk te doen aan zijn eigen gezag, taak en verantwoordelijkheden, en overeenkomstig de nader door de Vlaamse Regering te bepalen regelen, kan het verkeersbegeleidingssysteem, als de organisatie van de dienst en de omstandigheden het toelaten, bijzondere inlichtingen verstrekken of op een andere wijze nadere ondersteuning bieden.

Art. 20. Het verkeersbegeleidingssysteem verzorgt de permanente opvolging van het scheepvaartverkeer door contact en gegevensuitwisseling met de gezagvoerders, overeenkomstig de door de Vlaamse Regering vastgestelde bepalingen.

Art. 21. De Vlaamse Regering kan scheepsrouteringssystemen instellen, die een integrerend deel uitmaken van het verkeersbegeleidingssysteem.

Overeenkomstig de toepasselijke volkenrechtelijke regelen deelt de Vlaamse Regering die scheepsrouteringssystemen in voorkomend geval mee aan de Internationale Maritieme Organisatie of legt ze die systemen er ter goedkeuring aan voor.

Art. 22. Overeenkomstig de door de Vlaamse Regering bepaalde regelen is de bevoegde instantie belast met het toelatingsbeleid.

Art. 23. In het raam van het toelatingsbeleid kan de bevoegde instantie met de gezagvoerders onder meer vaarplannen en andere maatregelen overeenkomen, waarvan de naleving door het verkeersbegeleidingssysteem wordt gevolgd.

Art. 24. Als de bevoegde instantie met de gezagvoerder geen overeenstemming bereikt over vaarplannen of andere maatregelen als vermeld in artikel 23, en, in het algemeen, telkens als het toelatingsbeleid of de omstandigheden dat vereisen, kan de bevoegde instantie, met behoud van de toepassing van de toepasselijke reglementen betreffende de politie en de scheepvaart, aan de vaartuigen verkeersaanwijzingen richten.

Die verkeersaanwijzingen laten de bevoegdheid van de gezagvoerder onverlet. Alleen de gezagvoerder is meester over de leiding en de manoeuvres van het vaartuig.

De Vlaamse Regering kan bepalen welke categorieën personeelsleden bevoegd zijn om verkeersaanwijzingen aan de vaartuigen te richten.

Art. 25. Onverminderd de bevoegdheden van andere overheden en de eigen bevoegdheden van de bevoegde instantie, bepaald in hoofdstuk III, is de bevoegde instantie met het oog op de begeleiding van de scheepvaart bevoegd voor het opleggen van verplichtingen als vermeld in artikel 13, derde lid, van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart.

Art. 26. Elk bericht dat door het verkeersbegeleidingssysteem wordt gericht aan een vaartuig of vaartuigen moet duidelijk maken of het een informatie, een loodsadvies, een waarschuwing of een verkeersaanwijzing of een navigatie-assistentie bevat. De aard van het bericht hoeft evenwel niet noodzakelijk uitdrukkelijk te worden gespecificeerd, zolang de aard ondubbelzinnig blijkt uit de vorm, de inhoud of de context ervan.

De Vlaamse Regering kan bepalen welke categorieën personeelsleden bevoegd zijn om de onderscheiden soorten berichten aan de vaartuigen te richten.

In geen geval doet een bericht van het verkeersbegeleidingssysteem afbreuk aan de uitsluitende eindverantwoordelijkheid van de gezagvoerder voor de navigatie en aan de adviserende verantwoordelijkheid van de loods, vermeld in artikel 8 van het Loodsdecreet, artikel 10 van het Scheldereglement en andere relevante regelgeving. De gezagvoerder is er steeds toe gehouden de berichten van het verkeersbegeleidingssysteem te toetsen aan en te interpreteren in het licht van de reële nautische omstandigheden aan boord en de eisen van het goed zeemanschap. Hij moet zich op basis van een en ander, en rekening houdend met artikel 24, tweede lid, steeds een eigen oordeel vormen.

Art. 27. De Vlaamse Regering bepaalt welke maatregelen de bevoegde instantie kan nemen of welke aanbevelingen ze aan de gezagvoerders kan richten als ze in geval van uitzonderlijk slecht weer of ruwe zee van mening is dat er groot gevaar bestaat voor verontreiniging van de Belgische zee- of kustgebieden of die van andere lidstaten van de Europese Gemeenschap, of als de veiligheid van mensen wordt bedreigd.

De Vlaamse Regering kan bepalen welke categorieën van personeelsleden bevoegd zijn tot het nemen van de maatregelen, vermeld in het eerste lid.

Art. 28. Overeenkomstig de eventueel nader door de Vlaamse Regering bepaalde regelen draagt het verkeersbegeleidingssysteem bij tot het loodsen op afstand door de daartoe nodige apparatuur ter beschikking te stellen en andere ondersteuning te verlenen, zonder afbreuk te doen aan de bepalingen van het Loodsdecreet.

Art. 29. Overeenkomstig nader door de Vlaamse Regering bepaalde regelen houdt de bevoegde instantie over het verloop van de verkeersbegeleiding en in het bijzonder over de communicatie met de gezagvoerders gedurende een bepaalde tijd gegevens bij, en stelt die, in het bijzonder ten behoeve van strafrechtelijk of gerechtelijk bevolen deskundigenonderzoek over ongevallen, ter beschikking van bevoegde overheden en personen.

Art. 30. Onder meer om uitvoering te geven aan volkenrechtelijke en gemeenschapsrechtelijke verplichtingen kan de Vlaamse Regering de scheepseigenaars, de gezagvoerders en de andere scheepvaartactoren andere of bijkomende verplichtingen opleggen met betrekking tot het verkeersbegeleidingssysteem, voorzover zulks gebeurt met het oog op het gebruik en de bescherming van de vaarweg en/of om het scheepvaartverkeer op de meest doeltreffende wijze te begeleiden.

Afdeling IV. — Maatregelen in verband met het verkeer naar, van en in de havens en op de waterwegen

Art. 31. § 1. Onverminderd de wettelijke en decretale bevoegdheden van de havenbedrijven en de havenkapiteinsdiensten kan de Vlaamse Regering maatregelen nemen om de scheepvaart van en naar de havens optimaal te coördineren met de scheepvaart in de havengebieden en de scheepvaart in doorvaart en om de vlotheid en de veiligheid van de scheepvaart tussen de zee en de ligplaats te bevorderen in het raam van de ketenbenadering, voorzover zulks gebeurt met het oog op het gebruik en de bescherming van de vaarweg en/of om het scheepvaartverkeer op de meest doeltreffende wijze te begeleiden.

De maatregelen kunnen pas worden genomen nadat overleg werd gepleegd tussen alle bevoegde instanties van het verkeersbegeleidingssysteem en het havenbedrijf, overeenkomstig de nader door de Vlaamse Regering bepaalde regels.

§ 2. Op verzoek en onder de uitsluitende verantwoordelijkheid van de betrokken havenbedrijven kan de bevoegde instantie bij de coördinatie van de scheepvaart rekening houden met bijzondere belangen van het betrokken havenbedrijf, op voorwaarde dat het havenbedrijf waarvan de vraag uitgaat, overeenkomstig de door de Vlaamse Regering nader bepaalde regels :

- 1° aantoon dat dat niet leidt tot de verstoring van de vlotheid en de veiligheid van het algemene verkeer;
- 2° heeft aangetoond dat dat niet leidt tot een verstoring van de mededinging;
- 3° aantoon dat het havenbedrijf het goede functioneren waarborgt van de gehele keten van de verkeersafwikkeling;
- 4° het verzoek per individueel geval indient.

Art. 32. De Vlaamse Regering wordt ertoe gemachtigd om binnen de perken van de begroting subsidies toe te kennen aan de havenbedrijven ten behoeve van de activiteiten van hun havenkapiteinsdiensten die expliciet kunnen worden toegewezen aan de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu.

Voor investeringen ten behoeve van dergelijke activiteiten kan de Vlaamse Regering hetzij subsidies toekennen aan het havenbedrijf, hetzij overgaan tot financiering of medefinanciering van het havenbedrijf.

De nadere voorwaarden waaronder de subsidie of de medefinanciering wordt verleend, worden vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering en worden gespecificeerd bij overeenkomst van het betrokken havenbedrijf.

Met behoud van de toepassing van de wettelijke en reglementaire besluiten inzake de begrotingscontrole, wordt het toezicht op de naleving door de havenbedrijven, bepaald in dit artikel en in de besluiten en de overeenkomsten ter uitvoering van dit artikel, uitgeoefend door de gewestelijke havencommissaris overeenkomstig artikel 23 van het Havendecreet.

Art. 33. De Vlaamse Regering kan eveneens maatregelen nemen voor de goede coördinatie van de scheepvaart buiten het VBS-werkingsgebied.

Afdeling V. — Infrastructuur

Art. 34. De Vlaamse Regering verstrekt de bevoegde instantie de passende apparatuur om permanent zijn taken te kunnen vervullen, zijn bevoegdheden uit te oefenen en, waar vereist door volkenrechtelijke of gemeenschapsrechtelijke regelen, inter-connectie en interoperabiliteit met de nationale systemen van andere lidstaten en van de bevoegde diensten van de Europese Gemeenschappen te waarborgen.

Art. 35. De vaarwegmarkering en verkeerstekens in het VBS-werkingsgebied maken integraal deel uit van het verkeersbegeleidingssysteem.

De Vlaamse Regering regelt de plaatsing, het beheer en het onderhoud van de vaarwegmarkering en de verkeerstekens.

Art. 36. De Vlaamse Regering kan de bevoegde instantie belasten met het begeleiden van de scheepvaart en het nautisch beheer ter hoogte van beweegbare bruggen en van de sluizen die gelegen zijn binnen het VBS-werkingsgebied, inclusief het havengebied.

Afdeling VI. — Retributies

Art. 37. § 1. Voor het gebruik van de dienstverlening van het verkeersbegeleidingssysteem door vaartuigen met als bestemming een haven, waterweg, lig- of ankerplaats in het VBS-werkingsgebied of in een gebied, beheerd door een waterweg- of havenbestuur in België, is een VBS-retributie verschuldigd.

Van deze verplichting zijn vrijgesteld :

- 1° de door de Vlaamse Regering op basis van hun aard, karakteristieken, bestemming of vaartraject aangewezen categorieën van vaartuigen;
- 2° per bezoek of per doorvaart, de door de Vlaamse Regering bij wijze van uitzondering met naam aangewezen vaartuigen die worden ingezet met een pedagogisch, humanitair, filantropisch of cultureel doel, deelnemen aan een bijzondere manifestatie of werkzaamheden verrichten in het algemeen belang.

De betaling van het loodsgeld, de LOA-vergoeding, de havengelden en de andere vergoedingen, worden geregeld in de desbetreffende reglementaire bepalingen.

§ 2. Met inachtnaam van de terzake geldende volkenrechtelijke, gemeenschapsrechtelijke en grondwettelijke regelen bepaalt de Vlaamse Regering het tarief van de VBS-retributie alsook de wijze waarop en de instantie door wie de VBS-retributie wordt geïnd.

Art. 38. De VBS-retributie, vermeld in artikel 37, is hoofdelijk verschuldigd door de gezagvoerder, de scheepseigenaar, de exploitant en eventueel door de door hen tot handelen gemachtigde persoon of personen.

Art. 39. § 1. De VBS-retributie moet binnen de door de Vlaamse Regering bepaalde termijn of, als dat door de bevoegde instantie om bijzondere redenen wordt geëist, voor het eerstvolgende vertrek van het vaartuig naar zee of naar het buitenland worden betaald bij de door de Vlaamse Regering aangewezen ontvangers, tenzij een door de bevoegde ontvanger voldoende geachte zekerheid is gesteld.

§ 2. Indien het vaartuig toch is afgevoerd zonder dat tijdig voldaan werd aan de in dit artikel bepaalde verplichtingen tot betaling of tot zekerheidstelling, kunnen de nodige gerechtelijke stappen worden gezet ten aanzien van elk zusterschip van het betrokken vaartuig waarop de bedoelde vordering betrekking heeft.

Voor de toepassing van deze paragraaf wordt onder zusterschip verstaan, elk vaartuig waarvan de betrokken instantie weet of althans redelijkerwijze kan vermoeden dat de eigenaar of eigenaars, of de bevrachter, dezelfde of voor een overwegend gedeelte dezelfde zijn als die van het vaartuig waarop de vordering van de bevoegde instantie betrekking heeft.

Art. 40. § 1. De Vlaamse Regering bepaalt welke retributie verschuldigd is door een scheepvaart- of havengebonden dienst om gekoppeld te worden aan het centraal beheersysteem of door voornoemde instanties of door derden om van de bevoegde instantie gegevens of andere diensten te ontvangen met betrekking tot het verkeersbegeleidingssysteem.

De Vlaamse Regering bepaalt desbetreffend de voorwaarden en modaliteiten.

§ 2. Het openbaar gezag en openbare diensten en openbare instanties zijn noch voor de koppeling aan het centraal beheersysteem, noch voor het ontvangen van gegevens of andere diensten met betrekking tot het verkeersbegeleidingssysteem, enige vergoeding verschuldigd.

Art. 41. Voor elke vordering betreffende de krachtens deze afdeling verschuldigde bedragen, voor de retributies voor de koppeling aan het centraal beheersysteem of om van de bevoegde instantie of van andere diensten of instanties gegevens te ontvangen met betrekking tot het verkeersbegeleidingssysteem zijn de regels van het Gerechtelijk Wetboek van toepassing.

HOOFDSTUK IV. — MRCC en het optreden bij scheepvaartincidenten

Art. 42. Het MRCC ondersteunt en coördineert de opsporings- en reddingsacties in het door de Vlaamse Regering aangewezen opsporings- en reddingsgebied, dat door haar nader kan worden omschreven, afgebakend en ingedeeld, en waarbinnen ze de taken van het MRCC nader kan omschrijven.

Art. 43. § 1 : De gezagvoerder die vaart binnen het opsporings- en reddingsgebied moet aan het MRCC, dat als permanent meldpunt fungeert, onmiddellijk melding maken van :

- 1° iedere drenkeling en personen in nood op zee;
- 2° ieder ongeval dat gevolgen heeft voor de veiligheid van het vaartuig of zijn bemanning;
- 3° ieder ongeval dat gevolgen heeft voor de veiligheid van de scheepvaart;
- 4° iedere situatie die tot verontreiniging van de wateren en de kust kan leiden;
- 5° elke in zee drijvende substantie of elk in zee drijvend voorwerp dat daar niet hoort.

§ 2. De Vlaamse Regering kan de omstandigheden, vermeld in § 1, nader omschrijven.

Art. 44. Het MRCC geleidt de informatie over risicovaartuigen waarover het beschikt door aan de kuststations van de andere lidstaten van de Europese Gemeenschappen die liggen aan de door het vaartuig te volgen route en aan de door de Vlaamse Regering aangewezen diensten.

De Vlaamse Regering kan het begrip risicovaartuig omschrijven.

Art. 45. Naar aanleiding van ongevallen of risico-omstandigheden kan het MRCC alle passende maatregelen nemen, om de vlotheid en de veiligheid van het verkeer, de bescherming van de vaarweginfrastructuur, een veilige vaart en de veiligheid van personen te verzekeren en het mariene en kustmilieu en de vaarweg en zijn aanhorigheden te beschermen, voorzover deze betrekking hebben op het gebruik en de bescherming van de vaarweg, uitlopend naar de kustlijn, het strand en de duinen, en/of erop gericht zijn het scheepvaartverkeer op de meest doeltreffende wijze te begeleiden.

De Vlaamse Regering kan de ongevallen en risico-omstandigheden en de maatregelen, vermeld in het eerste lid, nader omschrijven.

De Vlaamse Regering kan bepalen welke categorieën personeelsleden bevoegd zijn tot het nemen van de maatregelen.

Art. 46. Rekening houdend met de hierover opgestelde plannen verleent het MRCC in overleg met de federale en andere bevoegde instanties aan schepen in nood die voldoen aan de opgelegde voorwaarden toestemming om naar een door het MRCC aangewezen toevluchtsoord te varen. Bij de beoordeling houdt het MRCC rekening met de door de Internationale Maritieme Organisatie terzake opgestelde richtsnoeren en de eventueel door de Vlaamse Regering bepaalde regels. De beslissing van het MRCC geldt onverminderd het gezag en de verantwoordelijkheden van de gezagvoerder. Alleen die laatste is meester over de leiding en de manoeuvres van het vaartuig.

Art. 47. Indien nodig zendt het MRCC in de betrokken gebieden een nood-, spoed- en veiligheidsbericht uit over de in artikel 43 vermelde ongevallen of feiten en over de aanwezigheid van schepen die een bedreiging vormen voor de veiligheid op zee, de veiligheid van personen en voor het milieu.

Als het MRCC beschikt over dergelijke informatie stelt het die informatie zo spoedig mogelijk ter beschikking van de bevoegde instanties van andere lidstaten van de Europese Gemeenschappen die daar uit veiligheidsoverwegingen om verzoeken.

Als het MRCC in kennis wordt gesteld van feiten die een risico of een verhoogd risico vormen voor zee- en kustgebieden van een andere lidstaat van de Europese Gemeenschappen, neemt het passende maatregelen om iedere betrokken lidstaat hiervan zo spoedig mogelijk in kennis te stellen en hem te raadplegen over de te ondernemen acties.

Art. 48. Ter uitvoering van de in dit hoofdstuk bepaalde opdrachten kan het hoofd van het MRCC of zijn gemachtigde overgaan tot opvorderingen in de gevallen, op de wijze, voor de maximale duurtijd en overeenkomstig de vergoedingsregelen die worden bepaald door de Vlaamse Regering.

Art. 49. Het MRCC werkt mee aan de opstelling en de tenuitvoerlegging van rampenplannen en interventieplannen voor de zeegebieden.

Art. 50. Het MRCC zorgt ervoor dat elke verrichte doorgeleiding van informatie, op grond van artikel 44 en de ter uitvoering ervan vastgestelde regels, alsmede de getroffen maatregelen, op grond van artikel 45 en de ter uitvoering ervan vastgestelde regels, worden meegedeeld aan de vlaggenstaat van het vaartuig en aan elke andere betrokken staat.

Art. 51. § 1. Overeenkomstig nader door de Vlaamse Regering bepaalde regelen houdt het MRCC over het verloop van reddingsacties en het optreden bij ongevallen en in het bijzonder noodoproepen en de communicatie met de gezagvoerders gedurende een bepaalde tijd. gegevens bij, en stelt die, in het bijzonder ten behoeve van strafrechtelijk of gerechtelijk bevolen deskundigenonderzoek over ongevallen, ter beschikking van bevoegde overheden en personen.

§ 2. Informatie en gegevens kunnen ter beschikking gesteld worden aan de personeelsleden van het MRCC ter lering en verbetering van het systeem en de kwalificatie van het personeel, met inbegrip van de nautische verkeersleiders.

Art. 52. De Vlaamse Regering kan het MRCC aanwijzen als Maritieme Assistentiedienst en daaromtrent nadere regelen vaststellen.

HOOFDSTUK V. — *Sancties*

Art. 53. § 1. Met een gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en een geldboete van 250 tot 2.500 euro, of met een van die straffen alleen, worden de volgende personen bestraft :

1° eenieder die opzettelijk en al dan niet met het oog op het plegen van een ander misdrijf nalaat tijdig een door of krachtens dit decreet voorgeschreven melding aan het verkeersbegeleidingssysteem of het MRCC te doen, of een foutieve of onvolledige melding doet;

2° eenieder die, daartoe verplicht zijnde, nalaat op de voorgeschreven wijze deel te nemen aan het verkeersbegeleidingssysteem :

3° eenieder die de bevoegde instantie of zijn personeelsleden verhindert of probeert te verhinderen de aan hen opgedragen taak te vervullen :

4° eenieder die aan het MRCC een vals noodbericht zendt of op een andere wijze zonder grond de bijstand of interventie van de bevoegde instantie inroept of veroorzaakt;

5° eenieder die het door of krachtens dit decreet geregelde gegevens- en berichtenverkeer verstoort of bemoeilijkt, met inbegrip van door. onnodig, kennelijk onzorgvuldig, nalatig of onprofessioneel gebruik van communicatiemiddelen of -verbindingen;

6° eenieder die door de beheerder van het centraal beheersysteem verwerkte of ter beschikking gestelde of andere in het centraal beheersysteem opgenomen of ervoor bestemde gegevens voor commerciële doeleinden verspreidt of anderszins doorgeeft, zonder uitdrukkelijke en voorafgaande instemming van de beheerder van het centraal beheersysteem, of met miskenning van de met die beheerder overeengekomen voorwaarden;

7° eenieder die de door de bevoegde instantie gebruikte apparatuur vernietigt of beschadigt, dan wel de normale werking ervan op enigerlei wijze verstoort of belet;

8° eenieder die de berichten in de nautische publicaties overtreedt;

9° de eigenaar, de exploitant en de gezagvoerder van een vaartuig waarvan het automatische identificatiesysteem aan de bevoegde instantie geen, onvolledige of onjuiste gegevens verschaft ten gevolge waarvan het begeleiden van de scheepvaart in het gedrang wordt of kan worden gebracht;

10° eenieder die ingaat tegen een door of krachtens artikel 45 genomen maatregel;

11° de eigenaar, de exploitant en de gezagvoerder van een beschadigd, defect of abnormale scheepvaart- of milieurisico's vertonend vaartuig die naar een toevluchtsoord vaart zonder de in artikel 46 vermelde toestemming van het MRCC of die de terzake door het MRCC opgelegde voorwaarden overtreedt.

§ 2. De rechtspersonen zijn burgerlijk aansprakelijk voor de veroordeling tot het betalen van een geldboete, schadevergoeding en geldstraf van welke aard ook die wegens inbreuken, gepleegd op dit decreet en zijn uitvoeringsbesluiten, werd uitgesproken tegen hun bestuurder, vertegenwoordiger, lasthebber of aangestelde. Artikel 46, §§ 1 tot 3, van de Zeewet zijn van toepassing.

Art. 54. § 1. Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie, zijn de volgende personen belast met de opsporing en de vaststelling van de misdrijven, vermeld in artikel 53 :

1° het hoofd en de andere door de minister aangewezen categorieën van personeelsleden of individueel daartoe aangestelde personeelsleden van de bevoegde instantie;

2° de houders van het loodsbrevet en de gezagvoerders van de loodsboten of van de schepen van de DAB Vloot als zij in actieve dienst zijn.

De Vlaamse Regering kan de kentekens van de functie van de personeelsleden, vermeld in 1°, alsook de vorm van hun legitimatiebewijs regelen.

§ 2. De personeelsleden van de bevoegde instantie, vermeld in § 1, stellen de inbreuken vast in een proces-verbaal dat bewijswaarde heeft tot bewijs van het tegendeel.

Binnen een maand na de vaststelling van de inbreuk wordt aan de overtreder een afschrift van het proces-verbaal gezonden met een aangetekende brief met ontvangstbewijs; bij verzending na het verstrijken van deze termijn geldt het proces-verbaal nog enkel als inlichting.

Als de overtreder zich bevindt op een vaartuig dat het VBS-gebied al verlaten heeft, dan wordt het proces-verbaal toegezonden aan de eigenaar van dat vaartuig of aan de eerstvolgende haven, als die bekend is en binnen de Europese Gemeenschappen ligt.

§ 3. Met naleving van de bepalingen van artikel 8 van het verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden van 4 november 1950 en voorzover de plaatsen geen woning uitmaken in de zin van artikel 15 van de Grondwet, mogen de personeelsleden van de bevoegde instantie, vermeld in § 1, in de uitoefening van hun functie op elk moment een vaartuig, alsook alle publieke en private plaatsen, gebouwen en vervoermiddelen waar zij nuttige vaststellingen of verrichtingen zouden kunnen doen, betreden, onderzoeken en verzegelen.

De personeelsleden van de bevoegde instantie, vermeld in § 1, kunnen zich alle nodige inlichtingen en bescheiden doen verstrekken, inzage nemen van alle documenten, stukken, titels en alle andere informatiedragers, er een afschrift van nemen of ze tegen ontvangstbewijs voor een beperkte tijd meenemen. Ze kunnen de identiteit van personen controleren, hen verhoren en alle nuttige vaststellingen doen. Ze kunnen de medewerking vorderen van elke gezagvoerder en van elke andere persoon die een vaartuig onder zijn hoede heeft.

§ 4. De personeelsleden van de bevoegde instantie, vermeld in § 1, kunnen vorderen dat een vaartuig voor onderzoek wordt stilgehouden, dat het daartoe naar een bepaalde plaats wordt overgebracht of dat het daartoe wordt geladen of gelost. Zij kunnen de bijstand vorderen van de ambtenaren van de scheepvaartcontrole en van de politionele diensten.

Buiten de strafprocedures, geregeld door het Wetboek van strafvordering, het koninklijk besluit van 28 december 1950 houdende algemeen reglement van gerechtskosten inzake strafzaken of artikel 14 van deze wet kunnen, in geval van ongeval of bedreiging voor de veiligheid, meer bepaald in geval van afwezigheid, weigering, verzet of gebrek aan medewerking bij de uitvoering van de veiligheidsmaatregelen, opgelegd door de personeelsleden van de bevoegde instantie, vermeld in § 1, die gedwongen uitgevoerd worden. De nodige handelingen ter uitvoering van de veiligheidsmaatregelen worden uitgevoerd op risico en kosten van de overtreder, de eigenaar of degene die het vaartuig onder zijn hoede heeft.

Het vaartuig kan geheel of gedeeltelijk op risico en kosten van voornoemde personen worden stilgehouden zolang de gemaakte kostenniet werden betaald of zolang geen som in consignatie werd gegeven of een bankwaarborg werd verstrekt door een in België gevestigde bank of kredietinstelling die voldoende is voor de dekking van alle gemaakte kosten met inbegrip van de bewaringskosten. De som die in consignatie werd gegeven wordt, na aftrek van alle hierboven vermelde kosten, in voorkomend geval vermeerderd met de gerechtskosten, teruggegeven.

§ 5. Opsporings- en vervolgingshandelingen moeten tot zo weinig mogelijk vertraging voor het betrokken vaartuig leiden.

Art. 55. De bevoegde instantie stelt, via de geëigende weg, de vlaggenstaat en elke andere betrokken staat onverwijld op de hoogte van de op grond van artikel 53 uitgesproken veroordeling wegens de door de Vlaamse Regering aangewezen inbreuken.

HOOFDSTUK VI. — *Aansprakelijkheid*

Art. 56. § 1. Het verkeersbegeleidingssysteem, de bevoegde instantie en het MRCC kunnen noch rechtstreeks noch onrechtstreeks aansprakelijk worden gesteld voor schade die een vaartuig zou lijden of veroorzaken, wanneer die schade te wijten is aan een fout van het verkeersbegeleidingssysteem zelf, de bevoegde instantie zelf of van het MRCC zelf of van een personeelslid dat handelt in uitvoering van zijn functie, ongeacht of die fout in een handeling, beslissing dan wel in een verzuim bestaat.

§ 2. Het verkeersbegeleidingssysteem, de bevoegde instantie en het MRCC kunnen evenmin rechtstreeks of onrechtstreeks aansprakelijk worden gesteld voor schade die te wijten is aan een defect aan of een gebrek in de apparaten die dienen om berichten aan vaartuigen te richten of die waaruit de informatie wordt gehaald waarop de berichten worden gebaseerd of die waarvan de personeelsleden op enigerlei wijze gebruik maken bij het uitoefenen van hun functie, en die toebehoren aan of gebruikt worden door het verkeersbegeleidingssysteem, de bevoegde instantie of het MRCC.

§ 3. Het vaartuig is aansprakelijk voor de schade bedoeld in de vorige paragrafen.

Art. 57. § 1. Het personeelslid door wiens handeling of verzuim de in artikel 56, § 1, bedoelde schade is veroorzaakt, is niet aansprakelijk, tenzij er zijnerzijds opzet of grove schuld aanwezig is.

§ 2. Het personeelslid is tot het vergoeden van de door zijn grove schuld veroorzaakte schade slechts gehouden tot een beperkt bedrag per schadeverwekkende gebeurtenis.

De Vlaamse Regering bepaalt de bedragen voor de onderscheiden categorieën van personeelsleden, zonder dat deze bedragen hoger zijn dan 10.000 euro per schadeverwekkende gebeurtenis.

§ 3. De betrokken personeelsleden van de loodsdienst blijven vallen, wat hun aansprakelijkheid betreft, onder de bepalingen van de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen.

HOOFDSTUK VII. — *Slotbepalingen*

Art. 58. In artikel 2, tweede lid, van de wet van 5 mei 1936 tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins worden de woorden « het zeewezen » vervangen door de woorden « de bevoegde instantie, vermeld in het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen naar de Vlaamse havens en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum. » .

Art. 59. In artikel 3 van dezelfde wet worden de woorden « de Koning » vervangen door de woorden « de Vlaamse Regering ».

Art. 60. Artikel 4 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 6 augustus 1993, wordt vervangen door wat volgt :
« Behoudens de vereiste van een STCW-95 Certificaat van Master en tenminste 36 maanden effectieve vaart, bepaalt de Vlaamse Regering de nadere regels betreffende de opleiding en de kwalificatie van de havenkapiteins en adjunct-kapiteins die belast zijn met de uitvoering van de in deze wet vermelde taken. »

Art. 61. Aan artikel 5 van dezelfde wet wordt een tweede lid toegevoegd, dat luidt als volgt :

« Het ontslag van de havenkapiteins en adjunct-havenkapiteins wordt hen verleend door de Vlaamse Regering. »

Art. 62. In artikel 2 van het Loodsdecreet, gewijzigd bij het decreet van 5 december 2003, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° 7° wordt vervangen door wat volgt :

« 7° de bevoegde instantie : de entiteit, vermeld in artikel 2, § 1, 7°, van het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum » ;

2° 10° wordt vervangen door wat volgt :

« 10° loodsgelden : het gewone loodsgeld en de LOA-vergoeding ».

Art. 63. In artikel 7 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in § 2, tweede lid, 2°, § 2, vierde lid, § 4, tweede lid, en § 5, worden na het woord « ambtenaren » de woorden « van de bevoegde instantie » ingevoegd;

2° er wordt een § 2bis ingevoegd, die luidt als volgt :

« § 2bis. De Vlaamse Regering kan ontheffing verlenen van de in § 1 vermelde verplichting. Aan die ontheffing kunnen voorwaarden en voorschriften worden verbonden. »

Art. 64. In artikel 9 van hetzelfde decreet worden de woorden « aan de loodsdienst te melden op de wijze, in de vorm en binnen de termijn die door de Vlaamse Regering bepaald zijn » vervangen door de woorden « te melden aan de bevoegde instantie, op de wijze, in de vorm en binnen de termijn, bepaald door of krachtens het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum ».

Art. 65. In artikel 15 van hetzelfde decreet worden de woorden « en de VBS-vergoeding, » geschrapt.

Art. 66. In artikel 21, § 1, van hetzelfde decreet wordt 2° vervangen door wat volgt :

« 2° het hoofd en de andere door de minister tot wiens bevoegdheid het begeleiden van de scheepvaart behoort aangewezen categorieën van personeelsleden of individueel daartoe aangestelde personeelsleden van de bevoegde instantie als vermeld in het decreet betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum; ».

Art. 67. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 5 december 2003, worden de volgende bepalingen opgeheven :

1° artikel 2, 8° en 13°;

2° artikel 5, § 3;

3° artikel 14;

4° artikel 20, 3°.

Art. 68. § 1. Artikel 32 van het Havendecreet wordt opgeheven.

§ 2. De overeenkomsten die, overeenkomstig artikel 34 van hetzelfde decreet, met de havenbedrijven werden afgesloten op grond van artikel 32 van hetzelfde decreet, behouden hun geldigheid gedurende de volledige periode waarvoor ze werden afgesloten, onder de voorwaarden bepaald in de nadere regels vastgelegd ter uitvoering van de betrokken artikelen van het Havendecreet.

Art. 69. De Vlaamse Regering wijzigt de politie- en scheepvaartreglementen en alle andere, relevante reglementen om ze met dit decreet in overeenstemming te brengen.

Art. 70. De Vlaamse Regering kan bepalen dat de diensten, instellingen en scheepvaartactoren die op de datum van de inwerkingtreding van artikel 14 reeds gegevens van de bevoegde instantie ontvangen hebben of die gekoppeld zijn aan het centraal beheersysteem zonder desbetreffend met de bevoegde instantie een overeenkomst te hebben gesloten, de ontvangst of koppeling zonder overeenkomst kunnen behouden gedurende een door de Vlaamse Regering te bepalen termijn van maximaal zes maanden.

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

Brussel, 16 juni 2006.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Y. LETERME

De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur,
K. PEETERS

—
Nota

(1) *Zitting 2005-2006* :

Stukken. — Ontwerp van decreet : 7463, nr. 1. — Amendement : 746, nr. 2. — Verslag, 746, nr. 3. — Tekst aangenomen door de plenaire vergadering : 746, nr. 4.

Handelingen. — Bespreking en aanneming : vergaderingen van 31 mei 2006.

—
TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

F. 2006 — 4312

[C — 2006/36572]

16 JUIN 2006. — Décret 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)

Le Parlement flamand a adopté et Nous, Gouvernement, sanctionnons ce qui suit :

Décret 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).

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

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

Art. 2. § 1^{er}. Pour l'application du présent décret et de ses arrêtés d'exécution, on entend par :

1° Système d'assistance au trafic maritime, en abrégé VBS : l'ensemble d'instances mis en place afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité du trafic maritime et à protéger l'environnement, qui est en mesure d'intervenir dans le trafic et de réagir à des situations affectant le trafic qui se présentent dans le secteur VBS qu'il couvre;

2° Secteur VBS : les eaux dans lesquelles le système d'assistance au trafic maritime est effectivement organisé;

3° « Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum », en abrégé MRCC : la station côtière qui est chargée de la coordination des activités de recherche et de sauvetage dans la zone de recherche et de sauvetage, ainsi que de réagir de manière adéquate à des incidents de navigation;

4° Zone de recherche et de sauvetage : les eaux dans lesquelles le MRCC intervient effectivement, conformément aux dispositions et conventions internationales;

5° « Maritime Assistantedienst » (Service d'Assistance maritime), en abrégé MAS : un service-conseil maritime, responsable de la réception des rapports relatifs à des incidents, et servant de plate-forme de contact entre le capitaine et les autorités de l'Etat côtier en cas d'incident;

6° instance compétente : le ou les service(s) de la Région flamande chargé(s) des missions définies dans le présent décret;

7° capitaine de port : le capitaine de port tel que défini dans la loi du 5 mai 1936 fixant le statut des capitaines de port;

8° zone portuaire : les zones portuaires telles que définies dans le décret du 2 mars 1999 portant sur la politique et la gestion des ports maritimes et ses arrêtés d'exécution;

9° régie portuaire : la régie portuaire telle que définie dans le décret du 2 mars 1999 portant sur la politique et la gestion des ports maritimes et ses arrêtés d'exécution;

10° navire : tout engin flottant, avec ou sans force motrice propre, avec ou sans déplacement d'eau, utilisé ou apte à être utilisé comme moyen de transport dans, sur ou sous l'eau, en ce compris des installations non fixées de manière permanente au quai ou au sol;

11° exploitant : l'armateur ou le gérant d'un navire;

12° compagnie : la compagnie, visée à la prescription 1.2 du chapitre IX de la Convention SOLAS;

13° commandant : le capitaine, le patron et toute personne ayant le commandement de fait sur un navire;

14° agent maritime : la personne mandatée ou autorisée à fournir des informations au nom de l'exploitant d'un navire;

15° marquage des voies navigables : l'indication par le biais de bétonnage, de balisage ou de signaux lunineux de voies navigables, d'itinéraires, de chenaux et des dangers potentiels pour la navigation;

16° signal de navigation : un objet apposé dans, à côté ou au-dessus d'une voie navigable ou une combinaison d'objets indiquant l'une des informations suivantes à la navigation :

a) une indication quant à la situation dans une partie déterminée d'une voie navigable;

b) une indication, recommandation, obligation ou interdiction respectivement la suppression d'une interdiction ou d'une obligation par rapport au comportement à observer dans une partie déterminée d'une voie navigable;

17° système d'organisation du trafic : tout système couvrant un ou plusieurs itinéraires ou mesures d'organisation du trafic, destiné à réduire le risque d'accident; il comporte des dispositifs de séparation du trafic, des itinéraires à double sens, des routes recommandées, des zones à éviter, des zones de trafic côtier, des zones de contournement, des rotondes, des zones de précaution et des routes de haute mer, pour autant qu'il se rapporte à l'utilisation et à la protection de la voie navigable et/ou qu'il vise à assister la navigation de la manière la plus efficace possible;

18° lieu de refuge : un port, une partie d'un port ou un autre lieu d'amarrage ou d'ancrage protégé, voire une zone sûre, indiqué pour l'accueil d'un navire en détresse;

19° station côtière : l'installation à terre en charge d'un système de compte rendu obligatoire approuvé par l'OMI ou l'organisme en charge de coordonner les opérations de recherche et de sauvetage, désigné par un Etat membre de l'Union européenne en vertu de la directive sur le Monitoring;

20° accident : tout accident au sens du code OMI relatif à la recherche sur des accidents et incidents et accidents en mer;

21° acteurs de la navigation : toutes les parties publiques et privées intéressées par l'organisation de la navigation, parmi lesquelles les entreprises responsables des voies navigables et les régies portuaires, les gestionnaires des voies navigables, les services de pilotage, les services de remorquage, les services d'attachement et de détachement de navires, le « Dienst Afzonderlijk Beheer Vloot », les armateurs, les agents maritimes et les exploitants de terminaux;

22° politique d'admission : la définition des conditions dans lesquelles des navires peuvent faire usage du secteur SAT, en concertation avec les intéressés, en particulier avec le service de pilotage de la Région flamande et les services des capitaineries portuaires;

23° approche en chaîne : une organisation intégrée des systèmes d'assistance à la navigation et des acteurs de la navigation, où les trajets de navigation à partir de la mer jusqu'au lieu d'amarrage et inversement sont considérés comme faisant partie d'une chaîne ininterrompue, afin d'obtenir un réglage optimal du trafic. On vise en l'occurrence à optimiser l'ensemble du voyage en mer et non pas l'intervention de l'un des acteurs de la navigation;

24° plan de navigation : le planning dans le cadre de la politique d'admission, sur la base de l'approche en chaîne, pour les déplacements d'un navire en amont ou en aval dans le secteur VBS;

25° Convention FAL : la convention visant à faciliter le trafic maritime international, signée à Londres le 9 avril 1965, ainsi que les protocoles et modifications y afférents;

26° Convention SOLAS : la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, signée à Londres le 1^{er} novembre 1974, ainsi que les protocoles et modifications y afférents;

27° Convention SAR : la convention internationale en matière de recherche et de sauvetage en mer, signée à Hambourg le 27 avril 1979, ainsi que les protocoles et modifications y afférents;

28° Convention MARPOL : la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et son protocole de 1978;

29° Convention ONU sur le droit de la mer : la Convention des Nations unies sur le Droit de la Mer, signée à Montego Bay le 10 décembre 1982 avec la convention relative à l'exécution de la partie XI de la convention précitée, signée à New York le 29 juillet 1994;

30° Traité de paix : le traité de paix définitif entre la Belgique et les Pays-Bas, signé à Londres le 19 avril 1839;

31° Traité sur l'éclairage de l'Escaut : le traité conclu entre la Belgique et les Pays-Bas réglant l'éclairage et le balisage de l'Escaut occidental et des embouchures, signé à la Haye le 23 octobre 1957;

32° Convention sur la Chaîne de Radar de l'Escaut : la convention entre la Belgique et les Pays-Bas sur l'aménagement d'une chaîne de radars le long de l'Escaut occidental et ses embouchures, signée à Bruxelles le 29 novembre 1978, et modifiée par des échanges de notes des 10 et 15 mai 1984 et des 22 mars 2000 et 25 juin 2002;

33° Règlement de l'Escaut : le Traité entre le Royaume de Belgique, la Région flamande et le Royaume des Pays-Bas portant révision du règlement sur l'exécution de l'article IX du Traité du 19 avril 1839 et du chapitre II, sections 1ère et 2, du Traité du 5 novembre 1842, modifiés, relatif au pilotage et à la surveillance commune (règlement de l'Escaut) et annexe, faits à Middelburg le 11 janvier 1995 et les arrêtés d'exécution;

34° Directive sur le Monitoring : Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la Directive 93/75/CEE du Conseil;

35° Règlement ISPS : le Règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires;

36° Décret portuaire : le décret du 2 mars 1999 portant sur la politique et la gestion des ports maritimes, et les arrêtés d'exécution;

37° Décret sur le pilotage : le 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 et de maître d'équipage, et les arrêtés d'exécution;

38° Publications nautiques : avis écrits officiels du système d'assistance au trafic, adressés à tous les acteurs de la navigation;

39° Ministre : le ministre ayant l'assistance à la navigation et l'organisation du MRCC dans ses attributions;

40° informations : il s'agit notamment des flux de trafic, des conditions et/ou particularités météorologiques, des infos trafic, de la position du navire concerné et de celles des navires à proximité, de l'identité et des intentions des navires à proximité, de la situation de la voie navigable et de toute autre information importante dans le cadre d'une organisation sûre et souple de la navigation ou susceptible d'avoir un impact sur l'avancement du navire concerné; sans intervention inutile toutefois dans la navigation habituelle d'un navire ou la relation admise entre le commandant et le pilote;

41° assistance à la navigation : le service fourni dans des conditions de navigation ou météo difficiles, en cas de pannes ou de défaillances, ou lorsque le navigation le requiert, ou en vue de prévenir une quelconque calamité, à la demande d'un navire ou lorsque cela est jugé nécessaire par le système d'assistance au trafic;

42° organisation de la navigation : l'organisation du trafic maritime dans le but d'éviter des situations dangereuses ou des embouteillages, en particulier en cas de forte densité de la navigation ou lorsque des transports spéciaux peuvent avoir une incidence sur la navigation ordinaire, afin d'assurer la fluidité et la sécurité de la navigation dans les zones concernées, ou lorsque la sécurité de vies humaines ou la protection de l'environnement ou de propriétés le requiert. A cette fin, un système d'autorisations de navigation en amont ou en aval peut être instauré, ainsi que des plans de navigation, d'attribution d'espace, rapportage sur les mouvements au sein du secteur SAT, routes à suivre, limitations de vitesse ou autres mesures adaptées jugées nécessaires par le système d'assistance au trafic;

43° indication de signalisation : une obligation ordonnée par une personne compétente à cette fin, afin de réaliser un résultat déterminé au niveau du comportement dans le trafic ou une interdiction imposée par rapport à un résultat déterminé dans le comportement;

44° directive RIS : directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 concernant des River Information Services (RIS) harmonisés en eaux intérieures au sein de la Communauté.

§ 2. Le Gouvernement flamand peut donner des définitions complémentaires ou spécifiques pour les notions visées au § 1^{er} ainsi que pour toute autre notion utilisée dans le présent décret, afin de régler les matières régies par le présent décret ou de déterminer le champ d'application des règles fixées par ou en vertu du présent décret.

Art. 3. Le présent décret règle notamment la transposition de la Directive sur le Monitoring.

Le présent décret est d'application sans préjudice ses droits et obligations de droit international et de droit communautaire de la Région flamande par rapport aux matières régies par ce décret, en particulier celles régies par la Convention sur le droit maritime de l'ONU, la convention FAL, la convention SOLAS, la Convention SAR, la Convention MARPOL, le Traité de paix, la Convention sur l'éclairage de l'Escaut, la Convention sur la Chaîne de radar de l'Escaut, le Règlement de l'Escaut, le Règlement ISPS, la directive RIS et les traités et autres règles de droit international public et de droit communautaire qui seront adoptés ultérieurement concernant ces matières, en ce compris les règles établies par la « Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart ».

CHAPITRE II. — Missions, compétences et organisation de l'assistance à la navigation en général

Art. 4. § 1^{er}. L'assistance à la navigation comprend les missions suivantes :

1° l'organisation et la gestion du système d'assistance au trafic dans le secteur VBS, visées à l'article 7, en ce compris le système central de gestion, visé à l'article 13, et l'adoption de mesures visant à promouvoir une bonne exécution et une coordination adéquate avec les services compétents en dehors du secteur VBS;

2° le lancement, le soutien, la coordination et la finalisation d'actions de recherche et de sauvetage dans la zone de recherche et de sauvetage, et de manière générale, l'intervention en tant que MRCC;

3° l'adoption de toutes les mesures appuyant de manière directe ou indirecte l'exécution des missions visées aux 1° et 2°;

4° le pilotage de navires conformément au décret sur le Pilotage.

§ 2. Le Gouvernement flamand désigne les instances compétentes qui sont chargées de l'exécution des missions visées dans le présent décret. Au sein de la zone portuaire, le capitaine de port est l'instance compétente, sauf convention contraire expresse entre le ministre et la régie portuaire en question.

§ 3. Lors de l'exécution de certaines missions définies par ou en vertu du présent décret, les membres du personnel chargés de l'assistance à la navigation n'interviennent que comme soutien du commandant; les titulaires du brevet de pilote qui font partie du service de pilotage tel que visé dans le Décret sur le pilotage agissent en tant que conseiller du commandant, conformément audit Décret.

§ 4. Le Gouvernement flamand détermine les modalités en matière de formation et de qualification du personnel qui est chargé de l'exécution des missions visées dans le présent décret.

Art. 5. En exécution des règles convenues avec le Royaume des Pays-Bas, visées à l'article 3, alinéa deux, des règles fixées par la « Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart », ou d'autres règles de droit international ou de droit communautaire, et, à défaut de telles règles, chaque fois que les circonstances le requièrent, mais dans ce cas moyennant l'accord explicite ou tacite des Etats concernés qui exercent la souveraineté ou des droits souverains sur les eaux en question, et conformément à des règles éventuelles à déterminer par le Gouvernement flamand, le

fonctionnement du système d'assistance au trafic et le MRCC peut être étendu et les membres du personnel de l'instance compétente peuvent intervenir comme soutien en dehors des limites du Royaume de Belgique et des eaux où le Royaume de Belgique exerce la souveraineté ou des droits souverains, en ce compris la haute mer.

Art. 6. Dans les limites des lois, décrets et arrêtés relatifs à la navigation, en particulier les règlements de police et de navigation et les règles fixées par le Gouvernement flamand en exécution du présent décret, l'instance compétente peut diffuser des publications nautiques.

Le Gouvernement flamand peut déterminer la composition, l'édition et la parution des publications nautiques.

Les commandants et acteurs de la navigation sont tenus de tenir toujours compte de ces publications nautiques et d'observer les prescriptions qu'elles contiennent.

CHAPITRE III. — *Le système d'assistance au trafic*

Section 1^{re}. — Compétence territoriale et objectif

Art. 7. Les instances compétentes organisent et gèrent le système d'assistance au trafic dans les eaux désignées par le Gouvernement flamand. Le Gouvernement flamand peut définir la description, la délimitation et la répartition du secteur VBS et des missions accomplies sur place par le système d'assistance au trafic.

Chaque fois que cela s'avère nécessaire, et conformément aux règles éventuelles définies par le Gouvernement flamand, l'instance compétente désignée peut également exercer les compétences lui attribuées par ou en vertu du présent décret en dehors du secteur VBS.

Art. 8. Au sein du secteur VBS, le système d'assistance au trafic assure la coordination de la navigation de et vers les ports, les voies d'eau et le lieu de mouillage ou d'amarrage, compte tenu notamment de l'article 31, afin de contribuer à la fluidité et la sécurité de cette navigation, la protection de l'infrastructure navigable ainsi que la préservation de l'environnement. Le système d'assistance au trafic ne porte pas préjudice aux règles de droit international concernant la liberté de la navigation et le droit de passage innocent.

Section II. — Notification et gestion de données

Art. 9. § 1^{er}. Le commandant d'un navire qui entre dans le secteur VBS, doit se présenter auprès de l'instance compétente, selon les règles déterminées par le Gouvernement flamand.

Le Gouvernement flamand peut déterminer les règles en matière de dispense de notification.

§ 2. Le Gouvernement flamand désigne les personnes et instances qui sont tenues de fournir ou de transmettre des données à l'instance compétente et au MRCC.

Le Gouvernement flamand détermine les règles pertinentes, les modalités selon lesquelles et le délai dans lequel ces données doivent être fournies ou transmises.

Le Gouvernement flamand peut définir des règles de dispense pour la fourniture de données.

Art. 10. Les commandants signalent leur passage aux points de contact créés par l'instance compétente, conformément aux informations, règles de procédure et autres instructions, établies par le Gouvernement flamand.

Art. 11. Notamment afin de respecter des obligations de droit international et de droit communautaire, le Gouvernement flamand peut imposer aux propriétaires de navires, aux commandants et autres acteurs de la navigation des obligations concernant la notification à l'instance compétente de données autres que celles qui sont définies par et vertu des articles précédents.

Art. 12. § 1^{er}. L'instance compétente reçoit, traite, gère et envoie les données obtenues à l'aide de systèmes d'identification automatique.

En cas d'absence irrégulière ou de dysfonctionnement de tels systèmes, susceptible de compromettre l'assistance à la navigation, l'instance compétente peut faire les démarches adéquates.

Le Gouvernement flamand peut déterminer des règles en matière d'exécution de la réception, du traitement, de la gestion et de la transmission de données à l'aide de systèmes d'identification automatique.

§ 2. L'instance compétente reçoit, traite, gère et envoie les données obtenues à l'aide de radars, caméras et autres systèmes de détection.

Le Gouvernement flamand peut déterminer des règles en matière d'exécution de la réception, du traitement, de la gestion et de la transmission de données à l'aide de radars, caméras et autres systèmes de détection.

Art. 13. Par le biais d'un système central de gestion, l'instance compétente centralise, traite et diffuse les données pertinentes relatives à la navigation, aux navires, aux cargaisons et aux passagers ainsi qu'aux services y afférents, en ce compris celles qui sont mentionnées aux articles précédents et qui sont reçues, générées ou introduites par les acteurs de la navigation et d'autres instances ou entreprises.

Les données traitées ou mises à disposition par l'instance compétente et les autres données reprises dans le système central de gestion ou les données qui y sont destinées, en particulier lorsqu'elles relèvent d'une obligation de notification, ne peuvent être diffusées à des fins commerciales ni transmises par d'autres canaux. Il peut être dérogé à cette règle moyennant l'accord explicite et préalable du gestionnaire du système central de gestion et dans les conditions convenues avec ce dernier. Ce gestionnaire est désigné par le ministre au sein de l'instance compétente.

Art. 14. § 1^{er}. Les informations qui sont fournies à l'instance compétente en vertu du présent décret et des arrêtés pris en exécution de ce décret, sont sauvegardées dans le système central de gestion qui est la propriété de la Région flamande et ces informations sont en principes confidentielles.

Le système central de gestion est uniquement accessible aux membres du personnel autorisés de l'instance compétente.

§ 2. Si l'instance compétente y est obligée, en vertu de règles de droit international ou de droit communautaire ou suite à une décision du Gouvernement flamand, ainsi que chaque fois que l'instance compétente, après une demande motivée, juge cela nécessaire eu égard aux objectifs visés à l'article 8, en raison du bon fonctionnement de l'autorité publique, d'un service public ou instance publique ou d'un service lié à la navigation ou au port, le gestionnaire du système central de gestion peut accorder, par le biais d'une connexion sécurisée d'un système informatique externe, la mise à disposition de données ou d'autres formes de service ou de collaboration.

§ 3. Les conditions de la connexion, visée au § 2, la mise à disposition, le service ou la collaboration sont déterminées au préalable dans une convention écrite.

Le Gouvernement flamand promulgue une circulaire contenant des directives sur la rédaction de telles conventions.

§ 4. Moyennant maintien de l'application des dispositions des conventions, visées au § 3, et du chapitre IV, l'instance compétente peut suspendre ou arrêter immédiatement et sans la moindre formalité ou indemnité la connexion ou la mise à disposition de données, dès violation des règles de droit international ou de droit communautaire, du présent décret, de ses arrêtés d'exécution et des dispositions de la convention ou d'autres règles applicables.

§ 5. Le gestionnaire du système central de gestion peut mettre les données reçues ou traitées à la disposition de tiers et les publier, sans porter préjudice à la confidentialité des notifications obligatoires.

La fourniture à des tiers et la publication de données reçues ou traitées par le gestionnaire du système central de gestion ne sont possibles que de commun accord avec l'instance qui a fourni ces données, pour autant qu'il ne s'agisse pas de données fournies sur la base du présent décret, de ses arrêtés d'exécution, de règlements de navigation ou de port ou d'autres lois, décrets ou arrêtés qui prévoient une obligation de notification en la matière.

§ 6. Le gestionnaire du système central de gestion s'abstient d'accorder une connexion, de faire usage de la compétence visée au § 5, et de libérer des données, si cela risque de nuire aux intérêts économiques, financiers ou commerciaux ou que cela porte préjudice au caractère confidentiel de la notification obligatoire, sauf dans les cas d'exception déterminés par le Gouvernement flamand.

§ 7. Les informations et données peuvent être mises à disposition des membres du personnel du système d'assistance au trafic à des fins d'apprentissage et d'amélioration du système et de la qualification du personnel.

Art. 15. Sous réserve des exceptions à la publicité de documents administratifs, prévues dans le décret du 26 mars 2004 relatif à la publicité de l'administration, l'instance compétente et les autres services, instances et entreprises ayant accès aux données sauvées dans le système central de gestion refuseront, même s'ils ont eux-mêmes généré ou saisi ces données, les demandes de publicité des informations introduites par des tiers, en ce compris les informations écologiques, a fortiori lorsque :

1° la demande porte sur des données fournies ou transmises à l'instance compétente ou à d'autres services, instances et entreprises sur la base du présent décret, de ses arrêtés d'exécution, des règlements de navigation et de port ou d'autres lois, décrets ou arrêtés qui prévoient une obligation de notification en la matière;

2° la publicité pourrait léser les intérêts économiques, financiers ou commerciaux.

Section III. — Accompagnement de navires dans le secteur VBS

Art. 16. Conformément aux dispositions ci-après, le système d'assistance au trafic comprend notamment les activités de service suivantes :

1° un service d'information qui met à disposition des informations essentielles en temps utile en vue de la prise de décisions nautiques à bord;

2° un service d'assistance à la navigation qui apporte son soutien au processus décisionnel nautique à bord et qui assure le suivi des effets de celui-ci;

3° un service d'organisation de la navigation qui cherche à prévenir le développement de situations dangereuses pour la navigation et qui contribue à la fluidité et la sécurité de la navigation dans le secteur VBS;

4° un service de pilotage tel que visé dans le Décret sur le pilotage.

Art. 17. Les commandants qui entrent dans le secteur VBS ou une partie de celui-ci déterminée par le Gouvernement flamand, sont tenus de participer au système d'assistance au trafic selon les modalités prescrites par le Gouvernement flamand.

Art. 18. Le Gouvernement flamand peut fixer des règles concernant les informations aux commandants sur des conditions nautiques pertinentes à fournir par le système d'assistance au trafic via la radio ou selon d'autres canaux adéquats.

Art. 19. A la demande d'un commandant, sans porter préjudice à son autorité, sa mission et ses responsabilités, et conformément aux règles à déterminer par le Gouvernement flamand, le système d'assistance au trafic peut, lorsque l'organisation du service et les circonstances le permettent, fournir des informations particulières ou apporter son soutien d'une autre façon.

Art. 20. Le système d'assistance au trafic assure le suivi permanent de la navigation par des contacts et l'échange de données avec les commandants, conformément aux dispositions fixées par le Gouvernement flamand.

Art. 21. Le Gouvernement flamand peut instaurer des systèmes d'organisation du trafic, qui font partie intégrante du système d'assistance au trafic.

Conformément aux règles de droit international applicables, le Gouvernement flamand communique ces systèmes d'organisation du trafic le cas échéant à l'Organisation maritime internationale ou lui soumet ces systèmes pour approbation.

Art. 22. Conformément aux règles définies par le Gouvernement flamand, l'instance compétente est chargée de la politique d'admission.

Art. 23. Dans le cadre de la politique d'admission, l'instance compétente peut notamment convenir avec les commandants de plans de navigation et d'autres mesures, dont le respect est suivi par le système d'assistance au trafic.

Art. 24. Lorsque l'instance compétente n'arrive pas à un accord avec le commandant sur des plans de navigation ou d'autres mesures telles que visées à l'article 23, et, de manière générale, chaque fois que la politique d'admission ou les circonstances le requièrent, l'instance compétente peut, moyennant application des règlements applicables en matière de police et de navigation, adresser des indications de navigation aux navires.

Ces indications de navigation n'empiètent pas sur la compétence du commandant. Seul le commandant est maître de la direction et des manoeuvres du navire.

Le Gouvernement flamand peut déterminer les catégories de personnel compétentes pour adresser des indications de navigation aux navires.

Art. 25. Sans préjudice des compétences d'autres autorités et des compétences propres de l'instance compétente, définies au chapitre III, l'instance compétente est mandatée, en vue de l'assistance à la navigation, pour imposer des obligations telles que visées à l'article 13, alinéa trois, de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime.

Art. 26. Chaque avis adressé à un ou à des navire(s) par le système d'assistance au trafic doit préciser s'il s'agit d'une information, d'un avis de pilotage, d'un avertissement ou d'une indication de navigation ou une assistance à la navigation. La nature de l'avis ne doit pas nécessairement être explicitement spécifiée, aussi longtemps que la nature apparaît de manière non ambiguë de la forme, du contenu ou du contexte.

Le Gouvernement flamand peut déterminer les catégories de personnel compétentes pour adresser les différents types d'avis aux navires.

En aucun cas, un avis du système d'assistance au trafic ne porte préjudice à la responsabilité finale exclusive du commandant pour la navigation ni à la responsabilité consultative du pilote, visée à l'article 8 du Décret sur le pilotage, l'article 10 du Règlement de l'Escaut et d'autres réglementations pertinentes. Le commandant est toujours tenu de confronter les avis du système d'assistance au trafic aux et de les interpréter en fonction des conditions nautiques réelles à bord et des principes des bons usages maritimes. Sur la base de tous ces éléments, et compte tenu de l'article 24, alinéa deux, il doit toujours se faire une opinion propre.

Art. 27. Le Gouvernement flamand détermine les mesures que l'instance compétente peut prendre ou les recommandations qu'elle peut adresser aux commandants lorsqu'elle estime en cas de très mauvais temps ou de mer rude qu'il existe un risque important de pollution des zones maritimes ou côtières belges ou de celles d'autres pays membres de l'Union européenne, ou lorsque la sécurité de personnes est menacée.

Le Gouvernement flamand peut déterminer les catégories de membres du personnel qui sont compétents pour prendre les mesures visées au premier alinéa.

Art. 28. Conformément aux règles déterminées le cas échéant par le Gouvernement flamand, le système d'assistance au trafic contribue au pilotage à distance en mettant à disposition les appareils nécessaires à cette fin et en apportant toute autre forme de soutien, sans porter préjudice aux dispositions du Décret sur le pilotage.

Art. 29. Conformément aux règles déterminées par le Gouvernement flamand, l'instance compétente conserve pendant une période déterminée les données concernant le déroulement de l'assistance à la navigation et en particulier concernant la communication avec les commandants, et met ces données à la disposition d'autorités et de personnes compétentes, en particulier au besoin d'expertises pénales ou ordonnées par voie judiciaire concernant des accidents.

Art. 30. Notamment pour donner exécution à des obligations de droit international et de droit communautaire, le Gouvernement flamand peut imposer aux propriétaires de navires, aux commandants et aux autres acteurs de la navigation des obligations différents ou complémentaires par rapport au système d'assistance au trafic, pour autant que cela se fasse en vue de l'utilisation et de la protection de la voie navigable et/ou pour accompagner la navigation de la manière la plus efficace.

Section IV. — Mesures concernant la navigation vers, au départ de et dans les ports et sur les voies d'eau

Art. 31. § 1^{er}. Sans préjudice des compétences légales et décrétales des régies portuaires et des services des capitaineries portuaires, le Gouvernement flamand peut prendre des mesures en vue d'une coordination optimale entre la navigation de et vers les ports et la navigation dans les zones portuaires ainsi que la navigation en transit et d'une promotion de la fluidité et la sécurité de la navigation entre la mer et le lieu de mouillage dans le cadre de l'approche en chaîne, pour autant que cela se fasse en vue de l'utilisation et de la protection de la voie navigable et/ou pour accompagner la navigation de la manière la plus efficace.

Les mesures ne peuvent être prises qu'après concertation entre toutes les instances compétentes du système d'assistance au trafic et la régie portuaire, conformément aux règles définies par le Gouvernement flamand.

§ 2. A la demande et sous la responsabilité exclusive des régies portuaires concernées, l'instance compétente peut tenir compte, lors de la coordination de la navigation, des intérêts particuliers de la régie portuaire concernée, à condition que la régie portuaire dont la demande émane, démontre conformément aux règles définies par le Gouvernement flamand :

- 1° que cela n'entrave pas la fluidité et la sécurité du trafic en général;
- 2° que cela n'a pas engendré une distorsion de la concurrence;
- 3° que la régie portuaire garantit le bon fonctionnement de l'ensemble de la chaîne de navigation;
- 4° que la demande est introduite par cas individuel.

Art. 32. Le Gouvernement flamand est habilité à accorder dans les limites budgétaires, des subventions aux régies portuaires au profit des services des capitaineries portuaires pouvant être explicitement attribuées au déroulement du trafic, à la sécurité et à la préservation de la nature.

Pour des investissements au besoin de pareilles activités, le Gouvernement flamand peut soit accorder des subventions à la régie portuaire, soit procéder au financement ou au cofinancement de la régie portuaire.

Les autres conditions dans lesquelles la subvention ou le cofinancement est accordé, sont déterminées par arrêté du Gouvernement flamand et sont spécifiées de commun accord avec la régie portuaire concernée.

Moyennant maintien de l'application des décisions légales et réglementaires concernant le contrôle budgétaire, le contrôle sur le respect par les régies portuaires, visé dans cet article et dans les arrêtés et conventions en exécution de ce dernier, est exercé par le commissaire de port régional conformément à l'article 23 du Décret portuaire.

Art. 33. Le Gouvernement flamand peut en outre prendre des mesures en vue de la bonne coordination de la navigation en dehors du secteur VBS.

Section V. — Infrastructure

Art. 34. Le Gouvernement flamand fournit à l'instance compétente les appareils adéquats pour pouvoir assumer ses tâches de manière permanente, exercer ses compétences, et là où cela est requis par des règles de droit international ou de droit communautaire, assurer l'interconnexion et l'interopérabilité avec les systèmes nationaux d'autres Etats membres et des services compétents de l'Union européenne.

Art. 35. Le marquage des voies navigables et signaux de navigation dans le secteur VBS font partie intégrante du système d'assistance au trafic.

Le Gouvernement flamand règle l'installation, la gestion et l'entretien du marquage des voies navigables et des signaux de navigation.

Art. 36. Le Gouvernement flamand peut charger l'instance compétente de l'accompagnement de la navigation et de la gestion nautique à hauteur des ponts mobiles et des écluses qui sont situés dans le secteur VBS, en ce compris la zone portuaire.

Section VI. — Redevances

Art. 37. § 1^{er}. Pour l'utilisation des services du système d'assistance au trafic par des navires ayant pour destination un port, une voie d'eau, un lieu de mouillage ou d'amarrage situé dans le secteur VBS ou dans une zone gérée par une administration des voies d'eau ou une administration portuaire en Belgique, une redevance VBS est due.

Sont exonérés de cette obligation :

1° les catégories de navires désignées par le Gouvernement flamand sur la base de leur nature, leurs caractéristiques, leur destination ou leur itinéraire;

2° par visite ou par transit, les navires désignés nominativement à titre exceptionnel par le Gouvernement flamand qui sont affectés à des fins culturelles, philanthropiques, humanitaires ou pédagogiques, participent à une manifestation particulière ou effectuent des travaux dans l'intérêt général.

Le paiement des droits de pilotage, de l'indemnité PAD, des droits de port et des autres redevances, est réglé dans les dispositions réglementaires y afférentes.

§ 2. Moyennant respect des règles de droit international, de droit communautaire et constitutionnelles applicables en la matière, le Gouvernement flamand fixe le tarif de la redevance VBS ainsi que les modalités et l'instance de recouvrement.

Art. 38. La redevance VBS, visée à l'article 37, est solidairement due par le commandant, le propriétaire du navire, l'exploitant et le cas échéant par la ou les personne(s) habilitée(s) à agir pour leur compte.

Art. 39. § 1^{er}. La redevance VBS doit être payée auprès des receveurs désignés par le Gouvernement flamand, dans le délai fixé par ce dernier ou, lorsqu' l'instance compétente le requiert pour des raisons particulières, avant le départ suivant du navire en mer ou à l'étranger, à moins qu'une sûreté jugée suffisante par le receveur compétent n'ait été établie.

§ 2. En cas de départ du navire sans que les obligations de paiement ou de sûreté portuaires visées dans le présent article n'aient été respectées en temps utile, des démarches judiciaires peuvent être entamées à l'égard de tout navire-soeur de celui auquel se rapporte la créance en question.

Pour l'application du présent paragraphe, il convient d'entendre par navire-soeur, tout navire dont l'instance compétente sait ou du moins peut raisonnablement présumer que le propriétaire ou les propriétaires, ou l'affréteur, sont les mêmes ou en grande partie les mêmes que ceux du navire auquel se rapporte la créance de l'instance compétente.

Art. 40. § 1^{er}. Le Gouvernement flamand fixe la redevance due par un service lié à la navigation ou au port afin d'être connecté au système central de gestion ou par les instances précitées ou par des tiers pour recevoir de la part de l'instance compétente des données ou autres services concernant le système d'assistance au trafic.

Le Gouvernement flamand détermine les conditions et les modalités en la matière.

§ 2. L'autorité publique et les services publics et instances publiques ne sont redevables d'aucune indemnité ni pour la connexion au système central de gestion, ni pour la réception de données ou d'autres services relatifs au système d'assistance au trafic.

Art. 41. Toute créance relative aux montants dus en vertu de la présente section, la redevance pour la connexion avec le système de central de gestion ou la réception de la part de l'instance compétente ou d'autres services ou instances des données relatives au système d'assistance au trafic, relèvent des règles du Code judiciaire.

CHAPITRE IV. — MRCC et l'intervention en cas d'incidents de navigation

Art. 42. Le MRCC soutient et coordonne les actions de recherche et de sauvetage dans la zone de recherche et de sauvetage désignée par le Gouvernement flamand, qu'elle peut mieux définir, délimiter et répartir, et dans laquelle elle peut expliciter les missions du MRCC.

Art. 43. § 1^{er}. Le commandant qui navigue dans la zone de recherche et de sauvetage doit immédiatement signaler au MRCC, qui tient lieu de point de contact permanent :

1° tout noyé et toute personne en détresse en mer;

2° tout accident ayant des répercussions pour la sécurité du navire ou de son équipage;

3° tout accident ayant des conséquences pour la sécurité de la navigation;

4° toute situation susceptible d'aboutir à une pollution des eaux et de la côte;

5° toute substance ou tout objet flottant en mer qui n'y est pas à sa place.

§ 2. Le Gouvernement flamand peut préciser les circonstances visées au § 1^{er}.

Art. 44. Le MRCC transmet les informations sur les navires à risque dont il dispose aux stations côtières des autres Etats membres de l'Union européenne qui se situent le long de la route à suivre par le navire ainsi qu'aux services désignés par le Gouvernement flamand.

Le Gouvernement flamand peut préciser la notion de navire à risque.

Art. 45. Suite à des accidents ou des circonstances de risque, le MRCC peut prendre toutes les mesures adéquates pour garantir la fluidité et la sécurité du trafic, la protection de l'infrastructure des voies d'eau, la sûreté du voyage et la sécurité de personnes et la protection du milieu marin et côtier ainsi que de la voie d'eau et ses dépendances, pour autant qu'elles se rapportent à l'utilisation et à la protection de la voie d'eau, s'étalant vers le littoral, la plage et les dunes, et/ou visant à accompagner la navigation de la manière la plus efficace.

Le Gouvernement flamand peut préciser les accidents et circonstances de risque et les mesures, visés au premier alinéa.

Le Gouvernement flamand peut déterminer les catégories de personnes qui sont compétentes à prendre des mesures.

Art. 46. Compte tenu des plans établis à ce sujet, le MRCC donne – en concertation avec les instances fédérales et autres instances compétentes – aux navires en détresse qui répondent aux conditions fixées l'autorisation de naviguer vers un lieu de refuge désigné par le MRCC. Lors de l'évaluation, le MRCC tient compte des lignes directrices établies en la matière par l'Organisation maritime internationale et les règles éventuelles déterminées par le Gouvernement flamand. La décision du MRCC s'applique sans préjudice de l'autorité et des responsabilités du commandant. Seul ce dernier est maître de la direction et des manœuvres du navire.

Art. 47. Si nécessaire, le MRCC diffuse dans les zones concernées un avis d'alarme, de détresse et de sécurité concernant les accidents ou faits visés à l'article 43 ainsi que sur la présence de navires qui constituent une menace pour la sécurité en mer, la sécurité de personnes et pour l'environnement.

Lorsque le MRCC dispose de telles informations, celles-ci sont mises le plus vite possible à la disposition des instances compétentes d'autres Etats membres de l'Union européenne qui en font la demande par mesure de sécurité.

Lorsque le MRCC prend connaissance de faits qui constituent un risque ou un risque majoré pour les zones maritimes et côtières d'un autre Etat membre de l'Union européenne, il prend les mesures adéquates pour en informer le plus vite possible chaque Etat membre concerné et consulter ce dernier sur les actions à entreprendre.

Art. 48. En exécution des missions définies dans le présent chapitre, le responsable du MRCC ou son mandataire, peut procéder à des réquisitions dans les cas, selon les modalités, pour la durée maximale et conformément aux règles d'indemnisation définis par le Gouvernement flamand.

Art. 49. Le MRCC collabore à la rédaction et à la mise en oeuvre de plans catastrophe et de plans d'intervention pour les zones maritimes.

Art. 50. Le MRCC veille à ce que toute transmission d'information, sur la base de l'article 44 et des règles fixées en exécution de celui-ci, ainsi que les mesures adoptées, en vertu de l'article 45 et des règles fixées en exécution de celui-ci, soit communiquée à l'Etat pavillon du navire et à tout autre Etat concerné.

Art. 51. § 1^{er}. Conformément aux règles définies par le Gouvernement flamand, le MRCC conserve les données relatives au déroulement d'actions de sauvetage et à l'intervention en cas d'accidents et en particulier des appels au secours et la communication avec les commandants, pendant une période déterminée et les met à la disposition d'autorités et de personnes compétentes, notamment au besoin d'une expertise judiciaire ou ordonnée par décision judiciaire.

§ 2. Des informations et données peuvent être mises à la disposition des membres du personnel du MRCC à des fins d'apprentissage et d'amélioration du système et de la qualification du personnel, en ce compris les aiguilleurs nautiques.

Art. 52. Le Gouvernement flamand peut désigner le MRCC comme Service d'assistance maritime et fixer d'autres règles en la matière.

CHAPITRE V. — *Sanctions*

Art. 53. § 1^{er}. Sont punies d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 250 à 2.500 euros, ou de l'une de ces peines seulement, les personnes suivantes :

1° toute personne qui intentionnellement et en vue ou non de commettre une autre infraction, omet de faire en temps utile la notification prescrite par ou en vertu du présent décret au système d'assistance au trafic ou au MRCC, ou fait une notification erronée ou incomplète;

2° toute personne qui, tout en y étant obligée, omet de participer selon les modalités prescrites au système d'assistance au trafic :

3° toute personne qui empêche ou essaie d'empêcher l'instance compétente ou ses membres du personnel d'accomplir la tâche qui leur incombe :

4° toute personne qui envoie au MRCC un faux avis de secours ou invoque ou provoque d'une autre façon non fondée l'assistance ou l'intervention de l'instance compétente;

5° toute personne qui perturbe ou entrave l'échange de données et d'avis réglé par ou en vertu du présent décret, en compris par l'utilisation inutile, manifestement négligente, imprudente ou peu professionnelle de moyens et liaisons de communication;

6° toute personne qui diffuse ou transmet d'une autre façon à des fins commerciales des données traitées par le gestionnaire du système central de gestion ou mises à sa disposition ou d'autres données reprises dans le système central de gestion ou destinées à celui-ci, sans l'autorisation expresse et préalable du gestionnaire du système central de gestion ou en ne respectant pas les conditions convenues avec le gestionnaire;

7° toute personne qui détruit ou endommage des appareils utilisés par l'instance compétente, ou en perturbe ou empêche le fonctionnement normal;

8° toute personne qui agit contrairement aux avis parus dans les publications nautiques :

9° le propriétaire, l'exploitant et le commandant d'un navire dont le système d'identification automatique ne fournit pas à l'instance compétente des données, voire des données incomplètes ou inexacts, mettant ainsi en péril ou susceptible de mettre en péril l'assistance à la navigation;

10° toute personne qui va à l'encontre d'une mesure adoptée par ou en vertu de l'article 45;

11° le propriétaire, l'exploitant et le commandant d'un navire endommagé, défectueux ou présentant des risques de navigation et d'environnement anormaux qui se dirige vers un lieu de refuge sans l'autorisation du MRCC visée à l'article 46 ou qui viole les conditions imposées en la matière par le MRCC.

§ 2. Les personnes morales sont civilement responsables de la condamnation au paiement d'une amende, de dommages et intérêts et d'une sanction financière de quelque nature que ce soit qui a été prononcée contre leur administrateur, représentant, mandataire ou préposé du chef d'infractions commises par rapport au présent décret et ses arrêtés d'exécution. L'article 46, §§ 1^{er} à 3, de la Loi maritime sont d'application.

Art. 54. § 1^{er}. Sans préjudice des compétences des officiers de police judiciaire, les personnes suivantes sont chargées de la détection et de la constatation des infractions visées à l'article 53 :

1° le responsable et les autres catégories de personnel désignés par le ministre ou des membres du personnel individuels de l'instance compétente désignés à cette fin;

2° les titulaires du brevet de pilote et les commandants des bateaux de pilotage ou des bateaux de la Flotte DAB lorsqu'ils sont en service actif.

Le Gouvernement flamand peut régler les signes distinctifs de la fonction des agents visés au 1°, ainsi que la forme de leur pièce de légitimation.

§ 2. Les membres du personnel de l'instance compétente, visés au § 1^{er}, constatent les infractions dans un procès-verbal qui sert de pièce probante jusqu'à preuve du contraire.

Dans le mois suivant le constat de l'infraction, une copie du procès-verbal est envoyée au contrevenant par lettre recommandée contre récépissé; en cas d'envoi après l'expiration de ce délai, le procès-verbal tient uniquement lieu d'information.

Lorsque le contrevenant se trouve à bord d'un navire qui a déjà quitté le secteur VBS, le procès-verbal est envoyé au propriétaire de ce navire ou au port suivant, si celui-ci est connu et se situe au sein de l'Union européenne.

§ 3. Moyennant respect des dispositions de l'article 8 de la convention pour la protection des droits de l'homme et des libertés fondamentales du 4 novembre 1950 et pour autant que les lieux ne puissent pas être assimilés à une habitation au sens de l'article 15 de la Constitution, les membres du personnel de l'instance compétente, visés au § 1^{er}, peuvent dans l'exercice de leur fonction entrer dans, inspecter et sceller à tout moment un navire, ainsi que tous les lieux publics et privés, immeubles et moyens de transport où ils pourraient faire des constats ou poser des actes utiles.

Les membres du personnel de l'instance compétente, visés au § 1^{er}, peuvent se faire fournir tous les renseignements et documents nécessaires, prendre connaissance de tous les documents, pièces, titres et tout autre support d'information, en prendre une copie ou les emporter pour une période limitée contre accusé de réception. Ils peuvent contrôler l'identité de personnes, les entendre et procéder à tous les constats utiles. Ils peuvent requérir la collaboration de tout commandant et de toute autre personne ayant un navire sous sa garde.

§ 4. Les membres du personnel de l'instance compétente, visés au § 1^{er}, peuvent réclamer qu'un navire soit arrêté en vue d'une enquête, qu'il soit transféré à cette fin vers un endroit bien déterminé ou qu'il soit chargé ou déchargé. Ils peuvent requérir l'assistance des fonctionnaires du contrôle de la navigation et des services de police.

En dehors de procédures pénales, régies par le Code d'instruction criminelle, de l'arrêté royal du 28 décembre 1950 portant règlement général sur les frais de justice en matière répressive ou de l'article 14 de la présente loi, on peut, en cas d'accident ou de menace pour la sécurité, plus particulièrement en cas d'absence, de refus, d'opposition ou de manque de collaboration à l'exécution des mesures de sécurité imposées par les membres du personnel de l'instance compétente, visés au § 1^{er}, ces mesures peuvent faire l'objet d'une exécution forcée. Les actions nécessaires en vue de l'exécution des mesures de sécurité seront entreprises aux risques et frais du contrevenant, du propriétaire ou de la personne ayant le navire sous sa garde.

Le navire peut être arrêté totalement ou partiellement aux risques et frais des personnes précitées aussi longtemps que les frais exposés n'ont pas été payés ou qu'aucune somme n'a été donnée en consignation ou qu'aucune garantie bancaire n'a été fournie par une banque ou institution de crédit établie en Belgique, suffisante pour couvrir tous les frais exposés en ce compris les frais de conservation. La somme qui a été donnée en consignation sera restituée après déduction de tous les frais précités, le cas échéant majorés des frais judiciaires.

§ 5. Les actions de recherche et de poursuite doivent donner lieu à un minimum de retard pour le navire en question.

Art. 55. L'instance compétente informe sans délai, par les canaux appropriés, l'Etat pavillon et tout autre Etat impliqué, de la condamnation prononcée en vertu de l'article 53 du chef des infractions indiquées par le Gouvernement flamand.

CHAPITRE VI. — Responsabilité

Art. 56. § 1^{er}. Le système d'assistance au trafic, l'instance compétente et le MRCC ne peuvent être tenus ni directement ni indirectement responsables de tout dommage que subirait ou provoquerait un navire, lorsque ces dommages sont dus à une erreur du système d'assistance au trafic proprement dit, de l'instance compétente elle-même ou du MRCC ou d'un membre du personnel qui agit en exécution de sa fonction, indépendamment de la question de savoir si cette erreur consiste en une action, une décision voire une omission.

§ 2. Le système d'assistance au trafic, l'instance compétente et le MRCC ne peuvent être tenus directement ou indirectement responsables des dommages qui sont dus à une défaillance ou à une panne des appareils servant à adresser des avis aux navires ou de ceux dont on retire l'information sur laquelle sont basés les avis ou ceux dont les membres du personnel font usage d'une façon quelconque dans l'exercice de leur fonction, et qui appartiennent au ou sont utilisés par le système d'assistance au trafic, l'instance compétente ou le MRCC.

§ 3. Le navire est responsable des dommages visés aux paragraphes précédents.

Art. 57. § 1^{er}. Le membre du personnel dont l'action ou l'omission a provoqué les dommages visés à l'article 56, § 1^{er}, n'est pas responsable, sauf en cas de fait intentionnel ou de faute grave.

§ 2. Le membre du personnel n'est tenu à l'indemnisation des dommages provoqués par sa faute grave qu'à concurrence d'un montant limité par fait dommageable.

Le Gouvernement flamand fixe les montants pour les différentes catégories de membres du personnel sans que ces montants ne puissent dépasser 10.000 euros par fait dommageable.

§ 3. Les membres du personnel concernés du service de pilotage continuent à relever, pour ce qui concerne leur responsabilité, des dispositions de la loi du 3 novembre 1967 relative au pilotage de navires maritimes.

CHAPITRE VII. — Dispositions finales

Art. 58. À l'article 2, alinéa deux, de la loi du 5 mai 1936 fixant le statut des capitaines de port, les mots « la marine » sont remplacés par les mots « l'instance compétente, visée au 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. » .

Art. 59. A l'article 3 de la même loi, les mots « le Roi » sont remplacés par les mots « le Gouvernement flamand ».

Art. 60. L'article 4 de la même loi, modifié par la loi du 6 août 1993, est remplacé par ce qui suit :

« Outre l'exigence d'un Certificat de Master STCW-95 et au moins 36 mois de navigation effective, le Gouvernement flamand détermine les règles relatives à la formation et la qualification des capitaines de port et des capitaines adjoints qui sont chargés de l'exécution de missions définies dans la présente loi. »

Art. 61. A l'article 5 de la même loi est ajouté un alinéa deux, libellé comme suit :

« La démission des capitaines de port et des capitaines de port adjoints leur est accordée par le Gouvernement flamand. »

Art. 62. L'article 2 du Décret sur le Pilotage, modifié par le décret du 5 décembre 2003, est modifié comme suit :

1° le point 7° est remplacé par ce qui suit :

« 7° l'instance compétente : l'entité visée à l'article 2, § 1^{er}, 7°, 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. » ;

2° le point 10° est remplacé par ce qui suit :

« 10° droits de pilotage : les droits de pilotage ordinaires et l'indemnité PAD ».

Art. 63. Les modifications suivantes sont apportées à l'article 7 du même décret :

1° aux § 2, alinéa deux, 2°, § 2, alinéa quatre, § 4, alinéa deux, et § 5, les mots « de l'instance compétente » sont insérés après le mot « fonctionnaires »;

2° il est ajouté un § 2bis, rédigé comme suit :

« § 2bis. Le Gouvernement flamand peut accorder une dispense de l'obligation visée au § 1^{er}. Des conditions et prescriptions peuvent être liées à cette dispense. »

Art. 64. A l'article 9 du même décret, les mots « au service de pilotage suivant le mode, la forme et dans le délai fixés par le Gouvernement flamand » sont remplacés par les mots « à l'instance compétente, suivant le mode, la forme et dans le délai fixés par ou en vertu 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. » .

Art. 65. A l'article 15 du même décret, les mots « et l'indemnité SAT, » sont supprimés.

Art. 66. A l'article 21, § 1^{er}, du même décret, le point 2° est remplacé par la disposition suivante :

« 2° le chef et les autres catégories de membres du personnel désignés par le ministre ayant l'assistance à la navigation dans ses attributions ou les personnes de l'instance compétente désignées individuellement à cette fin tels que visés dans le décret relatif à l'assistance à la navigation sur les voies d'accès maritimes et à l'organisation du Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum. »

Art. 67. Dans le même décret, modifié par le décret du 5 décembre 2003, les dispositions suivantes sont abrogées :

1° l'article 2, 8° et 13°;

2° l'article 5, § 3;

3° l'article 14;

4° l'article 20, 3°.

Art. 68. § 1^{er}. L'article 32 du Décret portuaire est abrogé.

§ 2. Les conventions conclues avec les régies portuaires conformément à l'article 34 du même décret, en vertu de l'article 32 du même décret, restent d'application pendant toute la période pour laquelle elles ont été conclues, dans les conditions définies et selon les règles fixées en exécution des articles concernés du Décret portuaire.

Art. 69. Le Gouvernement flamand modifie les règlements de police et de navigation et tout autre règlement pertinent afin de les mettre en conformité avec le présent décret.

Art. 70. Le Gouvernement flamand peut déterminer que les services, institutions et acteurs de la navigation qui ont déjà reçues des données de l'instance compétente à la date d'entrée en vigueur de l'article 14 ou qui sont connectés au système central de gestion sans avoir conclu de convention avec l'instance compétente, peuvent maintenir la réception ou la connexion sans convention pendant une période à déterminer par le Gouvernement flamand mais qui est de six mois au maximum.

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

Bruxelles, le 16 juin 2006.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

Y. LETERME

Le Ministre flamand des Travaux publics, de l'Energie, de l'Environnement et de la Nature,

K. PEETERS

—
Note

(1) *Session 2005-2006* :

Documents. — Projet de décret : 7463, n° 1. — Amendement : 746, n° 2. — Rapport, 746, n° 3. — Texte adopté en séance plénière : 746, n° 4.

Annales. — Discussion et adoption : séances du 31 mai 2006.