

Le bailleur primaire envoie au candidat locataire visé à l'alinéa 2 une lettre concernant l'actualisation accompagnée de la copie du dossier d'inscription visée au paragraphe 2. Les délais et les modalités énoncés au paragraphe 2, alinéas 2 et 3, s'appliquent par analogie.

Au plus tard le 28 février 2024, le bailleur primaire radie une candidature du registre d'inscription central si le candidat locataire ne satisfait plus aux conditions d'inscription visées à l'alinéa 2 ou si le candidat locataire ne répond pas à la demande du bailleur primaire de fournir les pièces justificatives montrant qu'il y satisfait bel et bien. ».

Art. 17. À l'article 71 du même arrêté, modifié par l'arrêté du Gouvernement flamand du 10 novembre 2022, les modifications suivantes sont apportées :

1° à l'alinéa 3, 2°, le membre de phrase « 25, » est inséré entre le membre de phrase « 6, » et le membre de phrase « 37, » ;

2° à l'alinéa 4, 2°, le membre de phrase « les articles 23 à 25 » est remplacé par le membre de phrase « les articles 23 et 24 ».

Art. 18. Par dérogation à l'article 5.191, § 5, alinéa 1^{er}, de l'arrêté Code flamand du Logement de 2021, les factures au nom de l'investisseur entrent en considération si elles datent du 1^{er} juillet 2020 jusqu'à la date de la demande de l'investisseur, pour les demandes introduites par l'investisseur conformément à l'article 5.191, § 5, alinéa 1^{er}, du même arrêté au plus tard un après la date d'entrée en vigueur du présent article. Pour ces demandes, le montant de l'intervention est calculé, par dérogation à l'article 5.191, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, du même arrêté, sur la base des factures au nom de l'investisseur prises en considération qui datent du 1^{er} juillet 2020 jusqu'à la date de la demande de l'investisseur.

Art. 19. Si un locataire a refusé pour la première fois un logement proposé, sur la base de l'article 6.57 de l'arrêté Code flamand du Logement de 2021, tel qu'en vigueur avant l'entrée en vigueur de l'article 7 du présent arrêté, ce refus n'est pas pris en considération pour l'application de l'article 6.57 de l'arrêté Code flamand du Logement de 2021, tel qu'en vigueur après l'entrée en vigueur de l'article 7 du présent arrêté.

Si un locataire paie déjà une compensation de sous-occupation telle que visée à l'article 6.57 de l'arrêté Code flamand du Logement de 2021, tel qu'en vigueur avant l'entrée en vigueur de l'article 7 du présent arrêté, la compensation de sous-occupation visée à l'article 6.57 de l'arrêté Code flamand du Logement de 2021, tel qu'en vigueur après l'entrée en vigueur de l'article 7 du présent arrêté ne sera applicable qu'à partir du premier refus d'un logement proposé suivant l'entrée en vigueur de l'article 7 du présent arrêté.

Art. 20. Les articles 8 et 14 du présent arrêté produisent leurs effets le 1^{er} mars 2021.

L'article 9 du présent arrêté produit ses effets le 1^{er} janvier 2022.

Les articles 4 et 15 à 17 du présent arrêté produisent leurs effets le 1^{er} janvier 2023.

Les articles 7 et 11 du présent arrêté entrent en vigueur le 1^{er} octobre 2023.

Les articles 1^{er}, 2, 3 et 18 entrent en vigueur à la date fixée par le ministre qui a la Politique du logement dans ses attributions.

L'article 9 du décret du 6 mai 2022 modifiant le livre 6, partie 9, titre 2, du Code flamand du Logement de 2021, en ce qui concerne l'utilisation d'énergie renouvelable par les locataires sociaux, et modifiant les articles 6.3/1, 6.16, 6.17 et 6.19 du même Code, entre en vigueur le 1^{er} janvier 2023.

Art. 21. Le ministre flamand qui a la Politique du logement dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 23 décembre 2022.

Le ministre-président du Gouvernement flamand,

J. JAMBON

Le ministre flamand des Finances et du Budget, du Logement et du Patrimoine immobilier,

M. DIEPENDAELE

VLAAMSE OVERHEID

[C – 2023/40847]

23 DECEMBER 2022. — Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde en tot opheffing van het koninklijk besluit van 31 mei 1968 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde

Rechtsgronden

Dit besluit is gebaseerd op:

- het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandige agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht, artikel 5, § 2, tweede lid, 9°, gewijzigd bij decreet van 23 december 2016, en artikel 5, § 7, toegevoegd bij decreet van 26 april 2019;

- het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, artikel 26, vierde lid, artikel 110, derde lid, artikel 112, derde lid, en artikel 148, § 1.

Vormvereisten

De volgende vormvereisten zijn vervuld:

- De Inspectie van Financiën heeft advies gegeven op 24 maart 2022.

- De Vlaamse Toezichtscommissie voor de verwerking van persoonsgegevens heeft advies gegeven op 6 september 2022.

- Het overleg, vermeld in artikel 6, § 3bis, 6°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, heeft plaatsgevonden op 1 juni 2022.

- De Raad van State heeft advies 72.400/3 gegeven op 23 november 2022, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

Initiatiefnemer

Dit besluit wordt voorgesteld door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

Artikel 1. In artikel 2 van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde, het laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 4 juli 2011, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in punt 3° wordt het woord “zeetankschip” vervangen door het woord “tankschip”;

2° punt 9° wordt vervangen door wat volgt:

“9° gezagvoerder: de kapitein van een zeeschip, de schipper van een binnenschip of degene die over het schip of samenstel het gezag voert of waarneemt;”;

3° in punt 13° wordt de zinsnede “, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 23 mei 1985” opgeheven;

4° in punt 17° wordt de zinsnede “de bijlage bij het koninklijk besluit van 31 juli 2009 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren” vervangen door de zinsnede “de ADN, opgenomen in bijlage 1, die gevoegd is bij het besluit van de Vlaamse Regering van 25 mei 2018 tot aanpassing van de regelgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang”;

5° in punt 19° wordt het woord “kapitein” vervangen door het woord “gezagvoerder”;

6° in punt 20° wordt tussen de woorden “volgende stoffen” en het woord “vervoert” de zinsnede “en/of goederen” ingevoegd;

7° aan punt 20°, derde streepje, wordt de zinsnede “, goederen als omschreven in het ADN” toegevoegd;

8° er worden een punt 39° tot en met 47° toegevoegd, die luiden als volgt:

“39° gevaarlijke goederen: de goederen waarvan het transport wordt geregeld in de internationale codes, vermeld in punt 13°, 14°, 15°, 16°, en de ADN;

40° havenkapiteinsdienst: een havenkapiteinsdienst als vermeld in artikel 4 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de havenkapiteinsdienst;

41° werkschip: een zee- of binnenschip dat in opdracht van een overheid werken uitvoert;

42° passagiersschip: een binnenvaartuig voor dagtochten of een hotelvaartuig dat is gebouwd en ingericht om meer dan twaalf passagiers te vervoeren;

43° riviercruiseschip: een hotelvaartuig dat bestemd is om passagiers tijdens een vaarroute op grote rivieren te vervoeren, te laten overnachten of te vermaken;

44° kapitein: elke persoon aan wie het bevel over het zeeschip is toevertrouwd of die dit bevel feitelijk en rechtmatig voert en die over het binnenschip of het samenstel het gezag voert of die het gezag in feite waarneemt;

45° schipper: het bemanningslid dat gekwalificeerd is om een binnenschip te besturen en om aan boord de algemene verantwoordelijkheid te dragen;

46° Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit: de autoriteit zoals bedoeld in artikel 6 van het verdrag tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied, ondertekend te Middelburg op 21 december 2005;

47° verkeerscentrale Zandvliet: de bemande locatie ter hoogte van Zandvliet ingesteld in het kader van de Overeenkomst van 29 november 1978 tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België inzake het aanleggen van een walradarketen langs de Westerschelde en haar mondingen, gedaan te Brussel op 29 november 1978.”.

Art. 2. In artikel 3 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 3 mei 1999, wordt paragraaf 1 vervangen door wat volgt:

“§ 1. Elk schip is veilig en geschikt voor de doeleinden waarvoor het wordt gebruikt. De met de politie te water belaste overheid van de federale politie, de havenkapiteinsdienst, de stad Antwerpen en de Binnenvaartcommissie van de Vlaamse Waterweg kunnen daarover altijd de nodige certificaten en het bewijs van een toereikende verzekeringspolis opvragen en, in voorkomend geval, bijkomende voorwaarden opleggen of een verbod tot verblijf uitvaardigen tot de vereiste certificaten of de verzekeringspolis aan de voormelde diensten is voorgelegd.

In het eerste lid wordt verstaan onder Binnenvaartcommissie van de Vlaamse Waterweg: de commissie zoals bedoeld in art. 20ter van het decreet van 4 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern zelfstandig agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht.”.

Art. 3. In artikel 3bis van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 17 september 2005 en gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 10 september 2010 en 4 november 2014, worden de woorden “de bevoegde dienst van het Gewest” vervangen door de woorden “de bevoegde diensten”.

Art. 4. In hetzelfde besluit, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 18 maart 2016, worden de artikelen 3decies en 3undecies ingevoegd, die luiden als volgt:

“Art. 3decies. Gezagvoerders houden altijd een veilige snelheid aan. Ze houden daarbij onder meer rekening met de lokale omstandigheden, de weersomstandigheden, het scheepvaartverkeer en hun lading.

Gezagvoerders regelen de snelheid van hun schip zodanig dat door golfslag, zuiging of door welke andere oorzaak dan ook geen schade toegebracht kan worden aan andere schepen, aan hun afmeermiddelen, aan lading of aan de kunstwerken.

Art. 3undecies. Elke marifoon aan boord van een schip is in overeenstemming met en wordt gebruikt conform de bepalingen van het Regionaal Akkoord met betrekking tot de radiotelefoondienst voor de binnenvaart.

Elk motorschip waarvan de lengte van de romp meer dan twintig meter bedraagt, is uitgerust met twee goed functionerende marifoons. Tijdens de vaart staat de marifoon voor het schip-schipverkeer en die voor de nautische informatie permanent in de stand "klaar om te zenden" en "klaar om te ontvangen". Het kanaal dat voor de nautische informatie bestemd is, kan maar voor een korte periode worden verlaten, namelijk de tijd om op andere kanalen informatie te zenden of te ontvangen. Dit lid is niet van toepassing op een stadsrondvaartboot als vermeld in artikel 2, 9°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen.

Elk motorschip waarvan de lengte van de romp tussen zeven en twintig meter bedraagt, is uitgerust met een goed functionerende marifoon.

Voor een duwstel en voor een gekoppeld samenstel is het tweede lid van toepassing op het schip aan boord waarvan zich de gezagvoerder van het samenstel bevindt.

Het is verboden de kanalen voor het schip-schipverkeer, de nautische informatie en het verbinding hebben met de diensten die voor de scheepvaart ingesteld zijn, te gebruiken voor mededelingen die niet voorgeschreven zijn door dit besluit of voor mededelingen die niet in het belang zijn van de veiligheid van de scheepvaart of van de personen aan boord."

Art. 5. In artikel 4 van hetzelfde besluit wordt tussen de woorden "vertragen door" en de woorden "nalatigheid of" de zinsnede "opzettelijke daden," ingevoegd.

Art. 6. In artikel 5 van hetzelfde besluit worden de woorden "kapitein of schipper" vervangen door het woord "gezagvoerder".

Art. 7. In hoofdstuk II van hetzelfde besluit, het laatst gewijzigd bij besluit van de Vlaamse regering van 18 maart 2016, wordt het opschrift van afdeling II vervangen door wat volgt:

"Afdeling II. Ankeren van schepen en gebruik spudpalen".

Art. 8. Artikel 6 van hetzelfde besluit worden vervangen door wat volgt:

"Art. 6. De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit bepaalt de locatie waar en de voorwaarden waaronder een vaartuig kan ankeren of gebruikmaken van spudpalen.

In het eerste lid wordt verstaan onder spudpalen: een verticale buizenconstructie waarmee schepen zichzelf aan de bodem kunnen vastleggen."

Art. 9. Artikel 7 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 3 mei 1999, wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 7. Het is verboden af te meren vóór of nabij havenmonden, aanlegplaatsen en dergelijke, in bochten of lichtenlijnen of in de nabijheid van een van die plaatsen, zodat andere schepen daarvan hinder ondervinden.

Schepen mogen op de stroom alleen gemeerd worden tussen de meerboeien die daarvoor bestemd zijn. Het is verboden schepen te meren aan een bebakeningsinrichting. Meerboeien voor publiek gebruik zijn geel gekleurd en gemerkt met een zwart letterteken "P2". De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit bepaalt de voorwaarden voor het gebruik van meerboeien.

Schepen die rechtstreeks of onrechtstreeks aan één enkele meerboei vastgemaakt zijn en schepen die tussen meerboeien liggen, worden door de toepassing van dit besluit als geankerde schepen beschouwd."

Art. 10. In hetzelfde besluit, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 18 maart 2016, worden een artikel *7bis* en *7ter* ingevoegd, die luiden als volgt:

"Art. *7bis*. De gezagvoerders dragen er zorg voor dat hun schip, zolang het een ligplaats inneemt, vakkundig is gemeerd. Ze houden daarbij rekening met het getij, de beladingstoestand, de weersomstandigheden en mogelijk voorbijvarende schepen.

Het is verboden zodanig af te meren dat het gebruik van de waterweg en zijn aanhorigheden wordt belemmerd.

Art. *7ter*. Een vaartuig kan alleen aan een kade aanmeren als de ligplaats tijdig over een veilige lengte volledig vrij is van scheepvaart."

Art. 11. In hoofdstuk II van hetzelfde besluit, het laatst gewijzigd bij besluit van de Vlaamse regering van 18 maart 2016, wordt het opschrift van afdeling IV vervangen door wat volgt:

"Afdeling IV. Gebruik steigers, pontons en wachtpalen in beheer van de stad Antwerpen, het Havenbedrijf Antwerpen of de beheerder".

Art. 12. Artikel 8 van hetzelfde besluit wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 8. De beheerder, de havenkapiteinsdienst en de stad Antwerpen kunnen voor de steigers, pontons en wachtpalen die ze in hun respectieve beheer hebben, voorwaarden en gedragsregels bepalen."

Art. 13. Artikel 9, § 6 van hetzelfde besluit wordt vervangen door wat volgt:

"§ 6. Schepen, behalve plezierboten, moeten voorzien zijn van een loodsladder waarvan de constructie en het gebruik moet voldoen aan voorschrift 3-9 van het S.O.L.A.S."

Art. 14. In artikel 10, § 3, van hetzelfde besluit wordt het woord "zeetankschepen" vervangen door het woord "tankschepen".

Art. 15. In artikel 11, § 1, van hetzelfde besluit wordt de zinsnede "opdat ten allen tijde kan worden voldaan aan de voorschriften van artikel 17" opgeheven.

Art. 16. In hetzelfde besluit, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 18 maart 2016, wordt een artikel *12bis* ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. *12bis*. Het is verboden een schip af te meren aan een ander schip dat niet behoorlijk gemeerd ligt."

Art. 17. In artikel 15, § 2, van hetzelfde besluit wordt het woord "schipper" telkens vervangen door het woord "gezagvoerder".

Art. 18. Artikel 17 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 3 mei 1999 en het besluit van de Vlaamse Regering van 18 maart 2016, wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 17. § 1. Met behoud van de toepassing van artikel 47 van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde volgt elke gebruiker van de waterweg die onder de toepassing van dit besluit valt, de aanwijzingen en bevelen van tijdelijke aard die in bijzondere gevallen in het belang van de veiligheid van de schepen en van de scheepvaart en voor de instandhouding van de waterweg en de infrastructuur ervan worden gegeven door de met de politie te water belaste overheid van de federale politie, de beheerder, de havenkapiteinsdienst en de stad Antwerpen, ieder in zijn respectieve bevoegdheden. Die aanwijzingen en bevelen van tijdelijke aard kunnen afwijken van de bepalingen van dit besluit.

De aanwijzingen en bevelen, vermeld in het eerste lid, worden mondeling of schriftelijk ter kennis gebracht of bekendgemaakt.

§ 2. Elke gebruiker van de waterweg volgt de aanwijzingen en bevelen, vermeld in paragraaf 1, onmiddellijk op. Als de eigenaars, exploitanten en gezagvoerders niet onmiddellijk de aanwijzingen en bevelen, vermeld in paragraaf 1, opvolgen, worden die aanwijzingen en bevelen ambtshalve en op hun kosten en risico uitgevoerd.”.

Art. 19. In hetzelfde besluit, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 18 maart 2016, worden een artikel *17bis* tot en met *17septies* ingevoegd, die luiden als volgt:

“Art. *17bis*. § 1. De met politie te water belaste overheid van de federale politie, de beheerder, de havenkapiteinsdienst en de stad Antwerpen kunnen voorwaarden verbinden aan alle mondelinge of schriftelijke toelatingen die met toepassing dit hoofdstuk worden verleend.

Als iemand handelt in strijd met een of meer van de voorwaarden, vermeld in het eerste lid, of als iemand die voorwaarden niet naleeft, wordt die beschouwd gehandeld te hebben zonder toelating.

§ 2. De houder van een schriftelijke toelating is verplicht die toelating op eerste verzoek voor te leggen.

Art. *17ter*. Reddingstoestellen en -middelen mogen alleen gebruikt worden voor het doel waarvoor ze bestemd zijn. Aanraken, beschadigen, verplaatsen of misbruiken van die reddingstoestellen en -middelen zonder het oogmerk om te redden, is verboden.

Art. *17quater*. § 1. Het is verboden trossen of andere voorwerpen, met uitzondering van fenders en noodsleeplijnen, over boord te hangen.

In het eerste lid wordt verstaan onder noodsleeplijn: een staalkabel van voldoende sterkte en lengte, waarvan de ene zijde wordt vastgemaakt aan het schip en waarbij aan de andere zijde in een oog wordt voorzien dat één meter boven de waterlijn met een breekbare lijn wordt vastgehouden.

§ 2. Tijdens het varen mogen de fenders het water niet raken.

§ 3. Fenders verkeren in goede staat en zijn vakkundig opgehangen.

Art. *17quinquies*. Het gebruik van werplijnen, waarvan het uiteinde op zulke wijze verzwaard is dat bij het werpen van die lijnen gevaar kan ontstaan of schade of letsel kan worden berokkend, is verboden.

Bij het naderen van de meerplaats liggen er op de schepen op het voorschip en op het achterschip voldoende werplijnen en trossen klaar.

Art. *17sexies*.

Elk schip heeft ter hoogte van de gangway een bemannings- en passagierslijst ter beschikking.

In afwijking van het eerste lid moet een passagiersvaartuig dat geen hotelvaartuig is, ter hoogte van de gangway enkel een bemanningslijst ter beschikking hebben. De lijst wordt op eerste verzoek getoond.”.

Art. 20. Artikel 18 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 3 mei 1999, wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 18. § 1. De eigenaar, exploitant of gezagvoerder van een schip waarop een incident plaatsvindt, onderneemt onmiddellijk de volgende acties nadat het incident zich heeft voorgedaan:

1° via de snelste weg de verkeerscentrale Zandvliet daarvan op de hoogte brengen. De verkeerscentrale Zandvliet deelt het feit onmiddellijk mee aan de met de politie te water belaste overheid van de federale politie. De melding van die eigenaar, exploitant of gezagvoerder ontslaat de gezagvoerder van het schip in kwestie niet van de plicht om zelf aan boord de nodige maatregelen te treffen om het onheil te bestrijden. Het gebruik van detergents of disperseermiddelen voor de reiniging van de scheepsromp, de infrastructuur van de waterweg en zijn aanhorigheden of het oppervlaktewater is verboden, tenzij na voorafgaande toelating van de met de politie te water belaste overheid van de federale politie, de beheerder, de havenkapiteinsdienst of de stad Antwerpen;

2° het aan de grond zittend of gezonken schip met de lichten en de dagmerken, vermeld in artikel 30 van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde, aanwijzen.

In het eerste lid wordt verstaan onder incident:

1° het schip loopt gevaar te zinken of het schip is aan de grond gelopen of gezonken;

2° op het schip ontstaat brand;

3° het schip heeft door aanvaring, stranding of ander zeegevaar al dan niet zichtbare of merkbare averij opgelopen;

4° het schip veroorzaakt schade aan om het even welk deel van de infrastructuur, toestellen, tuigen, of aan andere schepen;

5° het schip heeft abnormale slagzij;

6° het schip verliest lading, brandstof of voorwerpen, of dreigt die te verliezen;

7° het schip is bevuild door een polluerende stof, ongeacht de aard of oorsprong ervan;

8° het schip heeft schade opgelopen aan de romp, de schroef of het roer.

Het aanleggen aan of het verlaten van een meerplaats aan de kaaien, meerboeien, steigers en vlotter is verboden zonder voorafgaande toelating na de incidenten, vermeld in het tweede lid. Dat verbod kan opgeheven worden met behoud van de toepassing van het recht om een verklaring te vragen van een scheepvaartdeskundige die de ondernemingsrechtbank erkent en die getuigt dat het bewuste schip zonder verder gevaar of bijkomende vervuiling naar een ligplaats kan varen en een ligplaats kan innemen of verlaten. De kosten voor die verklaring zijn ten laste van het schip, de gezagvoerder, de eigenaar of de bevrachter. De toelating om te varen na inspectie kan ingehouden worden tot de hierboven vermelde kosten zijn betaald of tot zekerheid van betaling is gesteld.

De in het derde lid vermelde toelating en opheffing wordt gegeven door de gemachtigde vermeld in het eerste lid, 1°, van deze bepaling, zijnde de met de politie te water belaste overheid van de federale politie, de beheerder, de havenkapiteinsdienst of de stad Antwerpen.

§ 2. Personen die wrakken, wrakstukken, tuigen of voorwerpen, met inbegrip van stukken lading, laten zinken, zijn onderworpen aan de verplichting, vermeld in paragraaf 1, eerste lid, 1°. De voormelde personen leven ook de verplichting, vermeld in paragraaf 1, eerste lid, 2°, na, tenzij de beheerder oordeelt dat het gezonken wrak, wrakstuk, tuig of voorwerp geen gevaar of belemmering voor de scheepvaart uitmaakt.”

Art. 21. Artikel 19 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 3 mei 1999, wordt opgeheven.

Art. 22. In artikel 20 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 3 mei 1999, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden “kapitein of schipper” vervangen door het woord “gezagvoerder”;

2° in het eerste lid worden de woorden “dienst van het loodswezen te Antwerpen” vervangen door de woorden “verkeerscentrale Zandvliet”;

3° het tweede lid wordt opgeheven.

Art. 23. In artikel 21 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 3 mei 1999, worden de woorden “dienst van het loodswezen te Antwerpen” vervangen door de woorden “verkeerscentrale Zandvliet”.

Art. 24. Artikel 22 van hetzelfde besluit wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 22. Bij ambtshalve verwijdering door overheidsdiensten van onrechtmatig gestorte voorwerpen of stoffen zijn de kosten ten laste van de overtreder.”.

Art. 25. In artikel 24 van hetzelfde besluit wordt paragraaf 2 opgeheven.

Art. 26. In artikel 29, § 1, van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 9 februari 1996 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 17 september 2005, worden de woorden “het Vessel Traffic Service Scheldemonden” vervangen door de woorden “de verkeerscentrale Zandvliet”.

Art. 27. In artikel 31 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 9 februari 1996 en 21 januari 2000, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 wordt het woord “kapitein” vervangen door het woord “gezagvoerder”;

2° in paragraaf 1, punt 5, worden de woorden “Vessel Traffic Service Scheldemonden” vervangen door de woorden “verkeerscentrale Zandvliet”;

3° in paragraaf 2 wordt het woord “kapitein” vervangen door het woord “gezagvoerder”;

4° in paragraaf 2 wordt het woord “zeetankschip” vervangen door het woord “tankschip”;

5° in paragraaf 2, 7°, worden de woorden “Vessel Traffic Service Scheldemonden” vervangen door de woorden “verkeerscentrale Zandvliet”.

Art. 28. Artikel 33 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 januari 2000, wordt opgeheven.

Art. 29. In artikel 36*bis*, § 1, van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 17 september 2005, vervangen bij het koninklijk besluit van 10 september 2010 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 25 januari 2012, wordt het woord “kapitein” telkens vervangen door het woord “gezagvoerder”.

Art. 30. In hetzelfde besluit, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 18 maart 2016, wordt tussen artikel 36*bis* en artikel 36*ter* een opschrift ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Hoofdstuk IV*bis*. In- en ontschepen van passagiers”.

Art. 31. In hetzelfde besluit, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 18 maart 2016, worden een artikel 36*ter*, 36*quater* en 36*quinquies* ingevoegd, die luiden als volgt:

“Art. 36*ter*. Het is verboden om passagiers te ontschepen als de exploitant van het schip in kwestie geen toestemming heeft verleend.

Art. 36*quater*. Passagiers en andere personen ter hoogte van ontschepingsplaatsen volgen de instructies van de bemanningsleden op.

Art. 36*quinquies*. Het inschepen van personen aan boord van passagiersvaartuigen alsook het ontschepen ervan geschiedt, behalve in de schutkolken en op de plaatsen waar trappen aanwezig zijn, door middel van beweegbare brugges, aan weerszijden van leuningen voorzien. Wanneer zulk een vaartuig niet rechtstreeks tegen de steiger kan aanleggen, omdat er reeds een ander vaartuig tegen ligt, dient dit laatste tot het ontschepen of inschepen der reizigers en koopwaren van of in het eerstgenoemd vaartuig. De overgang van het ene vaartuig naar het andere geschiedt eveneens door middel van een brugje, aan weerszijden van leuningen voorzien.”

Art. 32. Artikel 37 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 3 mei 1999, wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 37. § 1. Als op de stroom een incident plaatsvindt dat hinder, schade of gevaar veroorzaakt of kan veroorzaken aan de infrastructuur, het leefmilieu of andere vaarweggebruikers, brengt eenieder de verkeerscentrale Zandvliet daarvan onmiddellijk via de snelste weg op de hoogte. De verkeerscentrale Zandvliet verwittigt onmiddellijk de met de politie te water belaste overheid van de federale politie.

§ 2. De beheerder treft de eerste maatregelen die hij noodzakelijk vindt om het leefmilieu te beschermen.

De beheerder treft alle maatregelen die hij noodzakelijk acht, met inbegrip van de bebakening en de betonning, om de veiligheid van de scheepvaart te vrijwaren of om de infrastructuur van de waterweg in stand te houden.”

Art. 33. Artikel 38 en 39 van hetzelfde besluit worden opgeheven.

Art. 34. Artikel 40 van hetzelfde besluit wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 40. Schepen stoppen onmiddellijk als ze daarvoor het bevel van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit krijgen.”.

Art. 35. Aan artikel 41 worden volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het tweede lid worden de woorden ‘het Koninklijk besluit van 31 mei 1968 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde’ geschrapt.

2° er worden een tweede en een derde lid toegevoegd, die luiden als volgt:

“Het is verboden in de Beneden-Zeeschelde watersporten te beoefenen, tenzij met toestemming van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit.

In het tweede lid wordt verstaan onder watersport: vaarsporten zoals roeien, kano, kajakken, gondelen, surfen, waterskiën, tubing en waterfietsen.”.

Art. 36. In hetzelfde besluit, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 18 maart 2016, wordt een artikel 41bis ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 41bis. Vanaf de landzijde bewaart iedereen een veilige afstand tot de waterzijde.”.

Art. 37. In artikel 42 van hetzelfde besluit wordt het woord “aanwezig” vervangen door het woord “beschikbaar”.

Art. 38. In hetzelfde besluit, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 18 maart 2016, wordt tussen artikel 42 en artikel 43 een opschrift ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Hoofdstuk VI. Toezicht en vaststellingsbevoegdheid”.

Art. 39. Artikel 43 van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 3 mei 1999, wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 43. § 1. De volgende instanties zien erop toe dat dit besluit wordt uitgevoerd, gecontroleerd en nageleefd:

1° de met de politie te water belaste overheid van de federale politie;

2° de personeelsleden die belast zijn met de scheepvaartcontrole;

3° de havenkapiteinsdienst;

4° de personeelsleden die de beheerder daarvoor aanwijst;

5° de personeelsleden van de stad Antwerpen, zoals vermeld in artikel 112 van het Scheepvaartdecreet.

§ 2. Met behoud van de toepassing van de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie zijn de personen, vermeld in paragraaf 1, ermee belast de overtredingen van dit besluit op te sporen en vast te stellen.”.

Art. 40. In hetzelfde besluit, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 18 maart 2016, wordt een hoofdstuk VII, dat bestaat uit artikel 43/1 tot en met 43/32, ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Hoofdstuk VII. Bijzondere bepalingen voor Scheldekaaien Zone-Stad

Afdeling I. — Toepassings- en verbodsbepalingen

Art. 43/1. Met behoud van de toepassing van de overige bepalingen van dit besluit zijn de bepalingen van dit hoofdstuk van toepassing in de zone die is aangeduid op de kaart die is opgenomen in bijlage 5, die bij dit besluit is gevoegd.

De zone, vermeld in het eerste lid, is begrensd door:

1° stroomopwaarts, de noordgrens van het logistieke platform op Blue Gate, zoals ook aangegeven door signalisatie;

2° stroomafwaarts, de geul zuidkant van de Kattendijksluis, zoals ook aangegeven door signalisatie.

De zone, vermeld in het eerste lid, strekt zich aan de waterkant uit tot het gemeerde schip, exclusief de vaargeul, en aan de landkant tot en met de boordsteen van de kaaimuur, inclusief pontons en steigers.

Art. 43/2. Het is verboden met de volgende schepen te liggen, tenzij met voorafgaande toelating van de stad Antwerpen:

1° tankschepen;

2° tanklichters;

3° woonboten;

4° schepen die gevaarlijke goederen transportereren;

5° vlottend laad- en losmateriaal;

6° werkschepen;

7° schepen die gebruikt worden als werkplaats met een drijvend magazijn, opslag of winkel;

8° roeiboten;

9° plezierboten.

In het eerste lid, 2°, wordt verstaan onder tanklichter: een binnenschip dat gebouwd of geschikt gemaakt is om in bulk ontvlambare vloeistoffen, vloeibaar gas of chemicaliën te vervoeren, of dat daarvoor geschikt is.

Art. 43/3. Behalve in geval van nood is het te water laten van of rondvaren met andere reddingsvaartuigen dan die van de hulpdiensten of de bevoegde overheid verboden, tenzij met voorafgaande toelating van de stad Antwerpen.

Afdeling II. — Ligplaatsen en afgemeerde schepen

Art. 43/4. De gezagvoerder heeft de plicht om te controleren of de ligplaats voor zijn schip geschikt en veilig is.

Als de gezagvoerder van oordeel is dat de ligplaats niet geschikt of veilig is, meldt hij dat onmiddellijk aan de beheerder of de stad Antwerpen.

De beheerder of de stad Antwerpen kan altijd ambtshalve een ligplaats toewijzen.

Art. 43/5. De gezagvoerder van een schip, waarvan de bovenbouw of de deklust buiten de scheepszijde uitsteekt, is verplicht die van zonsondergang tot zonsopgang en bij slechte zichtbaarheid aan de buitenkant met een wit licht te beseinen.

Art. 43/6. De gezagvoerders zorgen ervoor dat ze op kaaien, steigers of oevers geen kabels, ankers, loopbruggen of andere voorwerpen leggen die de doorgang kunnen versperren of de weg belemmeren.

Art. 43/7. De gezagvoerders zorgen ervoor dat geen onbevoegden worden toegelaten aan boord van hun schepen.

Art. 43/8. Het is verboden, zonder toestemming van de gezagvoerder, een vaartuig los te maken, te verleggen of te verhalen of de meermiddelen van het vaartuig te overkappen of los te werpen, tenzij in opdracht of op bevel van de beheerder of de stad Antwerpen.

In het eerste lid wordt verstaan onder verhalen van een schip: het verplaatsen van een schip van een ligplaats naar een andere ligplaats.

Art. 43/9. Zeeschepen en passagiersschepen kunnen alleen een ligplaats innemen na voorafgaande toelating van de stad Antwerpen.

Art. 43/10. Binnenschepen, met uitzondering van passagiersschepen waarvoor de specifieke regeling, vermeld in artikel 43/9, geldt, melden bij het aan- en afmeren aan de bevoegde instantie.

Art. 43/11. Het opleggen van een zeeschip is verboden, tenzij warm opleggen na voorafgaande toelating van de stad Antwerpen of door de bevoegde federale dienst in het kader van de havenstaatcontrole.

In het eerste lid wordt verstaan onder warm opleggen: de bemanning of de gedeeltelijke bemanning is aan boord en bepaalde machines, zoals generatoren, draaien. Warm opleggen gebeurt meestal voor kortere tijd.

Art. 43/12. Immobilisatie van schepen om technische redenen is verboden, tenzij na voorafgaande toelating van de stad Antwerpen.

Art. 43/13. De beheerder kan aan binnenschepen bijkomende voorwaarden opleggen rond het gebruik van walstroom.

Art. 43/14. Gezagvoerders van schepen die gemeerd liggen, mogen motoren enkel laten draaien als er geen stuwung plaatsvindt indien dit nodig is voor de veiligheid en de werking van het schip.

Uitzonderingen op het eerste lid zijn mogelijk na voorafgaande toelating van de stad Antwerpen.

Art. 43/15. Duiktaken uitvoeren voor inspecties of herstellingen uitvoeren aan schepen en drijvende constructies onder water of aan aanmeerinfrastructuur is alleen mogelijk na voorafgaande toelating van de stad Antwerpen.

Art. 43/16. In afwijking van artikel 23, § 2, eerste lid, 1°, is het gebruik van open vuur en vlam, slijpen, solderen, branden, lassen of elk ander werk dat hitte met zich meebrengt of gensters verwekt, alleen mogelijk voor zeeschepen, riviercruiseschepen en werkschepen na voorafgaande toelating van de stad Antwerpen.

Art. 43/17. Schilderwerken zijn alleen toegestaan voor zeeschepen en riviercruiseschepen na voorafgaande toelating van de stad Antwerpen.

Art. 43/18. Evenementen aan boord van gemeerde schepen zijn verboden, tenzij na voorafgaande toelating van de stad Antwerpen.

Afdeling III. — Meren en ontmeren

Art. 43/19. Het is verplicht om diensten voor meren en ontmeren te gebruiken. Die verplichting geldt niet voor:

1° binnenschepen;

2° passagiersschepen;

3° zeeschepen met een lengte die over alles kleiner dan tachtig meter is, waarbij het overstappen van schip naar kaai op een uiterst veilige manier en met een minimumhoogteverschil tussen het bovenste gangboord, sterktedek of weerdek en de kaai kan gebeuren;

4° verplaatsingen langs de kade waarbij altijd gedurende de hele beweging vooraan en achteraan verbinding is tussen het schip en de kade, minstens één tros vooraan en één tros achteraan.

Art. 43/20. Meren en ontmeren is alleen toegestaan door een dienstverlener die daarvoor een machtiging of vergunning ontvangen heeft.

De gezagvoerders mogen de diensten voor meren en ontmeren niet gebruiken die georganiseerd of aangeboden worden door een andere natuurlijke persoon of publieke of private rechtspersoon dan de gemachtigde of vergunde instantie.

Afdeling IV. — Bunkeren

Art. 43/21. Bunkeren is alleen toegestaan voor zeeschepen, riviercruiseschepen en werkschepen als de voorwaarden en de procedures worden nageleefd die de stad Antwerpen bepaalt.

Debunkeren is alleen toegestaan als de voorwaarden en de procedures worden nageleefd die de stad Antwerpen bepaalt.

Art. 43/22. De gezagvoerders mogen de bunkerdiensten niet gebruiken die geleverd, georganiseerd of aangeboden worden door een andere natuurlijke of rechtspersoon dan de natuurlijke of rechtspersoon die daarvoor vergund is door de stad Antwerpen.

Art. 43/23. In het belang van de nautische veiligheid of de optimalisering van de ketenwerking kunnen de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit naast de stad Antwerpen bijkomende instructies voor de dienstverlening bepalen.

In geval van nood of als het noodzakelijk is voor de openbare veiligheid, kan een bunkeroperatie altijd verboden of stilgelegd worden of kunnen andere veiligheidsmaatregelen opgelegd worden.

Art. 43/24. Voor de bunkeroperatie wordt uitgevoerd, wordt door de bunkerleverancier en het gebunkerde vaartuig in kwestie een bunkerchecklist ingevuld en ondertekend.

De bunkerchecklist, vermeld in het eerste lid, is gedurende zes maanden nadat de bunkeroperaties zijn afgerond, op eenvoudig verzoek opvraagbaar bij elk van de partijen in kwestie.

Tijdens het bunkeren wordt de bunkerchecklist nageleefd. Het bunkeren wordt onmiddellijk stopgezet als de bepalingen van de bunkerchecklist niet worden nageleefd.

Art. 43/25. De gezagvoerder van het vaartuig in kwestie ziet erop toe of de gezagvoerders van de vaartuigen in kwestie zien erop toe dat het vaartuig of de vaartuigen in kwestie veilig en goed langszij afgemeerd zijn voor de bunkeroperatie is beëindigd. Aan de voormelde verplichting wordt extra aandacht besteed bij passerende vaart. De hier vermelde vaartuigen betreffen schip-schip bunkering waarbij gezagvoerders van zowel gebunkerd en bunkerschip erop moeten toe zien dat men goed en veilig is afgemeerd.

Voor de geplande operaties controleren de bunkerleverancier en het gebunkerde vaartuig dat de meerinstallatie(s) en de bunkeruitrusting van leverancier en ontvanger verenigbaar zijn zodat bunkeroperaties op een veilige manier kunnen plaatsvinden.

Art. 43/26. De gezagvoerder of de bemanning van het ontvangende schip garandeert de vergunninghouder een reglementaire en veilige toegang tot het vaartuig als dat nodig of gewenst is voor een veilige en vlotte bunkeroperatie.

Art. 43/27. Voor de bunkeroperatie wordt uitgevoerd, meldt de vergunninghouder dat aan de stad Antwerpen. De vergunninghouder meldt aan de stad Antwerpen ook het tijdstip van de vermoedelijke opstart van de operatie en het effectieve start- en einduur van de operatie.

De informatie, vermeld in het eerste lid, wordt ingevoerd via het opgelegde informatiekanaal of communicatiesysteem.

Art. 43/28. De bunkerleverancier en het gebunkerde vaartuig in kwestie houden controle op de uitvoering van de bunkeroperatie en verzekeren een goede communicatie voorafgaand en tijdens de uitvoering van de bunkeroperatie.

Afdeling V. — Slepen

Art. 43/29. De beheerder, de havenkapiteinsdienst en de stad Antwerpen kunnen het gebruik van sleepboten verplichten.

Art. 43/30. Het gebruik van sleepboten vindt altijd plaats onder de verantwoordelijkheid en op kosten van de gezagvoerder van het vaartuig.

Afdeling IV. — Diverse bepalingen

Art. 43/31. Het is verboden dieren die hinder of gevaar kunnen veroorzaken, vrij te laten rondlopen.

Art. 43/32. Vissen is alleen toegelaten op de plaatsen die de stad Antwerpen daarvoor aanwijst.”

Art. 41. In hetzelfde besluit, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 18 maart 2016, wordt tussen artikel 43/32 en artikel 44 het volgende opschrift ingevoegd:

“Hoofdstuk XVIII. Wijzigingsbepaling”.

Art. 42. In hetzelfde besluit, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 18 maart 2016, wordt tussen artikel 44 en artikel 45 het volgende opschrift ingevoegd:

“Hoofdstuk IX. Slotbepalingen”.

Art. 43. In bijlage 3 bij hetzelfde besluit, hersteld bij het koninklijk besluit van 17 september 2005, wordt het woord “kapitein” vervangen door het woord “gezagvoerder”.

Art. 44. Aan hetzelfde besluit wordt een bijlage 5 toegevoegd, die bij dit besluit is gevoegd.

Art. 45. Artikel 16 van het Koninklijk besluit van 31 mei 1968 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde wordt opgeheven.

Art. 46. De Vlaamse minister bevoegd voor de waterinfrastructuur en het waterbeleid, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 23 december 2022.

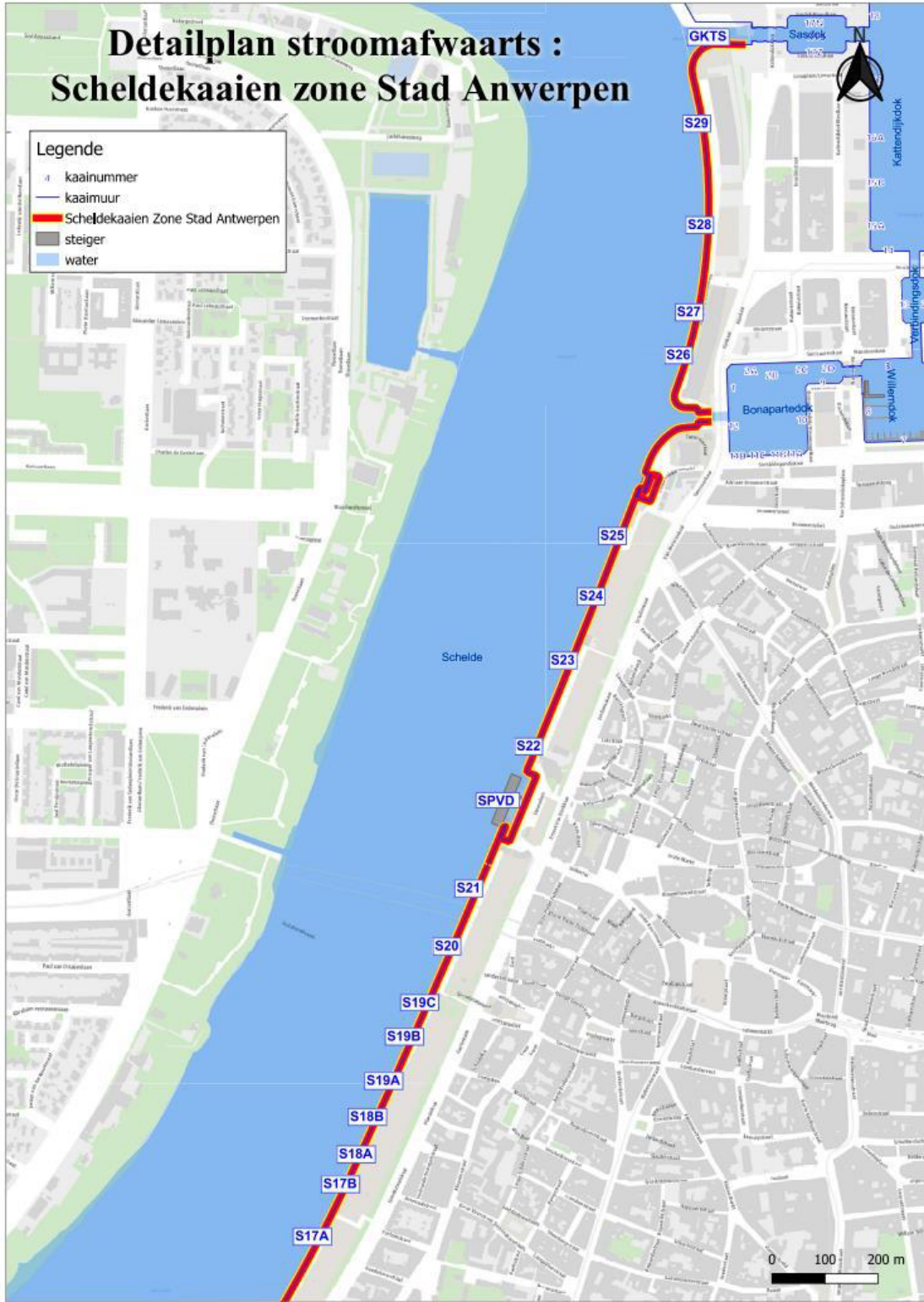
De minister-president van de Vlaamse Regering,

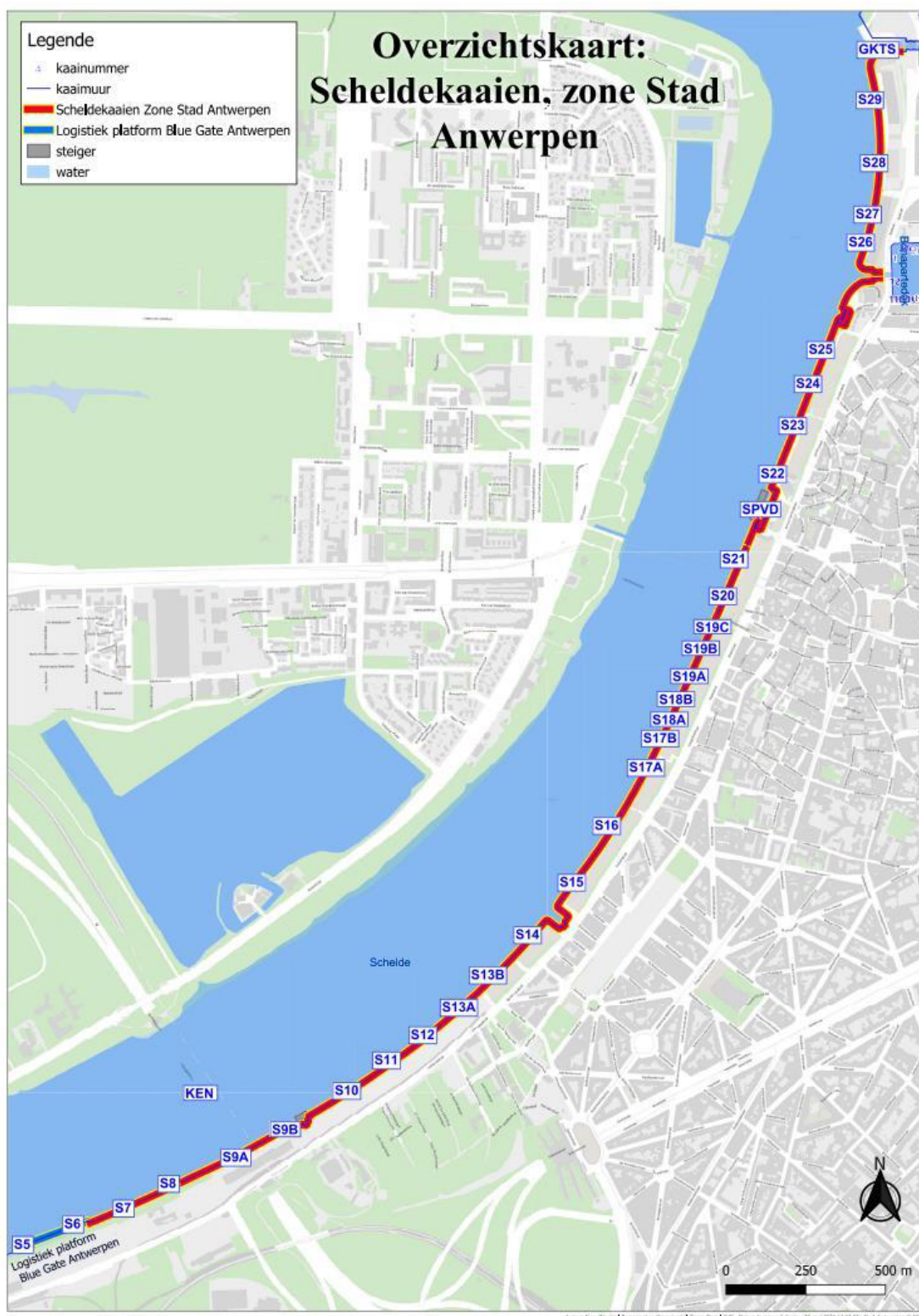
J. JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

L. PEETERS

Bijlage bij het besluit van de Vlaamse Regering van 23 december 2022 tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde en tot opheffing van het Koninklijk besluit van 31 mei 1968 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde





Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 23 december 2022 tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde.

Brussel, 23 december 2022.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

J. JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

L. PEETERS

TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

[C – 2023/40847]

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

Le présent arrêté est fondé sur :

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

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

Formalités

Les formalités suivantes ont été remplies :

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

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

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

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

Initiateur

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

Après délibération,

LE GOUVERNEMENT FLAMAND ARRÊTE :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 1° le bateau risque de couler ou le bateau s'est échoué ou a coulé ;
- 2° un incendie qui s'est déclaré sur le bateau ;
- 3° le bateau a subi des dommages visibles ou perceptibles en raison d'une collision, d'un échouement ou d'un autre danger maritime ;
- 4° le bateau cause des dommages à toute partie de l'infrastructure, aux appareils, aux engins ou à d'autres bateaux ;
- 5° le bateau a une gêne anormale ;
- 6° le bateau perd ou risque de perdre sa cargaison, son carburant ou des objets ;
- 7° le bateau est souillé par une substance polluante, quelle que soit sa nature ou son origine ;
- 8° le bateau a subi des dommages à sa coque, son hélice ou son gouvernail.

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

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

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

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

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

- 1° à l'alinéa 1^{er}, les mots « capitaine ou patron » sont remplacés par le mot « commandant ».
- 2° à l'alinéa 1^{er}, les mots « le service du pilotage à Anvers » sont remplacés par les mots « la centrale de trafic Zandvliet » ;
- 3° l'alinéa 2 est abrogé.

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

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

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

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

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

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

- 1° au paragraphe 1^{er}, le mot « capitaine » est remplacé par le mot « commandant » ;
- 2° au paragraphe 1^{er}, point 5, les mots « le (Vessel Traffic Service Scheldemonden (VTS Embouchures de l'Escaut) » sont remplacés par les mots « la centrale de trafic Zandvliet » ;
- 3° au paragraphe 2, le mot « capitaine » est remplacé par le mot « commandant » ;
- 4° au paragraphe 2, les mots « navire-citerne » sont remplacés par les mots « bateau-citerne » ;
- 5° au paragraphe 2, 7°, les mots « au (Vessel Traffic Service Scheldemonden (VTS Embouchures de l'Escaut) » sont remplacés par les mots « à la centrale de trafic Zandvliet ».

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

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

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

« Chapitre IVbis. Embarquement et débarquement des passagers ».

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« Chapitre VI. Supervision et compétence de constatation ».

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

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

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

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

3° la capitainerie du port ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1° bateaux-citernes ;

2° allèges-citernes ;

3° bateaux logement ;

4° bateaux qui transportent des marchandises dangereuses ;

5° matériel de chargement et déchargement flottant ;

6° bateaux de travail ;

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

8° avirons ;

9° bateaux de plaisance.

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

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

Section II. — Quais d'amarrage et bateaux amarrés

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Section III. — Amarrage et largage des amarres

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

1° aux bateaux de navigation intérieure ;

2° aux navires à passagers ;

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

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

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

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

Section IV. — Avitaillement

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Section V. — Remorquage

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

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

Section IV. — Dispositions diverses

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

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

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

« Chapitre XVIII. Disposition modificative ».

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

« Chapitre IX. Dispositions finales ».

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

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

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

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

Bruxelles, le 23 décembre 2022.

Le Ministre-président du Gouvernement flamand,

J. JAMBON

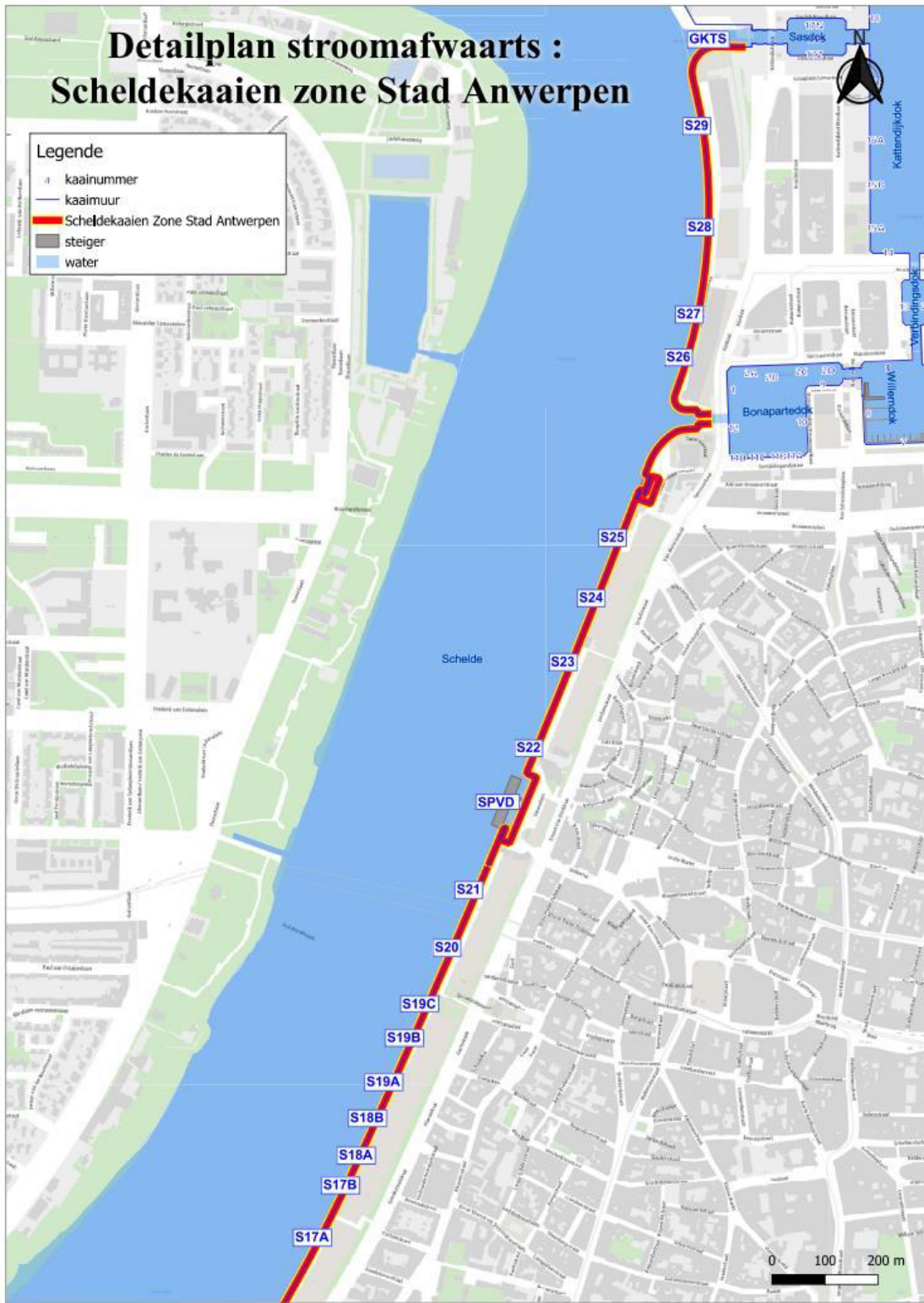
La Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics,

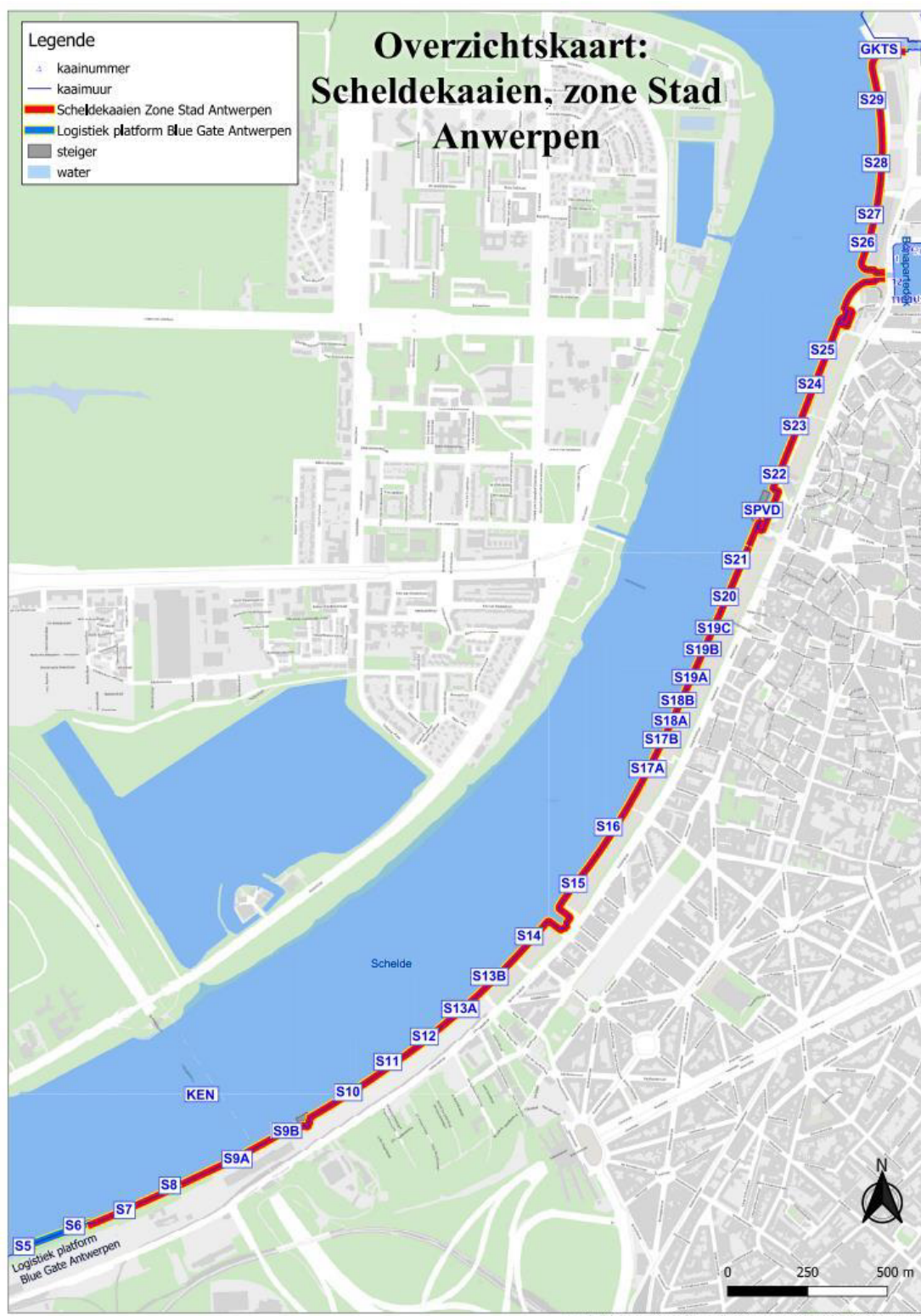
L. PEETERS

Annexe 5 à l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur

Annexe 5. Carte telle que visée à l'article 43/2, alinéa 1er







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

Bruxelles, le 23 décembre 2022.

Le Ministre-président du Gouvernement flamand,

J. JAMBON

La Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics,

L. PEETERS