

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

VLAAMSE GEMEENSCHAP — COMMUNAUTE FLAMANDE

MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP

N. 95 — 2374

[S - C - 36105]

19 APRIL 1995. — Decreet betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende het brevet van havenloods (1)

De Vlaamse Raad heeft aangenomen en Wij, regering, bekrachtigen hetgeen volgt :

HOOFDSTUK I. — Algemene bepalingen

Artikel 1. Dit decreet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Art. 2. Voor de toepassing van dit decreet wordt verstaan onder :

1° "vaartuigen" :

- a. de vaartuigen omschreven in artikel I van boek II van het Wetboek van Koophandel;
- b. de vaartuigen, lichters, dokken, wrakken en drijvende tuigen met bestemming naar of komend uit zee;
- c. de andere uitdrukkelijk bij besluit van de Vlaamse regering aangeduide vaartuigen, lichters, dokken, wrakken en drijvende tuigen;

2° "gezagvoerder" : de kapitein, de schipper of de persoon die belast is met het bevel over een vaartuig, of die dit bevel in feite voert;

3° "de loodsdienst" : de functionele dienst van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap belast met de in artikel 5 bedoelde taken of de rechtspersoon waaraan bij decreet die taken geheel of gedeeltelijk worden toevertrouwd;

4° "het gewone loodsen" : het verstrekken van inlichtingen en raadgevingen bij de navigatie van een vaartuig, door een loods aan boord van dat vaartuig;

5° "het loodsen op afstand" of "LOA" : het verstrekken van inlichtingen en raadgevingen bij de navigatie van een vaartuig, vanaf de wal of vanop een ander varend of stilliggend vaartuig, door een loods, met behulp van radio-communicatiemiddelen en eventueel van radarbeelden;

6° "loods" : de houder van het loodsbrevet of van de tijdelijke loodsvergunning bedoeld in artikel 6;

7° "verkeersbegeleiding" : de verzameling, de verwerking, de overbrenging en de mededeling aan de gezagvoerders en aan andere natuurlijke of rechtspersonen van gegevens in verband met de ordening en de coördinatie van het scheepvaartverkeer, met uitzondering van de specifieke activiteiten omschreven onder 4° en 5°;

8° "verkeersbegeleidingssysteem" of "VBS" : het organisatorische en operationele systeem waarin de verkeersbegeleiding wordt verstrekt;

9° "gedecentraliseerd bestuurde havens en kanalen" : de op het grondgebied van het Vlaamse Gewest gelegen havens en kanalen die zijn onttrokken aan de werking van de getijden en die ter uitvoering van de wet, het decreet of een met het Vlaamse Gewest gesloten overeenkomst, bestuurd of geëxploiteerd worden door een gedecentraliseerd bestuur;

10° "loodsgelden" : het gewone loodsgeld, de LOA-vergoeding en de VBS-vergoeding;

11° "gewoon loodsgeld" : een retributie verschuldigd wegens het gebruik maken van het gewone loodsen;

12° "LOA-vergoeding" : een retributie verschuldigd wegens het gebruik maken van LOA;

13° "VBS-vergoeding" : een retributie verschuldigd wegens het gebruik maken van het verkeersbegeleidingssysteem.

Art. 3. Dit decreet is niet van toepassing op de Noordzee-loodsen bedoeld in de wet van 8 juni 1983 houdende instelling van een certificaat van Noordzee-loods voor het loodsen van schepen op de Noordzee en in het Kanaal.

HOOFDSTUK II. — Organisatie en werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest

Afdeling 1. — Toepassingsgebied

Art. 4. Onverminderd de internationale verplichtingen die in verband met deze aangelegenheid op het Vlaamse Gewest rusten, regelt dit hoofdstuk de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest.

De bepalingen van dit hoofdstuk zijn niet van toepassing op de natuurlijke en rechtspersonen belast met het verstrekken van het gewone loodsen of van LOA of met de verkeersbegeleiding in gedecentraliseerd bestuurde havens en kanalen, uitgezonderd wat het zeekanaal van Gent naar Terneuzen, met inbegrip van de oude kanaalarmen, de Moervaart, en de op deze wateren aansluitende en door de stad Gent beheerde dokken en darsen betreft.

Afdeling 2. — Organisatie van de loodsdienst

Art. 5. § 1. Alleen de loodsdienst van het Vlaamse Gewest is bevoegd om het gewone loodsen en LOA te verstrekken aan de vaartuigen die gebruik maken van of zich bevinden op de volgende wateren :

1° de Belgische territoriale zee, in westelijke richting uitgebreid tot de rede van Duinkerke, en in oostelijke richting uitgebreid tot de rede van Vlissingen;

2° de Scheldemonden van de rede van Vlissingen tot de kruisstations van de loodsboten in zee;

3° de vaarwateren tussen de kruisstations van de loodsboten tot de kusthavens;

(1) Zitting 1994-1995.

Stukken. — Ontwerp van decreet 716, nr. 1; amendementen : 716, nr. 2; verslag : 716, nr. 3.

Handelingen. — Bespreking en aanneming. Vergaderingen van 5 en 6 april 1995.

- 4° de Schelde stroomafwaarts Antwerpen tot de rede van Vlissingen;
- 5° de rede van Antwerpen;
- 6° de Schelde stroomopwaarts Antwerpen tot Dendermonde;
- 7° de Rupel van haar monding tot in de sluis van Wintam;
- 8° het zeekanaal van Gent naar Terneuzen, met inbegrip van de oude kanaalarmen, de Moervaart, en de op deze wateren aansluitende en door de Stad Gent beheerde dokken en darsen;
- 9° de tijhavens van Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort en de wateren tussen deze havens en de aanpalende redenen;
- 10° de toegangseuven van de op de voormelde wateren aansluitende keer- en schutsluizen;
- 11° de andere op het grondgebied van het Vlaamse Gewest gelegen stromen, rivieren, kanalen en bevaarbare wateren, die geen gedecentraliseerd bestuurde havens of kanalen zijn.

Deze bevoegdheid omvat ook het verstrekken van het gewone loodsen en LOA aan de vaartuigen die een aan een van de genoemde wateren gelegen haven of aanlegplaats aanlopen of verlaten.

§ 2. De Vlaamse regering bepaalt de gebieden waar de loodsdienst daadwerkelijk het gewone loodsen en LOA verstrekt.

§ 3. De loodsdienst is belast met de verkeersbegeleiding.

De Vlaamse regering bepaalt de gebieden waar verkeersbegeleiding wordt verstrekt.

Art. 6. § 1. De verstrekkers van het gewone loodsen en van LOA moeten houder zijn van een loodsbrevet.

De loodsbrevetten worden uitgereikt, geschorst en ingetrokken door de Vlaamse regering, die de voorwaarden vaststelt waaronder zulks geschiedt.

De loodsen worden voorzien van een legitimatiebewijs. De Vlaamse regering bepaalt de vorm van dit bewijs en de vermeldingen die erop voorkomen.

§ 2. Wanneer het belang van de scheepvaart zulks vereist, reikt de Vlaamse regering, overeenkomstig de door haar bepaalde regelen, tijdelijke loodsvergunningen uit.

De Vlaamse regering bepaalt de geldigheidsduur van de vergunningen en regelt de schorsing en de intrekking ervan. De Vlaamse regering bepaalt in het bijzonder volgens welke regelen de houders van een dergelijke vergunning dienen op te treden.

#### Afdeling 3. — De verscherpte loodsplicht

Art. 7. § 1. De Vlaamse regering bepaalt de gebieden waarbinnen de vaartuigen verplicht zijn om een loods aan boord te nemen.

§ 2. De Vlaamse regering duidt de categorieën van vaartuigen en de gezagvoerders aan die van deze verplichting zijn vrijgesteld.

Daarbij dient de Vlaamse regering onder meer :

1° een onderscheid te maken naar het type, de bestemming, de afmetingen en/of de hoeveelheid of de soort lading van de vaartuigen;

2° een stelsel in te voeren van individuele vrijstellingen die als gevolg van bijzondere omstandigheden worden verleend door de ambtenaren die de Vlaamse regering aanwijst;

3° een algemene vrijstelling te verlenen aan gezagvoerders die binnen een bepaalde termijn een bepaald aantal keren eenzelfde traject afleggen.

Zij wordt verleend aan de betrokken gezagvoerder en niet aan een vaartuig, aan een scheepvaartlijn of aan een reder. Ze geldt slechts voor het betrokken traject en ze is bovendien beperkt om met één welbepaald vaartuig of met vaartuigen van hetzelfde type te varen.

In uitzonderlijk omstandigheden of gevallen kunnen door de Vlaamse regering aangewezen ambtenaren een krachtens de voorgaande leden vrijgesteld vaartuig toch aan de verscherpte loodsplicht onderwerpen, of verplichtingen opleggen in verband met het gebruik maken van meer dan één loods.

§ 3. De Vlaamse regering bepaalt de gebieden waarbinnen en de omstandigheden waaronder de categorieën vaartuigen die zij aanduidt, van het loodsen op afstand gebruik moeten maken.

De bepalingen van § 2 zijn van overeenkomstige toepassing.

§ 4. Het is de vaartuigen die onderworpen zijn aan de verscherpte loodsplicht, en die geen loods aan boord nemen, alsook de vaartuigen die van het loodsen op afstand gebruik moeten maken, en die nalaten of weigeren dit te doen, verboden de opvaart, de afvaart of de doorvaart aan te vatten of voort te zetten.

De door de Vlaamse regering aangewezen ambtenaren kunnen dit verbod in uitzonderlijke omstandigheden of gevallen opheffen door vooraf een individuele toestemming te geven om te varen.

§ 5. Wanneer noch het gewone loodsen, noch LOA kan worden verstrekt, is het de vaartuigen verboden verder te varen, tenzij de door de Vlaamse regering aangewezen ambtenaren, rekening houdend met de in § 6 bedoelde belangen, een individuele toestemming hebben verleend om te varen.

§ 6. Bij de uitvoering van dit artikel en van de besluiten genomen ter uitvoering ervan, wordt inzonderheid rekening gehouden met het belang van :

1° de vrijwaring van de veiligheid, het vlotte verloop en de continuïteit van het scheepvaartverkeer;

2° de instandhouding, de bescherming en het waarborgen van de bruikbaarheid van de vaarwegen en hun aanhorigheden;

3° de bescherming van de bevolking en van het leefmilieu.

#### Afdeling 4. — De uitvoering van de loodstaken

Art. 8. Zowel bij het verstrekken van het gewone loodsen, als bij het loodsen op afstand, treden de loodsen op als raadgever van de gezagvoerder.

Alleen deze laatste is meester over de leiding en de manoeuvres van het vaartuig.

De loodsen kunnen ter uitvoering van hun opdracht, maar wel onder de uitsluitende verantwoordelijkheid van de gezagvoerder, alle door de gezagvoerder nuttig of nodig geachte en eventueel zelfs stilzwijgend gedoogde intellectuele en materiële handelingen verrichten, met inbegrip van handelingen die betrekking hebben op aspecten van de eigenlijke navigatie.

**Art. 9.** Met het oog op de goede werking van de loodsdienst en de veiligheid van de verkeersafwikkeling, zijn de gezagvoerders ertoe verplicht hun aankomst en vertrek vooraf aan de loodsdienst te melden op de wijze, in de vorm en binnen de termijn die door de Vlaamse regering bepaald zijn.

**Art. 10.** De gezagvoerder is ertoe verplicht de loods, zolang hij aan boord blijft, kosteloos van behoorlijke voeding en logies te voorzien.

Hij is verantwoordelijk voor de veiligheid van de loods, zowel tijdens de volledige duur van het verblijf aan boord als bij het in- en ontschepen, ongeacht de wijze waarop het in- en ontschepen plaatsvindt.

*Afdeling 5. — Vaststelling en inning van de loodsgelden en andere vergoedingen*

**Art. 11.** Alle gezagvoerders van vaartuigen die er krachtens artikel 7 - hetzij ingevolge een reglementaire bepaling, hetzij ingevolge een beslissing met individuele strekking - toe verplicht zijn een loods aan boord te nemen, zijn voor de verstrekking van het gewone loodsen de betaling van het gewone loodsgeld verschuldigd.

Het gewone loodsgeld is ook verschuldigd :

1° door de gezagvoerders van de vaartuigen die er niet toe verplicht zijn een loods aan boord te nemen, maar vrijwillig gebruik maken van gewone loodsassistentie;

2° door de gezagvoerders aan wie overeenkomstig artikel 7, § 2, tweede lid, 3°, een algemene vrijstelling is verleend voor een bepaald traject.

**Art. 12.** De Vlaamse regering bepaalt de gewone en bijzondere tarieven van het door de onderscheiden categorieën vaartuigen verschuldigde gewone loodsgeld, alsook de wijze waarop en de dienst of rechtspersoon door wie het gewone loodsgeld wordt geïnd.

Bij wijze van uitzondering kan de Vlaamse regering gezagvoerders van met een pedagogisch, humanitair of filantropisch doel ingezette en met name aangeduide vaartuigen die gebruik maken van het gewone loodsen, per bezoek of per doorvaart, vrijstellen van de betaling van het gewone loodsgeld.

**Art. 13.** Voor het loodsen op afstand zijn alle gezagvoerders van vaartuigen die er krachtens artikel 7 - hetzij ingevolge een reglementaire bepaling, hetzij ingevolge een beslissing met individuele strekking - toe verplicht zijn van LOA gebruik te maken, de betaling van een LOA-vergoeding verschuldigd.

De LOA-vergoeding is ook verschuldigd :

— door de gezagvoerders van de vaartuigen die er niet toe verplicht zijn van LOA gebruik te maken, maar vrijwillig van deze prestatie gebruik maken;

— door de gezagvoerders aan wie overeenkomstig artikel 7, § 2, tweede lid, 3°, en § 3 van hetzelfde artikel, een algemene vrijstelling is verleend voor een bepaald traject, voor zover op dit traject uitsluitend LOA wordt verstrekt.

De Vlaamse regering bepaalt het tarief van de door de onderscheiden categorieën vaartuigen verschuldigde LOA-vergoeding, alsook de wijze waarop en de dienst of de rechtspersoon door wie de LOA-vergoeding wordt geïnd.

Bij wijze van uitzondering kan de Vlaamse regering gezagvoerders van met name aangeduide en met een pedagogisch, humanitair of filantropisch doel ingezette vaartuigen die gebruik maken van LOA, per bezoek of doorvaart, vrijstellen van de betaling van de LOA-vergoeding.

**Art. 14.** Een VBS-vergoeding is verschuldigd door de gezagvoerders van de vaartuigen die gebruik maken van het verkeersbegeleidingssysteem.

De Vlaamse regering duidt de categorieën van vaartuigen aan die van deze verplichting zijn vrijgesteld.

De Vlaamse regering bepaalt het tarief van de VBS-vergoeding alsook de wijze waarop en de dienst of de rechtspersoon door wie zij wordt geïnd.

De Vlaamse regering bepaalt welke vergoeding de andere natuurlijke of rechtspersonen verschuldigd zijn om gegevens te ontvangen met betrekking tot verkeersbegeleiding.

**Art. 15.** Benevens het gewone loodsgeld of de LOA-vergoeding, en de VBS-vergoeding, dienen de gezagvoerders de vergoedingen te betalen voor reis-, verplaatsings-, verblijfs-, voedings- en oponthoudkosten van de loodsen, alsook alle andere extra kosten in verband met het loodsen, waaronder eventueel de kosten voor de helikopterbeloeding, onder de voorwaarden en overeenkomstig de regelen die door de Vlaamse regering bepaald zijn.

**Art. 16.** De reder, de scheepseigenaar, de bevrachter, de scheepsagent en eventueel door de door hen tot handelen gemachtigde persoon of personen zijn hoofdelijk gehouden tot het betalen van de loodsgelden en van de in artikel 15 bepaalde vergoedingen en kosten.

**Art. 17. § 1.** De gezagvoerders zijn verplicht de loodsgelden en de in artikel 15 bepaalde vergoedingen en kosten binnen één maand en in elk geval voor het eerstvolgende vertrek van het vaartuig naar zee of naar het buitenland, te betalen bij de door de Vlaamse regering aangewezen ontvangers, tenzij een door de bevoegde ontvanger voldoende geachte zekerheid is gesteld.

§ 2. De gezagvoerders van naar zee of naar het buitenland vertrekkende vaartuigen moeten in elk geval bij de bevoegde ontvanger een voldoende zekerheid stellen om de bedragen te dekken die na het vertrek van het vaartuig verschuldigd blijven.

§ 3. Aan de vaartuigen waarvoor niet tijdig voldaan wordt aan de in dit artikel bepaalde verplichtingen tot betaling of zekerheidsstelling, of waarvoor anderszins enig bedrag aan de loodsdienst of het Vlaamse Gewest schuldig blijft in verband met de in dit decreet bedoelde aangelegenheden, wordt door de dienst die met de inning van het betrokken bedrag is belast, een verbod tot afvaart opgelegd.

Een dergelijk verbod wordt van kracht na eenvoudige mededeling ervan door de betrokken dienst aan de gezagvoerder, de reder of zijn aangestelde.

Om de naleving of de tenuitvoerlegging van het verbod te verzekeren, kan de betrokken dienst een beroep doen op de medewerking van de havenkapiteindiensten, de havenmeesters, de brug- en sluiswachters en de andere bevoegde ambtenaren.

Het verbod wordt opgeheven nadat de betrokken dienst meegedeeld heeft dat het vaartuig aan de uit dit decreet en zijn uitvoeringsbesluiten voortvloeiende verplichtingen heeft voldaan.

De Vlaamse regering kan ter zake nadere procedurevoorschriften vaststellen en bepalen welke ambtenaren met het nemen van de in dit artikel bedoelde maatregelen belast zijn.

§ 4. Indien tegen het vaartuig waarop de vordering van de loodsdienst of het Vlaamse Gewest betrekking heeft, geen afdoend afvaartverbod kon worden uitgesproken, kan eenzelfde verbod ook worden uitgesproken tegen elk zusterschip van het vaartuig waarop de bedoelde vordering betrekking heeft, zelfs al is dit zusterschip gereed om uit te varen.

Voor de toepassing van dit artikel wordt onder zusterschip verstaan, elk vaartuig waarvan de betrokken dienst 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 betrokken dienst betrekking heeft.

**Art. 18.** De rechtbank van koophandel van het rechtsgebied waarin de haven van vertrek of aankomst gelegen is neemt kennis van elke vordering betreffende de krachtens deze afdeling verschuldigde bedragen.

Wanneer het vaartuig verscheidene havens heeft aangelopen, zijn alle rechtbanken van koophandel van het rechtsgebied waarin deze havens gelegen zijn, gelijkelijk bevoegd.

De rechtbank van koophandel te Antwerpen is bevoegd :

1° wanneer de haven van vertrek of aankomst buiten het Koninkrijk ligt of onbekend is;

2° wanneer de haven van vertrek of aankomst in het Koninkrijk ligt, maar buiten de grenzen van het Vlaamse Gewest.

#### HOOFDSTUK III. — *Het brevet van havenloods*

**Art. 19.** De loodsen die werkzaam zijn in de gedecentraliseerd bestuurde havens en kanalen, moeten houder zijn van een brevet van havenloods dat overeenkomstig de door de Vlaamse regering bepaalde regelen wordt uitgereikt, na het slagen voor een bekwaamheidsproef voor een bijzondere commissie.

De Vlaamse regering regelt ook de schorsing, de intrekking en de geldigheidsduur van dit brevet.

De gedecentraliseerde haven- en kanaalbesturen blijven echter bevoegd om de overige aspecten van de organisatie van het loodsen te regelen.

#### HOOFDSTUK IV. — *Strafbepalingen*

**Art. 20.** Met een geldboete van duizend tot zesduizend frank worden gestraft :

1° de gezagvoerder die er krachtens artikel 7 toe verplicht is een loods aan boord te nemen of van het loodsen op afstand gebruik te maken, en zonder geldige toestemming om te varen, nalaat of weigert dit te doen, of die poogt zich aan de toepassing van de desbetreffende regelen te onttrekken;

2° de gezagvoerder die een, krachtens artikel 7 - hetzij ingevolge een reglementaire bepaling, hetzij ingevolge een beslissing met individuele strekking - geldend verbod om de opvaart, de afvaart of de doorvaart aan te vatten of voort te zetten schendt of poogt te schenden;

3° de gezagvoerder die nalaat tijdig de in artikel 9 bedoelde meldingen te doen;

4° hij die op de in artikel 5, § 1 bedoelde wateren gewone loodsassistentie verstrekt zonder in het bezit te zijn van een regelmatig loodsbrevet of een tijdelijke vergunning als bedoeld in artikel 6, alsook hij die in dit verband wederrechtelijk zijn diensten aanbiedt;

5° hij die de in artikel 5, § 2 bedoelde wateren opvaart, of aan de loodsdienst enigerlei prestatie aanvraagt, en weet dat hij niet in staat is alle krachtens afdeling 5 van hoofdstuk II verschuldigde bedragen te betalen;

6° hij die bewust de inning van de krachtens afdeling 5 van hoofdstuk II verschuldigde bedragen ontduikt of poogt te ontduiken;

7° hij die de in artikel 21 bedoelde personen verhindert of poogt te verhinderen de hen door hetzelfde artikel opgedragen taak te vervullen;

8° hij die zich onttrekt of poogt te onttrekken aan één van de verbodsmaatregelen bedoeld in artikel 17;

9° hij die, zonder houder te zijn van het brevet van havenloods, optreedt als loods of zich als dusdanig aanbiedt in de gedecentraliseerd bestuurde havens en kanalen.

**Art. 21. § 1.** Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie, zijn belast met de opsporing en de vaststelling van de in artikel 20 bedoelde misdrijven :

1° de houders van het loodsbrevet, de houders van een tijdelijke loodsvergunning en de gezagvoerders van de loodsboten, als zij in actieve dienst zijn;

2° de nautische directeurs van de loodsdienst;

3° de andere ambtenaren aangewezen bij besluit van de Vlaamse regering.

§ 2. De in §1 bedoelde personen, die de hoedanigheid van agent van gerechtelijke politie hebben, stellen de misdrijven vast in processen-verbaal die als bewijs gelden zolang het tegendeel niet bewezen is.

#### HOOFDSTUK V. — *Opheffings-, inwerkingtredings- en overgangsbepalingen*

**Art. 22.** De wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen wordt, met uitzondering van de artikelen 3bis en 10, § 3, opgeheven wat het Vlaamse Gewest betreft.

**Art. 23.** Het artikel 569, eerste lid, 13° van het Gerechtelijk Wetboek wordt opgeheven wat het Vlaamse Gewest betreft.

**Art. 24.** De Vlaamse regering bepaalt de regelen voor de toepassing van artikel 19 ten aanzien van de op de datum van inwerkingtreding van dit decreet al in de gedecentraliseerd bestuurde havens en kanalen werkzame loodsen.

De loodsen die door het bevoegde gedecentraliseerde haven- of kanaalbestuur erkend zijn of in het bezit zijn van een door dat bestuur afgegeven vergunning, kunnen in afwachting van nadere uitvoeringsmaatregelen in alle geval hun ambt blijven uitoefenen.

**Art. 25.** De besluiten genomen ter uitvoering van de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen, blijven van kracht tot op de dag waarop zij overeenkomstig dit decreet door nieuwe bepalingen worden vervangen of opgeheven.

Brussel, 19 april 1995.

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

De minister-president van de Vlaamse regering,  
L. VAN DEN BRANDE

De Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming,  
J. SAUWENS

## TRADUCTION

## MINISTÈRE DE LA COMMUNAUTÉ FLAMANDE

F. 95 — 2374

[S - C - 36105]

**19 AVRIL 1995. — Décret relatif à l'organisation et au fonctionnement du service de pilotage de la Région flamande et relatif au brevet de pilote de port (1)**

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

**CHAPITRE Ier. — Dispositions générales**

**Article 1er.** Le présent décret règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

**Art. 2.** Pour l'application du présent décret, il faut entendre par :

1° "navires" :

- a. les navires décrits à l'article 1er du livre II du Code de Commerce;
- b. les navires, les allèges, les bassins flottants, les épaves et les engins flottants allant vers ou venant de la mer;
- c. les autres navires, allèges, bassins flottants, épaves et engins flottants explicitement désignés par un arrêté du Gouvernement flamand.

2° "commandant" : le capitaine, le batelier ou la personne chargée du commandement d'un navire, ou qui exerce ce commandement de fait;

3° "le service de pilotage" : le service fonctionnel du Ministère de la Communauté flamande chargé des tâches visées à l'article 5 ou la personne juridique à laquelle ces tâches sont entièrement ou partiellement confiées par décret;

4° "le pilotage ordinaire" : la communication d'informations et de conseils servant à la navigation d'un navire, par un pilote à bord de ce navire ;

5° "le pilotage à distance" ou "PAD" : la communication d'informations et des conseils servant à la navigation d'un navire, à partir de terre ou à partir d'un autre navire naviguant ou immobile, par un pilote à l'aide de moyens de transmissions radiographiques et éventuellement à l'aide d'écrans radar;

6° "pilote" : détenteur d'un brevet de pilote ou un permis de pilote temporaire visé à l'article 6;

7° "assistance au trafic" : le rassemblement, le traitement, la transmission et la communication aux commandants et à d'autres personnes physiques ou juridiques, de données relatives à l'ordre et à la coordination du trafic maritime, à l'exception des activités spécifiques décrites sous 4 et 5 ;

8° "système d'assistance au trafic" ou "SAT" : le système organisationnel et opérationnel lequel fournit l'assistance au trafic;

9° "ports et canaux à gestion décentralisée" : les ports et canaux situés sur le territoire de la Région flamande non-soumis aux effets de la marée et qui en exécution de la loi, du décret ou d'une convention conclue avec la Région flamande, sont gérés ou exploités par une administration décentralisée;

10° "droits de pilotage" : les droits de pilotage ordinaires, l'indemnité PAD et l'indemnité SAT;

11° "droits de pilotage ordinaires" : une rétribution due pour l'utilisation du pilotage ordinaire;

12° "l'indemnité PAD" : une rétribution due pour l'utilisation du PAD;

13° "l'indemnité SAT" : une rétribution due pour l'utilisation du système d'assistance au trafic.

**Art. 3.** Le présent décret ne s'applique pas aux pilotes de la mer du Nord visés à la loi du 8 juin 1983 créant le certificat de pilote hauturier pour le pilotage de navires en mer du Nord et dans la Manche.

**CHAPITRE II. — Organisation et fonctionnement du service de pilotage de la Région flamande**

**Section 1ère. — Champ d'application**

**Art. 4.** Sans préjudice des obligations internationales relatives à cette matière incombant à la Région flamande, ce chapitre règle l'organisation et le fonctionnement du service de pilotage de la Région flamande.

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas aux personnes physiques et juridiques chargées du pilotage ordinaire ou du PAD ou de l'assistance au trafic dans les ports et les canaux à gestion décentralisée, excepté en ce qui concerne le canal maritime de Gand à Terneuzen, y compris les anciens bras du canal, la "Moervaart" et tous les bassins et darses qui y sont reliés et qui sont gérés par la ville de Gand.

**Section 2. — Organisation du service de pilotage**

**Art. 5. § 1er.** Seul le service de pilotage de la Région flamande est chargé de fournir des services de pilotage ordinaire et de PAD aux navires utilisant ou se trouvant sur les eaux suivantes :

1° la mer territoriale belge, étendue en direction occidentale jusqu'à la rade de Dunkerque, et en direction orientale, jusqu'à la rade de Flessingue;

2° les bouches de l'Escaut depuis la rade de Flessingue jusqu'aux stations de croisement en mer des bateaux-pilote,

3° les eaux de navigation entre les stations de croisement des bateaux-pilote jusqu'aux ports maritimes;

4° l'Escaut en aval d'Anvers jusqu'à la rade de Flessingue;

5° la rade d'Anvers,

6° l'Escaut en amont d'Anvers jusqu'à Termonde;

7° le Rupel depuis son embouchure jusqu'à l'écluse de Wintam;

(1) Session 1994-1995.

Documents. — Projet de décret : 716, n° 1; amendements : 716, n° 2; rapport : 716, n° 3.

Annales. — Discussion et adoption. Séances du 5 et 6 avril 1995.

8° le canal maritime de Gand à Terneuzen, y compris les anciens bras du canal, la "Moervaart" et tous les bassins et darses qui y sont reliés et qui sont gérés par la ville de Gand;

9° les ports à marée d'Ostende, de Zeebruges et de Nieuport et les eaux entre ces ports ainsi que les rades avoisinantes;

10° les chenaux d'accès aux écluses à sas et aux écluses de refoulement reliées aux eaux précitées;

11° les autres fleuves, rivières, canaux et voies navigables situés sur le territoire de la Région flamande et qui ne sont pas des ports et des canaux à gestion décentralisée.

Cette compétence comprend également les services de pilotage ordinaire et de PAD à des navires entrant dans ou quittant un port ou un quai situés à une des eaux précitées.

§ 2. Le Gouvernement flamand détermine les zones où le service de pilotage assure effectivement le pilotage et le PAD.

§ 3. Le service de pilotage est chargé de l'assistance au trafic.

Le Gouvernement flamand détermine les zones où l'assistance au trafic est assurée.

**Art. 6. § 1.** Les personnes assurant le pilotage ordinaire et le PAD doivent être titulaires d'un brevet de pilote.

Les brevets de pilote sont délivrés, suspendus et retirés par le Gouvernement flamand qui fixe les conditions auxquelles ces opérations se font.

Les pilotes sont munis d'une pièce d'identité. Le Gouvernement flamand détermine la forme de cette attestation et des mentions qui y figurent.

§ 2. Lorsque les intérêts du trafic maritime l'exigent, le Gouvernement flamand délivre des permis de pilotage temporaires conformément à des règles fixées par ce dernier.

Le Gouvernement flamand détermine la durée de validité des permis et règle leur suspension et leur retrait. Le Gouvernement flamand fixe notamment les règles suivant lesquelles les détenteurs d'un tel permis sont tenus d'agir.

### Section 3. — L'obligation accrue de pilotage

**Art. 7. § 1er.** Le Gouvernement flamand détermine les zones dans lesquelles les navires doivent obligatoirement prendre un pilote à bord.

§ 2. Le Gouvernement flamand désigne les catégories de navires et les commandants qui sont exemptés de cette obligation.

A ce sujet, le Gouvernement flamand doit entre autres :

1° faire une distinction selon le type, la destination, les dimensions et/ou la quantité ou la nature du chargement des navires;

2° adopter un régime d'exemptions individuelles qui sont accordées suite à des circonstances spéciales par les fonctionnaires désignés par le Gouvernement flamand;

3° accorder une exemption générale aux commandants qui dans un certain délai effectuent un même trajet pendant un certain nombre de fois.

Elle est accordée au commandant concerné et non à un navire, ni à une ligne maritime ou à un armateur. Elle ne vaut que pour les trajets concernés et en plus, elle est limitée à un seul navire en particulier ou à des navires du même type.

Dans des cas ou dans des circonstances exceptionnelles, des fonctionnaires désignés par le Gouvernement flamand peuvent soumettre un navire, exempté en vertu des alinéas précédents, à l'obligation de pilotage ou imposer des obligations relatives à l'utilisation de plus d'un pilote.

§ 3. Le Gouvernement flamand détermine les zones dans lesquelles et les conditions auxquelles les catégories de navires qu'il désigne doivent faire appel au pilotage à distance.

Les dispositions du § 2 s'appliquent de façon conforme.

§ 4. Il est défendu aux navires, qui sont soumis à l'obligation de pilotage accrue et qui ne prennent pas de pilote à bord, ainsi qu'aux navires qui doivent faire appel au pilotage à distance, et qui négligent ou refusent d'agir comme tel, de commencer ou de continuer leur navigation en amont, en aval ou de passage.

Les fonctionnaires désignés par le Gouvernement flamand peuvent annuler cette interdiction dans des circonstances ou des cas exceptionnels en accordant au préalable une autorisation individuelle de navigation.

§ 5. Quand ni le pilotage ordinaire, ni le PAD peuvent être assurés, il est défendu aux navires de continuer leur voyage, sauf si les fonctionnaires désignés par le Gouvernement flamand ont accordé une autorisation individuelle de navigation, compte tenu des intérêts visés au § 6.

§ 6. Lors de l'exécution du présent article et des arrêtés pris en exécution de ce dernier, il est notamment tenu compte de l'intérêt :

1° du maintien de la sécurité, de la fluidité et de la continuité du trafic maritime;

2° de la conservation, de la protection et de l'assurance de l'efficacité des voies navigables et de leur dépendances;

3° de la protection de la population et de l'environnement.

### Section 4. — L'exécution des tâches de pilotage

**Art. 8.** Tant lors du pilotage ordinaire que lors du pilotage à distance, les pilotes agissent en tant que conseiller du commandant.

Seul ce dernier est maître de la conduite et des manoeuvres du navire.

Les pilotes peuvent, en vue de l'exécution de leur tâche, mais sous la responsabilité exclusive du commandant, procéder à toutes les opérations intellectuelles et matérielles jugées utiles et nécessaires par le commandant, et éventuellement tacitement tolérées par ce dernier, y compris les opérations ayant trait aux aspects de la navigation proprement dite.

**Art. 9.** En vue du bon fonctionnement du service de pilotage et de la sécurité du déroulement du trafic, les commandants sont obligés de communiquer au préalable leur arrivée ou départ au service de pilotage suivant le mode, la forme et dans le délai fixés par le Gouvernement flamand.

**Art. 10.** Le commandant est obligé de veiller à ce que le pilote, tant qu'il est à bord du navire, soit gratuitement et convenablement nourri et logé.

Il est responsable de la sécurité du pilote, aussi bien pendant toute la durée de sa présence à bord, que lors de l'embarcation et de la débarcation, quelle qu'en soit la façon.

*Section 5. — Fixation et perception des droits de pilotage et des autres indemnités*

**Art. 11.** Tous les commandants de navire qui sont obligés de prendre un pilote à bord en vertu de l'article 7 - soit suite à une disposition réglementaire, soit suite à une décision à tendance individuelle - doivent payer les droits de pilotage ordinaires pour pouvoir bénéficier du pilotage ordinaire.

Les droits de pilotage ordinaires sont également dus :

1° par les commandants des navires qui ne sont pas tenus de prendre un pilote à bord, mais qui font volontairement usage d'une assistance ordinaire de pilotage;

2° par les commandants auxquels est accordée une exemption générale pour un certain trajet, conformément à l'article 7, § 7, § 2, deuxième alinéa, 3°.

**Art. 12.** Le Gouvernement flamand fixe les tarifs ordinaires et particuliers des droits de pilotage ordinaires dus par les différentes catégories de navires, ainsi que le mode de perception et le service ou la personne juridique qui perçoit les droits de pilotage ordinaires.

Le Gouvernement flamand peut exceptionnellement exempter du paiement des droits de pilotage ordinaires, les commandants de navires engagés à des fins pédagogiques, humanitaires ou philanthropiques nommément désignés, qui, en visite ou de passage, utilisent les services de pilotage ordinaire.

**Art. 13.** En ce qui concerne le pilotage à distance, tous les commandants qui en vertu de l'article 7 - soit suite à une disposition réglementaire, soit suite à une décision à tendance individuelle - sont obligés d'utiliser le PAD, doivent payer une indemnité PAD.

L'indemnité PAD est également due :

— par les commandants des navires qui ne sont pas tenus d'utiliser le PAD, mais qui volontairement font usage de cette prestation;

— par les commandants auxquels est accordée une exemption générale pour un certain trajet, conformément à l'article 7, § 7, § 2, deuxième alinéa, 3 et au § 3 du même article, pour autant que seul le PAD soit assuré sur ce trajet.

Le Gouvernement flamand fixe le tarif de l'indemnité PAD due par les différentes catégories de navires, ainsi que le mode de perception et le service ou la personne juridique qui perçoit l'indemnité PAD.

Le Gouvernement flamand peut exceptionnellement exempter du paiement de l'indemnité PAD, les commandants de navires engagés à des fins pédagogiques, humanitaires ou philanthropiques nommément désignés, qui, en visite ou de passage, utilisent le PAD.

**Art. 14.** Une indemnité SAT est due par les commandants des navires utilisant le système d'assistance au trafic.

Le Gouvernement flamand désigne les catégories de navires qui sont exemptées de cette obligation.

Le Gouvernement flamand fixe le tarif de l'indemnité SAT, ainsi que le mode de perception et le service ou la personne juridique qui la perçoit.

Le Gouvernement flamand fixe l'indemnité due par d'autres personnes physiques ou juridiques en vue d'obtenir des données relatives à l'assistance au trafic.

**Art. 15.** Outre les droits de pilotage ordinaires ou l'indemnité PAD et l'indemnité SAT, les commandants doivent payer les indemnités pour les frais de voyage, de déplacement, de séjour, de nourriture et de contre-temps des pilotes, ainsi que tous les autres frais supplémentaires relatifs au pilotage, parmi lesquels sont éventuellement compris les frais de pilotage par hélicoptère, aux conditions et conformément aux règles fixées par le Gouvernement flamand.

**Art. 16.** L'armateur, le propriétaire du navire, l'affrèteur, l'agent maritime et éventuellement la(les) personne(s) autorisée(s) à agir par ces derniers, sont solidairement tenus de payer les droits de pilotage et les indemnités et frais visés à l'article 15.

**Art. 17. § 1er.** Les commandants sont obligés de payer les droits de pilotage, les indemnités et les frais visés à l'article 15 dans un mois et en tout cas avant le prochain départ du navire vers la mer ou vers un autre pays aux receveurs désignés par le Gouvernement flamand, sauf si un receveur a déposé une garantie suffisante.

§ 2. Les commandants des navires partant vers la mer ou vers un autre pays, doivent en tout cas déposer une garantie suffisante auprès du receveur pour couvrir les montants dus après le départ du navire.

§ 3. Le service chargé de la perception du montant concerné impose une interdiction d'appareiller aux navires pour lesquels il n'a pas été satisfait à temps à l'obligation de paiement ou de dépôt de garantie fixée au présent article, ou pour lequel quelconque montant reste dû au service de pilotage ou à la Région flamande en ce qui concerne les matières visées au présent décret.

Une telle interdiction entre en vigueur après simple communication de cette dernière par le service concerné au commandant, à l'armateur ou à son préposé.

Afin d'assurer le respect ou la mise en exécution de l'interdiction, le service concerné peut faire appel à la collaboration des services de la capitainerie portuaire, des directeurs du port, des pontiers et des éclusiers et des autres fonctionnaires compétents.

L'interdiction est annulée après que le service concerné ait communiqué que le navire satisfait à toutes les obligations résultant du présent décret et de ses arrêtés d'exécution.

Le Gouvernement flamand peut fixer des prescriptions de procédure en cette matière et déterminer quels sont les fonctionnaires chargés de prendre les mesures visées au présent article.

§ 4. Lorsqu'il n'a pas été possible de prononcer une interdiction suffisante d'appareiller contre le navire auquel la réclamation du service de pilotage ou de la Région flamande a trait, un même interdiction peut être prononcée contre tout navire jumeau du navire auquel la réclamation a trait, même si le navire jumeau est prêt à appareiller.

Pour l'application du présent article, il faut entendre par navire jumeau, tout navire dont le service concerné sait, ou du moins dont il présume raisonnablement que le propriétaire ou les propriétaires, ou l'affrèteur, sont les mêmes ou pour une partie majeure les mêmes, que ceux du navire auquel la réclamation du service concerné a trait.

**Art. 18.** Le tribunal de commerce du ressort juridique dans lequel le port de départ ou d'arrivée est situé, prend connaissance de toute réclamation relative aux montants dus en vertu de la présente section.

Lorsque le navire a fait escale à plusieurs ports, tous les tribunaux de commerce du ressort juridique dans lequel ces ports sont situés, sont également compétents.

Le tribunal de commerce à Anvers est compétent :

- 1° lorsque le port de départ ou d'arrivée est situé en dehors du Royaume ou lorsqu'il est inconnu;
- 2° lorsque le port de départ ou d'arrivée est situé dans le Royaume, mais en dehors des limites de la Région flamande.

#### CHAPITRE III. — *Le brevet de pilote de port*

**Art. 19.** Les pilotes opérant dans les ports et canaux à gestion décentralisée, doivent être détenteur d'un brevet de pilote de port délivré conformément aux règles fixées par le Gouvernement flamand, après avoir réussi une épreuve d'aptitude devant une commission spécialisée.

Le Gouvernement règle également la suspension, le retrait et la durée de validité de ce brevet.

Les administrations décentralisées des ports et des canaux restent cependant compétentes pour régler les autres aspects de l'organisation du pilotage.

#### CHAPITRE IV. — *Dispositions pénales*

**Art. 20.** Sont punis d'une amende de mille à six mille francs :

1° le commandant qui en vertu de l'article 7 est obligé à prendre un pilote à bord ou de faire usage du pilotage à distance, et qui sans autorisation valable de naviguer, néglige ou refuse de le faire, ou qui tente de se soustraire à l'application des règles concernées;

2° le commandant qui enfreint ou tente d'enfreindre une interdiction valable en vertu de l'article 7 - soit suite à une disposition réglementaire, soit suite à une décision à tendance individuelle - de commencer ou de continuer la navigation en amont, en aval ou de passage;

3° le commandant qui néglige de signaler à temps les communications visées à l'article 9;

4° celui qui assure une assistance de pilotage ordinaire sur les eaux visées à l'article 5, § 1er, sans être en possession d'un brevet de pilotage régulier ou d'un permis temporaire tel que visé à l'article 6, ainsi que celui qui offre illégalement ses services en cette matière;

5° celui qui entre dans les eaux visées à l'article 5, § 2, ou qui demande quelconque prestation au service de pilotage en sachant qu'il n'est pas en mesure de payer tous les montants dus en vertu de la section 5 du chapitre II,

6° celui qui se soustrait volontairement ou tente de se soustraire à la perception des montants dus en vertu de la section 5 du chapitre II;

7° celui qui empêche ou tente d'empêcher les personnes visées à l'article 21 à accomplir la tâche qui leur est imposée par le même article;

8° celui qui se soustrait ou tente de se soustraire à une des mesures d'interdiction visées à l'article 17,

9° celui qui agit, sans être détenteur du brevet de pilote de port, en tant que pilote ou qui se présente comme tel dans les ports et canaux à gestion décentralisée.

**Art. 21. § 1er.** Sans préjudice des compétences des officiers de la police judiciaire, sont chargés de la recherche et de la constatation des infractions visées à l'article 20 :

1° les détenteurs d'un brevet de pilote, les détenteurs d'un permis temporaire et les commandants des bateaux-pilote, lorsqu'ils sont en service actif;

2° les directeurs nautiques du service de pilotage;

3° les autres fonctionnaires désignés par un arrêté du Gouvernement flamand,

§ 2. Les personnes visées au § 1er, ayant la qualité d'agent de la police judiciaire, constatent les infractions dans des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire.

#### CHAPITRE V. — *Dispositions d'abrogation, d'entrée en vigueur et de transition*

**Art. 22.** La loi du 3 novembre sur le pilotage des bâtiments de mer est abrogée, à l'exception des articles 3bis et 10, § 3, en ce qui concerne la Région flamande.

**Art. 23.** L'article 569, premier alinéa, 13, du Code judiciaire, est abrogé en ce qui concerne la Région flamande.

**Art. 24.** Le Gouvernement flamand fixe les règles pour l'application de l'article 19 vis-à-vis de tous les pilotes actifs dans les ports et canaux à gestion décentralisée à la date de l'entrée en vigueur du présent décret.

Les pilotes qui sont reconnus par l'administration décentralisée de port ou de canal compétente ou qui sont en possession d'un permis délivré par cette administration, peuvent en tout cas continuer à exercer leur fonction en attendant les mesures d'exécution détaillées.

**Art. 25.** Les arrêtés pris en exécution de la loi du 3 novembre sur le pilotage des bâtiments de mer, restent en vigueur jusqu'au jour où ils seront abrogés ou remplacés par de nouvelles dispositions conformément au présent décret.

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

Bruxelles, le 19 avril 1995.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

L. VAN DEN BRANDE

Le Ministre flamand des Communications, du Commerce extérieur et des Réformes institutionnelles,

J. SAUWENS