

## Dekret rządu Flandrii w sprawie innowacyjnej żeglugi

### Podstawa prawna

Niniejszy dekret opiera się na:

- flamandzkim dekretem z dnia 21 stycznia 2022 r. w sprawie żeglugi [Scheepvaartdecreet], art. 55 i 57.

### Wymogi proceduralne

Spełniono następujące wymogi proceduralne:

- Inspektorat Finansowy wydał opinię w dniu 3 kwietnia 2025 r.
- Flamandzki komitet nadzoru ds. przetwarzania danych osobowych wydał opinię nr ... w dniu ... (data) r.
- Rada stanu wydała opinię xxxxx/x (numer opinii) w dniu ... (data) r. na podstawie art. 84 § 1 ust. 1 pkt 2 ustawy o radzie stanu, ujednoliconej w dniu 12 stycznia 1973 r.

### Inicjator

Projekt niniejszego dekretu został przedłożony przez flamandzkiego ministra ds. mobilności, robót publicznych, portów i sportu.

Po obradach,

RZĄD FLANDRII NINIEJSZYM ROZPORZĄDZA, CO NASTĘPUJE:

### Rozdział 1. Przepisy ogólne

**Art. 1.** W niniejszym dekrete stosuje się następujące definicje:

- 1° zdalne sterowanie to zadania nawigacji statku wykonywane przez osobę lub maszynę, w całości lub częściowo, z miejsca, które nie znajduje się na pokładzie sterowanego statku;
- 2° śródlądowe drogi wodne to śródlądowe drogi wodne, o których mowa w art. 2 pkt 4 flamandzkiego dekretu z dnia 21 stycznia 2022 r. w sprawie żeglugi;
- 3° Komitet Ekspertów to Komitet Ekspertów, o którym mowa w art. 2.01 rozporządzenia w sprawie inspekcji statków pływających po Renie (ROSR), który jest również organem kontrolnym, o którym mowa w art. 2.01 załącznika 7 do dekretu rządu Flandrii z dnia 5 października 2018 r. ustanawiającego wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej;

- 4° statek zautomatyzowany to statek zdolny do działania na potrzeby jednej lub większej liczby swoich funkcji przy użyciu technologii, która zastępuje lub wspiera interwencję człowieka podczas całego rejsu lub jego części;
- 5° statek innowacyjny to statek wykorzystujący zdalne sterowanie, statek zautomatyzowany lub statek z alternatywną formą napędu.

**Art. 2.** § 1. Niniejszy dekret ma zastosowanie do statków innowacyjnych, niezależnie od rodzaju statku, w przypadku których ze względu na ich technologię usiłuje się odstąpić od przepisów ustawowych, dekretów lub aktów wykonawczych w odniesieniu do wszystkich następujących elementów:

- 1° załoga i eksploatacja statku;
- 2° charakterystyka techniczna lub wyposażenie statku;
- 3° regulacja ruchu morskiego;
- 4° wymagania dotyczące działań na pokładzie i na lądzie;
- 5° dokumentacja pokładowa statku.

Bez uszczerbku dla stosowania art. 68 flamandzkiego dekretu z dnia 21 stycznia 2022 r. w sprawie żeglugi, niniejszy dekret ma również zastosowanie do innowacyjnych statków transportujących towary niebezpieczne na śródlądowych drogach wodnych.

§ 2. Niniejszy dekret nie ma zastosowania do:

- 1) statków marynarki wojennej;
- 2) statków morskich;
- 3) statków rekreacyjnych.

**Art. 3.** § 1. Do celów niniejszego artykułu stosuje się następujące definicje:

- 1° statek konwencjonalny to statek z pełną załogą zgodnie z dekretem królewskim z dnia 9 marca 2007 r. ustanawiającym wymagania dotyczące załogi na szlakach żeglugowych Królestwa, który spełnia wszystkie następujące warunki:
  - a) nie jest sterowany zdalnie;
  - b) nie może naruszać mających zastosowanie wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej w odniesieniu do żadnej trasy;
- 2° równoważny poziom bezpieczeństwa: statek ma poziom bezpieczeństwa operacyjnego, który jest gwarantowany jako co najmniej równoważny poziomowi bezpieczeństwa statku konwencjonalnego tego samego typu;
- 3° zadania nawigacji to wszystkie zadania, takie jak planowanie, sterowanie, monitorowanie i manewrowanie, które są wykonywane w celu przemieszczenia statku z jednego miejsca do drugiego na drodze wodnej.

§ 2. W niniejszym ustępie termin „centrum zdalnego sterowania” oznacza miejsce, które nie znajduje się na pokładzie sterowanego statku i które spełnia jeden z następujących warunków:

- 1° statkiem można sterować zdalnie z tego miejsca;
- 2° zadania nawigacji mogą być koordynowane z tego miejsca.

Właściciel statku innowacyjnego lub jego przedstawiciel może przedłożyć Komitetowi Ekspertów dokumentację służącą udowodnieniu, że w eksploatacji statku zapewniony jest równoważny poziom bezpieczeństwa.

W dokumentacji, o której mowa w ust. 2, należy wykazać następujące elementy:

- 1° 1) stosowane technologie są w stanie uwzględnić dostępną i istniejącą infrastrukturę oraz innych użytkowników drogi wodnej bez narażania ich na niebezpieczeństwo;
- 2° 2) technologie komunikacyjne umożliwiają konwencjonalną komunikację między statkami, między statkiem a lądem oraz, w stosownych przypadkach, między statkiem a centrum zdalnego sterowania, zapewnianą za pośrednictwem bezpiecznych sieci;
- 3° 3) ryzyko zostało prawidłowo ocenione, o czym świadczą następujące elementy:
  - a) zasoby techniczne na pokładzie gwarantują, że:
    - 1) odpowiednie reakcje i działania mogą zostać podjęte w przypadku katastrofy lub sytuacji kryzysowej;
    - 2) Załoga na statku może być zawsze odpowiednio chroniona;
  - b) w zależności od danej technologii ocena ryzyka opiera się na jednej lub kilku z poniższych analiz ryzyka:
    - 1) „HAZID”: identyfikacja zagrożeń zgodnie z normą międzynarodową IEC/ISO 31010:2019;
    - 2) „HAZOP”: badanie zagrożeń i operacyjności zgodnie z normą międzynarodową IEC 61882:2016;
    - 3) zarządzanie ryzykiem w odniesieniu do bezpieczeństwa informacji, cyberbezpieczeństwa i ochrony prywatności w organizacji zgodnie z normą międzynarodową ISO/IEC 27001:2022;
    - 4) „FMECA”: analiza przyczyn, skutków i krytyczności wad systemów pokładowych i lądowych zgodnie z normą międzynarodową IEC/ISO 31010:2019;
  - c) w przypadku gdy transportowane są również towary niebezpieczne, analiza ryzyka, o której mowa w lit. b), uwzględnia potencjalne ryzyko związane z transportowanymi towarami oraz dodatkowe wymagania mające zastosowanie do transportu towarów o wysokim potencjalnym ryzyku;
- 4) stosowane technologie posiadają systemy awaryjne, które umożliwiają doprowadzenie statku do bezpiecznego stanu w przypadku problemów technicznych. Dowody dostarcza się wraz z dokumentacją techniczną stosowanego systemu;
- 5) w przypadku stosowania do zdalnego sterowania zegary systemowe pozwalają na synchronizację z centrum zdalnego sterowania opartym na zegarze referencyjnym i umożliwiają jego monitorowanie.

W ust. 3 pkt 2 komunikacja konwencjonalna oznacza każdą formę komunikacji statku za pomocą radia VHF, AIS lub innej technologii wynikającej z przepisów.

§ 3. Do dokumentacji, o której mowa w ust. 2, dołącza się następujące dokumenty:

- 1° oświadczenie, że role i obowiązki związane z zarządzaniem statkiem i różnymi zadaniami nawigacji są określone we wszystkich okolicznościach;
- 2° w stosownych przypadkach wyniki projektu pilotażowego, o którym mowa w art. 70 flamandzkiego dekretu z dnia 21 stycznia 2022 r. w sprawie żeglugi.

§ 4. Komitet Ekspertów sprawdza dokumentację, o której mowa w ust. 2, i ocenia, czy w eksploatacji statku zapewniony jest równoważny poziom bezpieczeństwa.

Komitet Ekspertów może wymagać przeprowadzenia testu nawigacyjnego i uwzględnić jego wyniki.-

Komitet Ekspertów może uwzględnić wyniki projektu pilotażowego, o którym mowa w art. 70 flamandzkiego dekretu z dnia 21 stycznia 2022 r. w sprawie żeglugi, lub rozwój technologii.

Komitet Ekspertów może odstąpić od całości lub części weryfikacji dokumentacji, jeżeli ważne świadectwo wydane przez instytucję klasyfikacyjną uznaną przez Komisję Europejską na podstawie art. 21 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE wykazuje, że zapewniony jest równoważny poziom bezpieczeństwa.

Komitet Ekspertów może zdecydować, że:

- 1° wykazano równoważny poziom bezpieczeństwa w odniesieniu do całego wniosku lub jego części, niezależnie od tego, czy podlega on warunkom czy też nie;
- 2° nie wykazano równoważnego poziomu bezpieczeństwa. Jeżeli Komitet Ekspertów ustali, że przy ograniczonych dostosowaniach można osiągnąć równoważny poziom bezpieczeństwa, dokumentacja może zostać zachowana, a podmiot przedkładający dokumentację może przystąpić do rozwiązania problemu.
- 3° należy dostarczyć dodatkowe dokumenty umożliwiające ocenę wniosku. Nie ma potrzeby przesyłania zupełnie nowej dokumentacji.

**Art. 4.** Jeżeli dane osobowe są przetwarzane poprzez przekazanie dokumentacji do Komitetu Ekspertów, odbywa się to zgodnie z ogólnym rozporządzeniem o ochronie danych.

Dane osobowe, o których mowa w ust. 1, są przetwarzane wyłącznie w następujących celach:

- 1° wymiana informacji między podmiotem przedkładającym dokumentację, Komitetem Ekspertów i organami zarządzającymi drogami wodnymi;
- 2° opracowanie statystyk;
- 3° utrzymanie bezpieczeństwa i komfortu żeglugi.

Zanonimizowane informacje pochodzące z danych, o których mowa w ust. 1, mogą być wykorzystywane do wspierania polityki na rzecz promowania transportu śródlądowymi drogami wodnymi.

Agencja De Vlaamse Waterweg nv jest administratorem, o którym mowa w art. 4 pkt 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólnego rozporządzenia o ochronie danych).

Osoby, których dane osobowe są przetwarzane, zostaną o tym wcześniej poinformowane. Osoby te będą miały dostęp do własnych danych osobowych i zawsze otrzymają kopię tych danych na żądanie.

Dane osobowe nie będą przechowywane przez okres dłuższy niż dziesięć lat.

**Art. 5.** Niniejszy dekret nie zmienia ogólnej odpowiedzialności prawnej właściciela, najemcy, czarterującego, któremu statek został udostępniony do własnego użytku, oraz operatora statku.

## Rozdział 2. Przepisy zmieniające

Sekcja 1 Zmiana dekretu królewskiego z dnia 9 marca 2007 r. ustanawiającego wymagania dotyczące załogi na szlakach żeglugowych Królestwa

**Art. 6.** W rozdziale XI dekretu królewskiego z dnia 9 marca 2007 r. ustanawiającego wymagania dotyczące załogi na szlakach żeglugowych Królestwa, zmienionego dekretem rządu Flandrii z dnia 5 października 2018 r., dodaje się art. 28 ust. 1 w brzmieniu:

Art. 28 ust. 1. § 1. W tym artykule zdalne sterowanie oznacza zadania nawigacji statku wykonywane przez osobę lub maszynę, w całości lub częściowo, z miejsca, które nie znajduje się na pokładzie sterowanego statku.

§ 2. W niniejszym ustępie stosuje się następujące terminy i definicje:

- 1° statek zautomatyzowany to statek, który niezależnie od poziomu automatyzacji może obsługiwać jedną lub większą liczbę swoich funkcji przy użyciu technologii, która zastępuje pracę człowieka lub umożliwia zdalne sterowanie podczas całego rejsu lub jego części;
- 2° statek innowacyjny to statek wykorzystujący zdalne sterowanie, statek zautomatyzowany lub statek z alternatywną formą napędu.

Komitet Ekspertów może przyznać odstępstwa od stosowania niniejszego dekretu w odniesieniu do statków innowacyjnych.

Właściciel statku innowacyjnego lub jego przedstawiciel ubiegający się o odstępstwo, o którym mowa w ust. 2, przedkłada Komitetowi Ekspertów, oprócz dokumentów, o których mowa w art. 3 § 2 i § 3 dekretu rządu Flandrii z dnia [data] r. w sprawie innowacyjnej żeglugi, wszystkie następujące informacje:

- 1° przegląd odstępstw, o które wnioskuje się w odniesieniu do danego statku;
- 2° przegląd zadań nawigacji, które są wykonywane w alternatywny sposób, wraz z opisem sposobu ich wykonywania;
- 3° Dowód, że statek jest ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej, niezależnie od tego, czy jest obsługiwany ręcznie czy zdalnie, oraz że polisa obejmuje obowiązek ratownictwa.

W ust. 3 pkt 3 obowiązek ratownictwa oznacza klauzulę w polisie zapewniającą, że jeśli statek nabierze wody lub zatonie, zostanie on natychmiast wyciągnięty z wody na koszt ubezpieczyciela.

§ 3. Jeżeli Komitet Ekspertów, bez uszczerbku dla stosowania art. 20 i 21 niniejszego dekretu, postanowi stwierdzić, że na podstawie kontroli, o której mowa w art. 3 § 4 dekretu rządu Flandrii z dnia [data] r. w sprawie innowacyjnej żeglugi, wykazano równoważny poziom bezpieczeństwa, informuje o tym zamiarze każdy organ zarządzający drogami wodnymi odpowiedzialny za trasę lub obszar żeglugi, w odniesieniu do których wnioskuje się o odstępstwo, o którym mowa w ust. 2 pkt 2.

Po otrzymaniu informacji o zamiarze, o którym mowa w ust. 1, zainteresowane organy zarządzające drogami wodnymi mogą, z powodów właściwych dla drogi wodnej, wnieść sprzeciw do Komitetu Ekspertów, uzasadniając, że innowacyjna żegluga nie jest możliwa na danej drodze wodnej lub danych drogach wodnych. Jeżeli dany organ zarządzający drogami wodnymi nie wnieśli sprzeciwu do Komitetu Ekspertów w ciągu 15 dni roboczych od otrzymania informacji o zamiarze, o którym mowa w ust. 1, decyzja Komitetu Ekspertów staje się ostateczna.

Komitet Ekspertów może, z własnej inicjatywy lub po otrzymaniu sprzeciwu, o którym mowa w ust. 2, ograniczyć trasę lub obszar działalności, w odniesieniu do których wnioskuje się o odstępstwo, o którym mowa w ust. 2 pkt 2.

Do celów przewidzianych w ust. 2 „dzień roboczy” oznacza każdy dzień, z wyjątkiem sobót, niedziel i dni ustawowo wolnych od pracy, o których mowa w art. 1 ust. 1 dekretu królewskiego z dnia 18 kwietnia 1974 r. ustanawiającego ogólną procedurę wykonywania ustawy z dnia 4 stycznia 1974 r. o dniach ustawowo wolnych od pracy.

§ 4. Komitet Ekspertów wydaje dodatkowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej zgodnie ze wzorem określonym w ES-TRIN 2023/1. Świadectwo to zawiera następujące elementy:

- 1° odstępstwa dla załogi statku i wszelkie warunki z nimi związane;
- 2° trasy lub obszary działalności, do których mają zastosowanie odstępstwa;
- 3° w stosownych przypadkach warunki dotyczące kwalifikacji operatorów zdalnych.

Dla organów odpowiedzialnych za nadzór lub wykrywanie oświadczenie na świadectwie, o którym mowa w ust. 1, służy jako dowód zezwolenia na zautomatyzowaną nawigację lub zdalne sterowanie.

§ 5. Komitet Ekspertów może cofnąć każde odstępstwo przyznane na podstawie ust. 2 pkt 2 w następujących przypadkach:

- 1° statek nie spełnia już wymagań technicznych odpowiadających świadectwu, w szczególności elementów branych pod uwagę przy ocenie równoważnego poziomu bezpieczeństwa zgodnie z art. 3 § 4 dekretu rządu Flandrii z dnia [data] r. w sprawie innowacyjnej żeglugi;
- 2° Komitetowi Ekspertów przekazano fałszywe, nieprawidłowe lub niekompletne informacje w celu oceny równoważnego poziomu

- bezpieczeństwa zgodnie z art. 3 § 4 dekretu rządu Flandrii z dnia [data] r.  
w sprawie innowacyjnej żeglugi;
- 3° doszło do incydentu lub katastrofy.

W przypadku zmiany okoliczności dotyczących drogi wodnej lub jej części, do której ma zastosowanie odstępstwo, o którym mowa w ust. 2 pkt 2, dany organ zarządzający drogami wodnymi może czasowo zawiesić odstępstwo dla tej drogi wodnej lub jej części. Organ zarządzający drogami wodnymi niezwłocznie przekazuje pisemne powiadomienie o podjętym środku właścicielowi statku lub jego przedstawicielowi oraz Komitetowi Ekspertów. Po zbadaniu sprawy Komitet Ekspertów poinformuje w ciągu siedmiu dni o środkach, które podjął lub zamierza podjąć, organ zarządzający drogami wodnymi, który powziął decyzję o zawieszeniu.

Sekcja 2 Zmiany dekretu rządu Flandrii z dnia 5 października 2018 r. ustanawiającego wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej

**Art. 7.** W art. 23 § 2 ust. 1 dekretu rządu Flandrii z dnia 5 października 2018 r. ustanawiającego wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej dodano pkt 4 w brzmieniu:

„4) w stosownych przypadkach sprawdzić, czy statek żegluguje zgodnie ze zwolnieniami przyznanymi na podstawie art. 25 ust. 1 § 2.”.

**Art. 8.** W tym samym dekrete, zmienionym dekretami rządu Flandrii z dnia 6 maja 2022 r. i 25 listopada 2022 r., dodano art. 25 ust. 1 w brzmieniu:

Art. 25 ust. 1. § 1. W tym artykule zdalne sterowanie oznacza zadania nawigacji statku wykonywane przez osobę lub maszynę, w całości lub częściowo, z miejsca, które nie znajduje się na pokładzie sterowanego statku.

§ 2. W niniejszym ustępie stosuje się następujące terminy i definicje:

- 1° Statek zautomatyzowany to statek, który w odniesieniu do jednej lub większej liczby swoich funkcji, niezależnie od poziomu automatyzacji, jest zdolny do działania przy użyciu technologii, która zastępuje pracę człowieka lub umożliwia zdalne sterowanie podczas całego rejsu lub jego części;
- 2° statek innowacyjny to statek wykorzystujący zdalne sterowanie, statek zautomatyzowany lub statek z alternatywną formą napędu.

Komitet Ekspertów może przyznać całkowite lub częściowe zwolnienie z przepisów niniejszego dekretu w odniesieniu do innowacyjnych statków pływających na ograniczonych trasach o znaczeniu lokalnym na śródlądowych drogach wodnych lub na obszarach portowych.

Właściciel statku innowacyjnego lub jego przedstawiciel ubiegający się o jedno lub więcej zwolnień, o których mowa w ust. 2, przedkłada Komitetowi Ekspertów, oprócz dokumentów, o których mowa w art. 3 § 2 i § 3 dekretu rządu Flandrii z dnia [data] r. w sprawie innowacyjnej żeglugi, wszystkie następujące informacje:

- 1° przegląd zwolnień, o których mowa w ust. 2, o które wnioskuje się w odniesieniu do danego statku;

- 2° opis trasy lub obszaru żeglugi, w odniesieniu do których wnioskuje się o zwolnienie, o którym mowa w ust. 2;
- 3° Dowód, że statek jest ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej, niezależnie od tego, czy jest obsługiwany ręcznie czy zdalnie, oraz że polisa obejmuje obowiązek ratownictwa.

W ust. 3 pkt 3 obowiązek ratownictwa oznacza klauzulę w polisie zapewniającą, że jeśli statek nabierze wody lub zatonie, zostanie on natychmiast wyciągnięty z wody na koszt ubezpieczyciela.

Jeżeli właściciel statku innowacyjnego lub jego przedstawiciel wnioskuje o odstępstwo od minimalnych wymagań dotyczących załogi na podstawie art. 28 ust. 1 dekretu królewskiego z dnia 9 marca 2007 r. ustanawiającego wymagania dotyczące załogi na szlakach żeglugowych Królestwa, oprócz zwolnień, o których mowa w ust. 2, nie trzeba składać dwóch oddzielnych dokumentacji. W takim przypadku właściciel statku innowacyjnego lub jego przedstawiciel może złożyć jedną dokumentację zawierającą wszystkie dokumenty, o których mowa w art. 3 § 2 i § 3 dekretu rządu Flandrii z dnia [data] r. w sprawie innowacyjnej żeglugi oraz w art. 28 ust. 1 § 2 dekretu królewskiego z dnia 9 marca 2007 r. ustanawiającego wymagania dotyczące załogi na szlakach żeglugowych Królestwa.

§ 3. Jeżeli Komitet Ekspertów postanowi stwierdzić, że na podstawie kontroli, o której mowa w art. 3 § 4 dekretu rządu Flandrii z dnia [data] r. w sprawie innowacyjnej żeglugi, wykazano równoważny poziom bezpieczeństwa, informuje o tym zamiarze każdy organ zarządzający drogami wodnymi odpowiedzialny za trasę lub obszar żeglugi, w odniesieniu do których wnioskuje się o zwolnienie, o którym mowa w ust. 2 pkt 2.

Po otrzymaniu informacji o zamiarze, o którym mowa w ust. 1, zainteresowane organy zarządzające drogami wodnymi mogą, z powodów właściwych dla drogi wodnej, wnieść sprzeciw do Komitetu Ekspertów, uzasadniając, że innowacyjna żegluga nie jest możliwa na danej drodze wodnej lub danych drogach wodnych. Jeżeli dany organ zarządzający drogami wodnymi nie wnieśli sprzeciwu do Komitetu Ekspertów w ciągu 15 dni roboczych od otrzymania informacji o zamiarze, o którym mowa w ust. 1, decyzja Komitetu Ekspertów staje się ostateczna.

Komitet Ekspertów może, z własnej inicjatywy lub po otrzymaniu sprzeciwu, o którym mowa w ust. 2, od organów zarządzających drogami wodnymi ograniczyć trasę lub obszar działalności, w odniesieniu do których wnioskuje się o zwolnienie, o którym mowa w ust. 2 pkt 2.

Do celów przewidzianych w ust. 2 „dzień roboczy” oznacza każdy dzień, z wyjątkiem sobót, niedziel i dni ustawowo wolnych od pracy, o których mowa w art. 1 ust. 1 dekretu królewskiego z dnia 18 kwietnia 1974 r. ustanawiającego ogólną procedurę wykonywania ustawy z dnia 4 stycznia 1974 r. o dniach ustawowo wolnych od pracy.

§ 4. Komitet Ekspertów wydaje dodatkowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej zgodnie ze wzorem określonym w ES-TRIN 2023/1. Świadectwo to zawiera następujące elementy:

- 1° mające zastosowanie zwolnienia i wszelkie warunki z nimi związane;
- 2° trasy lub obszary działalności, do których mają zastosowanie zwolnienia, o których mowa w pkt 1 i ust. 2 pkt 2.

Dla organów odpowiedzialnych za nadzór lub wykrywanie dodatkowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej, o którym mowa w ust. 1, służy jako dowód zezwolenia na zautomatyzowaną nawigację lub zdalne sterowanie.

§ 5. Komitet Ekspertów może cofnąć każde zwolnienie przyznane na podstawie ust. 2 pkt 2 w następujących przypadkach:

- 1° statek nie spełnia już wymagań technicznych odpowiadających świadectwu, w szczególności elementów branych pod uwagę przy ocenie równoważnego poziomu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 3 § 4 dekretu rządu Flandrii z dnia [data] r. w sprawie innowacyjnej żeglugi;
- 2° Komitetowi Ekspertów przekazano fałszywe, nieprawidłowe lub niekompletne informacje w celu oceny równoważnego poziomu bezpieczeństwa zgodnie z art. 3 § 4 dekretu rządu Flandrii z dnia [data] r. w sprawie innowacyjnej żeglugi;
- 3° doszło do incydentu lub katastrofy.

W przypadku zmiany okoliczności dotyczących drogi wodnej lub jej części, do której ma zastosowanie zwolnienie, o którym mowa w ust. 2 pkt 2, dany organ zarządzający drogami wodnymi może czasowo zawiesić zwolnienie dla tej drogi wodnej lub jej części. Organ zarządzający drogami wodnymi niezwłocznie przekazuje pisemne powiadomienie o podjętym środku właścicielowi statku lub jego przedstawicielowi oraz Komitetowi Ekspertów. Po zbadaniu sprawy Komitet Ekspertów poinformuje w ciągu siedmiu dni o środkach, które podjął lub zamierza podjąć, organ zarządzający drogami wodnymi, który powziął decyzję o zawieszeniu.

Rozdział 3. Przepis końcowy

**Art. 9.** Za wykonanie niniejszego dekretu odpowiada flamandzki minister właściwy do spraw mobilności wodnej i transportu wodnego.

Bruksela, dnia 20 czerwca 2025 r.

Premier rządu Flandrii,

Matthias DIEPENDAELE

Flamandzki minister ds. mobilności, robót publicznych, portów i sportu

Annick DE RIDDER