

Decreto del Gobierno flamenco sobre la navegación interior innovadora

Base jurídica

El presente Decreto se basa en:

- el Decreto flamenco sobre el transporte marítimo [Scheepvaartdecreet] de 21 de enero de 2022, artículos 55 y 57.

Requisitos de procedimiento

Se han cumplido los siguientes requisitos de procedimiento:

- La Inspección de Finanzas emitió su dictamen el 3 de abril de 2025.
- La Comisión de supervisión flamenca para el tratamiento de datos personales emitió su dictamen n.º ... el ... (fecha).
- El Consejo de Estado emitió el Dictamen xxxxx/x (número de dictamen) el... (fecha), en virtud del artículo 84, apartado 1, párrafo primero, punto 2, de las Leyes sobre el Consejo de Estado, coordinadas el 12 de enero de 1973.

Promotor de la iniciativa

El presente Decreto es propuesto por el Ministro flamenco de Movilidad, Obras Públicas, Puertos y Deportes.

Previas deliberaciones,

EL GOBIERNO DE FLANDES POR LA PRESENTE EMITE EL SIGUIENTE DECRETO:

Capítulo 1. Disposiciones generales

Artículo 1. En el presente Decreto, se entenderá por:

- 1º control remoto: tareas de navegación de un buque que son realizadas por una persona o una máquina, total o parcialmente, desde un lugar que no está a bordo del buque controlado;
- 2º vías navegables interiores: las vías navegables interiores a que se refiere el artículo 2, apartado 4, del Decreto flamenco, de 21 de enero de 2022, sobre el transporte marítimo;
- 3º Comité de expertos: el Comité de expertos a que se refiere el artículo 2.01 del Reglamento de inspección de buques en el Rin (ROSR), que es también el organismo de inspección a que se refiere el artículo 2.01 del anexo 7 del Decreto del Gobierno flamenco, de 5 de octubre de 2018, por el que se

- establecen las prescripciones técnicas de los buques de navegación interior;
- 4° buque automatizado: buque capaz de operar para uno o más buques utilizando tecnología que sustituye o apoya la intervención humana durante todo el viaje o parte del mismo;
 - 5° buque innovador: buque que utiliza el control remoto, un buque automatizado o un buque con una forma de propulsión alternativa.

Artículo 2. 1. El presente Decreto se aplicará a los buques innovadores, independientemente del tipo de buque, que, en razón de su tecnología, pretendan establecer excepciones a las leyes, decretos o actos de ejecución sobre todos los elementos siguientes:

- 1° la tripulación y el funcionamiento del buque;
- 2° las características técnicas o el equipamiento del buque;
- 3° la regulación del tráfico marítimo;
- 4° los requisitos para las operaciones a bordo y en tierra;
- 5° la documentación de a bordo del buque.

Sin perjuicio de la aplicación del artículo 68 del Decreto flamenco, de 21 de enero de 2022, sobre el transporte marítimo, el presente Decreto también se aplicará a los buques innovadores que transporten mercancías peligrosas por vías navegables interiores.

Artículo 2. El presente Decreto no se aplicará a:

- 1) buques navales;
- 2) buques de navegación marítima;
- 3) buques de recreo.

Artículo 3. 1. A efectos del presente artículo, se entenderá por:

- 1° buque convencional: buque con tripulación completa de conformidad con el Real Decreto de 9 de marzo de 2007 por el que se establecen las prescripciones relativas a la tripulación en las rutas marítimas del Reino y que cumple todas las condiciones siguientes:
 - a) no se controla a distancia;
 - b) no podrá desviarse de los requisitos técnicos aplicables a los buques de navegación interior para ninguna ruta;
- 2° nivel de seguridad equivalente: el buque tiene un nivel de seguridad operativa que se garantiza que sea al menos equivalente al de un buque convencional del mismo tipo;
- 3° tareas de navegación: todas las tareas, como la planificación, la dirección, el seguimiento y las maniobras, que se llevan a cabo para mover un buque de un lugar a otro en la vía navegable.

2. En este apartado, el término «centro de control remoto» se refiere a un lugar que no se encuentra a bordo del buque controlado y que cumple una de las condiciones siguientes:

- 1° el buque puede controlarse a distancia desde ese lugar;
- 2° las tareas de navegación pueden coordinarse desde ese lugar.

El propietario de un buque innovador o su representante pueden presentar un expediente al Comité de expertos para demostrar que se garantiza un nivel de seguridad equivalente en la explotación del buque.

En el expediente a que se refiere el apartado 2, deberán demostrarse los siguientes elementos:

- 1° las tecnologías utilizadas sean capaces de tener en cuenta la infraestructura disponible y existente y a otros usuarios de vías navegables sin ponerlos en peligro;
- 2° las tecnologías de comunicación permiten la comunicación convencional entre los buques, entre el buque y la costa y, en su caso, entre el buque y el centro de control remoto, garantizada a través de redes seguras;
- 3° los riesgos se han evaluado correctamente, como demuestran los siguientes elementos:
 - a) los recursos técnicos a bordo garantizarán que:
 - 1) pueden adoptarse las respuestas y medidas adecuadas en caso de catástrofe o emergencia;
 - 2) La tripulación del buque siempre puede estar adecuadamente protegida;
 - b) en función de la tecnología de que se trate, la evaluación de riesgos se basará en uno o varios de los siguientes análisis de riesgos:
 - 1) «HAZID»: identificación de peligros de conformidad con la norma internacional IEC/ISO 31010:2019;
 - 2) «HAZOP»: estudio de riesgos y operatividad de conformidad con la norma internacional IEC 61882:2016;
 - 3) la gestión de riesgos en relación con la seguridad de la información, la ciberseguridad y la protección de la privacidad en un organismo de conformidad con la norma internacional ISO/IEC 27001:2022;
 - 4) «FMECA»: análisis de posibles fallos y su impacto crítico en los sistemas a bordo y en tierra de conformidad con la norma internacional IEC/ISO 31010:2019;cuando también se transporten mercancías peligrosas, el análisis de riesgos mencionado en la letra b) tendrá en cuenta los riesgos potenciales de las mercancías transportadas y los requisitos adicionales aplicables al transporte de mercancías con riesgos potenciales elevados;
- 4) las tecnologías utilizadas cuentan con sistemas de emergencia que permiten poner el buque en condiciones de seguridad en caso de problemas técnicos. Deberán aportarse pruebas con los documentos técnicos del sistema utilizado;
- 5) cuando se utilizan como control remoto, los relojes del sistema permiten la sincronización con un centro de control remoto basado en un reloj de referencia y permiten su supervisión.

En el párrafo tercero, punto 2, el tráfico de comunicaciones convencional se refiere a cualquier forma de comunicación de los buques por medio de radio VHF, AIS u otra tecnología resultante de la normativa.

3. Al expediente a que se refiere el apartado 2 se añadirá el texto siguiente:

- 1° una declaración jurada de que las funciones y responsabilidades de gestión del buque y las distintas tareas de navegación están definidas en todas las circunstancias;
- 2° en su caso, los resultados de un proyecto piloto a que se refiere el artículo 70 del Decreto flamenco, de 21 de enero de 2022, sobre el transporte marítimo.

4. El Comité de expertos comprobará el expediente a que se refiere el apartado 2 y evaluará si se garantiza un nivel de seguridad equivalente en la operación del buque.

El Comité de expertos podrá exigir una prueba de navegación y tener en cuenta los resultados de la misma.-

El Comité de expertos podrá tener en cuenta los resultados de un proyecto piloto a que se refiere el artículo 70 del Decreto flamenco sobre el transporte marítimo de 21 de enero de 2022 o la evolución del estado de la tecnología.

El Comité de expertos podrá renunciar total o parcialmente a la verificación del expediente si un certificado válido expedido por una sociedad de clasificación reconocida por la Comisión Europea de conformidad con el artículo 21 de la Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, por la que se establecen las prescripciones técnicas de los buques de navegación interior, por la que se modifica la Directiva 2009/100/CE y se deroga la Directiva 2006/87/CE, demuestra que se garantiza un nivel de seguridad equivalente.

El Comité de expertos puede decidir que:

- 1° se ha demostrado un nivel de seguridad equivalente para toda la solicitud o parte de la solicitud, esté o no sujeta a condiciones;
- 2° no se ha demostrado un nivel de seguridad equivalente. Si el Comité de expertos determina que puede lograrse un nivel de seguridad equivalente con adaptaciones limitadas, el expediente puede conservarse y el remitente puede proceder a resolver el problema.
- 3° es necesario aportar documentos adicionales para poder evaluar la solicitud. No es necesario presentar un expediente completamente nuevo.

Artículo 4. Si los datos personales se procesan mediante la presentación del expediente a la Comisión de expertos, esto se hará de conformidad con el Reglamento General de Protección de Datos.

Los datos personales a que se refiere el apartado 1 solo se tratarán para los siguientes fines:

- 1° el intercambio de información entre el remitente del expediente, el Comité de expertos y las autoridades de las vías navegables;
- 2° la elaboración de estadísticas;
- 3° el mantenimiento de la seguridad y la comodidad de navegación.

La información anonimizada procedente de los datos mencionados en el apartado 1 podrá utilizarse para apoyar las políticas de fomento del transporte por vías navegables interiores.

La agencia De Vlaamse Waterweg nv es el responsable del tratamiento de datos a efectos del artículo 4, apartado 7, del Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos).

Las personas cuyos datos personales se traten serán informadas de ello con antelación. Estas personas tendrán acceso a sus propios datos personales y siempre recibirán una copia de los mismos si así lo solicitan.

Los datos personales no se conservarán durante más de diez años.

Artículo 5. El presente Decreto no altera la responsabilidad jurídica general del propietario, el arrendatario, el fletador al que se pone a disposición la buque para su propio uso y el operador del buque.

Capítulo 2. Disposiciones modificativas

Sección 1 Modificación del Real Decreto de 9 de marzo de 2007 por el que se establecen los requisitos de tripulación en las vías navegables del Reino

Artículo 6. En el capítulo XI del Real Decreto de 9 de marzo de 2007 por el que se establecen las condiciones relativas a la tripulación en las rutas marítimas del Reino, modificado por el Decreto del Gobierno flamenco de 5 de octubre de 2018, se añade un artículo 28/1 con el siguiente texto:

Artículo 28/1. 1. En este artículo, el control remoto se refiere a: las tareas de navegación de un buque realizadas por una persona o una máquina, total o parcialmente, desde un lugar que no está a bordo del buque controlado;

2. A efectos del presente apartado, se aplicarán las siguientes definiciones:

- 1° buque automatizado: un buque que, independientemente del nivel de automatización, puede operar para una o más funciones del buque con tecnología que sustituye la mano de obra humana o permite el control remoto durante todo o parte del viaje;
- 2° buque innovador: buque que utiliza el control remoto, un buque automatizado o un buque con una forma de propulsión alternativa.

El Comité de expertos podrá conceder excepciones a la aplicación del presente Decreto para los buques innovadores.

El propietario de un buque innovador o su representante que solicite una excepción a que se refiere el apartado 2 presentará al Comité de expertos, además de los documentos a que se refiere el artículo 3, apartados 2 y 3, del Decreto del Gobierno flamenco de [fecha] sobre la navegación innovadora, toda la información siguiente:

- 1° un resumen de las excepciones solicitadas para el buque en cuestión;
- 2° un resumen de las tareas de navegación que se realizan de manera alternativa, con una descripción de la forma en que se realizan;
- 3° Prueba de que el buque está asegurado contra la responsabilidad civil, ya sea operado manualmente o de forma remota, y que la póliza incluye una obligación de salvamento.

En el párrafo tercero, punto 3, la obligación de salvamento se refiere a una cláusula de la póliza que garantiza que, si el buque hace agua o se hunde, este será retirado del agua inmediatamente a expensas de la aseguradora.

3. Si el Comité de expertos, sin perjuicio de la aplicación de los artículos 20 y 21 del presente Decreto, decide determinar que, sobre la base de la inspección a

que se refiere el artículo 3, apartado 4, del Decreto del Gobierno flamenco de [fecha] sobre la navegación innovadora, se ha demostrado un nivel de seguridad equivalente, informará de dicha intención a cada autoridad de la vía navegable responsable de la ruta o zona de navegación para la que se solicita una excepción a que se refiere el apartado 2, punto 2.

Una vez que las autoridades de las vías navegables afectadas hayan recibido la intención a que se refiere el apartado 1, podrán, por razones específicas de la vía navegable, presentar una objeción al Comité de expertos alegando que no es posible una navegación innovadora en la vía o vías navegables en cuestión. Si la autoridad de las vías navegables de que se trate no presenta objeciones al Comité de expertos en un plazo de quince días hábiles a partir de la recepción de la intención a que se refiere el apartado 1, la decisión del Comité de expertos será definitiva.

El Comité de expertos podrá, por iniciativa propia o tras recibir una objeción como la mencionada en el apartado 2, restringir la ruta o la zona de operación para la que se solicita la excepción mencionada en el apartado 2, punto 2.

A efectos del apartado 2, se entenderá por «día laborable» todos los días, con excepción de los sábados, domingos y de los días festivos previstos en el artículo 1, párrafo primero, del Real Decreto, de 18 de abril de 1974, por el que se establecen las modalidades generales de aplicación de la Ley, de 4 de enero de 1974, relativa a los días festivos.

4. La Comisión de expertos expedirá un certificado complementario de navegación interior de la Unión de conformidad con el modelo establecido en ES-TRIN 2023/1. Este certificado incluirá los elementos siguientes:

- 1° las excepciones aplicables a la tripulación del buque y las condiciones correspondientes;
- 2° las rutas o zonas de operación a las que se aplican las excepciones;
- 3° en su caso, las condiciones relativas a las cualificaciones de los operadores a distancia.

Para las autoridades responsables de la vigilancia o la detección, la declaración que figura en el certificado a que se refiere el apartado 1 servirá como prueba de la autorización para la navegación automatizada o el control a distancia.

5. El Comité de expertos podrá retirar cualquier excepción concedida en virtud del apartado 2, punto 2, en los siguientes casos:

- 1° el buque ya no cumple las prescripciones técnicas correspondientes al certificado, en particular los elementos tenidos en cuenta para evaluar el nivel equivalente de seguridad de conformidad con el artículo 3, apartado 4, del Decreto del Gobierno flamenco de [fecha] sobre navegación innovadora;
- 2° se ha facilitado información falsa, incorrecta o incompleta al Comité de expertos para evaluar el nivel de seguridad equivalente de conformidad con el artículo 3, apartado 4, del Decreto del Gobierno flamenco de [fecha] sobre navegación innovadora;
- 3° ha habido un incidente o desastre.

En caso de que cambien las circunstancias de una vía navegable, o parte de ella, a la que se aplique la excepción a que se refiere el apartado 2, punto 2, la autoridad de la vía navegable en cuestión podrá suspender temporalmente la excepción para dicha vía navegable o parte de ella. La autoridad de la vía navegable notificará inmediatamente por escrito la medida al propietario del buque o a su representante y al Comité de expertos. Tras un examen, el Comité de expertos informará a la autoridad de vías navegables que haya tomado la decisión sobre la suspensión de las medidas que haya adoptado o se proponga adoptar en un plazo de siete días.

Sección 2. Modificaciones del Decreto del Gobierno flamenco, de 5 de octubre de 2018, por el que se establecen las prescripciones técnicas de los buques de navegación interior

Artículo 7. En el artículo 23, apartado 2, párrafo primero, del Decreto del Gobierno flamenco, de 5 de octubre de 2018, por el que se establecen las prescripciones técnicas de los buques de la navegación interior, se añade el punto 4, con la siguiente redacción:

«4) cuando proceda, comprobar si el buque navega de conformidad con las exenciones concedidas de conformidad con el artículo 25/1, apartado 2.».

Artículo 8. En el mismo Decreto, modificado por los Decretos del Gobierno flamenco de 6 de mayo de 2022 y de 25 de noviembre de 2022, se añade un artículo 25/1, con la siguiente redacción:

Artículo 25/1. 1. En este artículo, el control remoto se refiere a: las tareas de navegación de un buque realizadas por una persona o una máquina, total o parcialmente, desde un lugar que no está a bordo del buque controlado;

Artículo 2. A efectos del presente apartado, se aplicarán las siguientes definiciones:

- 1° buque automatizado: un buque que, para una o más funciones del buque, independientemente del nivel de automatización, es capaz de operar con una tecnología que sustituye la mano de obra humana o permite el control remoto durante todo el viaje o parte del mismo;
- 2° buque innovador: buque que utiliza el control remoto, un buque automatizado o un buque con una forma de propulsión alternativa.

El Comité de expertos podrá conceder una exención total o parcial de las disposiciones del presente Decreto a los buques innovadores que operen en rutas limitadas de importancia local en vías navegables interiores o en zonas portuarias.

El propietario de un buque innovador o su representante que solicite una o varias exenciones a que se refiere el apartado 2, presentará al Comité de expertos, además de los documentos a que se refiere el artículo 3, apartados 2 y 3, del Decreto del Gobierno flamenco de [fecha] sobre la navegación innovadora, toda la información siguiente:

- 1° una visión general de las exenciones a que se refiere el apartado 2 solicitadas para el buque en cuestión;
- 2° la descripción de la ruta o la zona de navegación para la que se solicita la exención a que se refiere el apartado 2;

- 3° Prueba de que el buque está asegurado contra la responsabilidad civil, ya sea operado manualmente o de forma remota, y que la póliza incluye una obligación de salvamento.

En el párrafo tercero, punto 3, la obligación de salvamento se refiere a una cláusula de la póliza que garantiza que, si el buque hace agua o se hunde, este será retirado del agua inmediatamente a expensas de la aseguradora.

Si el propietario de un buque innovador, o su representante, solicita una excepción a los requisitos mínimos de tripulación sobre la base del artículo 28/1 del Real Decreto, de 9 de marzo de 2007, sobre los requisitos de tripulación en las rutas marítimas del Reino, además de las exenciones a que se refiere el apartado 2, no será necesario presentar dos expedientes separados. En tal caso, el propietario de un buque innovador o su representante podrá presentar un único expediente que contenga todos los documentos mencionados en el artículo 3, apartados 2 y 3, del Decreto del Gobierno flamenco de [fecha] sobre navegación innovadora y en el artículo 28/1, apartado 2, del Real Decreto, de 9 de marzo de 2007, por el que se establecen los requisitos relativos a la tripulación en las rutas marítimas del Reino.

3. Si el Comité de expertos decide determinar que, sobre la base de la inspección a que se refiere el artículo 3, apartado 4, del Decreto del Gobierno flamenco de [fecha] sobre la navegación innovadora, se ha demostrado un nivel de seguridad equivalente, informará de dicha intención a cada autoridad de la vía navegable responsable de la ruta o zona de navegación para la que se solicita una exención a que se refiere el apartado 2, punto 2.

Una vez que las autoridades de las vías navegables afectadas hayan recibido la intención a que se refiere el apartado 1, podrán, por razones específicas de la vía navegable, presentar una objeción al Comité de expertos alegando que no es posible una navegación innovadora en la vía o vías navegables en cuestión. Si la autoridad de las vías navegables de que se trate no presenta objeciones al Comité de expertos en un plazo de quince días hábiles a partir de la recepción de la intención a que se refiere el apartado 1, la decisión del Comité de expertos será definitiva.

El Comité de expertos podrá, por propia iniciativa o tras recibir una objeción de las autoridades competentes en materia de aguas mencionada en el apartado 2, restringir la ruta o zona de operación para la que se solicita la exención mencionada en el apartado 2, punto 2.

A efectos del apartado 2, se entenderá por «día laborable» todos los días, con excepción de los sábados, domingos y de los días festivos previstos en el artículo 1, párrafo primero, del Real Decreto, de 18 de abril de 1974, por el que se establecen las modalidades generales de aplicación de la Ley, de 4 de enero de 1974, relativa a los días festivos.

4. La Comisión de expertos expedirá un certificado complementario de navegación interior de la Unión de conformidad con el modelo establecido en ES-TRIN 2023/1. Este certificado incluirá los elementos siguientes:

- 1° las exenciones aplicables y, en su caso, las condiciones asociadas a las mismas;

- 2° las rutas o zonas de explotación a las que se aplican las exenciones mencionadas en el punto 1 y en el apartado 2, punto 2.

Para las autoridades responsables de la supervisión o la detección, el certificado complementario de navegación interior de la Unión a que se refiere el apartado 1 servirá como prueba de la autorización para la navegación automatizada o el control a distancia.

5. El Comité de expertos podrá retirar cualquier exención concedida en virtud del apartado 2, punto 2, en los siguientes casos:

- 1° el buque deja de cumplir los requisitos técnicos correspondientes al certificado, en particular los elementos que se tienen en cuenta para evaluar el nivel de seguridad equivalente a que se refiere el artículo 3, apartado 4, del Decreto del Gobierno flamenco de [fecha] sobre navegación innovadora;
- 2° se ha facilitado información falsa, incorrecta o incompleta al Comité de expertos para evaluar el nivel de seguridad equivalente de conformidad con el artículo 3, apartado 4, del Decreto del Gobierno flamenco de [fecha] sobre navegación innovadora;
- 3° ha habido un incidente o desastre.

En caso de que cambien las circunstancias de una vía navegable, o de una parte de esta, a la que se aplique una exención a que se refiere el apartado 2, punto 2, la autoridad de la vía navegable en cuestión podrá suspender temporalmente la exención para dicha vía navegable o parte de esta. La autoridad de la vía navegable notificará inmediatamente por escrito la medida al propietario del buque o a su representante y al Comité de expertos. Tras un examen, el Comité de expertos informará a la autoridad de vías navegables que haya tomado la decisión sobre la suspensión de las medidas que haya adoptado o se proponga adoptar en un plazo de siete días.

Capítulo 3. Disposición final

Artículo 9. El Ministro flamenco responsable de la movilidad acuática y del transporte acuático será el responsable de la ejecución del presente Decreto.

Bruselas, 20 de junio de 2025.

El Primer Ministro del Gobierno de Flandes,

Matthias DIEPENDAELE

La Ministra flamenca de Movilidad, Obras Públicas, Puertos y Deportes,

Annick DE RIDDER