

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN  
DIERENWELZIJN,

## NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft: Standpuntbepaling van de Vlaamse Regering over het voorontwerp van wet tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek**

### 1. INHOUDELIJK

#### 1. Inleiding

Krachtens artikel 6, § 4, 3<sup>o</sup>, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen dienen de gewestregeringen betrokken te worden bij het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoersmiddelen.

#### 2. Toelichting

##### 2.1 Context

In het kader van de voornoemde procedure wordt het voorontwerp van wet tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek aan het Vlaams Gewest voor advies voorgelegd.

Dit dossier werd aan minister Ben Weyts bezorgd door de Staatssecretaris voor Noordzee Philippe De Backer, per brief van 25 oktober 2017, met als kenmerk 20170090 (zie bijlage 1).

##### 2.2 Algemene bespreking

De Belgische scheepvaart- en havensector behoort tot de wereldtop. De zeehaven van Antwerpen is de tweede van Europa en in vele opzichten, waaronder haar oppervlakte, de grootste ter wereld. Zeebrugge, Gent, Oostende, Brussel en Luik vervullen, elk wat hun activiteiten betreft, een leidinggevende rol in Europa. Wat betreft tonnage behoort de Belgische koopvaardij al jaren tot de twintig grootste ter wereld, vóór deze van verschillende grote Europese maritieme naties. De Belgische transportverzekeringsmarkt hoort bij de vijftien belangrijkste van de wereld. Maritiem België beschikt over een internationaal erkende know-how op bouwkundig, nautisch, economisch en juridisch gebied.

Met het oog op de verdere uitbouw van de Belgische scheepvaart- en havensector – of de ‘scheepvaartcluster’- is de herziening van het Belgische zeerecht een belangrijke schakel. De huidige Belgische Zeewet waarvan de basisversie dateert uit 1879 (in het Wetboek van Koophandel opgenomen als Boek II) is immers voorbijgestreefd door de hedendaagse praktijk van het scheepvaart- en handelsbedrijf en door buitenlandse wetgevingen.

De federale overheid heeft de jongste jaren al aanzienlijke inspanningen geleverd om België als maritieme natie op de internationale kaart te zetten. De succesrijke herinvlagging van de Belgische koopvaardij en de profilering in de Raad van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) zijn o.m. gepaard gegaan met diverse ingrepen tot modernisering van de maritieme wetgeving. De invoering van de nieuwe Wrakkenwet, verschillende Scheepsarbeids-overeenkomstwetten voor de zeevisserij en de koopvaardij, de toetreding tot het LLMC-Protocol en het Bunkerolieverdrag evenals de invoering van een nieuwe Maritieme Beveiligingswet zijn maar enkele voorbeelden. Tevens werd het Noordzeebeleid als een afzonderlijk beleidsdomein erkend. Samen met de investeringen in de zee- en binnenhavens duidt dit op een grote dynamiek en vitaliteit, zowel in de publieke als de private haven- en scheepvaartsector, de motor van de Belgische economie. Ook het Vlaamse gewest speelt een prominente rol bij het versterken van de nationale en internationale uitstraling en aantrekkingskracht van de Belgische scheepvaartsector met zijn belangrijke bevoegdheden op het vlak van havens en binnenvaart.

Het voorliggend voorontwerp van wet tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek is het resultaat van de werkzaamheden van de in 2007 opgerichte Koninklijke Commissie voor de Herziening van het Zeerecht (KB van 27 april 2007) die gedurende 10 jaar werkte aan een volledig nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek. Talrijke binnen- en buitenlandse experts werkten mee aan een nieuwe wettelijke regeling die de competitiviteit van de Belgische scheepvaart- en havenbedrijven en van de maritiem-juridische dienstverleners nog verder kan versterken.

De werkzaamheden werden begeleid door verschillende ‘blauwboeken’, waarin telkens grote thema’s werden uitgediept. Deze werden voorgesteld tijdens studiedagen voor een breed publiek. Na voltooiing werd het geheel nog eens aan een publieke consultatie onderworpen.

Nadat ook de sector werd gehoord tijdens een reeks van ronde tafelgesprekken, werd de proeve van het voorontwerp van wet tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek binnen de bevoegde federale overheidsdienst ten gronde herwerkt, met het voorliggende voorontwerp van wet tot gevolg. In het kader van de betrokkenheidsprocedure zoals hierboven aangehaald, wordt aan het Vlaamse Gewest gevraagd een standpunt in te nemen betreffende dit voorontwerp.

## 2.4 Inhoudelijke bespreking

2.4.1. Overzicht: Hieronder worden de hoofdstukken opgesomd die onderworpen zijn aan de formele adviesverleningsprocedure en bijgevolg aan het Vlaams Gewest voor advies worden voorgelegd.

De administratie van het beleidsdomein MOW van de Vlaamse overheid heeft onderstaande standpuntbepaling geformuleerd op basis van een eerste analyse die niet exhaustief is rekening houdend met het gegeven dat het materieel onmogelijk is om dergelijk omvangrijk document ten gronde te kunnen analyseren binnen het tijdsbestek van de adviestertermijn.

De teksten bij de ontbrekende nummers in onderstaand overzicht werden ter informatie aan het Vlaams Gewest overgemaakt, maar dienden niet geanalyseerd te worden:

### Hoofdstuk1 – Algemene bepaling

Dit hoofdstuk bepaalt dat deze wet een aangelegenheid regelt zoals bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

### Hoofdstuk 2 – Het Belgisch scheepvaartwetboek

#### **Boek 1 – Algemene bepalingen**

##### Titel 1 – Begrippen

Vooreerst worden de bronnen van het scheepvaartrecht aangehaald, waarna de verschillende begrippen gerelateerd aan de overheden, schepen, wateren, reders, opvarenden, bevrachtingen en averij worden gedefinieerd.

##### Titel 2 – Bronnen

Deze titel haalt de geldende andere regelgeving aan en biedt rechtsgrond voor de wijze van bekendmaking van de akten van de IMO, de bekendmaking van wijzigingen van internationale akten en verdragen evenals de uitvoering daarvan, de gebruiken en de algemene scheepvaartrechtelijke beginselen en de uitlegging van dit wetboek.

##### Titel 3 – Bekendmakingen

Hier wordt verwezen naar de website van het Belgische Scheepsregister, de uitvoeringsbesluiten, andere bekendmakingsvormen en retributies.

#### **Boek 2 – Schepen**

Dit boek behandelt alle thema's aangaande de schepen, zoals de registratie, de meting, veiligheid, de overheidsschepen,...

Titel 1 – Registratie, teboekstelling en openbaarheid

Hoofdstuk 1 – Het Belgisch Scheepsregister

Hoofdstuk 2 – Registratie van zeeschepen

Hoofdstuk 3 – Teboekstelling van binnenschepen

Titel 2 – Meting

Titel 3 – Veiligheid

Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen

Hoofdstuk 2 – Zeeschepen

Het hoofdstuk is onderverdeeld in verschillende afdelingen, waaronder thema's behandeld worden zoals veiligheidseisen en certificaten.

Titel 7 – Overheidsschepen

Hoofdstuk 1 – Belgische overheidsschepen

Hoofdstuk 2 – Vreemde overheidsschepen

**Boek 3 – Reders**

Titel 1 – Algemene bepalingen

Titel 2 – Zeevaart

Hoofdstuk 1 – Verplichte verzekeringen

Dit hoofdstuk is onderverdeeld in verschillende afdelingen, waaronder thema's behandeld worden zoals maritieme vorderingen, verontreiniging en wrakken en passagiersvervoer.

Hoofdstuk 3 – Beperking van aansprakelijkheid

Dit hoofdstuk is onderverdeeld in verschillende afdelingen, waaronder thema's behandeld worden zoals algemene bepalingen, het recht op beperking, aansprakelijkheidsgrenzen.

Titel 2 – Binnenvaart

Hoofdstuk 1 – Toegang tot het vervoer

Hoofdstuk 2 – Bevrachting en prijsvorming

## Hoofdstuk 3 – Beperking van aansprakelijkheid

Dit hoofdstuk is onderverdeeld in verschillende afdelingen, waaronder thema's behandeld worden zoals algemene bepalingen, het recht op beperking en aansprakelijkheidsgrenzen.

### **Boek 4 – Opvarenden**

Titel 3 – Maritieme veiligheidsagenten

Titel 4 – Verstekelingen

Titel 5 – Scheepvaartvergrijpen

Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen

Hoofdstuk 2 – Verbodsbepalingen

### **Boek 5 – Zee en havens**

Titel 1 – Algemene bepalingen

Titel 2 – Beveiliging

Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen

Hoofdstuk 2 – Autoriteiten

Dit hoofdstuk is onderverdeeld in verschillende afdelingen, waaronder thema's behandeld worden zoals Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging, Lokale Comit es voor Maritieme Beveiliging, Maritieme beveiligingsfunctionarissen,

Hoofdstuk 3 – Havenbeveiligingsstructuur

Dit hoofdstuk is onderverdeeld in verschillende afdelingen, waaronder thema's behandeld worden zoals beveiligingsniveaus, veiligheidsbeoordeling, havenbeveiligingsplan,

Hoofdstuk 4 – Erkende beveiligingsorganisaties

Hoofdstuk 5 – Informatie- en gegevensuitwisseling

Titel 3 – Voorkoming van zeeverontreiniging

(Boek 6 – Bevrachting en Vervoer werd niet voorgelegd.)

### **Boek 7 – Scheepvaartvoorvallen**

Titel 3 – Verontreiniging

Hoofdstuk 1 – CLC-Verdrag 1992

Hoofdstuk 2 – FUND-Verdrag

Hoofdstuk 3 – BUNKER-Verdrag

Hoofdstuk 4 – Nucleaire schade

Titel 4 – Toevluchtsoorden

Titel 5 – Berging

Titel 6 – Wrakverwijdering

Hoofdstuk 1 – Territoriale zee

Titel 7 – Onderzoeken

Hoofdstuk 2 – Exclusief economische zone

**Boek 8 – Handhaving**

Titel 1 – Sancties

Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen

Dit hoofdstuk is onderverdeeld in verschillende afdelingen, waaronder thema's behandeld worden zoals sanctiematen, strafrechtelijke sanctionering en administratieve sanctionering.

Hoofdstuk 2 – Sanctionering van de inbreuken

Dit hoofdstuk is onderverdeeld in verschillende afdelingen, waaronder thema's behandeld worden zoals internationale verdragen en akten, schepen, reders, opvarenden, zee en havens, bevrachting en vervoer, scheepsvoorvallen en handhaving.

Titel 2 – Vaststelling van inbreuken

Hoofdstuk 1 – De Scheepvaartcontrole

Dit hoofdstuk is onderverdeeld in verschillende afdelingen, waaronder thema's behandeld worden zoals de inrichting en algemene bevoegdheden, processen-verbaal, bijzondere bevoegdheden ten aanzien van schepen, reders en het marien milieu.

Hoofdstuk 2 – De Scheepvaartpolitie

Hoofdstuk 3 – Gezagvoerders

## Hoofdstuk 4 – Andere overheden

### Titel 3 – Vervolging van inbreuken

#### Hoofdstuk 1 – Beslissing tot vervolging

#### Hoofdstuk 2 – Administratieve vervolging

#### Hoofdstuk 3 – Bijzondere bepalingen

Dit hoofdstuk is onderverdeeld in verschillende afdelingen, waaronder thema's behandeld worden zoals Scheepvaartmisdrijven en zee en havens.

### Titel 5 – De Handhavingsinstantie voor Passagiersvervoer

#### Hoofdstuk 3 – Wijzigingsbepalingen

Dit hoofdstuk is onderverdeeld in verschillende afdelingen, zijnde de afdeling betreffende de wijzigingen van de voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering, de wijziging van het Burgerlijk Wetboek, de wijziging van het Strafwetboek, de wijziging van de uitleveringswet van 15 maart 1874, de wijziging van het Wetboek van Koophandel, de wijziging van het Wetboek diverse rechten en taksen, de wijziging van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij, de wijziging van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken, de wijziging van de wet van 26 juni 1967 betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer, de wijziging van het Gerechtelijk Wetboek, de wijziging van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg, de wijziging van de wet van 1 april 1969 tot instelling van een gewaarborgd inkomen voor bejaarden, de wijziging van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van vaartuigen, de wijziging van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972, de wijziging van de algemene wet van 18 juli 1977 inzake douane en accijnzen, de wijziging van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten, de wijziging van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart, de wijziging van de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen, de wijziging van de wet van 6 augustus 1993 houdende de goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Brussel op 18 december 1971, en houdende uitvoering van de Protocollen bij dit Verdrag, opgemaakt te Londen op 27 november 1992 en 16 mei 2003, de wijziging van de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België, de wijziging van het Wetboek van Koophandel, de wijziging van de wet van 3 mei 2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser, de wijziging van de wet van 16 juli 2004 houdende

het Wetboek van internationaal privaatrecht, de wijziging van de wet van 17 mei 2006 betreffende de externe rechtspositie van de veroordeelden tot een vrijheidsstraf en de aan het slachtoffer toegekende rechten in het raam van de strafuitvoeringsmodaliteiten, de wijziging van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen, de wijziging van de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructures, de wijziging van de wet van 3 augustus 2012 betreffende de instelling voor collectieve belegging die voldoen aan de voorwaarden van Richtlijn 2009/65/EG en de instellingen voor beleggingen in schuldvorderingen, de wijziging van de wet van 26 november 2012 houdende instemming met het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Londen op 1 november 2002, de wijziging van het Wetboek van economisch recht, de wijziging van de wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006.

Hoofdstuk 4 – Opheffingsbepalingen

Hoofdstuk 5 – Overgangsbepalingen

Hoofdstuk 6 - Inwerkingtreding

2.4.2. Bespreking van het voorontwerp van wet:

Voorafgaandelijke opmerking:

In het voorliggende dossier werd initieel gevraagd het Vlaamse standpunt te formuleren binnen een tijdbestek van dertig dagen. Hierna werd deze termijn verlengd. Het bleek echter onmogelijk om binnen dit korte tijdsframe het voorliggende lijvige dossier op elk detail ten gronde te analyseren. Bijvoorbeeld konden de 37 wetswijzigingen, zoals in het overzicht opgesomd, die dit voorontwerp van wet met zich meebrengt, niet allemaal ten gronde bestudeerd worden. Ook de studie van de volledige versie van het Scheepvaartwetboek, zijnde de niet aan de betrokkenheid van de gewesten onderworpen bepalingen, kon niet, noch bevoegdheidsrechtelijk noch inhoudelijk, ten gronde nagekeken worden.

Het is dan ook wenselijk een algemeen voorbehoud te maken bij de tekst van het voorontwerp van wet tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Echter, voor zover het tijdsbestek het toeliet, werd het dossier wel grondig onder de loep genomen, meer bepaald op twee sporen, zijnde enerzijds in functie van de bevoegdheidsverdeling (de zesde staatshervorming en de overdracht van bevoegdheden op het vlak van de binnenvaart en de toegang tot het beroep hebben immers plaatsgevonden tijdens de werkzaamheden van de Commissie voor de Herziening van het Zeerecht) en anderzijds met de focus op de inhoud, met name waar de inhoudelijke regeling de belangen van het Vlaamse Gewest raken.



a) Bespreking van de artikelen, met het oog op de bevoegdheidsverdeling:

Transversale opmerking:

Hoewel het gemeen contracten- en aansprakelijkheidsrecht tot de bevoegdheid van de federale overheid behoort, zijn de gemeenschappen en gewesten bevoegd om specifieke contractuele regels en aansprakelijkheidsregels uit te vaardigen die nauw verband houden met de eigen bevoegdheden (zie bijvoorbeeld Grondwettelijk Hof van 31 maart 2004, 61/2004 en talrijke adviezen van de Raad van State). Alle contractuele regels en aansprakelijkheidsregels die specifiek verband houden met een gewestbevoegdheid dienen bijgevolg uit het ontwerp gelaten te worden. Dit is onder meer het geval voor contractuele en aansprakelijkheidsregels die verband houden met het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren, de havens en hun aanhorigheden, de dijken en de bescherming van het leefmilieu en het afvalstoffenbeleid (bijvoorbeeld in de artikelen 6.2.7., 6.2.83. en 6.3.6.).

**Boek 1 - Algemene bepalingen**

Titel 1 – Begrippen

- Artikel 1.1.1. “bronnen van scheepvaartrecht”: Het is niet duidelijk waarom bepaalde internationale regelgevende teksten en bepaalde Europese regelgevende teksten wel en andere dan weer niet bij de “bronnen van scheepvaartrecht” worden vermeld. Zo wordt er bijvoorbeeld in Titel 4 - Toevluchtsoorden, in artikel 7.4.1., verwezen naar de “Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad”, die in deze titel gedeeltelijk wordt omgezet, maar deze Richtlijn 2002/59/EG wordt niet bij de “bronnen van scheepvaartrecht” vermeld. Maar, de Richtlijn 2005/65/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 oktober 2005 betreffende het verhogen van de veiligheid van de havens, staat dan bijvoorbeeld wel bij de “bronnen van scheepvaartrecht” vermeld in artikel 1.1.1. onder punt 29°. Met betrekking tot toevluchtsoorden tenslotte, staan bij de “bronnen van scheepvaartrecht” de IMO-richtsnoeren inzake toevluchtsoorden in artikel 1.1.1. wel vermeld, onder punt 47°.

Tweede vraag: hoe kan een rechtsonderhorige weten wanneer hij een “regelgevende tekst” dient te zoeken onder artikel 1.1.1. “bronnen van scheepvaartrecht” en wanneer onder “Titel 2 – Bronnen”?

- Artikel 1.1.2. betreffende begrippen gerelateerd aan “overheden”: Wat met materies die overeenkomstig de Bijzondere Wet tot Hervorming der Instellingen, van 8 augustus 1980, ook of soms uitsluitend, ressorteren onder een “bevoegde overheid” die deel uitmaakt van het Vlaamse Gewest ?

Voor sommige materies die nu zijn opgenomen in het ontwerp van Scheepvaartwetboek, lijkt het eerst neerschrijven van de basisprincipes in een samenwerkingsakkoord een correctere aanpak in te houden.

Enkele voorbeelden zijn de regeling inzake Toevluchtsoorden, Maritieme Beveiliging, de Federale Instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen, ...

- Definitie van de begrippen “zeeschip” en “binnenschip” (art. 1.1.3, §1, 7° en 9°):

Het begrip “zeeschip” wordt zeer ruim gedefinieerd. Zo volstaat het bijvoorbeeld dat het schip “op enig voor de betrokken aangelegenheid relevant tijdstip feitelijk op de zeeewateren wordt gebruikt” opdat sprake zou zijn van een zeeschip. Een “binnenschip” wordt vervolgens gedefinieerd als een restcategorie, met name elk schip dat geen zeeschip is. Een “binnenschip” dat op een bepaald ogenblik feitelijk op de zeeewateren wordt gebruikt valt dus niet onder de definitie van een “binnenschip”, maar onder de definitie van een zeeschip.

Onder de definitie van het begrip “zeeschip” vallen dus ook binnenschepen ten aanzien waarvan de gewesten bevoegd zijn om onder andere de bemanningsvoorschriften en de veiligheid te regelen (artikel 6, §1, X, 11° BWHI). Zo vallen bijvoorbeeld de schepen die overwegend bestemd zijn voor de binnenvaart, maar op een bepaald ogenblik feitelijk op de zeeewateren worden gebruikt, onder het begrip “zeeschip”.

Dit blijkt ook uit bijvoorbeeld artikel 7.7.2, 2° dat inzake de onderzoeken naar scheepvaartvoorvallen een van artikel 1.1.3., §7, 7° afwijkende definitie bevat van het begrip “binnenschip”, met name “elk vaartuig dat wegens zijn constructie uitsluitend of in hoofdzaak gebruikt wordt of geschikt is om te worden gebruikt op de binnenwateren”.

Telkens waar het ontwerp regels bevat met betrekking tot de bemanningsvoorschriften en inzake de veiligheid van zeeschepen, is het dus behept met een bevoegdheidsoverschrijding in zoverre onder het begrip “zeeschip” ook de binnenschepen, inclusief de estuaire schepen, wordt begrepen. Ook dit is een transversale opmerking die geldt voor het volledige ontwerp. Zonder exhaustiviteit te beogen overschrijdt het ontwerp de bevoegdheid van de federale overheid voor de volgende bepalingen van het ontwerp: artikel 2.1.14, in het Boek II, Titel 2 – Meting, in het Boek II, Titel 3 – Veiligheid, ...

- De definitie van het begrip “pleziervaartuig” (art. 1.1.3, §1, 11°) lijkt volledig te verschillen van de huidige definities in de federale regelgeving.

- Definitie van de begrippen “Belgische zeeewateren” en “Belgische binnenwateren” (artikel 1.1.4):

Voorafgaandelijk kan worden opgemerkt dat er vijf soorten “wateren” worden gedefinieerd, die zouden worden gebruikt doorheen het nieuwe “Scheepvaartwetboek”. Het gaat om de definities van : 1° “openbare wateren”; 2° “Belgische wateren”; 3° “Belgische maritieme zones”; 4° “Belgische zeewateren” en 5° “Belgische binnenwateren”. Er wordt bij deze definities duidelijk afgeweken van het Zeerechtverdrag, hoewel dit Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de Zee van 10 december 1982, onder punt 64° van artikel 1.1.1. wordt vermeld bij de “Bronnen van scheepvaartrecht”.

Vervolgens wordt vastgesteld dat het begrip “Belgische zeewateren” zeer ruim gedefinieerd wordt in artikel 1.1.4., 4°. Het omvat naast “de Belgische territoriale zee” (a), ook “de langs de Belgische kust gelegen havens” (b); “de Beneden-Zeeschelde” (c); “de langs de Beneden-Zeeschelde gelegen havens, waaronder de haven van Antwerpen, met inbegrip van de Waaslandhaven” (d); “het Belgische gedeelte van het kanaal van Gent naar Terneuzen gelegen havens, waaronder de haven van Gent” (f) en “het kanaal van Brugge naar Zeebrugge” (g). De “Belgische binnenwateren” worden vervolgens gedefinieerd als een restcategorie (art. 1.1.4., 5°), met name de van het Belgisch grondgebied deel uitmakende openbare wateren die voor de scheepvaart bestemd zijn of gebruikt worden en die niet behoren tot de Belgische zeewateren. Dit is een ongebruikelijke definitie te meer nu de punten (b) tot (g) tot de territoriale bevoegdheidssfeer van het Vlaamse Gewest behoren en niet tot de federale territoriale residuaire bevoegdheid inzake de Noordzee. Zo is het Vlaamse Gewest ten aanzien van de punten (b) tot (g) (en in bepaalde gevallen ook in de territoriale zee) onder meer bevoegd voor de waterwegen en hun aanhorigheden, de havens en hun aanhorigheden, de zeewering, de dijken, de veerdiensten, de loodsdiensten en de bebakeningsdiensten van en naar de havens, evenals de reddings- en sleepdiensten op zee, de regels van politie over het verkeer op waterwegen en de regels met betrekking tot de bemanningsvoorschriften inzake de binnenvaart en de regels inzake de veiligheid van binnenschepen en binnenschepen die ook voor niet-internationale reizen op zee worden gebruikt.

Artikel 1.1.3., §1, 8° bevat een andere definitie van “zeewateren” die zich enkel uitstrekt tot de territoriale zee. Uit de tekst van deze bepaling blijkt evenwel dat zij enkel van belang is voor de omschrijving van het begrip “zeeschip” in artikel 1.1.3., §1, 7°. Hieruit volgt dat telkens waar het ontwerp verwijst naar het begrip “zeewateren” verwezen wordt naar de ruime definitie van het begrip “zeewateren” bedoeld in artikel 1.1.4., 4° en niet naar de beperktere definitie van artikel 1.1.3., §1, 7°.

Het ontwerp van Scheepvaartwetboek behoort bijgevolg tot de bevoegdheid van de gewesten telkens waar het van toepassing is op de zeewateren en betrekking heeft op de gewest-aangelegenheden, onder andere bedoeld in artikel 6, §1, X BWHI, en dit in zoverre de regels gelden ten aanzien van een gebied waarvoor de federale overheid territoriaal niet bevoegd is. Ook dit is

een transversale opmerking die geldt voor het volledige ontwerp. Zonder exhaustiviteit te beogen overschrijdt het ontwerp de bevoegdheid van de federale overheid voor de volgende bepalingen van het ontwerp onder andere in artikel 2.3.6. Algemene veiligheids- en certificaatplicht (in zoverre deze bepaling beperkt is tot de zeeschepen, zie de hoger vermelde opmerking) en bij artikel 8.1.19.

## Titel 2 – Bronnen

- Artikel 1.2.1. betreffende andere regelgeving bepaalt dat “Dit wetboek geldt onder voorbehoud van ...”. Wellicht dient er ook nog een voorbehoud te worden geformuleerd ten aanzien van de regelgeving van de andere bevoegde overheden, overeenkomstig de Bijzondere Wet tot Hervorming der Instellingen van 8 augustus 1980?

- artikel 1.2.4. Uitvoering van internationale verdragen en akten, en artikel 65:

Deze bepalingen vervangen de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg voor wat betreft het vervoer over zee of de waterweg.

De delegatie die aan de Koning gegeven worden om “alle maatregelen [te] treffen welke vereist zijn ter uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit de internationale verdragen en uit de krachtens de verdragen vastgestelde akten” kan evenwel geen betrekking hebben op de uitvoering van verdragen en akten in zoverre ze betrekking hebben op de bevoegdheden van de gewesten.

Waar artikel 65, 2° voorziet dat de voormelde wet van 18 februari 1969 niet langer van toepassing is op de aangelegenheden die worden beheerst door artikel 1.2.4. van het Belgisch Scheepvaartwetboek, kan dit bijgevolg enkel betrekking hebben op federale bevoegdheidsmateries.

## Boek 2 – Schepen

### Titel 1: Registratie, teboekstelling en openbaarheid

- De registratie en teboekstelling van binnenschepen en estuaire schepen behoort (minstens gedeeltelijk) tot de gewestbevoegdheden, onder andere inzake de politie over het verkeer op waterwegen, de bemanningsvoorschriften en de veiligheid van binnenschepen en de transversale bevoegdheid inzake de vestigingsvoorwaarden.

Waar artikel 2.1.19. de Koning machtigt om te bepalen welke binnenschepen moeten of mogen worden te boek gesteld en de voorwaarden daartoe te bepalen, wordt bijvoorbeeld een gewestbevoegdheid geregeld.

## Titel 2: Meting

- De regels inzake de meting behoren tot de gewestbevoegdheden inzake de politie over het verkeer op de waterwegen (artikel 6, §1, X, 11° BWHI) en tot de gewestbevoegdheid inzake de regels inzake de veiligheid van binnenschepen en estuaire schepen (artikel 6, §1, X, 11° BWHI) (zie bijvoorbeeld Titel II van het Algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk). Zonder exhaustiviteit te beogen ligt er bijvoorbeeld een bevoegdheidsoverschrijding voor op volgende punten:

Vooreerst, de regels inzake de meting behoren tot de gewestbevoegdheid inzake de politie over het verkeer op de waterwegen in zoverre het betrekking heeft op de wateren gelegen aan de landzijde van de basislijn.

Vervolgens is de federale overheid niet bevoegd om in artikel 2.2.2., §2 de Koning te machtigen om de titel van toepassing te verklaren op andere dan de zeeschepen.

Tenslotte, in zoverre onder zeeschepen ook binnenschepen en estuaire schepen worden begrepen (zie opmerking hoger) gaat de titel de bevoegdheid van de federale overheid te buiten.

## Titel 3: Veiligheid

- De regels inzake de veiligheid van de binnenschepen en kustvaartschepen zijn een gewestbevoegdheid. In zoverre onder zeeschepen ook binnenschepen en estuaire schepen worden begrepen (zie opmerking hoger) gaat de titel de bevoegdheid van de federale overheid te buiten.

Deze opmerking geldt ook voor de artikelen 67 tot 72 die de bepalingen van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen wijzigen.

- Artikel 2.3.5. aangaande de retributie verwijst naar de “schouwing van een schip”. In de mate dat deze bepaling ook betrekking zou hebben op binnenschepen en estuaire schepen betreft het een gewestbevoegdheid (wat wellicht niet de bedoeling is gelet op artikel 2.3.2.). Om elke discussie te vermijden zou het woord “schip” in artikel 2.3.5. vervangen kunnen worden door “zeeschip” (onder voorbehoud van hoger vermelde opmerking inzake het begrip “zeeschip”).

- Artikel 2.3.6. regelt een gewestbevoegdheid inzake de verkeersreglementering op de binnenwateren in zoverre het betrekking heeft op de wateren gelegen aan de landzijde van de basislijn

## Boek 3 – Reders

### Titel 3 – Binnenvaart

## Hoofdstuk 1 – Toegang tot het vervoer

- Dit hoofdstuk behoort tot de gewestbevoegdheid inzake de vestigingsvoorwaarden (artikel 6, §1, VI, 6° BWHI). Deze bevoegdheid omvat enerzijds de regels inzake de toegang tot het beroep en anderzijds de regels inzake de toegang tot de markt. Bijkomend kan erop gewezen worden dat de gewesten eveneens bevoegd zijn voor de regels inzake de veiligheid van binnenschepen.

De exploitatievergunning en vlootverklaring (alsook alle bepalingen die hiermee verwant zijn, zoals bijvoorbeeld artikel 109 en 140), behoren aldus tot de bevoegdheid van de gewesten.

- Het in artikel 3.3.3. bedoelde recht, dat verschuldigd is bij uitreiking van de vergunning, behoort eveneens tot de bevoegdheid van de gewesten. Dit recht betreft een retributie die inherent verbonden aan de voormelde gewestbevoegdheden. Minstens, wanneer het recht gekwalificeerd zou worden als een belasting, dient vastgesteld te worden dat het een belasting betreft die een hoofdzakelijk effect ressorteert in een gewestbevoegdheid, zodat de federale overheid het beginsel van de federale loyaliteit en het evenredigheidsbeginsel schendt. Dit geldt te meer aangezien het recht toekomt aan het Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren (ITB), wiens opdrachten zich situeren binnen de voormelde gewestbevoegdheden. Het komt bijgevolg ook niet aan de federale overheid toe om te bepalen dat het in artikel 3.3.3. bedoelde recht dient ter dekking van de werkingskosten van het Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren.

## Hoofdstuk 2 – Bevrachting en prijsvorming

- Artikel 3.3.11. betreffende de Commissie Binnenvaart behoort, minstens gedeeltelijk, tot de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest (onder andere inzake de vestigingsvoorwaarden, de regels van politie op het verkeer op waterwegen, de havens, de regels met betrekking tot de bemanningsvoorschriften in de binnenvaart en de regels inzake de veiligheid van binnenschepen en estuaire schepen). Zo komt het bijvoorbeeld niet aan de federale overheid toe om de Commissie Binnenvaart de opdracht toe te kennen om een gemotiveerd advies uit te brengen en overleg te plegen over de aangelegenheid die verband houdt met de binnenvaartsector (artikel 3.3.11., §1, tweede lid, 1°) of om de Koning te machtigen om de samenstelling en werking van de Commissie Binnenvaart te bepalen (artikel 3.3.12., §2). Ook artikel 129 behoort (minstens gedeeltelijk) tot de bevoegdheid van de gewesten.

- Ook artikel 3.3.12. betreffende de kennisgeving aan het Fonds voor de Binnenvaart, behoort eveneens, minstens gedeeltelijk, tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest.

## Hoofdstuk 3 - Beperking van aansprakelijkheid:

- Dit hoofdstuk bevat aansprakelijkheidsregels die omwille van de nauwe band met de gewestbevoegdheden inzake onder andere de waterwegen en hun aanhorigheden, de havens, de zeewering, de dijken,... tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest behoren.

Zo houdt de aansprakelijkheidsbeperking van artikel 3.3.19. bijvoorbeeld verband met de gewestbevoegdheden inzake de havens, dokken, waterwegen, bergingswerkzaamheden,... en houdt de aansprakelijkheidsbeperking van artikel 3.3.24. bijvoorbeeld verband met de gewestbevoegdheid inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren.

## **Boek 5 – Zee en havens**

### Titel 2 – Beveiliging

- Algemene opmerking: Deze Titel dient nog aan verder studiewerk onderworpen te worden, gezien de mogelijke verstrekkende relatie met de Vlaamse bevoegdheden. Wegens tijdsgebrek beperken wij ons hier tot twee algemeen inhoudelijke opmerkingen.
- De beveiliging van de wateren gelegen aan de landzijde van de basislijn, inclusief de havens, behoort minstens gedeeltelijk tot de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest inzake de havens en hun aanhorigheden en de regels van politie over het verkeer op waterwegen.
- De vraag rijst hoe de regels inzake de beveiliging van de zee en de havens uit het voorliggende ontwerp zich verhouden tot de veiligheidsbevoegdheid van bijvoorbeeld de havenkapiteinsdienst. Dit geldt inzonderheid ook voor de Lokale Comit es voor Maritieme Beveiliging.

### Titel 3 – Voorkoming van zeeverontreiniging

- Deze titel bevat regels die tot de bevoegdheid van de gewesten behoren, namelijk betreffende de regels inzake de veiligheid van binnenschepen en binnenschepen die ook voor niet niet-internationale reizen op zee worden gebruikt in zoverre ze betrekking hebben op binnenschepen en estuaire schepen (zie ook hoger vermelde opmerking omtrent het begrip “zeeschip”). Dit is bijvoorbeeld het geval met artikel 5.3.6. (scheepstechnische voorschriften) en artikel 5.3.7. (MARPOL-certificaat).

## **Boek 7 – Scheepvaartvoorvallen**

### Titel 4 – Toevluchtsoorden

- Het regelen en toewijzen van toevluchtsoorden behoort tot de gewestbevoegdheid inzake de regels van politie over het verkeer op de waterwegen. Alsook behoren tot de gewestbevoegdheden de regels inzake het gebruik en de bescherming van de vaarwegen, de reddingsdiensten en de loods, sleep- of ondersteuningsdiensten, de bescherming van de haveninfrastructuur en de toegankelijkheid ervan en de impact op het kustmilieu zelf.

In het Advies Raad van State 49.678 van 14 juni 2011 (voor de zesde staatshervorming) heeft de Raad van State er reeds op gewezen dat het aanwijzen van een toevluchtsoord zowel tot de bevoegdheid van de federale overheid inzake de algemene politie en de reglementering op het

zeeverkeer en het zeevervoer, de bescherming van het mariene milieu en, in geval van scheepsrampen, de civiele bescherming als tot de voormelde gewestbevoegdheden behoort. De Raad oordeelde dat het onontbeerlijk is om de regels inzake de toevluchtsoorden in onderlinge samenwerking uit te oefenen.

Dit geldt a fortiori na de zesde staatshervorming die de regels van politie over het verkeer op waterwegen (die geldt op de wateren gelegen aan de landszijde de basislijn) bijkomend heeft overgedragen naar de gewesten, zodat het zwaartepunt van de geregelde rechtsverhouding nog meer bij de gewesten is komen te liggen.

Deze opmerking geldt voor de gehele titel 4 – Toevluchtsoorden.

#### Titel 7 – Onderzoeken

- De regels inzake de scheepvaartongevallen en incidenten die zich voordoen in de binnenwateren behoren tot de bevoegdheid van de gewesten inzake de regels van politie over het verkeer op waterwegen (zie Advies Raad van State 58.906/4 van 2 maart 2016). Dit geldt dus voor alle scheepsongevallen die zich voordien aan de landszijde van de basislijn (zo ook dus in de maritieme toegangswegen en de havens).

De onderzoeksregels in geval van scheepvaartongevallen die vervat zitten in Richtlijn 2009/18/EG gelden zowel ten aanzien van de zeewateren, als ten aanzien van de binnenwateren. De Richtlijn voorziet onder andere in de oprichting van een permanente onderzoeksinstantie (artikel 8).

De Titel 7 – Onderzoeken dient aldus uit het ontwerp gelaten te worden.

Aangezien het een gemengde bevoegdheid betreft, is het aangewezen dat de federale overheid en de gewesten hierover een samenwerkingsakkoord sluiten. De eerste stappen werden hiertoe trouwens reeds gezet op niveau van de betrokken administraties.

- Artikel 7.7.3., §2, 3° bepaalt dat de titel niet van toepassing is op “binnenschepen die op de binnenwateren worden geëxploiteerd”. Deze bepaling is te beperkt geformuleerd om aan voormeld bevoegdheidsbezwaar tegemoet te komen. Het Vlaamse Gewest is immers bevoegd voor het onderzoek naar alle scheepsongevallen die zich voordoen aan de landszijde van de basislijn. De gewestbevoegdheid is bijgevolg niet beperkt tot de binnenschepen, maar strekt zich uit tot alle schepen die een scheepsongeval ondergaan aan de landszijde van de basislijn, zo ook dus de zeeschepen.

- Artikel 7.7.11. betreft de ‘FOSO’-bijdrage. In het arrest 158/2013 (nr. B.17.7) oordeelde het Grondwettelijk Hof dat wanneer de wetgever de bijdrage via de havenbesturen wenst te nemen, de normale gang van zaken in de Belgische coöperatieve federale staatsstructuur er in bestaat



dat daarover met het betrokken gewest een samenwerkingsakkoord wordt gesloten. Artikel 7.7.11., §5, derde lid voorziet daarentegen dat een samenwerkingsovereenkomst gesloten wordt met het betrokken havenbestuur (en dus niet met het betrokken gewest). De bepaling kan aldus geen doorgang vinden.

## **Boek 8 – Handhaving**

- Voorafgaandelijk: Wanneer een bepaalde regel tot de bevoegdheid van de federale overheid behoort, behoort de corresponderende handhabingsbepaling eveneens tot de bevoegdheid van de gewesten. Het ontwerp dient op dat punt grondig gescreend te worden. De navolgende opmerkingen worden onder dit algemeen voorbehoud geformuleerd.

- Artikel 8.1.19 (inbreuken op de artikelen 2.3.1. tot 2.3.15, 8.2.28, 8.2.30 of 8.2.58) behoort tot de bevoegdheid van de gewesten inzake de politie over het verkeer op de waterwegen in zoverre het van toepassing is op de wateren gelegen aan de landszijde van de basislijn.

- Artikel 8.1.21 (inbreuken op de SRC-Verordening ) en artikel 8.2.42 (Scheepsrecycling) behoort tot de bevoegdheid van de gewesten inzake het leefmilieu (artikel 6, §1, II BWHI). Zie hierbij de artikelen 2 en 21 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 12 december 2008 tot uitvoering van titel XVI van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid.

- Artikel 8.1.72. betreffende de inbreuk op het CDNI-Verdrag: Het CDNI-Verdrag betreft een gemengd verdrag zodat de inbreuken erop eveneens tot de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest behoren.

- Artikel 8.1.75. betreffende de inbreuk op het WRC-Verdrag: Het WRC-Verdrag betreft een gemengd verdrag zodat de inbreuken erop eveneens tot de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest behoren.

## Hoofdstuk 3 – Wijzigingsbepalingen

- Artikel 14, 1<sup>o</sup>: dit artikel bepaalt dat een aantal van de scheepsvoorrangsrechten en scheepsvoorrechten die tot de bevoegdheid van de decreetgever behoren, scheepsvoorrangsrechten en scheepsvoorrechten zijn in de zin van artikel 2.5.11. en van artikel 2.5.14. Het komt evenwel aan de gewesten toe om de voorrangrechten en voorrechten te bepalen in de eigen materies en de rang hiervan te bepalen. De federale wetgever is bijgevolg niet bevoegd om artikel 14, 1<sup>o</sup> aan te nemen in zoverre het betrekking heeft op gewestmateries. Zo komt het bijvoorbeeld aan de decreetgever toe om te bepalen op welke goederen een gewestelijk voorrangrecht of voorrecht betrekking heeft.

- Afdeling 9 betreffende de wijziging van de wet van 26 juni 1967 betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer, artikel 46: De voormelde wet van 26 juni 1967 behoort tot de gewestbevoegdheid inzake de vestigingsvoorwaarden (artikel 6, §1, VI, 6° BWHI). Het komt bijgevolg niet aan de federale overheid toe om hier wijzigingen in aan te brengen.

- Afdeling 13 betreffende de wijziging van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen (artikelen 67 tot 72): De voormelde wet van 5 juni 1972 behoort tot de bevoegdheid van de gewesten in zoverre hij betrekking heeft op de binnenschepen en binnenschepen die ook voor niet-internationale zeezeizen worden gebruikt. De federale overheid is bijgevolg niet bevoegd om die wet op te heffen. De artikelen 67, 68, 69, 70, 71 en 72 schenden bijgevolg de bevoegdheidsverdelende regels.

- Artikel 79: 1°: deze bepaling voorziet dat artikel 12, 3° van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake zeevaart geldt “met uitzondering van de onderdelen van de federale overheid”. En 2°: deze bepaling vult het artikel aan met een lid waaruit blijkt dat de bepalingen enkel nog van toepassing zijn op wrakkenruiming die een aantasting vormt van de bereikbaarheid van de Belgische havens en waterwegen.

Hoewel deze bepalingen er toe strekken te verzekeren dat de bepalingen van hoofdstuk 5 van de voormelde wet van 11 april 1989 van toepassing blijven ten aanzien van de gewesten, is de manier waarop de bepalingen legistisch geformuleerd zijn in strijd met de bevoegdheidsverdelende regels. Het komt de federale overheid niet toe het toepassingsgebied te regelen van bepalingen in zoverre ze betrekking hebben op een gewestbevoegdheid. De bepalingen dienen opgeheven te worden in zoverre ze betrekking hebben op een federale bevoegdheid. Op deze wijze blijven de bepalingen bestaan ten aanzien van de gewesten en is het gewest ook in staat deze zelf te wijzigen.

- Artikel 109: het komt de federale overheid niet toe om de wet van 8 juli 1976 betreffende de vergunning voor de exploitatie van binnenvaartuigen en betreffende de financiering van het Instituut voor het Transport langs de Binnenvaart op te heffen. Dit betreft een gewestbevoegdheid (zie hoger).

b) Inhoudelijke bespreking van de artikelen:

Voorafgaandelijke opmerking: Er werden typfouten vastgesteld in de tekst en ook de vertaling Nederlands-Frans blijkt niet overal consistent te zijn. Hoewel deze opmerkingen geregistreerd werden, werd er voor geopteerd deze opmerkingen niet in dit advies op te sommen.

**Boek 1 – Algemene bepalingen**

## Titel 1 – Begrippen

- Algemene opmerking: De definities zullen onvermijdelijk verwarring zaaien. Wij hebben er begrip voor dat een aantal definities overgenomen zijn uit internationale of Europese teksten. Ook het Vlaamse Gewest hanteert deze aanpak bij de opmaak van de regelgeving. Ten behoeve van harmonisatie en uniformiteit, verdient het wel de voorkeur om deze zoveel als maar enigszins mogelijk is gelijk te laten lopen. Dit blijkt doorheen de voorliggende tekst niet altijd even consequent te zijn toegepast.

- Artikel 1.1.3. betreffende de definities van “zeeschip”, “binnenschip” en “estuair schip” en de later terugkomende, talrijke, maar afwijkende definities van dezelfde woorden: dit zorgt voor verwarring doorheen de gehele tekst.

Een voorbeeld hiervan: een schip “dat op enig voor de betrokken gelegenheid relevant tijdstip feitelijk op de zeeewateren wordt gebruikt” is een zeeschip. Is het de bedoeling om met deze uitdrukking een zeeschip als het ware *ratione temporis* af te bakenen? Aldus wordt een binnenschip tijdelijk een zeeschip als het feitelijk op de zeeewateren wordt gebruikt, en terug een binnenschip als het op de binnenwateren wordt gebruikt? Dit is wel een zeer bijzondere aanpak. Of wordt hier iets anders mee bedoeld? Dit betreft een onduidelijkheid in de tekst die het hanteren van de tekst bemoeilijkt.

Een gelijkaardig voorbeeld: in de huidige definitie van een “zeeschip”, valt een estuair schip onder de definitie van een zeeschip. Maar het wordt vervolgens uitdrukkelijk tot een binnenschip gemaakt in de definitie van een binnenschip. Dit betreft een tegenstrijdigheid waarover klaarheid verschaft dient te worden.

- Artikel 1.1.3., § 1, 17° en 18° betreffende het “Belgisch overheidsschip” en “Belgisch gezagsschip”: De definitie van een “Belgisch gezagsschip” is belangrijk omdat het consequenties heeft voor het recht van schuldeisers om al dan niet beslag te leggen op een schip.

De definitie in dit artikel omvat niet de schepen van het Vlaamse Gewest of van verzelfstandigde agentschappen die publieke taken uitvoeren, zoals de loodsboten of een wetenschappelijk schip. Deze laatste schepen moeten wel bescherming hebben tegen een privaatrechtelijk bewarend of uitvoerend beslag.

- Artikel 1.1.4. betreffende de definities van “zeewateren” en “Belgische zeewateren”: de definitie van “zeewateren” is een standaarddefinitie. De definitie van “Belgische zeewateren” moet daarop afgestemd worden. Zoals “Belgische zeewateren” nu gedefinieerd is, gaat dit volledig in tegen de algemeen verspreide betekenis van de term “zeewateren”, omdat ook een aantal binnenwateren (artikel 1.1.4, 4°, punten b) tot g): de Beneden-Zeeschelde enzovoort) onder de “Belgische

zeewateren” vallen. Dit moet alleszins aangepast worden omdat de nu voorgestelde definitie onvermijdelijk tot verwarring en vergissingen zal leiden.

Er is geen bezwaar tegen om de wateren die nu vermeld worden onder artikel 1.1.4, 4°, punten b) tot g) eventueel onder een aparte definitie te vatten (bijvoorbeeld “Belgische binnenwateren met maritieme functie”), zo dit nodig mocht zijn.

- Artikel 1.1.5. betreffende de term “scheepsgebruiker” en de talrijke, later terugkomende, andersluidende definities van woorden zoals “scheepseigenaar” en aanverwante woorden: Er is de noodzaak aan een definitie van nog andere, gebruikte, termen zoals “exploitant” (wordt verder in het tekstvoorstel gedefinieerd, maar niet op algemene wijze), “beheerder”, en eventueel ook van “bevrachter” (wat die laatste term betreft, is dit zeker verkieslijk met betrekking tot een aantal specifieke regelingen).

Er moet met veel zorg gekeken worden welke personen precies beoogd worden. Heel vaak wordt een regeling die van toepassing is op de “scheepseigenaar” uitgebreid tot een reeks andere categorieën, dit door de term “scheepseigenaar” voor een specifieke regeling uit te breiden naar anderen. Er is nood aan consistentie en klaarheid in de teksten.

Het gebruik van de tot nu toe eerder ongebruikelijke term “scheepsgebruiker” is wellicht een goede keuze. De definitie moet dan wel aangepast worden zodat er geen verwarring mogelijk is. Bijvoorbeeld, een tijdbevrachter (idem voor een rompbevrachter) is heel vaak tezelfdertijd vervoerder en dus een partij bij de vervoerovereenkomst. Het moet duidelijk zijn dat hij als tijdbevrachter wel degelijk onder de definitie van “scheepsgebruiker” valt en niet uitgesloten is uit de definitie omdat hij ook nog eens “partij bij een vervoerovereenkomst” is. De term “scheepsgebruiker” sluit dan ook personen uit zoals een “manager” of een “beheerder”, die meestal optreden als agent van de eigenaar, maar geen rechtstreeks persoonlijk of zakelijk recht op het gebruik van het schip hebben. Deze term moet dan later consequent gehanteerd worden, eerder dan andere termen, zoals het vaak voorkomende “exploitant”, waarvan niet duidelijk is wie allemaal onder deze term zou kunnen vallen.

Zie bijvoorbeeld in artikel 2.1.10, 1° in verband met de registratie van zeeschepen: een “exploitant” kan eventueel, als het zo voorzien is bij Koninklijk besluit, overgaan tot registratie. Artikel 3.2.31, § 1, 1° in verband met beperking van aansprakelijkheid: de term “exploitant” is niet op zich gedefinieerd. Hetzelfde geldt trouwens voor de term “beheerder”. Is het hier de bedoeling om een “manager” (iemand die optreedt in naam van en in ieder geval voor rekening van een eigenaar of bevrachter en een aantal praktische zaken regelt) onder dit begrip te vatten? Een ander voorbeeld vinden we in artikel 5.3.9 in verband met de meldingsplicht bij verontreiniging: “exploitant” wordt hier zeer breed gedefinieerd, gaande van een eigenaar over een rompbevrachter tot de manager (zij het onder bepaalde voorwaarden). Een tijdbevrachter,

hoewel die vaak omschreven wordt als de commerciële exploitant, valt naar ons aanvoelen dan weer niet onder deze definitie. Meer duidelijkheid is echter wenselijk. Ook in artikel 7.3.22, § 1 komt dit aan bod: wie is “exploitant” van een nucleair aangedreven schip? Dit is hier van bijzonder belang, want de exploitant is hier de enige aansprakelijke persoon. Verder is er artikel 7.7.2, 19°. In deze regels rond de FOSO wordt “exploitant” gedefinieerd: een eigenaar, een rompbevrachter of een manager die voor rekening van de eigenaar (maar bijvoorbeeld niet voor rekening van de rompbevrachter) het schip exploiteert. En in artikel 8.1.23. tenslotte lezen we: “eenieder die een schip exploiteert” zonder de vereiste BUNKER-, CLC- of WRC-certificaten, is strafbaar. Het gaat hier om een identificatie van een persoon in een strafrechtelijke regel zodat de duidelijke afbakening van “eenieder die een schip exploiteert” van bijzonder belang is.

- Artikel 1.1.6.: Wat wordt concreet bedoeld met de begrippen ‘bemanning’ en ‘opvarenden’? Het onderscheid is onduidelijk.

## Titel 2 - Bronnen

- Artikel 1.2.2. betreffende de bekendmaking van akten van de IMO: Bekendmaking van akten van de IMO gebeurt, voor zover ons bekend, enkel in het Engels (tenzij de teksten bijvoorbeeld via EU-Verordeningen alsnog gepubliceerd worden in Nederlandse vertaling). Bovendien, om toegang te krijgen tot de IMO-akten moet men meestal betalen. Een (Nederlandstalige) rechtsonderhorige wordt dus onderworpen aan regelgeving die niet bestaat in het Nederlands en hij moet bovendien nog betalen om er kennis van te kunnen nemen. Dit is niet in overeenstemming met onze Grondwet en onze wetgeving in het algemeen.

- Artikel 1.2.3., §2 betreffende de bekendmaking van internationale verdragen en akten: de teksten dienen zelf afdoende worden bekendgemaakt op een wijze dat het voor elke persoon mogelijk is om te allen tijde hiervan kennis te nemen (zie artikel 190 Grondwet en bijvoorbeeld Grondwettelijk Hof van 16 juni 2004, nr. 106/2004). Volgens het Hof van Cassatie geldt die grondwetsbepaling naar analogie voor internationale akten. Het Hof heeft immers geoordeeld dat verdragen niet aan particulieren kunnen worden tegengeworpen zolang ze niet integraal zijn bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad (Cass., 11 december 1953, Arr. Verbr., 1954, 252; Cass., 19 maart 1981, Arr. Cass., 1980-81, 808 en J.T., 1982, 565, noot J. Verhoeven). Dat geen bekendmaking in het Belgisch Staatsblad plaatsvindt, kan enkel indien het verdrag zelf de vorm had bepaald waarin die wijzigingen moeten worden bekendgemaakt (zie bijvoorbeeld Advies Raad van State 44.080/3 van 7 februari 2008).

## Boek 2 – Schepen

### Hoofdstuk 2 – Registratie van zeeschepen

- Artikel 2.1.10: Wat wordt exact bedoeld met het begrip “exploitant” (zie eerdere opmerking)?

- Artikelen 2.1.10. en 2.1.12: Er lijkt geen verschil te zijn tussen de personen die kunnen vragen om registratie en de personen die de doorhaling van registratie kunnen vragen.

### Hoofdstuk 3 – Teboekstelling van binnenschepen

- Artikel 2.1.19, 1<sup>o</sup> inzake de teboekstelling van binnenschepen: Traditioneel was er geen verplichting om een binnenschip te boek te stellen. Dit was enkel nodig indien men publiciteit wenste voor een op het binnenschip gevestigde hypotheek. Volgens dit artikel zou de Koning dit eventueel kunnen veranderen, gezien de Koning nu kan bepalen welke binnenschepen moeten te boek gesteld worden.

Dit artikel moet gecombineerd worden met het artikel 3.3.1, dat een exploitatievergunning verplicht stelt voor de meeste binnenschepen en het artikel 3.3.5 dat een vlootverklaring of een verklaring inzake het behoren tot de Rijnvaart of een alternatief document uitgereikt door een andere EU-lidstaat, verplicht stelt voor de meeste binnenschepen. Dit laatste document volgt uit de uitvoering van Verordening (EEG) nr. 3921/91 van de Raad van 16 december 1991 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands goederen- en personenvervoer over de binnenwateren in een Lidstaat waar zij niet gevestigd zijn. Volgens artikel 3.3.5, § 5 wordt een vlootverklaring of een verklaring inzake het behoren tot de Rijnvaart slechts uitgereikt indien het binnenschip is te boek gesteld in het Belgische binnenschepenregister. Het geheel van deze regels rond het binnenschepenregister, de exploitatievergunning en de vlootverklaring houdt, in ieder geval in zijn gevolg, in dat vestigingsvoorwaarden worden opgelegd voor wie in de binnenvaart vervoer van goederen (of personen) wil verrichten voor rekening van derden.

### Titel 3 – Veiligheid

#### Hoofdstuk 2 – Zeeschepen

- Artikel 2.3.7. handelt over de ‘kustvaarder’. Wat is een kustvaarder? Graag definiëren.

### Titel 7 – Overheidsschepen

#### Hoofdstuk 1 – Belgische overheidsschepen

- Artikel 2.7.2., § 1 inzake het beslag op Belgische overheidsschepen: De definitie van overheidsschepen en gezagsschepen (artikel 3, §1, 17<sup>o</sup> en 18<sup>o</sup>) beperkt zich tot schepen van een “Belgische publiekrechtelijke rechtspersoon”, wat maakt dat overheidsschepen en gezagsschepen die afhangen van het Vlaamse Gewest hier niet onder vallen. Het komt de gewesten toe om de beslagbaarheid van de eigen overheids- en gezagsschepen te regelen. Daarom wordt voorgesteld om in de tekst van artikel 2.7.2. te verduidelijken dat de regels inzake de beslagbaarheid van

overheids- en gezagsschepen gelden onverminderd de regels die de gemeenschappen en gewesten op dat vlak aannemen.

Bijkomend, het is niet verkieslijk dat beslag zou toegelaten worden op een gezagsschip, zelfs niet voor uitwinning van een hypotheek. De partijen, de overheid en de financierende instelling, dienen na te denken over wat werkelijk als zekerheid kan dienen en dat kan niet een schip zijn dat voor overheidstaken gebruikt wordt. Bovendien zijn er in het havengebeuren wel meer situaties waarbij een hypotheek gevestigd wordt op onroerende goederen en waarbij deze hypotheek, als uitwinning werkelijk nodig is, toch niet uitgewonnen kan worden (bijvoorbeeld een hypotheek op een gebouw dat werd gebouwd door een concessiehouder op concessiegrond in de haven. Als de concessiehouder niet meer betaalt (niet aan de bank-hypotheekhouder en niet aan de concessie gevende overheid) kan de concessie gevende overheid eisen dat het gebouw afgebroken wordt).

Overigens is deze gehele zin onduidelijk geformuleerd. Zoals het er nu staat, is beslag toegelaten als er een hypotheek gevestigd is. Met andere woorden, ieder beslag is toegestaan, ook voor vorderingen die niets te maken hebben met de hypotheek. Indien men de regel toch wil behouden, is het logisch om de beslagmogelijkheid te beperken tot de uitwinning van de hypotheek.

### **Boek 3 - Reders**

#### Titel 2 – Zeevaart

##### Hoofdstuk 1 – Verplichte verzekeringen

- Artikel 3.2.4, §3: waar verwezen wordt naar de tweede en derde paragraaf dient dit de eerste en tweede paragraaf te zijn.
- Artikel 3.2.7.: Dit artikel beperkt het materieel toepassingsgebied van de verzekerings- en certificatieplicht tot estuaire schepen, al is het wellicht de bedoeling dat zeeschepen hier ook onder vallen. Beter zou zijn 'deze afdeling is tevens van toepassing...'
- Artikel 3.2.10., §2; 3.2.11., §2; 3.2.12., §2 en 3.2.23., §2: Deze artikelen voorzien enerzijds dat het certificaat gesteld wordt in één van de officiële landstalen, maar voorzien anderzijds dat wanneer de tekst niet de Franse is, de tekst een vertaling in het Engels moet bevatten en de officiële landstalen achterwege kunnen blijven. Deze bepaling heeft tot gevolg dat telkens wanneer het Nederlands gebruikt wordt, dit dus vervangen wordt door het Engels. Ten aanzien van het Frans geldt dit niet. De officiële landstalen dienen op gelijke voet behandeld te worden.

- Artikel 3.2.17. zijn de kruisverwijzingen foutief opgenomen. Hetzelfde geldt voor de kruisverwijzingen in artikel 3.2.22 en in artikel 3.2.28.

#### **Boek 4 – Opvarenden**

##### Titel 3 – Maritieme veiligheidsagenten

- Artikel 4.3.1.3° betreffende de maritieme veiligheidsonderneming: de datum van de wet kan ingevuld worden met als datum 2 oktober 2017.

##### Titel 5 – Scheepvaartvergrijpen

- In artikel 4.5.2., § 5 scheidt de term “eenieder” onduidelijkheid. Hoe dient deze paragraaf gecombineerd te worden met de tekst van de daaropvolgende artikelen? Het artikel 4.5.2, § 5 geeft een lijst van artikelen die op eenieder van toepassing zijn. Maar verder komen een heel aantal artikelen voor die niet in de lijst voorkomen, maar die volgens de eigen bewoordingen van het artikel ook op eenieder van toepassing zijn, zoals bijvoorbeeld artikelen 4.5.4, artikel 4.5.5, artikel 4.5.6,... Omgekeerd, staat artikel 4.5.23 wel in de lijst van artikelen die op eenieder van toepassing zijn, maar dit artikel bevat enkel een verbodsbepaling ten aanzien van de gezagvoerder. Dit moet grondig nagekeken worden, te meer daar dit bepalingen zijn waaraan sancties gekoppeld zijn en dus van strikte interpretatie zijn.

- In de artikelen 4.5.27. en 4.5.28. is er sprake van “levensmiddelen voor de bemanning”. Dient dit niet “de schepelingen en passagiers” te zijn?

- In het artikel 4.5.37, §2,1° kan een opmerking in dezelfde lijn gemaakt worden, namelijk: er dient hulp geboden te worden aan “bemanning en passagiers”. Dient dit uitgebreid te worden tot “alle opvarenden”?

- Artikel 4.5.42,§1: Is er geen sanctie voorzien bij “zware beschadiging door brandstichting”?

- Artikel 4.5.43, §1: Het misdrijf is beperkt tot “de bemanning en de passagiers”. Dient dit uitgebreid te worden tot “alle opvarenden”?

- Artikel 4.5.43,§2: Voor de uniformiteit van de begrippen kan men beter “staatschip” vervangen door “overheidsschip”.

- Artikel 4.5.46, tweede lid, 3°: Graag verduidelijking bij wat precies bedoeld wordt met de “maritieme rechtsgebieden onder de soevereiniteit van een buitenlandse staat”. Dit houdt in ieder geval de territoriale zee in, maar behoort hier ook de Exclusieve Economische Zone of het Continentaal Plat of een visserijzone toe, waarvan sommigen stellen dat hier weliswaar geen volle soevereiniteit, maar wel een “functionele soevereiniteit” geldt?



## **Boek 5 – Zee en havens**

### Titel 2 – Beveiliging

- Voorafgaandelijke opmerking: Het verdient de voorkeur om een duidelijk onderscheid te maken tussen enerzijds “veiligheid” (sécurité in het Frans of safety in het Engels) en anderzijds “beveiliging” (sureté in het Frans of security in het Engels), wat tevens samenhangt met de ISPS-code. De begrippen worden doorheen de tekst vaak door elkaar gebruikt, terwijl toch een duidelijk onderscheid mogelijk en wenselijk is.

#### Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen

- Artikel 5.2.2., 1°: hoe verhoudt de “maritieme beveiliging” zicht tot de havenkapiteinsdienst en de rol van de havenkapitein (zie ook eerdere opmerkingen hieromtrent)?

- Artikel 5.2.2., 4°: de definitie van het begrip “haven” stemt niet overeen met het begrip “havengebied” uit het Havendecreet. Het is aangewezen om in het Scheepvaartwetboek eenzelfde omschrijving te hanteren. Het komt in principe ook niet toe aan de federale overheid een havengebied af te bakenen en het is tevens niet verkieslijk om een aparte afbakening in te richten enkel voor ISPS-doeleinden. Dezelfde opmerking geldt voor artikel 5.2.3.,§2.

#### Hoofdstuk 2 - Autoriteiten

- Artikel 5.2.8.: Hoe verhouden de Lokale Comités voor Maritieme Beveiliging zich tot de havenkapiteinsdienst, evenals de Vlaamse overheid?

#### Hoofdstuk 3 – Havenbeveiligingsstructuur

- Artikel 5.2.14: De federale overheid legt hier een taak op aan het havenbestuur van elke haven en zal ook aanduiden hoe deze taak moet uitgevoerd worden. Kan dit wel en wordt er afgestemd? Idem voor het artikel 5.2.17 betreffende het havenbeveiligingsplan.

### Titel 3 – Voorkoming van zeeverontreiniging

- Worden Vlaamse overheids- of gezagsschepen op grond van artikel 5.3.2., §3 uitgesloten van het toepassingsgebied van de titel inzake de voorkoming van zeeverontreiniging? Heeft het begrip “Staat” in voormeld artikel ook betrekking op het Vlaamse Gewest?

## **Boek 7 – Scheepvaartvoorvallen**

### Titel 3 – Verontreiniging

#### Hoofdstuk 1 – CLC-Verdrag 1992

- Artikel 7.3.5: De verwijzing naar “art. 3.2.8, § 1 of 3.2.14, § 1” moet “art. 3.2.9, § 1 of 3.2.15, § 1” zijn.

### Hoofdstuk 3 – BUNKER-verdrag

- Artikel 7.3.20 eerste lid en tweede lid: De verwijzing naar “art. 3.2.8, § 2 of 3.2.14, § 2” moet “art. 3.2.9, § 2 of 3.2.15, § 2” zijn.

### Titel 4 -Toevluchtsoorden

- De artikelen 7.4.4., 7.4.5., 7.4.6. en 7.4.7 inzake de toevluchtsoorden: Bij deze materie is zeker een rol weggelegd voor de Vlaamse overheid (zie ook de uitdrukkelijke verwijzing naar het Vlaamse Gewest in artikel 7.4.5, 6 4, eerste lid), echter de tekst is hierover niet eenduidig. Er moeten duidelijke regels zijn betreffende wie welke rol opneemt (en wie voor welke materie bevoegd is).

### Titel 5 – Berging

- Artikel 7.5.13.: Hoewel dit artikel voorkomt in de Titel 5 - Berging, sluit het nauw aan bij de materie van de Toevluchtsoorden uit Titel 4. Daar werd reeds opgemerkt dat er een duidelijke taak- en bevoegdheidsverdeling dient te worden afgesproken tussen de verschillende overheden. Dit geldt ook voor de hier in artikel 7.5.13. vermelde toelating aan in nood verkerende schepen om een bepaalde haven binnen te varen. Deze bevoegdheid is nu toegekend aan de “bevoegde overheid” die volgens artikel 1.1.2., 2° de “federale overheid” is.

- Artikel 7.5.18: Er staat tweemaal §2. De eerste “2” dient een “1” te zijn.

### Titel 6 – Wrakverwijdering

#### Hoofdstuk 1 – Territoriale zee

- Artikel 7.6.1. definieert het begrip “scheepvaartweg”. Het begrip komt evenwel niet meer voor in de rest van de titel.

- Artikel 7.6.6. betreffende de betaling van de door de bevoegde overheid gemaakte onkosten: Zoals het artikel nu geformuleerd is, zou de scheepseigenaar enkel verplicht zijn tot terugbetaling van de kosten indien er geen aansprakelijke partij is (“...bij gebreke van dergelijke aansprakelijke”). Anders gesteld, zodra men een aansprakelijke partij kan aanduiden, is de scheepseigenaar niet verplicht tot betaling. Dit zou dan gelden zelfs wanneer de aansprakelijke partij onvermogen is of gewoonweg niet betaalt.

Het lijkt ons beter om de scheepseigenaar te verplichten tot betaling “bij gebreke van dergelijke aansprakelijke of bij het in gebreke blijven van dergelijke aansprakelijke”.

#### Hoofdstuk 2 – Exclusief economische zone

- Artikel 7.6.14: De verwijzing naar “art. 3.2.8, § 3 of 3.2.14, § 3” moet “art. 3.2.9, § 3 of 3.2.15, § 3” zijn. En dient het woord ‘verruiming’ in het daaropvolgende artikel 7.6.15. vervangen te worden door “ruiming”?

## Titel 7 – Onderzoeken

- In artikel 7.7.11 werd geen vrijstelling voor overheidsschepen vermeld.

## Boek 8 – Handhaving

### Titel 1 – Sancties

- Voorafgaandelijke opmerking: Deze titel dient met de nodige aandacht voor strafrechtelijke regels ten gronde herlezen en bestudeerd te worden. Zoals eerder in deze nota werd aangegeven, bleek dit, gezien het korte tijdsbestek eveneens niet mogelijk. Zoals het ontwerp van tekst nu voorligt, zijn er een aantal problemen. We geven hierna een aantal voorbeelden, zonder de bedoeling te hebben om hier volledig te zijn:

### Hoofdstuk 2 – Sanctionering van de inbreuken

- Artikel 8.1.19, § 2: Volgens dit artikel is eenieder strafbaar die onder meer de artikelen 2.3.1 tot 2.3.15 overtreedt. Maar niet elk van deze artikelen legt een verplichting of verbod op. Het artikel 2.3.1 bevat enkel definities, het artikel 2.3.4 legt een taak op aan de Scheepvaartcontrole, artikel 2.3.5 legt een taak op aan de Koning (met name het bepalen van de retributies, indien die worden opgelegd) en artikel 2.3.6 tenslotte, stelt onder meer dat geen zeeschip zee mag kiezen als het niet in staat van veiligheid is, maar dit artikel stelt niet op welke persoon dit verbod van toepassing is: de gezagvoerder, de stuurman of de eigenaar? Uit art. 8.1.19, § 2, laatste lid, kan men afleiden dat de kapitein strafbaar is, want zijn straf kan tot één vierde worden verminderd als hij bevel heeft gekregen van de scheepseigenaar. Maar is de scheepseigenaar dan strafbaar? Dit lijkt de logica van de regel te zijn, maar het wordt niet uitdrukkelijk gesteld. Duidelijkheid is vereist. Het is niet logisch dat men een sanctie zou koppelen aan de artikelen zoals hierboven, ten titel van voorbeeld, vermeld.

- Artikel 8.1.25: Dit artikel legt een sanctie op aan eenieder die het artikel 3.2.42, § 1 tot 4 overtreedt. Maar dit artikel 3.2.42 bepaalt de aansprakelijkheidsgrenzen. Hoe kan men hier een administratieve of strafsancie opleggen?

- Artikel 8.1.29: Dit artikel legt een sanctie op aan eenieder die artikel 4.4.2 overtreedt. Echter, het artikel 4.4.2, § 1 legt een verplichting op aan de gezagvoerder tot kennisgeving in verband met een verstekeling. Een sanctie van niveau 4 is dan wel erg zwaar. In §2 van artikel 4.4.2 staat dat de gezagvoerder een verstekeling ter beschikking kan stellen van de scheepvaartpolitie. Dit is

echter geen verplichting en men ziet niet hoe een administratieve of strafsanctie kan toegepast worden in dergelijke omstandigheden. In artikel 4.4.02, § 3 tenslotte stelt men dat de gezagvoerder bij voorkeur een verstekeling ter beschikking stelt van de autoriteiten in de eerste aanleghaven. Opnieuw is er geen verplichting en is een sanctie dus niet gepast.

- Artikel 8.1.30: Dit artikel voorziet sancties bij een inbreuk op artikel 4.5.1. Maar dit laatste artikel definieert enkel termen zoals “scheepvaartvergrijpen”. Het legt geen verplichtingen of verboden op.

- Artikel 8.1.37: Een algemene verwijzing naar “de straffen bepaald in het Strafwetboek” is niet specifiek genoeg.

## Titel 2 – Vaststelling van inbreuken

### Hoofdstuk 4 – Andere overheden

- Artikel 8.2.61 betreffende overheden bevoegd inzake maritieme beveiliging: Het toezicht op de naleving van de regels rond maritieme beveiliging wordt door dit artikel onder meer toevertrouwd aan door de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging aangeduide personeelsleden van de waterwegbeheerder of haven en aan de havenkapiteins. De bevoegdheidsverdeling tussen federale overheid en Gewest dient hierbij gerespecteerd te worden (zie tevens eerdere opmerkingen hieromtrent).

### Hoofdstuk 3 – Wijzigingsbepalingen

- Voorafgaandelijke opmerking: Deze titel dient met de nodige aandacht ten gronde verder bestudeerd te worden. Zoals eerder in deze nota werd aangegeven, bleek dit, gezien het korte tijdsbestek niet mogelijk. We geven hierna een aantal opmerkingen, zonder de bedoeling te hebben om hier volledig te zijn:

- Afdeling 2: Wijzigingen van het burgerlijk Wetboek: Algemene opmerking: Men dient te overwegen of het niet passend zou zijn om een bijzondere regeling op te nemen rond artikel 1384 Burgerlijk Wetboek met betrekking tot de aansprakelijkheid van de beheerder van de waterweg.

- Afdeling 8: Wijziging van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken: Artikel 45 voorziet dat de rechter, in afwijking van artikel 8 van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken, niet in de mogelijkheid is om een vertaling te vragen van in het Engels gestelde rechtsbronnen en overtuigingsstukken. De bepaling voorziet eveneens dat in de akten van de rechtspleging aanhalingen in het Engels mogen worden opgenomen. Indien de rechter het Engels onvoldoende machtig is kan hij de zaak doorverwijzen naar het gerechtelijk

arrondissement Antwerpen. Deze regel is minstens onvolledig. Procedures kunnen immers ook in het Frans of Duits gevoerd worden. Een verwijzing naar een Antwerpse rechtbank is dan niet gepast.

Een volgende vaststelling betreft het feit dat dit enkel zou gelden in “betwiste zaken die geheel of gedeeltelijk betrekking hebben op de in het Belgisch Scheepvaartwetboek geregelde aangelegenheden en die geen strafzaken zijn”. Hoe zal bepaald worden of een betwiste zaak al dan niet onder deze regel valt? Uiteindelijk zal het de rechter zijn die in de zaak uitspraak doet, die eveneens zal moeten bepalen of deze regel toepassing kan vinden. Dit creëert dus bijkomende onzekerheid in de loop van een procedure.

Nog een vaststelling: volgens het hier voorgestelde artikel kunnen, in een procedure, rechtsbronnen en overtuigingsstukken in het Engels worden overgelegd. Dit is wat er in feite reeds zeer vaak gebeurt en dit hoeft op zich geen probleem te zijn. Anders is het echter met de stelling dat men ook in de akten van rechtspleging zelf in het Engels gestelde rechtsbronnen en overtuigingsstukken, evenals Engelse vaktermen, kan opnemen. Dit houdt een wijziging in van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik van talen in gerechtszaken, die één van de fundamenteën is van het officiële taalgebruik in het land.

### 3. Conclusie:

De inhoudelijke en bevoegdheidsrechtelijke analyse van het dossier door de Vlaamse administratie heeft aanleiding gegeven tot het maken van bovenstaande opmerkingen bij het voorontwerp van wet.

De talrijke aangelegenheden van dit wetsontwerp die krachtens de bevoegdheidsverdelende regels gewestmaterie behelzen, mogen volgens het Vlaamse Gewest niet het voorwerp uitmaken van onderhavig wetsontwerp. Daarom wordt voorgesteld dat de Vlaamse Regering niet instemt met het voorontwerp van wet tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

## **2. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE BEGROTING VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP**

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap.

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 13 december 2017. Inspectie van Financiën merkt op dat een antwoordtermijn van 30 dagen een voorafgaandelijke

betrokkenheid van het Vlaams Gewest vereist.

Op de vraag van IF werd geantwoord dat "er in het afgelopen jaar overlegmomenten met de federale overheid zijn geweest die handelden over aan het Belgische scheepvaartwetboek gerelateerde thema's. Het betrof echter nooit een overleg op basis van de teksten zoals deze heden voorliggen tot standpuntbepaling.

Gedurende de jaren dat er aan het scheepvaartwetboek gewerkt werd, toen nog 'Belgische zeewet' genaamd, zijn er door de Commissie Maritiem Recht een tiental blauwboeken gelanceerd op evenveel studiedagen. Dit betrof toelichtingen en brede bevestigingen voor de gehele sector, waarbij ook vertegenwoordigers van de overheid, zowel op Vlaams als op federaal niveau aanwezig waren. Er werd breed gevraagd opmerkingen over te maken, die op informele 'ronde tafelgesprekken' werden uitgeklaard. Echter, de teksten zijn sindsdien grondig herzien. Nergens is de Vlaamse overheid formeel betrokken. Er zijn geen overlegmomenten geweest. De teksten werden pas ontvangen bij het binnenkomen van de formele adviesvraag op 25 oktober 2017, met de vraag tot adviesverlening op 30 dagen. Dit ondanks eerdere afspraken op het periodiek overleg tussen MOW en de FOD MV, waarbij werd afgesproken dat de Vlaamse overheid 90 dagen zou krijgen."

Op de brief van Ben Weyts aan Staatssecretaris Philippe De Backer (zie bijlage 4) met de vraag om de termijn voor advies op de reguliere 60 dagen te brengen in plaats van 30 dagen werd geen antwoord ontvangen.

Met toepassing van artikel 6§6 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 2001 houdende regeling van de begrotingscontrole- en opmaak is voor dit dossier het gemotiveerd akkoord van de Vlaamse minister bevoegd voor begroting niet vereist.

### **3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN**

- "a. personeel: het voorstel heeft geen weerslag op gebied van personeelsinzet"
- "b. werkingsuitgaven: het voorstel heeft geen weerslag op de lopende uitgaven"
- "c. investeringen en schuld: het voorstel heeft geen investeringen als gevolg"
- "d. ontvangsten: het voorstel resulteert niet in bijkomende ontvangsten"
- "e. conclusie: het voorstel heeft geen weerslag op de werking van de lokale besturen"

### **4. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN**

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en op het personeelsbudget, zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor het algemeen beleid inzake personeel en organisatieontwikkeling, niet vereist is.

## 5. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

Aangezien er geen sprake is van een regelgevend initiatief van de Vlaamse overheid, is er voor deze nota aan de Vlaamse Regering geen wetgevingstechnisch advies, taalkundig advies of Reguleringsimpactanalyse vereist.

JoKER is hier tevens niet van toepassing.

## 6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° niet in te stemmen met het voorontwerp van wet tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek gelet op de talrijke bevoegdheidsoverschrijdingen waarvan sprake onder rubriek 2;

2° de Vlaamse minister bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer te gelasten zijn administratie opdracht te geven met de bevoegde federale administratie integraal en grondig te overleggen over de teksten zoals deze heden voorliggen tot standpuntbepaling

3° de federale staatssecretaris voor de Noordzee te verzoeken zijn administratie te gelasten met de Vlaamse administratie over te gaan tot een integraal en grondig overleg over de teksten zoals deze heden voorliggen tot standpuntbepaling

4° de heer minister-president van de Vlaamse Regering te gelasten deze beslissing ter kennis te brengen van de federale overheid.

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

Bijlagen:

1. Adviesvraag dd. 25 oktober 2017 betreffende het voorontwerp van wet tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek
2. Het voorontwerp van wet tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek
3. Het advies van de Inspectie van Financiën dd. 13 december 2017
4. Brief van Ben Weyts aan Staatssecretaris Philippe De Backer dd. 14 november 2017