

Advies

Scheepvaartdecreet

Brussel, 29 januari 2021

Adviesvraag: Ontwerp van scheepvaartdecreet

Adviesvrager: Lydia Peeters - Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Ontvangst adviesvraag: 21 december 2020

Adviestermijn: 30 dagen

Goedkeuring MORA: 29 januari 2021

Contactpersonen: Nico Milo – nmilo@serv.be

Inhoud

Inhoud	3
1 Inleiding.....	4
2 Advies.....	5
2.1 Algemeen	5
2.2 Thematisch.....	5

1 Inleiding

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken vroeg op 21 december 2020 advies over het ontwerp van scheepvaartdecreet, met een adviestermijn van 30 dagen.

Dat decreet heeft tot doel de Vlaamse bevoegdheden inzake binnenvaart en waterwegen decretaal te verankeren, een kader voor de omzetting van EU-regelgeving inzake binnenvaart en waterwegen te bieden en de Vlaamse regelgeving in overeenstemming met de internationale normen te brengen.

Het voorziet een algemeen regelgevend kader voor het beheer en gebruik van de binnenwateren en de scheepvaart op de binnenwateren in Vlaanderen en beoogt een geïntegreerd en ten aanzien van de waterweggebruiker zoveel mogelijk uniform rechtsregime voor alle Vlaamse waterwegen ongeacht de organisatie van hun beheer.

De belangrijkste elementen van het Scheepvaartdecreet zijn:

- Het decreet voorziet in een codificatie van de gewestelijke bevoegdheden inzake binnenvaart en scheepvaart.
- In het decreet worden de instandhouding en functionaliteit van de waterweg, het openbaar gebruik van de waterweg, de watercaptatie, de aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder, de scheepvaartreglementering (inclusief technische voorschriften en bemanningsvoorschriften) en de scheepvaartrechten geregeld voor alle waterwegen.
- Met het oog op het verhogen van de veiligheid op de Vlaamse waterwegen wordt de regelgeving geactualiseerd en worden handhavingsmodaliteiten opgenomen.
- Het bevat een gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 over de vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector.
- Het decreet voorziet ook in de rechtsgrond voor de omzetting van de Richtlijn 2017/2397 van 12 december 2017 over de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart.

Het ontwerp van Scheepvaartdecreet kent een lange voorgeschiedenis die teruggaat tot de Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken van 2003-2004, waarin wordt gesteld dat de meervoudige functies van de waterweg en het plaatsen van deze functies binnen de opdracht van de waterwegbeheerder een duidelijke planning vereist die via gepaste regelgeving verankerd wordt en waarbij regelgeving in één scheepvaartdecreet zal gebundeld worden.

Sindsdien werd het scheepvaartdecreet in zowat alle beleidsnota's en beleidsbrieven voor het departement Mobiliteit en Openbare Werken aangekondigd. In de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024 werd het scheepvaartdecreet aangekondigd tegen de eerste helft van 2020. De Beleids- en begrotingingstoelichting MOW 2020 verduidelijkt de inhoud van het voorziene Scheepvaartdecreet.

Op 18 december 2020 keurde de Vlaamse Regering dan het ontwerp van Scheepvaartdecreet principieel goed en werd het voor advies aan de MORA voorgelegd.

2 Advies

De MORA vindt het een goede zaak dat na het erg lange voorbereidingsproces een ontwerp van Scheepvaartdecreet kan worden voorgelegd.

De Raad ziet in het ontwerp van decreet wel nog een aantal onduidelijkheden en adviseert om deze weg te werken en hiervoor waar nodig het decreet aan te passen.

2.1 Algemeen

Een stap naar meer eenvormigheid en rechtszekerheid maar nog een aantal specifieke onduidelijkheden

Met het decreet wordt een stap gezet naar meer éénvormigheid en uniformiteit in een tot nu toe versnipperde en vaak verouderde regelgeving. Dit draagt bij aan meer rechtszekerheid voor zowel de waterwegbeheerders als de waterweggebruikers.

Toch ziet de MORA nog een aantal specifieke onduidelijkheden in het ontwerp van decreet die aanleiding geven tot verwarring. Dit is onder meer het geval met betrekking tot de toepasbaarheid van het decreet op de havens, toepassing van scheepsvoorrangsrechten, het gebruik van de jaagpaden, enz. Vaak situeren de onduidelijkheden zich op het vlak van de verhouding en de afstemming tussen verschillende regelgevingen op federaal en gewestelijk niveau. Maar ook over de rol, de taken en de bevoegdheden van de waterwegbeheerders (bijv. over de autonomie van de havens) behoeft het ontwerp van decreet nog verdere verduidelijking en uitwerking.

De MORA raadt aan om het ontwerp van decreet aan te passen in samenspraak met de stakeholders (de binnenvaartsector, de havenbedrijven, ...).

2.2 Thematisch

Autonomie van de havens

De memorie van toelichting van het ontwerp van decreet stelt dat de havens hun autonomie behouden in de havengebieden en dat de bevoegdheden geëerbiedigd worden maar in de eigenlijke tekst wordt dit onvoldoende geëxpliciteerd, wat aanleiding kan geven tot verwarring.

Daarom stelt de MORA voor om in het ontwerpdecreet een passage op te nemen die duidelijk omschrijft en bevestigt dat de havens inderdaad hun eigen autonomie houden in de havengebieden, o.m. wat betreft het beheer van het havengebied, de vaststelling van tarieven en vergoedingen en de politionele bevoegdheid, zoals vastgelegd in het Havendecreet.

Vervoer van gevaarlijke goederen – definitie maritieme toegangswegen

Het ontwerp van decreet bevat bepalingen over het vervoer van gevaarlijke goederen (afdeling 6 art. 65-67). Het ontwerp stelt dat deze bepalingen niet van toepassing zijn op verschillende categorieën, waaronder zeeschepen die zich bevinden op de maritieme waterwegen die deel uitmaken van de binnenwateren.

Het is onduidelijk wat wordt bedoeld met “maritieme waterwegen”.

De MORA stelt voor om in het decreet te verwijzen naar de definitie uit de Scheepvaartwet. In de Scheepvaartwet wordt gesproken van "Belgische binnenwateren van maritieme aard" die worden

gedefinieerd als de van het Belgisch grondgebied deel uitmakende openbare wateren die ook voor zeeschepen toegankelijk zijn..

Afstemming, uniformiteit en duidelijkheid over het gebruik van de jaagpaden

Het ontwerp van Scheepvaartdecreet verankert decretaal het gebruik van de jaagpaden door fietsers en voetgangers (art 27, 28 en 29). Jaagpaden worden nu eveneens bestemd voor het verkeer per fiets of te voet¹ en kunnen worden ingericht als fietspaden in de zin van de federale regelgeving betreffende de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

De jaagpaden worden in eerste instantie beheerd door de waterwegbeheerder. In de praktijk doen jaagpaden ook dienst als rijbaan (in de zin van de federale regelgeving betreffende de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg – wegcode). Deze worden dan beheerd door de betrokken wegbeheerder. De Vlaamse Regering kan de nadere regels inzake het beheer van jaagpaden bepalen.

De wettelijke basis voor het (mede)gebruik van het jaagpad is het Algemeen Reglement der Scheepvaartwegen van het Koninkrijk (ARSK). Op jaagpaden met een openbaar karakter (deze die niet aangeduid worden als privé of waarvan de toegang niet expliciet verboden wordt) geldt de Wegcode, echter voor zover deze niet in tegenspraak is met het ARSK.

Voor de MORA is de verkeersveiligheid van en op de jaagpaden een zeer belangrijk aandachtspunt. De Raad vindt de intentie om de verruiming van het gebruik van de jaagpaden decretaal te verankeren positief maar ziet in het voorgelegde ontwerp van decreet nog volgende knelpunten:

- Het gebruik en het beheer van de jaagpaden worden gevat door verschillende, verspreide regelgevingen vanuit verschillende bevoegdheidsniveaus, waarbij het beheer ervan afhankelijk is van het feit of het jaagpad al dan niet fungeert als rijbaan. Deze versnippering is verwarrend en geeft aanleiding tot inconsequenties. Zo kunnen jaagpaden bijv. worden ingericht als fietspaden (in de zin van de federale regelgeving betreffende de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg) maar dit zou dan met zich meebrengen dat voertuigen (gemotoriseerde voertuigen met meer dan twee wielen) voor het onderhoud van het jaagpad en de bermen geen toegang meer hebben tot het jaagpad.

Om mogelijke conflicten tussen het Scheepvaartdecreet, het Algemeen Reglement der Scheepvaartwegen van het Koninkrijk en de wegcode, en derhalve ook juridische procedures (bevoegdheidsconflicten) te vermijden, raadt de MORA aan te zorgen voor een maximale afstemming en om minstens in de memorie van toelichting bij het decreet de verhoudingen tussen de verschillende regelgevingen duidelijk aan te geven.

Meer duidelijkheid op het vlak van de regeling draagt volgens de Raad ook bij tot veiliger jaagpaden.

¹ Algemeen zijn jaagpaden toegankelijk voor voetgangers, (elektrische) fietsers, bromfietsers klasse A en het bevoegde personeel van De Vlaamse Waterweg nv in de uitoefening van haar taken. Daarnaast zijn sommige jaagpaden tevens toegankelijk voor speedpedelecs. In eerste instantie worden ze uitsluitend toegestaan op enkele trajecten die zijn ingeschakeld als fietssnelweg . Auto's zijn doorgaans in principe verboden op de jaagpaden. In sommige gevallen kan een toelating verkregen worden voor het rijden met motorvoertuigen op jaagpaden.

In dat kader pleit de Raad voor een uniforme signalisatie van de jaagpaden en voor alle jaagpaden het verkeersbord F99 (A,B of C)² te voorzien.

- Art. 27 formaliseert dat de jaagpaden eveneens bestemd zijn voor voetgangers en fietsen. De Raad wijst erop dat door te opteren voor het begrip fiets, in principe een aantal categorieën worden uitgesloten van het gebruik van de jaagpaden, zoals bijv. steps en bakfietsen. Beter is het om te spreken van rijwielen, zoals gedefinieerd in art. 2.15.1 van de wegcode. In de wegcode wordt een rijwiel gedefinieerd als elk voertuig met twee of meer wielen, dat wordt voortbewogen door middel van pedalen of van handgrepen door één of meer van de gebruikers en niet met een motor is uitgerust, zoals een fiets, een driewieler of een vierwieler³.
- In art. 27 wordt het gebruik door fietsers en voetgangers decretaal verankerd. Het artikel en bij uitbreiding de volledige afdeling 2 over de jaagpaden zegt niets over bromfietsen klasse P of speedpedelecs. Algemeen zijn jaagpaden toegankelijk voor voetgangers, (elektrische) fietsers, bromfietsers klasse A, het bevoegde personeel van De Vlaamse Waterweg in de uitoefening van haar taken en auto's met speciale toelating. Speedpedelecs worden uitsluitend toegestaan op welbepaalde jaagpadtrajecten die zijn ingeschakeld als fietssnelweg (alleen toegelaten als een signalisatiebord aangeeft dat er speedpedelecs mogen rijden) en op voorwaarde dat zij zich houden aan de geldende maximumsnelheden (de maximumsnelheid op jaagpaden bedraagt 30 km per uur). Buiten deze trajecten, en waar de noodzakelijke signalisatie nog niet werd aangepast, is het gebruik van speedpedelecs op de jaagpaden vooralsnog verboden, hoewel in de praktijk blijkt dat deze verboden trajecten vaak toch worden gebruikt door speedpedelecs.

De MORA is ervan overtuigd dat speedpedelecs, zeker in functie van een duurzamer woon-werkverkeer, kunnen bijdragen aan de modal shift in het personenverkeer. Binnen deze context vraagt de Raad om een meer veralgemeend gebruik van speedpedelecs op de jaagpaden te onderzoeken en in het decreet mogelijk te maken. Onderzoek naar de impact op de verkeersveiligheid op de jaagpaden moet hierbij zeker worden meegenomen.

- Het is niet duidelijk of art. 19 en 20 m.b.t. de jaagpaden ook in havengebieden gelden. Op basis van de opgenomen definitie van waterweg (art. 2, 30°) lijkt dit niet zo te zijn. Mocht dit toch het geval zijn dan pleit de MORA ervoor om in dialoog te gaan met de havenbedrijven over specifieke trajecten waarover nog onduidelijkheid zou zijn.

² F99A: weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speedpedelecs. F99B: weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers, fietsers en ruiters met aanduiding van het deel van de weg dat bestemd is voor de verschillende categorieën van weggebruikers. F99C: wegen voorbehouden voor het verkeer van landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speedpedelecs

³ De bevestiging van een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van maximaal 0,25 kW, waarvan de aandrijfkraft geleidelijk vermindert en tenslotte wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 km/u bereikt, of eerder, indien de bestuurder ophoudt met trappen, brengt geen wijziging in de classificatie als rijwiel.

Onderzoeksinstantie voor scheepvaartongevallen

Met art. 87 tot 103 worden de bepalingen van richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector gedeeltelijk omgezet in het interne (Vlaamse) recht. Richtlijn 2009/18/EG legt de verplichting op om zeer ernstige scheepvaartongevallen en incidenten te onderzoeken. Daartoe dient een Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen en -incidenten (OSB) te worden opgericht. Artikel 90 van het ontwerp van decreet bepaalt dat er een onderzoeksinstantie voor scheepvaartongevallen en incidenten wordt opgericht.

Omwille van het beperkt aantal ongevallen met zeeschepen op de binnenwateren, opteert de Vlaamse Regering voor een samenwerking met de Federale Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen (FOSO), die reeds operationeel is en eveneens is opgericht in uitvoering van Richtlijn 2009/18/EG.

Op 10 maart 2020 gaf de MORA reeds advies over het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende de Onderzoeksinstantie voor scheepvaartongevallen en -incidenten op binnenwateren waarin deze samenwerkingsconstructie met de Federale Onderzoeksinstantie werd voorzien.

Voor alle opmerkingen en aanbevelingen over de onderzoeksinstantie verwijst de MORA dan ook naar zijn advies van 10 maart. Hieronder zijn de belangrijkste samengevat:

- De concrete modaliteiten van de samenwerking met FOSO moeten nog worden uitgewerkt. Bij de concretisering van deze modaliteiten (bijv. wie onderzoekt wat, de budgettaire weerslag, enz.) worden best de stakeholders betrokken.
- Er moet over gewaakt worden dat parallelle veiligheidsonderzoeken naar hetzelfde scheepvaartongeval of incident zoveel mogelijk worden vermeden.
- De budgettaire impact van de samenwerking met FOSO kan nog niet worden ingeschat. Eventuele kosten voor de onderzoeksinstantie op Vlaams niveau mogen niet opnieuw - noch direct noch indirect - verhaald worden op de havenbesturen en/of de schepen.
- Aangezien belangrijke stakeholders zoals de binnenvaartsector en de havens geen deel kunnen uitmaken van de onderzoeksinstelling, wordt ten aanzien van deze stakeholders een zo groot mogelijke transparantie en communicatie gevraagd over de werking van de ervan.
- Vraag voor verduidelijking van de geografische afbakening van het toepassingsgebied

Bijkomend merkt de Raad op dat de overtredingen op de bepalingen van de OSB en FOSO via verschillende regelgevingen verschillend gesanctioneerd worden:

- Scheepvaartdecreet (art.120): (strafrechtelijk) gevangenisstraf 6 maanden – 1 jaar. Geldboete 26-3000€ (kan ook alternatief bestuurlijk);
- Scheepvaartwetboek: sanctie niveau 3; gevangenisstraf 6 maanden – 2 jaar/geldboete 50-5000€ (kan ook administratief);

De MORA vraagt om deze tegenstrijdigheden in de sanctionering weg te werken.

De watercaptatie

Het ontwerp van decreet regelt het capteren van water uit de waterwegen en de havens. De MORA stelt vast dat het ontwerp van decreet een verschuiving van de bevoegdheden voor de watercaptatie voorziet.

Zo hebben de waterwegbeheerder of het havenbedrijf o.m. de bevoegdheid om een tijdelijk verbod of een tijdelijk beperking van watercaptatie op te leggen, locaties voor watercaptatie aan te duiden, vergunningen voor een captatie af te leveren, het bedrag van de vergunning vast te stellen, de inning van de verschuldigde bedragen en de controle op de naleving van de verplichtingen inzake watercaptatie te organiseren.

Maar het ontwerp van decreet geeft de bevoegdheid voor het uitwerken en bepalen van de modaliteiten en nadere regels voor de uitoefening van deze taken en opdrachten uitsluitend aan de Vlaamse regering.

Het lijkt de Raad echter logisch dat wanneer aan de havenbedrijven bijvoorbeeld de bevoegdheid wordt gegeven om een tijdelijk verbod of beperking inzake de watercaptatie op te leggen, zij ook minstens medezeggenschap zouden moeten hebben bij het bepalen van de concrete modaliteiten van deze bevoegdheid.

De MORA vraagt zich af wat de motivatie is voor deze versnippering van de bevoegdheden inzake watercaptatie en adviseert om de bevoegdheden duidelijker te omschrijven in het decreet.

In dat kader formuleert de Raad volgende voorstellen:

- Zorg voor medezeggenschap van de havenbedrijven over het bepalen van de modaliteiten voor de bevoegdheden die hen zijn toegekend inzake watercaptatie. Hiertoe behoren onder meer een gedifferentieerde tariefzetting (bijvoorbeeld door middel van een adviesrecht) en de uitwerking van lokaal beleid.

Betrek de havenbedrijven inhoudelijk bij de uitwerking en afstemming van een lokaal kader. Aangezien de havenbedrijven informatie verzamelen over het fysische watersysteem in hun gebied, is het aangewezen dat het lokaal beleid afgestemd wordt met deze inzichten. Er zal lokaal beleid moeten uitgewerkt worden dat via de tariefzetting de juiste incentives (efficiënt watergebruik, duurzaam waterbeheer) op basis van de concrete situatie.

- Creëer de mogelijkheid om de vermindering van het verschuldigde bedrag van de captatievergunning in functie van het volume water dat werd teruggestort, ook afhankelijk te maken van de impact van de terugstort op de waterkwaliteit van het ontvangende waterlichaam. Lokale differentiatie kan hierbij nodig zijn.
- Voeg aan de mogelijkheid van de Vlaamse Regering om de forfaitaire tariefbedragen jaarlijks te actualiseren ook de mogelijkheid toe om de prijs per m³ aan te passen.
- Motiveer de verhoging van het tarief voor het bekomen van een vergunning.
- Onderzoek het instellen van een maximumbedrag voor het verkrijgen van een vergunning.

Bevoegdheid voor het faciliteren van experimenten (onbemand varen)

Het ontwerp van decreet wil voldoende flexibiliteit verlenen om experimenten en pilootprojecten te faciliteren en hiervoor tijdelijke afwijkingen van de geldende voorschriften toe te staan. In eerste instantie wordt daarbij gedacht aan projecten inzake onbemand varen.

De bevoegdheid om de bijzondere regels voor onbemand varen te bepalen wordt gelegd bij de Vlaamse Regering (art 56.7°). De MORA merkt op dat ook de havenbedrijven en de

waterwegbeheerder hier een bevoegdheid hebben. Art. 69 bepaalt immers dat het havenbedrijf of de waterwegbeheerder toelating kan geven voor het uitvoeren van experimenten of pilootprojecten, binnen het gebied dat het havenbedrijf beheert en dat het havenbedrijf hiervoor tijdelijke afwijkingen kan toelaten van bepalingen van wetten, decreten of uitvoeringsbesluiten.

De Raad stelt voor om in art 56.7° van het decreet te verwijzen naar de bevoegdheden van de havenbedrijven en de waterwegbeheerder ter zake.

Scheepvaartrechten en andere retributies

De memorie van toelichting stelt dat de beheersgebonden aspecten van de zeehavens (incl. de aansprakelijkheid van de havenbedrijven) en de retributies die verschuldigd zijn omwille van het gebruik van de infrastructuur binnen het havengebied, in principe geregeld blijven door en krachtens het decreet van 2 maart 1999 over het beleid en het beheer van de zeehavens.

De MORA gaat ervan uit dat in het ontwerp van decreet art.78-82 over de scheepvaartrechten en andere retributies derhalve niet van toepassing zijn op de havens. Om mogelijke verwarring te vermijden stelt de Raad voor om in het decreet specifiek toe te voegen dat de bepalingen over scheepvaartrechten en retributies niet op de havens van toepassing zijn.

Beperking van de aansprakelijkheid

Het decreet regelt de burgerlijke aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder (art. 7 - 11), de scheepseigenaar (art. 18) en de havens (art 173-175).

Algemeen is het voor de MORA van primair belang dat de waterwegen (inclusief de kunstwerken en de signalisatie) in goede staat zijn en dat ze in functie daarvan adequaat worden onderhouden door de bevoegde instantie(s). Dit is niet alleen cruciaal voor de veiligheid van en op de waterwegen ten aanzien van de waterweggebruikers, maar dit draagt ook bij aan de efficiëntie van het verkeer en vervoer via de binnenwateren en aan het voorkomen van schade voor de waterweggebruikers.

Concreet ziet de MORA in het ontwerp van decreet de volgende onduidelijkheden over de aansprakelijkheid van de havens, de waterwegbeheerder en de scheepseigenaren:

- De Raad stelt vast dat de beperking van de aansprakelijkheid voor de waterwegbeheerder verschilt van deze voor de havens. Meer bepaald blijkt de beperking van de aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder uitgebreider dan deze van de havens. In de memorie van toelichting staat evenwel vermeld (onder de toelichting bij art.172-175) dat voor de havenbedrijven zoals bedoeld in het havendecreet een analoge aansprakelijkheidsregeling wordt ingevoerd als degene voor de waterwegbeheerders. De MORA vraagt om in het decreet ook voor de havens een beperking van de aansprakelijkheid te voorzien zoals opgenomen art.10⁴ van het ontwerpdecreet.
- Art. 18 bevat een regeling voor de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor de kosten die de overheid maakt om een schip en/of zijn lading te bergen. Deze regeling betreft enkel niet commerciële binnenschepen alsook zeeschepen. Uit de memorie van toelichting blijkt dat commerciële binnenschepen die goederenvervoer verrichten niet

⁴ Art. 10. § 1. In geval van schade te wijten aan een fout of verzuim in hoofde van de waterwegbeheerder of zijn aangestelden of veroorzaakt door een gebrek van de zaak die de waterwegbeheerder onder zijn bewaring heeft, is de aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder beperkt tot het overeenkomstig § 2 vastgestelde bedrag indien de schade voortvloeit uit één van de volgende oorzaken:...

vermeld zijn. Met het oog op een zo groot mogelijke rechtszekerheid vraagt de MORA om te verduidelijken door welke regelgeving de beperking van aansprakelijkheid voor dergelijke schepen juist geregeld wordt.

In de tekst is ook sprake van de “eigenaar”. De Raad vraagt om aan te geven wie hiermee juist bedoeld wordt (enkel de juridische eigenaar dan wel de eigenaar in de zin van het LLMC-verdrag⁵ en het CLNI 2012 verdrag).

- De nieuwe regeling voor de burgerlijke aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder en het havenbedrijf legt het risico van schade nu voor een groot deel bij de vaarweggebruiker. Dit is een wijziging t.o.v. de huidige situatie waarin de waterwegbeheerder en het havenbedrijf worden beschouwd als bewaarder van de waterweg en als gevolg daarvan verantwoordelijk zijn voor gebreken van de waterweg.

Het ontwerp van decreet voorziet o.m. in de beperking van de aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder voor schade wegens in de waterweg aanwezige voorwerpen en afwijkingen van de vastgestelde of gangbare vaarmogelijkheid, die niet vanop het watervlak met het blote oog waarneembaar zijn (art. 7 en 8).

Een aantal MORA-leden zijn bezorgd over de impact van deze maatregel op de vaarweggebruikers. Zo kan bijvoorbeeld elk schip zich voor dergelijke schades wel verzekeren, maar de inperking van het verhaalrecht van de verzekeraar van het schip ten gevolge van de beperking van de aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder kan een grote financiële impact hebben op de verzekeringspremies.

Daarom vraagt de MORA om de socio-economische impact van de genoemde beperking van aansprakelijkheid grondig te onderzoeken en in kaart te brengen. Op basis hiervan kan de afweging gemaakt worden of hier nog flankerende maatregelen noodzakelijk zijn.

De Raad vraagt concreet ook om aan te geven:

- Welke rechtbank bevoegd is om kennis te nemen van geschillen die m.b.t. de beperking kunnen ontstaan;
- Hoe bepaald wordt of een vordering die wordt ingediend om een deel van het beperkingsbedrag te kunnen ontvangen, gegrond is of niet.
- Wat er gebeurt met de indiening van een vordering bij de vaarwegbeheerder, indien deze laatste nadien door één schadelijder wordt gedagvaard, maar niet door andere schadelijders.
- Of de voorziene termijn van drie maanden een vervaltermijn of niet en of er ook buiten die termijn nog een vordering tegen de waterwegbeheerder kan worden gesteld.

Implicaties wijzigingen havendecreet

In art.171 wordt art.14 bis §4 van het havendecreet opgeheven. Volgens dit artikel kan de Vlaamse Regering per haven een verordening vaststellen voor het verkeer van havenvoertuigen en worden de geldboetes bepaald voor inbreuken op de verordening.

⁵ Verdrag inzake beperkingen van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (1976). Het doel van dit verdrag bestaat uit het beperken van aansprakelijkheidsvordering voor scheepseigenaars, hulpverleners en hun verzekeraars.

De MORA vraagt zich met het oog op consistentie tussen de verschillende regelgevingen af of ook art. 20 van het decreet van 3 mei 2019 over de havenkapiteindiensten wordt opgeheven of dat hiervoor nog een afzonderlijke bepaling nodig is. In dat artikel wordt gesteld dat inbreuken op de verordening behoren tot de bevoegdheid van de havenkapiteinsdienst⁶.

In art. 178 tot 186 worden een aantal bepalingen opgenomen die de handhaving van havenverkeersverordeningen op basis van het havendecreet mogelijk maakt. Dit is een positieve zaak aangezien met deze maatgerichte handhaving het sluitstuk wordt gezet op de nieuwe regelgeving van havenverkeersverordeningen.

Gelet op het feit dat de onderliggende regelgeving hiervoor regelmatig gewijzigd wordt, en derhalve ook vaak noopt tot wijziging van de havenverkeerverordening pleit de MORA ervoor dat in het decreet een kortere wijzigingsprocedure voor de havenverkeerverordening wordt opgenomen, analoog met deze voor de havenpolitieverordening. Omwille van de rechtszekerheid is het aangewezen om zeker de toekomstige noodzakelijke aanpassingen aan een havenverkeersverordening snel te kunnen doorvoeren.

Zeerecht versus binnenvaartrecht

In de memorie van toelichting wordt bij de definitie van “zeeschip” gesteld dat in het decreet enigszins wordt afgestapt van de traditionele “voorrang” van het zeerecht en dat dergelijke vermeende voorrang op sommige vlakken immers afbreuk zou kunnen doen aan de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest.

Deze stelling suggereert een prioriteit van het zeerecht op het binnenvaartrecht, waarvan louter uit welwillendheid zou afgeweken zijn en wordt niet juridisch onderbouwd.

Daarom vraagt de MORA om de betreffende passage uit de memorie van toelichting te schrappen.

Voorrechten en scheepsvoorrangsrechten

Het ontwerp van decreet bepaalt dat schepen die niet in België te boek gesteld of geregistreerd zijn, het voorrecht wegens havenrechten e.d. de hoogste rang innemen. De Raad vraagt om te verduidelijken hoe die bepaling kan worden afgedwongen, daar in regel de rangorde bepaald wordt door de wetgeving van het land van de vlag van de schepen.

Het ontwerp van decreet voorziet ook in het behoud van een scheepsvoorrangsrecht, waarbij de waterwegbeheerders en havenbedrijven uit hoofde van gemaakte bergingskosten worden betaald uit de opbrengst van de verkoop van het schip.

De MORA vraagt om te verduidelijken hoe deze bepaling in verhouding staat tot de federale scheepsvoorrangsrechten.

Boorddocumenten

Art. 52 legt de verplichting op dat de boorddocumenten van een schip aan boord ter inzage beschikbaar moeten zijn. De Raad vraagt zich af in welke mate, in het kader van de

⁶ Art. 20: In artikel 14bis, paragraaf 4, van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens, ingevoegd bij het decreet van 28 maart 2014, wordt de zin “De artikelen 13 en 14, eerste en tweede lid, van de wet van 5 mei 1936 tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins gelden voor de inbreuken op de verordening, vermeld in paragraaf 1.” vervangen door de zin “Inbreuken op de verordening, vermeld in paragraaf 1, behoren tot de bevoegdheid van de havenkapiteinsdienst.”

voortschrijdende digitalisering, er een verplichting dient te zijn dat deze fysiek “aan boord” aanwezig zijn.

De Raad vraagt om te onderzoeken in hoeverre de boorddocumenten ook digitaal ter inzage kunnen worden beschikbaar gesteld.

Eénvormigheid in definitie binnenschip

Art. 147 van het ontwerp van decreet wijzigt art. 1, 9° van de wet van 1972 op de veiligheid van de schepen, door voortaan binnenschepen van het toepassingsgebied uit te sluiten. In het licht van de totstandkoming van het scheepvaartdecreet ligt dit voor de hand, gezien dit decreet de nieuwe rechtsgrond wordt voor regelgeving m.b.t. veiligheidsvoorschriften t.a.v. binnenschepen en hun bemanning.

De MORA merkt op dat de definitie van binnenschip in art. 1.4° van de wet op de veiligheid van de schepen niet geheel in overeenstemming is met de definitie zoals opgenomen in de ontwerp van decreet. Uit de definitie van “binnenschip” onder het genoemd art. 1.4° valt niet af te leiden of een estuair schip een binnenschip is of niet.

Om misverstanden en nodeloze juridische conflicten te vermijden, vindt de MORA het aangewezen om in de verschillende regelgevingen eenzelfde definitie te hanteren. De Raad stelt voor dat de Vlaamse regering bij de federale overheid stappen zet om in de wet op de veiligheid van binnenschepen, de definitie van binnenschip zoals opgenomen in van het ontwerp van Scheepvaartdecreet, over te nemen.