Vlaamse Regering

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILTEIT EN OPENBARE WERKEN

# NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft:** - **Voorontwerp van scheepvaartdecreet**
- **Tweede principiële goedkeuring**

**Samenvatting**

Het voorontwerp van scheepvaartdecreet creëert een algemeen regelgevend kader voor het beheer en het gebruik van de binnenwateren en de scheepvaart. Vooreerst voorziet dit voorontwerp in het codificeren van de gewestelijke bevoegdheden inzake binnenvaart en scheepvaart. Met het oog op het verder verhogen van de veiligheid op de Vlaamse waterwegen wordt de regelgeving daarnaast geactualiseerd en worden adequate handhavingsmodaliteiten opgenomen.

Het vormt tevens een gedeeltelijke omzetting 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 en voorziet ook in de rechtsgrond voor de omzetting van de Richtlijn 2017/2397 van 12 december 2017 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart.

Het scheepvaartdecreet schept aldus een algemeen regelgevend kader. Het beoogt een stabiel instrument te zijn, waarvan de bepalingen voldoende ruim en algemeen zijn opgesteld om te vermijden dat het herhaaldelijk moet worden gewijzigd. De vaststelling van concrete, meer gedetailleerde regelgeving wordt maximaal overgelaten aan de Vlaamse regering en, waar mogelijk en passend, aan de waterwegbeheerders zelf. Dit zorgt voor de nodige flexibiliteit en ruimte voor aanpassing aan toekomstige ontwikkelingen en innovaties en aan veranderde beleidsinzichten.

## 1. SITUERING

### A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Deze beslissing heeft betrekking op het beleidsveld waterinfrastructuur en waterbeleid.

### B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

*1. Eerste principiële goedkeuring*

De Vlaamse Regering verleende op 18 december 2020 haar eerste principiële goedkeuring aan het voorontwerp van decreet over de scheepvaart (VR 2020 1812 DOC.1513/1bis, VR 2020 1812 DOC.1513/2bis, VR 2020 1812 DOC.1513/3, VR 2020 1812 DOC.1513/4).

_2. Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA)_

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (hierna: MORA) heeft zijn advies gegeven op 29 januari 2021.

Hierna zal ingegaan worden op de bemerkingen in het MORA-advies en wordt aangegeven waar deze aanleiding geven tot aanpassingen. Waar de opmerkingen niet worden gevolgd, wordt daarvoor een argumentatie gegeven.

### Autonomie van de havens

De MORA suggereert om niet alleen in de memorie van toelichting, maar ook in het ontwerp van decreet een passage op te nemen die duidelijk omschrijft en bevestigt dat de havens 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.

Artikel 5, §1, 4°, van het voorontwerp geeft reeds aan dat het decreet geen afbreuk doet aan het havendecreet. Nog nadere bepalingen opnemen over welke zaken door het ontwerp niet worden geregeld, is wetgevingstechnisch af te raden.

### Vervoer van gevaarlijke goederen

De MORA stelt vast dat het voorontwerp van decreet bepalingen bevat over het vervoer van gevaarlijke goederen, en 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. De MORA stelt voor om het begrip “maritieme waterwegen” te definiëren door een verwijzing naar het in het federale Scheepvaartwetboek gebruikte begrip ”Belgische binnenwateren van maritieme aard”.

Aan de suggestie van de MORA wordt geen gevolg gegeven. De betrokken bepalingen vormen de omzetting van Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land. Het begrip “maritieme waterwegen” wordt gebruikt in de richtlijn en dient ingevolge de vaste rechtspraak van het Hof van Justitie op een autonome en in alle lidstaten uniforme wijze te worden uitgelegd.

### Jaagpaden

De MORA stelt vast dat 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 acht hij verwarrend. De raad roept ook op tot een uniforme signalisatie.

Hierop kan worden geantwoord dat de realiteit nu eenmaal complex is: op sommige plaatsen zijn de jaagpaden daadwerkelijke rijbanen, op sommige plaatsen fietspaden, etc. Verschillende situaties vragen om een verschillende aanpak. Ook de versnipperde bevoegdheidsverdeling is een realiteit. Dit alles neemt niet weg dat op het terrein zo veel mogelijk naar harmonisering van de geldende verkeersregels kan worden gestreefd. Bij het uitwerken van de toepasselijke verkeersregels zal hiermee rekening worden gehouden.

De MORA merkt op dat als jaagpaden worden ingericht als fietspaden (in de zin van de federale regelgeving betreffende de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg), dit zou meebrengen dat voertuigen voor het onderhoud van het jaagpad en de bermen geen toegang meer hebben tot het jaagpad.

Deze lacune betreft een onduidelijkheid in de federale wegverkeersregeling. Zij overstijgt het kader van dit voorontwerp van Scheepvaartdecreet. Bovendien bepaalt het voorontwerp uitdrukkelijk dat de bestemming voor het verkeer per fiets of te voet uitsluitend geldt voor zover dit verenigbaar is met het gebruik door de waterwegbeheerder of in zijn opdracht optredende personen in het raam van het beheer, het onderhoud en de exploitatie van de waterweg (inclusief de aanhorigheden, zoals het jaagpad en de bermen).

De MORA vraagt om in plaats van het begrip fiets te spreken van rijwielen, opdat een aantal categorieën zoals steps en bakfietsen niet van het gebruik van de jaagpaden zou worden uitgesloten. Hij verzoekt eveneens om een meer veralgemeend gebruik van speed pedelecs op de jaagpaden principieel mogelijk te maken.

De bepalingen van het voorontwerp beogen niet om het gebruik van de jaagpaden door andere rijwielen dan fietsen, noch door speed pedelecs uit te sluiten. Om dit duidelijker te maken, wordt aan de wensen van de MORA tegemoetgekomen. Naast speed pedelecs worden logischerwijze ook bromfietsen klasse A vermeld. Benadrukt dient te worden dat de bepalingen van het decreet op dit vlak slechts een algemene strekking hebben, en dat het gebruik van de jaagpaden nader wordt gereglementeerd door middel van uitvoeringsbesluiten.

Ten slotte vraagt de MORA zich af of de bepalingen van het voorontwerp over het beheer van de jaagpaden ook in havengebieden gelden. Op basis van de opgenomen definitie van waterweg meent hij te besluiten dat dit niet zo is.

Die laatste analyse van de MORA is correct. Hier speelt de beheersmatige autonomie van de havenbedrijven.

## Onderzoeksinstantie voor scheepvaartongevallen

De MORA merkt op dat hij reeds eerder advies gaf over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende de Onderzoeksinstantie voor scheepvaartongevallen en -incidenten op binnenwateren. Hij herhaalt de belangrijkste van zijn opmerkingen en aanbevelingen.

De regeling omtrent de Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen en -incidenten op de Binnenwateren is inmiddels grondig herwerkt, waarbij aan de opmerkingen en aanbevelingen van de MORA maximaal werd tegemoetgekomen.

Wat de bestraffing van overtredingen van de bepalingen inzake de OSB en van het belemmeren van de uitvoering van de opdracht van de onderzoeksinstanties betreft, merkt de MORA op dat de mogelijke sancties verschillen van de overeenstemmende sancties in de federale regelgeving. Hij vraagt om dit onderscheid weg te werken.

De bepalingen van de titel inzake de Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen en -incidenten op de Binnenwateren zijn vooreerst grondig aangepast om volledig te zijn afgestemd op de overeenstemmende bepalingen in het federale Scheepvaartwetboek. Daarnaast is nu de 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 en tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad, volledig omgezet in de Belgische wetgeving (samen gelezen met betreffende bepalingen in het federale Scheepvaartwetboek). Dit was dringend en nodig, gelet op het lopende inbreukdossier

2015/2204 wegens een onjuiste tenuitvoerlegging van de richtlijn waarbij de Europese Commissie in het kader van dit inbreukdossier op 17 april 2017 een MROA heeft uitgebracht tegen België. Door de doorgevoerde wijzigingen is er nu ook maximaal geanticipeerd op de nog af te sluiten samenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest en de Federale overheid.

## Watercaptatie

De MORA merkt op dat de waterwegbeheerder of het havenbedrijf onder het voorontwerp o.m. de bevoegdheid hebben 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 de bevoegdheid voor het uitwerken en bepalen van de modaliteiten en nadere regels voor de uitoefening van deze taken en opdrachten berust uitsluitend bij de Vlaamse regering. Het lijkt de Raad 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. Hiertoe behoren onder meer een gedifferentieerde tariefzetting en de uitwerking van lokaal beleid.

Wanneer de decreetgever een regelgevende bevoegdheid delegeert, dient hij dat in beginsel te doen aan de Vlaamse Regering. Het is dus normaal dat de machtigingen om nadere regels over de watercaptatie vast te stellen, aan de Vlaamse Regering worden gegeven, en niet aan de waterwegbeheerders of de havenbedrijven. Desalniettemin zal de Vlaamse Regering logischerwijze rekening houden met de inzichten van de betrokken beheerders. Het is trouwens niet in alle gevallen noodzakelijk dat de Vlaamse Regering effectief van de machtiging gebruik maakt en nadere regels bepaalt. Wanneer zij dat niet doet, kunnen de decreetsbepalingen wel degelijk worden uitgevoerd, en staat het de beheerders in de praktijk vrij om hun werkwijze zelf te bepalen. De machtigingsbepalingen worden licht geherformuleerd om deze intentie nauwkeuriger aan te geven. De regeling in het voorontwerp biedt de havenbedrijven en de waterwegbeheerders de nodige kansen voor een passend, lokaal beleid.

De MORA vraagt om de mogelijkheid te creëren 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.

Deze suggestie wordt niet gevolgd.

De MORA suggereert om aan de mogelijkheid voor de Vlaamse Regering om de forfaitaire tariefbedragen jaarlijks te actualiseren de mogelijkheid toe te voegen om de prijs per $m^3$ aan te passen.

Ook deze vraag wordt ingewilligd.

De MORA vraagt om de verhoging van het tarief voor het bekomen van een vergunning te motiveren en om het instellen van een maximumbedrag voor het verkrijgen van een vergunning te onderzoeken.

Het is een misverstand dat de tarieven door het voorontwerp zouden worden verhoogd. Het bepalen van de tarieven wordt opgedragen aan de waterwegbeheerder of het havenbedrijf. De decreetgever legt evenwel een maximumtarief op. Aldus kunnen de tarieven gelijk blijven of verhoogd of verlaagd worden in functie van de beheersmatige noden, maar geldt er wel een bovengrens.

Voor de tarieven voor de watercaptatie wordt een prijsvork voorzien. De Vlaamse regering bepaalt de nadere regels en kan daarbij rekening houden met een door de waterwegbeheerder en/of het havenbedrijf aangereikte methodologie gebaseerd op de economische en ecologische impact en uitdagingen, bijvoorbeeld door de opmaak van een strategische MER waarin scenario's worden uitgerekend met aangepaste tarieven.

Zowel bij de uitwerking van de methodologie als tariefstructuur en -zetting zal overleg gepleegd worden met de ecologische en economische partners alsook met de waterwegbeheerders en havenbedrijven.

Een vergunning is een precair recht dat wordt toegekend door de overheid. Dit kan eenzijdig en zonder schadeloosstelling worden opgezegd. De overheid kan ook eenzijdig de voorwaarden, lees bv. de tarieven, wijzigen.
De modaliteiten voor het afleveren van een vergunning voor watercaptatie zijn geregeld in een besluit van de toenmalige Vlaamse Executieve. Het besluit van de Vlaamse Executieve van 3 mei 1991 betreffende het afleveren van vergunningen voor het capteren van water uit de in het Vlaamse gewest gelegen bevaarbare waterlopen, kanalen en havens stelde de modaliteiten voor het bekomen van een vergunning voor watercaptatie vast.
Het besluit stelt dat een vergunning jaarlijks voor de duur van één jaar wordt hernieuwd door betaling van het verschuldigde bedrag. Een voorschot op het verschuldigde bedrag dient door de vergunninghouder te worden gestort ten laatste op 15 maart van het jaar waarvoor de vergunning geldig is. Dit voorschot is gelijk aan het bedrag verschuldigd voor de vergunning in het voorgaande jaar.

## Faciliteren van experimenten

De MORA stelt vast dat de bevoegdheid om de bijzondere regels voor onbemand varen te bepalen wordt gelegd bij de Vlaamse Regering. De MORA merkt op dat ook de havenbedrijven en de waterwegbeheerder hier een bevoegdheid hebben. Het voorontwerp 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 de bepaling over de bijzondere regels voor onbemande schepen te verwijzen naar de bevoegdheden van de havenbedrijven en de waterwegbeheerder ter zake.

De twee bepalingen die de MORA aanhaalt, hebben verschillende voorwerpen. De bedoelde bevoegdheden van de waterwegbeheerders en havenbedrijven betreffen experimenten. Wanneer de tijd rijp is voor het aannemen van algemene, permanente regelgeving met betrekking tot het onbemand varen, komt dit noodzakelijkerwijze toe aan de Vlaamse Regering. Vanzelfsprekend zal zij rekening houden met de ervaring die inmiddels wordt opgedaan bij de waterwegbeheerders en havenbedrijven.

## Scheepvaartrechten

Aangezien de beheersgebonden aspecten van de zeehavens 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, gaat de MORA gaat ervan uit dat de bepalingen in het voorontwerp over de scheepvaartrechten en andere retributies 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 die bepalingen niet op de havens van toepassing zijn.

De bedoelde bepalingen zijn inderdaad niet van toepassing op de havengebieden beheerd en geëxploiteerd door de havenbedrijven, wat blijkt uit de definitie van waterwegen. Dat de bepalingen niet van toepassing zijn in die havengebieden, valt derhalve reeds te lezen in het voorontwerp. Het is legistiek af te raden om eenzelfde principe tweemaal op een verschillende wijze in het decreet in te schrijven. Dat zou tot interpretatieproblemen kunnen leiden.

## Aansprakelijkheid

De MORA heeft vastgesteld dat in het principieel goedgekeurde voorontwerp nog enkele verschillen voorkwamen tussen de aansprakelijkheidsregeling voor de waterwegbeheerders en die voor de havenbedrijven. Zoals in de memorie van toelichting werd vermeld, is het wel degelijk de bedoeling om voor de havenbedrijven een analoge aansprakelijkheidsregeling in te voeren als degene voor de waterwegbeheerders.

Aan de vraag van de MORA om de beide regelingen op elkaar af te stemmen, wordt dan ook voldaan. Daarbij wordt rekening gehouden met het feit dat de havenwateren (dokken etc.) soms geen algemeen aanvaarde CEMT-klasse hebben, en dat het artikel dat in de vaststelling bij besluit van de Vlaamse Regering voorziet van de waterwegklasse voor elke waterweg of elk waterweggedeelte, niet van toepassing is op de wateren gelegen in de havengebieden beheerd en geëxploiteerd door de havenbedrijven. Daarom wordt als terugvaloptie voor het bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking gekozen dat overeenstemt met een waterweg van klasse VIb, met name 1.500.000,00 EUR. In samenhang met deze aanpassing, wordt de definitie van waterwegklasse in artikel 2, 32°, licht aangepast.

Een aantal MORA-leden zijn bezorgd over de impact van de gewijzigde aansprakelijkheidsregeling op de vaarweggebruikers. Zij zou een grote financiële impact kunnen hebben op de verzekeringspremies. Daarom vraagt de MORA om de socio-economische impact van de beperking van aansprakelijkheid grondig te onderzoeken en in kaart te brengen. Voorts vraagt de raad 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, en 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.

Vooreerst moet worden verduidelijkt dat de aansprakelijkheidsregeling voor een deel geen verandering ten opzichte van de huidige situatie vormt, maar slechts een verduidelijking, om afwijkende rechtspraak te vermijden. Voorts berust de regeling op grondig voorbereidend onderzoek en beoogt zij precies een billijk evenwicht te realiseren, waarbij de overheid niet als kosteloze verzekeraar van de binnenscheepvaart fungeert. Het al te soepele aansprakelijkheidsregime dat tot hiertoe gold, quasi zonder enig bewijsvereiste, leidde er zelfs toe dat schadegevallen in de binnenvaart die naar alle waarschijnlijkheid in de buurlanden hadden plaatsgevonden op de Vlaamse waterwegbeheerders werden afgewenteld. De Vlaamse Regering is van mening dat de stijging van de verzekeringspremies binnen de perken zal blijven. Bovendien is de nieuwe regeling in overeenstemming met het principe “de gebruiker betaalt”. Ten slotte kan worden verduidelijkt dat, voor zover de bepalingen van het voorontwerp niet afwijken van het gemeen recht, dat laatste vanzelfsprekend van toepassing is.

De MORA heeft vastgesteld dat het voorontwerp van decreet een regeling bevat inzake de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor de kosten die de overheid maakt om een schip en/of zijn lading te bergen. De regeling inzake de beperking van aansprakelijkheid zou, volgens de MORA, echter enkel niet commerciële binnenschepen alsook zeeschepen betreffen. Met het oog op een zo groot mogelijke rechtszekerheid vraagt de MORA om te verduidelijken door welke

regelgeving de beperking van aansprakelijkheid voor commerciële binnenschepen die goederenvervoer verrichten juist wordt geregeld.

De stelling van de MORA dat de betrokken beperkingsregeling a priori niet van toepassing zou zijn op commerciële binnenschepen die goederenvervoer verrichten, is onjuist. Wel geldt de regeling uitsluitend "voor zover het Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012), ondertekend te Straatsburg op 27 september 2012, niet van toepassing is". Het CLNI 2012 zal echter pas voor België in werking treden op de eerste dag van de maand die volgt op het verstrijken van een periode van drie maanden, te rekenen vanaf de datum waarop België zijn akte van bekrachtiging heeft nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Vooralsnog is dit niet gebeurd, zodat het verdrag in het Vlaams Gewest nog voor geen enkel schip van toepassing is. Zolang dat het geval blijft, vallen alle schepen onder de regeling van het voorontwerp van decreet.

De MORA vraagt voorts om aan te geven wie in de betrokken regelingen met het begrip "eigenaar" juist wordt bedoeld: enkel de juridische eigenaar dan wel de eigenaar in de zin van het LLMC-Verdrag en het CLNI 2012-Verdrag.

Aan die laatste vraag wordt tegemoetgekomen: de regeling inzake de ruiming van wrakken, gezonken en onbeheerde schepen is inderdaad niet uitsluitend van toepassing op de juridische eigenaar van schepen, maar eveneens op de huurder, bevrachter en exploitant van schepen. Ook onder het geldende recht geldt de overeenstemmende regeling mede voor de overige personen betrokken bij de exploitatie van het schip, en het is niet wenselijk om die toestand te wijzigen. De diverse betrokken bepalingen van het voorontwerp worden dan ook aangepast.

## Wijzigingen van het havendecreet

De MORA stelt vast dat artikel 14bis, §4, van het havendecreet wordt opgeheven. In dit artikel worden de geldboetes bepaald voor inbreuken op verordening die de Vlaamse Regering per haven kan vaststellen voor het verkeer van havenvoertuigen. De MORA vraagt zich met het oog op consistentie tussen de verschillende regelgevingen af of ook artikel 20 van het decreet van 3 mei 2019 over de havenkapiteindiensten wordt opgeheven.

Artikel 20 van het decreet van 3 mei 2019 wijzigde artikel 14bis, §4, van het havendecreet. Het is dus een wijzigingsbepaling, die reeds haar uitwerking heeft gehad. Het is wetgevingstechnisch niet correct om een wijzigingsbepaling die in werking is getreden, daarna nog op te heffen.

De MORA pleit ervoor dat in het decreet een kortere wijzigingsprocedure voor de havenverkeersverordeningen wordt opgenomen, analoog met deze voor de havenpolitieverordeningen. Omwille van de rechtszekerheid zou het aangewezen zijn om de toekomstige noodzakelijke aanpassingen aan een havenverkeersverordening snel te kunnen doorvoeren.

De eerste havenverkeersverordening, met name voor de haven van Antwerpen, werd inmiddels definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering. De ervaring die de betrokken diensten hebben opgedaan, zal ervoor zorgen dat de vaststelling van verordeningen voor de andere zeehavens, en eventuele toekomstige wijzigingen van de verordeningen sneller zullen kunnen verlopen. Dit is des te meer het geval omdat bij de opmaak van de havenverkeersverordening voor de haven van Antwerpen alle Vlaamse havens zijn betrokken. Om aan de bekommernis van de MORA tegemoet te komen, wordt een indicatieve goedkeuringstermijn toegevoegd zonder dat daar een sanctie aan verbonden wordt. Men dient zich te realiseren dat er een niet onbelangrijk verschil is tussen de havenpolitieverordening en de havenverkeersverordening. De ene wordt aangenomen door het havenbedrijf, de tweede door de Vlaamse Regering. De wijzigingsprocedure van beide verordeningen is derhalve hoe dan ook niet vergelijkbaar. Anders dan een door een havenbedrijf

aangenomen politieverordening kan een havenverkeersverordening m.a.w; nooit stilzwijgend in werking treden.

## Zeerecht en binnenvaartrecht

De MORA neemt aanstoot aan de vermelding in de memorie van toelichting 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. Hij meent dat deze stelling een prioriteit van het zeerecht op het binnenvaartrecht suggereert, waarvan louter uit welwillendheid zou zijn afgeweken.

Ofschoon dit een symbooldiscussie is, en het voorstel om de desbetreffende passage uit de memorie te schrappen geen praktisch gevolg heeft, kan op dit voorstel worden ingegaan.

## Voorrechten

De MORA vraagt zich af hoe de bepalingen inzake de rang van de scheepsvoorrechten kunnen worden afgedwongen met betrekking tot schepen die niet in België te boek gesteld of geregistreerd zijn, omdat in de regel de rangorde van de voorrechten zou worden bepaald door de wetgeving van het land van de vlag van de schepen.

Zoals in de memorie van toelichting wordt uiteengezet, erkennen diverse buitenlandse rechtsstelsels voorrechten alleen wanneer ze ook bestaan naar het recht dat op de schuldvordering van toepassing is (de *lex causae*). Gelet op de bijzonder uiteenlopende regelingen in de diverse rechtsstelsels, wordt ervoor geopteerd om ook de rang van de scheepsvoorrechten te bepalen. Of en in hoeverre de ontworpen bepalingen in een concreet geschil zullen worden toegepast, hangt echter af van de regels van internationaal privaatrecht die de rechter hanteert. Teneinde maximaal te verduidelijken in welke gevallen de bepalingen van het voorontwerp de *lex causae* vormen, wordt een artikel toegevoegd, waarin wordt bepaald dat zij van toepassing zijn wanneer de betrokken schuldvorderingen zijn ontstaan in het Vlaams Gewest. Dat principe was reeds in de memorie van toelichting opgenomen, maar wordt nu ook in de decreetbepalingen zelf bevestigd.

De MORA vraagt zich voorts af hoe de bepalingen van het voorontwerp van decreet, waarbij de waterwegbeheerders en havenbedrijven die ambtshalve maatregelen inzake gestrande, gezonken en onbeheerde schepen, lading of andere voorwerpen hebben genomen, of die vermoeden schade te hebben geleden door de schuld van een schip, schepen en andere voorwerpen kunnen vasthouden, in beslag nemen, desnoods laten verkopen en zich bij voorrang laten betalen uit de opbrengst van de verkoop, in verhouding staan tot de federale scheepsvoorrangsrechten.

De scheepsvoorrangsrechten die worden toegekend door het federale Scheepvaartwetboek hebben uitsluitend betrekking op het geval van een uitvoerend beslag op een zee- of binnenschip (zie art. 2.2.5.11 en 3.2.3.11 van het Belgisch Scheepvaartwetboek). Zoals in de memorie van toelichting wordt uiteengezet, betreffen de voornoemde bepalingen in het voorontwerp van decreet daarentegen een bijzondere publiekrechtelijke dwangmaatregel, die niet te verwarren is met de privaatrechtelijke regels inzake beslag. De bepalingen zijn derhalve op onderscheiden situaties van toepassing.

## Boorddocumenten

De MORA stelt vast dat het voorontwerp van decreet de verplichting oplegt dat de boorddocumenten van een schip aan boord ter inzage beschikbaar moeten zijn. De MORA vraagt zich evenwel af in welke mate, in het kader van de voortschrijdende digitalisering, er een verplichting dient te zijn dat deze fysiek "aan boord" aanwezig zijn.

De bekommernis van de MORA is terecht, en wordt door de Vlaamse Regering gedeeld. Precies om die reden wordt in het voorontwerp niet geschreven dat boorddocumenten aan boord "aanwezig" moeten zijn, maar wel dat zij "voor inzage beschikbaar" zijn. Aldus is het mogelijk om elektronische documenten te aanvaarden. Het voorontwerp hoeft dus niet te worden aangepast.

### Eenvormigheid in definitie binnenschip

De MORA merkt op dat de definitie van binnenschip in artikel 1, 4°, van de wet op de veiligheid van de schepen niet geheel in overeenstemming is met de definitie zoals opgenomen in dit voorontwerp. Om misverstanden en nodeloze juridische conflicten te vermijden, vindt de MORA het aangewezen om in de verschillende regelgevingen eenzelfde definitie te hanteren.

Deze vraag wordt niet ingewilligd. Alle bepalingen over de gewestelijke materies in de wet op de veiligheid van de schepen worden door het voorontwerp immers opgeheven. Voor zover relevant, dient te worden opgemerkt dat ter gelegenheid van de inwerkingtreding van het Scheepvaartwetboek ook de federale materies in de wet quasi integraal werden opgeheven. Dat de definitie van het begrip binnenschip in de wet licht verschilt van de definitie van dat begrip in dit voorontwerp heeft derhalve geen enkel belang meer.

## *3. Advies van de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen (MINA)*

De Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen (hierna: MINA) heeft zijn advies gegeven op 28 januari 2021.

Hierna zal ingegaan worden op de bemerkingen in het MINA-advies en wordt aangegeven waar deze aanleiding geven tot aanpassingen. Waar de opmerkingen niet worden gevolgd, wordt daarvoor een argumentatie gegeven.

### Verduidelijkingen

De MINA beveelt aan om het toepassingsgebied duidelijker te definiëren. Hij merkt op dat in het decreet veelvuldig de term "waterweg" wordt gebruikt, en meent dat die term niet gedefinieerd is. De Raad adviseert om het toepassingsgebied te koppelen aan een aanduiding door de Vlaamse Regering.

Het begrip "waterweg" wordt in het voorontwerp wel degelijk gedefinieerd, met name in artikel 2, 30°. Bovendien laat artikel 3, §2, de Vlaamse Regering toe om de binnenwateren waarop het decreet toepassing vindt op te lijsten. Deze aanbevelingen van de MINA zijn dan ook niet gevolgd.

De MINA vraagt voorts om de reikwijdte van het artikel te preciseren dat het beheer van de jaagpaden betreft. In de memorie van toelichting valt te lezen: "De privatieve ingebruikneming van de jaagpaden als aanhorigheden van de waterwegen – zoals het gebruik van een kaaimuur of aanlegplaats, maar tevens het aanbrengen van leidingen voor nutsvoorzieningen etc. – wordt gedeeltelijk geregeld in de bestaande afzonderlijke Vlaamse regelgeving (in het bijzonder het decreet van 18 december 1992 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1993 en zijn uitvoeringsbesluiten). De privatieve ingebruikneming van domeingoederen blijft in principe buiten het bereik van het Scheepvaartdecreet". De Raad vraagt te verduidelijken wat "in principe" betekent en om de rechten en plichten die door dit decreet zouden volgen uit de ligging van nutsleidingen op domeinen langs waterwegen uit te klaren.

Vooreerst bevestigt de geciteerde passage dat dit voorontwerp het aanbrengen van leidingen voor nutsvoorzieningen *niet* regelt. Er wordt geschreven dat de privatieve ingebruikneming van domeingoederen *in principe* buiten het bereik van het Scheepvaartdecreet blijft, omdat de materie

van de watercaptatie, wat een vorm is van privaat gebruik van de waterwegen, er wel in wordt geregeld.

De MINA vraagt, met betrekking tot de bepalingen over de erfdienstbaarheid van jaagpad en oevererf, om de term "oevererf" te definiëren. Voorts vraag de Raad om te verduidelijken wat de implicaties zijn voor het huidige gebruik en om de voorziene billijke vergoeding niet te beperken tot de eigenaars, maar ook om de gebruikers desgevallend te vergoeden.

Er is geen nood aan een definitie van het begrip "oevererf". Dit begrip wordt niet afzonderlijk gebruikt, en uit de bedoelde bepalingen blijkt op welke erven de erfdienstbaarheid rust. De lasten waarmee de erfdienstbaarheid gepaard gaat, worden in het voorontwerp bepaald, maar kunnen nader worden bepaald door de Vlaamse Regering. In deze fase kan derhalve niet uitputtend worden opgelijst wat de implicaties zijn. De regeling van de billijke vergoeding betreft de houders van zakelijke rechten, net zoals het geval is bij planschadevergoedingen. Een gebruikersvergoeding kan eventueel worden toegekend op basis van het decreet van 27 maart 2009 houdende vaststelling van een kader voor de gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen, overdrukken en erfdienstbaarheden tot openbaar nut, onder de daarin bepaalde voorwaarden. Dergelijke gebruikersvergoeding wordt niet in dit voorontwerp geregeld.

De MINA vraagt om te motiveren wat de doelstelling en meerwaarde is van de afbakening van het watergebonden gebied. Hij meent dat de definitie als doel lijkt te hebben om De Vlaamse Waterweg zeggenschap te geven over het beheer en de exploitatie van deze gronden, zonder er eigendoms- of gebruiksrechten op te hebben verworven. Hij vraagt ten slotte om een billijke regeling te garanderen ter compensatie van de huidige rechten van de eigenaars en gebruikers.

Vooreerst moet worden opgemerkt dat de bepalingen van artikel 6 niet van toepassing zijn op De Vlaamse Waterweg. Zij hebben wel als doel om de rechten van de waterwegbeheerders te harmoniseren, door aan het Vlaamse Gewest als waterwegbeheerder vergelijkbare taken op te dragen als degene die zijn opgedragen aan De Vlaamse Waterweg. Er worden geen eigendoms- of gebruiksrechten ontnomen aan de huidige eigenaars. Het begrip watergebonden gebied wordt verder gebruikt in de exemplatieve opsomming van de materies die aan bod kunnen komen in de reglementen betreffende de politie over het verkeer op en het gebruik van de binnenwateren en de waterwegen alsmede de reglementen ter vrijwaring van de functionaliteit en met het oog op de instandhouding van de binnenwateren, de waterwegen en het watergebonden gebied. Die opsomming heeft niet de bedoeling om de huidige rechtstoestand te wijzigen. Integendeel zijn vele van deze aangelegenheden op dit ogenblik reeds in diverse koninklijke besluiten en besluiten van de Vlaamse regering geregeld. Er is dan ook geen aanleiding tot enige compensatieregeling ten gunste van eigenaars en gebruikers.

## Multifunctionele behandeling

De MINA vestigt de aandacht op de bepaling die luidt dat de waterwegen goederen van het openbaar domein zijn met een functie als scheepvaartweg, en dat het gebruik voor de scheepvaart er voorrang heeft op andere activiteiten. De raad vraagt te verduidelijken welke meerwaarde wordt verwacht van die bepaling en welke de juridische gevolgen zijn.

Waterwegen hebben, naast de "klassieke" waterloopfuncties zoals waterafvoer, ecologische verwevenheid en landschappelijke waarde ook een aantal economische functies, die niet of veel minder aanwezig zijn bij de onbevaarbare waterlopen. Het betreft in eerste instantie de scheepvaartfunctie, naast het grootschalig gebruik van oppervlaktewater als proceswater in industriële omgevingen, drinkwaterproductie en landbouwirrigatie. De waterwegbeheerders doen significante investeringen om al deze functies, ook in periodes van lage waterbeschikbaarheid maximaal te kunnen blijven realiseren, zoals het bouwen van grootschalige pompinstallaties om schutdebiet te kunnen terugpompen naar het opwaarts pand, het installeren van tussendeuren in

sluiskolken, etc. Dit is niet noodzakelijk op andere waterlopen gezien deze functies daar niet of veel minder aanwezig zijn. Door de scheepvaartfunctie van de waterwegen in het Scheepvaartdecreet te verankeren, wordt de binnenvaart prominent naar voren geschoven als een volwaardige en aantrekkelijke vervoersmodus. Eerder dan een rigide voorschrift, vormt het de uitdrukking van een beleidsprincipe dat ten grondslag ligt aan het beheer van de waterwegen. Het juridische gevolg is dat de waterwegbeheerders bij dat beheer de scheepvaartfunctie moeten vooropstellen en dat andere overheidsinstanties met de scheepvaartfunctie rekening dienen te houden. Het is echter duidelijk dat de waterwegbeheerders ook de regelgeving inzake integraal waterbeleid en de afspraken gemaakt in de schoot van de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid moeten toepassen.

## Waterwegklassen

De MINA vestigt de aandacht op de bepaling die luidt dat de Vlaamse regering voor elke waterweg of elk waterweggedeelte de waterwegklasse vaststelt. Omdat de keuze van deze klasse grote gevolgen kan hebben indien zij afwijkt van de huidige situatie, meent hij dat deze aanduiding grondig dient te worden onderbouwd en onderworpen aan een openbaar onderzoek.

Vooreerst moet worden opgemerkt dat de vaststelling van de waterwegklasse, zoals de MINA terecht opmerkt, doorwerkt in de bepalingen over de beperking van aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder en in de bepaling dat geen schip zich op de waterweg mag begeven indien de afmetingen ervan of zijn lading niet beantwoorden aan de waterwegklasse. Daaruit blijkt, ten overvloede, dat het niet de bedoeling van de decreetgever is dat de vastgestelde waterwegklasse zou afwijken van de realiteit op het terrein. Het spreekt voor zich dat de Vlaamse Regering de waterwegklasse niet lichtzinnig behoort vast te stellen. Mede om die reden wordt wat betreft de door haar beheerde waterwegen of waterweggedeelten het advies van De Vlaamse Waterweg voorgeschreven. Een openbaar onderzoek zou daarentegen geen meerwaarde hebben.

## Watercaptatie

De MINA suggereert om de bepaling over het bedrag verschuldigd voor het bekomen van een vergunning voor een watervang uit het voorontwerp te schrappen. Hij dringt voorts aan op afstemming en onderbouwing van het waterprijsbeleid (grondwater/captatie/drinkwater) en op een integratie van de bepalingen over de tarieven van captatie van oppervlaktewater van waterwegen en havens in het zogenaamde “waterwetboek” (het decreet integraal waterbeleid). De raad meent dat de tarieven en tariefstructuren voor het capteren best decretaal worden vastgelegd, onder verwijzing naar de regeling voor de heffing grondwater en de drinkwaterprijs. Hij vraagt om een uitdoofregeling voor het afwijkende prijsregime voor de vergunninghouders die onder de toepassing van de wet van 20 juni 1855 inzake de irrigaties in de Kempen vallen, gezien de leeftijd van deze wet en om redenen van gelijk speelveld. Hij wenst voorts de aansturing van het reactief beleid inzake waterschaarste onder de coördinatie van de gouverneurs, op advies van de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid te brengen. Ten slotte vraagt de MINA om een verplichting in te voeren om de watermeters bij de captaties verplicht digitaal te maken.

Op de vraag van de MINA om de tarieven en tariefstructuren voor het capteren decretaal vast te leggen, wordt gedeeltelijk ingegaan. De Vlaamse regering dient daarbij een methodologie te hanteren, rekening houdend met de economische en ecologische uitdagingen in een lange termijn kader. Bij het vastleggen van de concrete tariefzetting kan een progressief of degressief karakter of kunnen categorieën of schijven worden gehanteerd. Hierdoor kan rekening worden gehouden met bedrijven die duurzaam omgaan met gecapteerd water. Zowel bij de uitwerking van de methodologie als tariefstructuur en -zetting zal overleg gepleegd worden met de ecologische en economische partners alsook met de waterbeheerders

In tegenstelling tot wat de MINA-raad vermeldt, zijn de tarieven voor drinkwater niet bij decreet vastgesteld. De vergoeding voor watercaptatie is bovendien noch met de heffing grondwater, noch met de prijs van het drinkwater gelijk te stellen. Het beheer van de waterwegen is opgedragen aan verzelfstandigde agentschappen. Zij beschikken over de beste informatie om hun taken op een autonome wijze uit te oefenen. De tariefstelling voor watercaptatie is voor hen een nuttig instrument, dat de decreetgever hen niet behoort te ontnemen. Dat betekent vanzelfsprekend niet dat er geen ruimte zou zijn voor een onderlinge afstemming van de tarieven van de diverse waterbronnen.

Ook de vraag van de MINA-raad naar een goede coördinatie van het reactief beleid inzake waterschaarste is terecht. Dit neemt echter niet weg dat het toestaan van watercaptatie uit scheepvaartwegen in de eerste plaats moet worden beoordeeld in het licht van het behoud van de scheepvaartmogelijkheden, en dat dit best gebeurt door de waterwegbeheerder of het havenbedrijf.

De bepalingen aangaande de tarieven voor watercaptatie opnemen in het decreet integraal waterbeleid is niet aangewezen. Het scheepvaartdecreet heeft als doelstelling om éénvormigheid en uniformiteit te brengen in de tot nu toe versnipperde en vaak verouderde regelgeving inzake binnenvaart en waterwegen. Dit draagt bij aan meer rechtszekerheid voor zowel de waterweggebruikers als de waterwegbeheerders. Zoals hierboven werd aangegeven, hebben waterwegen en havengebieden een aantal economische functies, die hen onderscheiden van andere waterlopen. De watercaptatie speelt een belangrijke rol én heeft een belangrijke impact op een aantal van die functies. Een integratie van de bepalingen aangaande watervangen in het Scheepvaartdecreet is bijgevolg noodzakelijk, net om versnippering tegen te gaan. Om dezelfde reden is het niet aangewezen om de bepalingen over de tarieven af te splitsen van de overige bepalingen inzake watervangen. Ten slotte dient nog te worden opgemerkt dat de decreetgever nog maar recent, bij het decreet van 26 april 2019 houdende diverse bepalingen inzake omgeving, natuur en landbouw, ervoor heeft geopteerd om in de wet van 28 december 1967 betreffende de onbevaarbare waterlopen een basisartikel op te nemen inzake het onttrekken van water uit onbevaarbare waterlopen. Het zou inconsistent zijn om de watercaptatie uit scheepvaartwegen in het decreet integraal waterbeleid te regelen, terwijl de watercaptatie uit onbevaarbare waterlopen in de desbetreffende bijzondere regelgeving wordt geregeld.

Het bijzondere prijsregime inzake de irrigaties in de Kempen is bij wet van 19 december 1997 ingevoerd. De reden was dat de toepassing van de tarifering per $m^3$ op de omvangrijke bevloeiingen van gronden langs de Kempense kanalen, waar het voortbestaan van de landbouw, bosbouw en natuur volledig afhankelijk is van de beschikbaarheid van een aanzienlijke hoeveelheid gecapteerd water (in tegenstelling tot elders, waar vrijwel alle captaties van water ten behoeve van de visteelt, de land- en tuinbouw, de bosbouw en het beheer van natuurgebieden beneden de 500 $m^3$ per jaar blijven en dus gratis zijn), tot buitensporig hoge verschuldigde bedragen zou leiden. Deze reden lijkt nog steeds actueel te zijn.

De bevoegdheid om een verplichting in te voeren om de watermeters bij de captaties verplicht digitaal te maken, zal ten slotte onder het voorontwerp van Scheepvaartdecreet bij de Vlaamse Regering berusten. Dit hoeft niet in het Scheepvaartdecreet zelf te worden voorgeschreven.

*4. Advies van de Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens (VTC)*

De Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van de persoonsgegevens (hierna: VTC) heeft op 26 januari 2021 haar advies wetgeving nr. 2021/04 uitgebracht.

Hierna zal ingegaan worden op de bemerkingen in het VTC-advies en wordt aangegeven waar deze aanleiding geven tot aanpassingen. Waar de opmerkingen niet worden gevolgd, wordt daarvoor een argumentatie gegeven.

## Vlaams Register voor Binnenschepen, veiligheid van schepen en bekwaamheid van de bemanningsleden

De VTC vraagt om verdere preciseringen toe te voegen in verband met de essentiële elementen van de verwerking van persoonsgegevens in verband met het Vlaams Register voor Binnenschepen. Gezien de eventuele openbaarheid van het register, wijst de VTC er tevens op dat de verwerkingsverantwoordelijke de betrokkenen op de hoogte dient te stellen van de ontvangers of de categorieën van ontvangers van de persoonsgegevens.

De VTC formuleert gelijkaardige aanbevelingen in verband met de bepalingen over de veiligheid van schepen en de bekwaamheid van de bemanningsleden.

Aan deze aanbevelingen wordt tegemoetgekomen.

## Vergunningsstelsel voor watercaptatie

De VTC formuleert over het vergunningsstelsel voor watercaptatie gelijkaardige opmerkingen als in verband met de bepalingen over het Vlaams Register voor Binnenschepen, de veiligheid van schepen en de bekwaamheid van de bemanningsleden.

De Vlaamse Regering zal de nadere modaliteiten van de melding van een watervang en de voorwaarden en procedure voor de afgifte van de vergunning voor een watervang bepalen. Ook aan deze aanbevelingen van de VTC wordt daarom tegemoetgekomen door de toevoeging aan het voorontwerp van een eerder beknopte decretale regeling.

## Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen en -incidenten op de Binnenwateren

De VTC merkt op dat zij reeds eerder advies gaf over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende de Onderzoeksinstantie voor scheepvaartongevallen en -incidenten op binnenwateren. Zij herhaalt een aantal van haar opmerkingen.

De regeling omtrent de Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen en -incidenten op de Binnenwateren is inmiddels grondig herwerkt, waarbij aan de opmerkingen en aanbevelingen van de VTC maximaal werd tegemoetgekomen.

De VTC maakt in haar nieuwe advies een grondige analyse van de herwerkte teksten en toetst deze aan de principes van het gegevensbeschermingsrecht. De VTC komt tot de conclusie dat de tekst van titel 5 voldoende waarborgen biedt op het vlak van bescherming van persoonsgegevens en weerhoudt daarbij nog slechts enkele aandachtspunten die evenwel nader in het nog af te sluiten samenwerkingsakkoord kunnen geregeld worden (verder uitwerken van een wettelijke basis voor de verwerking van persoonsgegevens die aan de vereisten van artikel 6 AVG voldoet en integreren van de elementen van artikel 26 §1 AVG wanneer sprake is van gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijken).

De types of categorieën van te verwerken persoonsgegevens komen, zoals de VTC erkent, in het voorontwerp aan bod. De VTC meent echter dat bijkomende aanvullingen en preciseringen noodzakelijk zouden zijn.

Aan deze opmerking wordt tegemoetgekomen door de opname van een extra lid waarin mogelijke categorieën van persoonsgegevens worden opgenomen waarmee de OSB in aanraking kan komen en die mogelijk verwerkt worden in het kader van haar onderzoeksactiviteiten.

De VTC is tevens van oordeel dat het aanbevolen is om het ontwerp aan te vullen met een bepaling waarin OSB verplicht wordt om gepaste technische en organisatorische maatregelen te treffen die

nodig zijn voor de bescherming van de persoonsgegevens in overeenstemming met artikel 32 AVG. Aan deze aanbeveling is ook tegemoetgekomen..

Tenslotte wijst de VTC nog op *het eventueel afsluiten van protocollen* ingeval van mededeling van persoonsgegevens aan andere overheidsinstanties voor gegevensuitwisseling tussen de instanties.

### Toezichts-, handhavings- en inspectiediensten

De VTC onderlijnt dat de functionaris voor gegevensbescherming slechts een adviserende rol heeft ten opzichte van de verwerkingsverantwoordelijke. Het is de verwerkingsverantwoordelijke die de beslissing tot weigering of beperking van de rechten op basis van artikel 12 tot en met 22 van de AVG moet nemen en moet motiveren. De VTC beveelt dus aan om de rol van de functionaris nog duidelijker te omschrijven als een adviserende rol.

Aan dit verzoek wordt tegemoetgekomen, door in het voorontwerp uitdrukkelijk te vermelden dat de bedoelde beslissing door de verwerkingsverantwoordelijke wordt genomen.

### Bijzondere handhavingsregeling Scheldekaaien

De opmerkingen van de VTC over deze regeling verliezen hun voorwerp, nu zij wordt overgebracht naar het dispositief van het Scheepvaartdecreet (zie hieronder) en nu de bepalingen over de verwerking van de persoonsgegevens van titel 6 erop van toepassing worden.

# 2. INHOUD

Voor de volledige artikelsgewijze bespreking wordt opnieuw verwezen naar de bijgevoegde memorie van toelichting. Hieronder worden enkele kleine correcties en wijzigingen van het voorontwerp, zoals principieel goedgekeurd, toegelicht.

In de definitie van het begrip exploitant (art. 2, 8°) wordt het woord binnenschip vervangen door het woord schip. Het betrof een materiële vergissing. Het begrip exploitant wordt in het voorontwerp gebruikt met betrekking tot zowel zee- als binnenschepen.

Artikel 9 wordt op punt gesteld, teneinde de bepaling taalkundig correct te maken, ze in overeenstemming te brengen met de in de memorie van toelichting uitgedrukte doelstelling en haar draagwijdte te verduidelijken. In artikel 10 en 11 worden enkele zuiver formele tekstwijzigingen doorgevoerd.

Tevens wordt verduidelijkt dat de bepalingen over wrakkenruiming niet uitsluitend van toepassing zijn op de binnenwateren, maar evenzeer op de territoriale zee en de exclusieve economische zone wat betreft de schepen, wrakstukken, gezonken tuigen of voorwerpen die een aantasting van de bereikbaarheid van de Vlaamse havens en waterwegen vormen. Bij het aannemen van het federale Scheepvaartwetboek erkende ook de federale wetgever dat de wrakkenverwijdering op zee in die mate wordt geacht tot de gewestelijke bevoegdheden te behoren.

Bij de bepalingen over watervangen wordt, voor het gebeurlijk vaststellen van het volume teruggestort water, in de mogelijkheid voorzien om met een berekening te werken als een bijkomend

debietmetingssysteem technisch niet haalbaar zou zijn. In bepaalde gevallen kan het immers niet praktisch haalbaar zijn om een bijkomend debietssysteem te voorzien om het totale volume teruggestort water te monitoren.

De formulering van het materiële toepassingsgebied van afdeling 5 van hoofdstuk 1 van titel 3 wordt vereenvoudigd, zonder dat een inhoudelijk verschil wordt beoogd.

In de bepalingen over de veiligheid van schepen en over het vervoer van gevaarlijke goederen worden enkele zuiver formele tekstwijzigingen doorgevoerd.

De regeling omtrent de Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen en -incidenten op de Binnenwateren is grondig herwerkt, met het oog op een meer sluitende omzetting in het Vlaamse Gewest 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 en tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad. De insteek is wel nog steeds dat de OSB en de federale onderzoeksinstantie, de "FOSO", gelet op de beperkte werklast in de praktijk functioneren door middel van dezelfde personeelsleden en dezelfde werkingsmiddelen. De organieke en organisatorische aspecten zullen in een samenwerkingsakkoord met de federale overheid worden geregeld.

Bij de wijzigings- en opheffingsbepalingen wordt toegevoegd dat 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 voortaan niet langer van toepassing is op de aangelegenheden die worden geregeld door het overeenstemmende artikel in dit decreet. Dat laatste neemt, binnen zijn toepassingsgebied, immers de plaats in van de wet van 18 februari 1969. Opdat de decretale regeling daadwerkelijk een equivalent van de wet van 18 februari 1969 zou vormen, wordt bovendien voorzien in de mogelijkheid tot sanctionering van de inbreuken op besluiten aangenomen op basis van het bedoelde artikel.

Daarnaast wordt toegevoegd dat de bepalingen 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 worden opgeheven, met uitzondering van artikel 1, waarin wordt bepaald dat het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee 1972 volkomen uitwerking heeft. De machtiging om politie- en scheepvaartreglementen voor de binnenwateren aan te nemen en de bestraffing van overtredingen van die reglementen worden immers voortaan in dit decreet geregeld.

Eveneens wordt toegevoegd dat de bepalingen van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart inzake wrakkenruiming worden opgeheven, nu die materie voortaan in dit decreet wordt geregeld.

Tevens wordt toegevoegd dat de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen wordt opgeheven aangezien de in die wet geregelde gewestmateries voortaan in dit decreet wordt geregeld.

Voorts wordt toegevoegd dat de wet van 21 mei 1991 betreffende het invoeren van een stuurbrevet voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk wordt opgeheven, aangezien de materie van de bekwaamheidsbewijzen van bemanningsleden voortaan in dit decreet wordt geregeld.

In het op 18 december 2020 principieel goedgekeurde voorontwerp van decreet over de scheepvaart was voor de zone Scheldekaaien van de stad Antwerpen een bijzonder systeem van bestuurlijke handhaving opgenomen, met onder meer de bevoegdheid voor de stad Antwerpen om toezicht uit te oefenen en inbreuken vast te stellen, en effectief handhavend te kunnen optreden. Die regeling was opgevat als een toevoeging aan artikel 3 van de 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. Zij was als dusdanig reeds eerder opgenomen in het ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid van 10 april 2020, maar werden uit het ontwerp gelicht met het oog op voorafgaand overleg met de andere gewesten en de federale overheid. Bij de inwerkingtreding van het Scheepvaartdecreet zal de wet van 24 november 1975, in zoverre zij gewestbevoegdheden betreft, echter worden opgeheven. De ontworpen bepalingen voor de bestuurlijke handhaving in de zone Scheldekaaien, worden derhalve niet langer opgenomen in de wijzigingsbepalingen, maar worden overgebracht naar het dispositief van het Scheepvaartdecreet.

# 3. OVERLEGCOMITÉ:

Het voorontwerp van Scheepvaartdecreet bevat regels van politie over het verkeer op waterwegen. Over dergelijke regels moet er – overeenkomstig art. 6, §3bis, 6° van de Bijzondere Wet tot Hervorming der Instellingen – overleg worden gepleegd tussen de federale regering en de gemeenschaps- en gewestregeringen.

Dit overleg moet volgens de Raad van State (in afwachting van andere afspraken) plaatsvinden overeenkomstig de procedure die is voorzien in artikel 6 van het protocol van 6 juli 2005 tot regeling van de onderscheiden vormen van medewerking tussen de federale regering en de gemeenschaps- en gewestregeringen.

Het protocol van 6 juli 2005 is immers van toepassing op "*alle vormen van medewerking tussen de Federale Regering en de Gemeenschaps- en/of Gewestregeringen, waarvan sprake is in de wetten tot hervorming der instellingen, alsmede ingevolge andere wets- en reglementaire bepalingen*", en is derhalve ook van toepassing op de (nieuwe) overlegverplichting waarin artikel 6, § 3bis, 6°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 voorziet.

Artikel 6 van het protocol van 6 juli 2005 bepaalt:
"*Het overleg tussen de Federale Regering en de Gemeenschaps- en Gewestregeringen en de betrokkenheid van de Gemeenschaps- en Gewestregeringen bij de beslissingen van de Federale Regering, voorgeschreven door de wetten tot hervorming der instellingen of door andere wets- of reglementaire bepalingen hebben plaats, naargelang het geval, binnen het Overlegcomité of binnen elke bevoegde interministeriële conferentie.*
*Voorafgaand aan de vergadering van het Overlegcomité of van de betrokken interministeriële conferentie, maakt het betrokken lid van de Federale Regering aan de Gemeenschaps- of Gewestregeringen het voorontwerp of ontwerp van tekst samen met alle nuttige documenten, waarover zij een standpunt zullen innemen, over.*
*Eén (of meer) voorbereidende vergadering(en) of een werkgroep ad hoc vindt (vinden) plaats, tijdens dewelke het voorontwerp of ontwerp wordt besproken.*
*Vervolgens delen de Gemeenschaps-of Gewestregeringen hun standpunten mee.*
*Het Overlegcomité of de betrokken interministeriële conferentie vergadert op zijn beurt om over te gaan tot een laatste gedachtewisseling.*"

Om op regelmatige wijze te voldoen aan de overlegverplichting van artikel 6, § 3bis, 6°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, wordt het voorliggende voorontwerp van Scheepvaartdecreet dan ook ter bespreking overgemaakt aan het Overlegcomité.

# 4. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Er wordt verwezen naar de beslissing van de Vlaamse Regering van 18 december 2020 ( VR 2020/1812/Doc. 1513 bis).

## B. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

## C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Er wordt verwezen naar de beslissing van de Vlaamse Regering van 18 december 2020 ( VR 2020/1812/Doc. 1513 bis).

## D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

1. personeel: het voorstel heeft geen weerslag op gebied van personeelsinzet.
2. werkingsuitgaven: het voorstel heeft geen weerslag op de lopende uitgaven.
3. investeringen en schuld: het voorstel heeft geen investeringen als gevolg.
4. ontvangsten: het voorstel resulteert niet in bijkomende ontvangsten.
5. conclusie: het voorstel heeft geen weerslag op de werking van de lokale besturen.

# 4. VERDER TRAJECT

Over dit voorontwerp van decreet moet een overleg worden georganiseerd met de Waalse en Brusselse Hoofdstedelijke gewestregeringen en de federale overheid conform de bepalingen van artikel 6, § 3bis, 6° bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Daarnaast moet advies worden ingewonnen bij de Raad van State.

Na het overleg met de andere Gewesten en de federale overheid en de verwerking van het advies van de Raad van State zal het decreet opnieuw aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd voor definitieve goedkeuring.

# 5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar tweede principiële goedkeuring te hechten aan het bijgaande voorontwerp van scheepvaartdecreet.

2° de Vlaamse minister, bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken:

2.1 te gelasten over voornoemd ontwerp van decreet overleg te plegen met de federale overheid en het Waalse en het Brussels Hoofdstedelijke Gewest overeenkomstig artikel 6, §3bis, 6° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen;

2.2 te gelasten over voornoemd ontwerp het advies in te winnen van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van 30 dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, als de Vlaamse minister oordeelt dat het overleg vermeld in 2.1 geen aanleiding geeft tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- Het voorontwerp van Vlaams scheepvaartdecreet
- De memorie van toelichting
- Het advies van de MORA
- Het advies van de MINA
- Het advies van de VTC
- De nota aan het overlegcomité.