

## ONTWERP VAN SCHEEPVAARTDECREET

### MEMORIE VAN TOELICHTING

#### A. Algemene toelichting

##### 1. Samenvatting

Het voorliggende ontwerp van Scheepvaartdecreet beoogt de Vlaamse bevoegdheden inzake binnenvaart en waterwegen decretaal te verankeren en een algemeen regelgevend kader te verschaffen met betrekking tot het beheer en gebruik van de binnenwateren en de scheepvaart op de binnenwateren in Vlaanderen. Het coördineert en codificeert de bestaande regelgeving op dit vlak, vanzelfsprekend met respect voor de geldende internationale verbintenissen. Verouderde regelgeving wordt bovendien geactualiseerd, en lacunes in de huidige regelgeving worden, waar nodig, opgevuld.

Hierbij wordt, logischerwijze, uitgegaan van de huidige bevoegdheden van het Vlaamse Gewest. De door de zesde staatshervorming nieuw toegekende bevoegdheden worden door middel van dit ontwerp in de Vlaamse regelgeving verankerd. Het betreft in het bijzonder de regels van politie over het verkeer op de waterwegen, het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren, voor zover dit geen betrekking heeft op het vervoer van radioactieve stoffen, ontplofbare stoffen en dierlijke stoffen die een gevaar vormen voor de bevolking en de regels inzake de veiligheid van binnenschepen en binnenschepen die ook voor niet-internationale reizen op zee worden gebruikt, inclusief bemanningsvoorschriften.

Bijkomend biedt het Scheepvaartdecreet een kader voor de omzetting van EU-regelgeving inzake binnenvaart en waterwegen, biedt het een rechtsgrond om de berichten aan de schipperij met een permanent karakter om te zetten in regelgeving en brengt het de Vlaamse regelgeving in overeenstemming met de internationale normen.

Het ontwerp wil een omvattend, transparant en gemakkelijk hanteerbaar juridisch raamwerk voor de scheepvaart en de waterwegen bieden. Er worden zowel voor de overheden als voor de gebruikers geen onnodige bijkomende administratieve lasten gecreëerd en waar mogelijk wordt de gelddruk verminderd.

Een meer gecodificeerde, actuele en eenvormige regelgeving op het vlak van waterwegen en scheepvaart zal leiden tot een grotere rechtszekerheid en toegenomen kenbaarheid van de regels. Dit komt zowel de beheerders van de waterwegen als de waterweggebruikers ten goede.

Een aantal bestaande decreten worden evenwel in principe afzonderlijk behouden, omdat zij een bepaalde deelmaterie omvattend regelen en in de dagelijkse praktijk voldoening schenken. Het betreft in de eerste plaats het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht en het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens. Deze decreten

vormen de organieke regelgeving voor waterwegbeheerder De Vlaamse Waterweg en voor de Vlaamse havenbedrijven. Zij bepalen meteen de taken en verantwoordelijkheden van die instellingen op het vlak van infrastructuur en beheer en exploitatie van het door hen beheerde gebied, evenals hun verhouding tot de Vlaamse overheid.

Het ontwerp van Vlaams Scheepvaartdecreet heeft een andere finaliteit. Het behoort in de eerste plaats een geïntegreerd en ten aanzien van de waterweggebruiker zoveel mogelijk uniform rechtsregime te scheppen voor alle Vlaamse waterwegen, ongeacht de organisatie van hun beheer. Het uitgangspunt is dat het vaarregime overal in het Vlaamse Gewest gelijk dient te zijn, ongeacht waar het schip vaart. Er is nood aan harmonisatie en uniformiteit van de op de Vlaamse vaarwegen geldende rechtsregelen.

De meeste aangelegenheden, zoals 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, worden daarom in dit ontwerp geregeld voor alle waterwegen, inclusief degene die worden beheerd door waterwegbeheerder De Vlaamse Waterweg. Er wordt evenwel geen afbreuk gedaan aan de taken en bevoegdheden van de genoemde waterwegbeheerder, zoals bepaald in haar organieke regelgeving. Integendeel, voor materies zoals de vergunning van bijzondere transporten, het toelaten van experimenten met innovatieve en geautomatiseerde scheepvaartsystemen en de scheepvaartrechten worden de relevante taken grotendeels aan de waterwegbeheerder opgedragen, vaak met een ruime discretionaire bevoegdheid bij de invulling ervan, en de politieverordeningen voor het werkingsgebied van De Vlaamse Waterweg worden aangenomen na advies van haar raad van bestuur. Diverse goede praktijken van de waterwegbeheerder, die op dit ogenblik slechts – in sommige gevallen hooguit impliciet – kunnen worden gesteund op een summiere taakomschrijving in haar oprichtingsdecreet maar voor het overige geen regelgevende basis hebben, krijgen door middel van dit decreet een meer solide rechtsgrond.

Sommige in het voorliggende ontwerp geregelde materies zullen zelfs van toepassing zijn in de vier grote Vlaamse zeehavens. Het betreft hoofdzakelijk de ruiming van gestrande, gezonken en verlaten schepen en andere obstakels, de regels aangaande scheepvaartongevallen, het vervoer van gevaarlijke goederen en het laden en lossen van bulkschepen, de tot de schepen gerichte technische voorschriften en bemanningsvoorschriften en de bepalingen over scheepsvoorrechten. De beheersgebonden aspecten van de zeehavens (incl. de aansprakelijkheid van de havenbedrijven) en de retributies verschuldigd omwille van het gebruik van de infrastructuur binnen het havengebied blijven in principe echter geregeld door en krachtens het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens. Ook de vaststelling van bijzondere havenpolitie voorschriften en de regeling van havengebonden diensten blijft volledig onder het decreet van 2 maart 1999 vallen. De autonomie van de lokale havenbedrijven wordt dus volkomen geëerbiedigd.

Om de autonomie van De Vlaamse Waterweg en de Vlaamse havenbedrijven niet te beknotten, wordt in het Scheepvaartdecreet niet nader bepaald welke diensten binnen deze organisaties bepaalde taken en bevoegdheden behoren te vervullen. Ofschoon bijvoorbeeld de handhavingsbevoegdheden binnen de havengebieden logischerwijze zouden worden uitgeoefend door de onder de havenbedrijven ressorterende havenkapiteinsdiensten, draagt het Scheepvaartdecreet deze bevoegdheden zonder meer op aan "het havenbedrijf" en/of aan "personeelsleden van het havenbedrijf".

Ter wille van de rechtszekerheid is uit de bepalingen van dit ontwerp steeds duidelijk af te leiden of zij al dan niet van toepassing zijn op De Vlaamse Waterweg en op de Vlaamse havenbedrijven.

Daarnaast dient nog te worden verduidelijkt dat het voorliggende ontwerp niet de loodsdiensten, de begeleiding van de scheepvaart en de zogenoemde "River Information Services" regelt. Ook die deelmateries zijn immers op omvattende en goed kenbare wijze geregeld in afzonderlijke decreten, met name het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods, bootman en diepzeeloods, het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum en het decreet van 19 december 2008 betreffende de River Information Services op de binnenwateren. Ook de riviervisserij, als een afzonderlijk beleidsgebied waar belangrijke aspecten van economie en volksgezondheid bij te pas komen, wordt niet door het onderhavige ontwerp van Vlaams Scheepvaartdecreet bestreken.

Het ontwerp van Vlaams Scheepvaartdecreet is in principe van toepassing op alle vaartuigen die binnen zijn territoriale toepassingsgebied varen, ongeacht het type vaartuig. Sommige onderdelen zijn echter niet van toepassing op zeeschepen. Het betreft bijvoorbeeld de bepalingen over het vervoer van gevaarlijke goederen langs de binnenwateren en de bepalingen over de veiligheid van binnenschepen. Waar de bepalingen op bepaalde categorieën schepen niet van toepassing zijn, wordt zulks uitdrukkelijk bepaald.

De veiligheidsvoorschriften voor "estuaire schepen" (binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt) vallen wel binnen het toepassingsgebied van het ontwerp van Scheepvaartdecreet.

Het Vlaams Scheepvaartdecreet zet tenslotte ook nog 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, gedeeltelijk om, door de oprichting van een Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen en -incidenten op de Binnenwateren.

Het ontwerp van Vlaams Scheepvaartdecreet scheidt, zoals reeds vermeld, een algemeen regelgevend kader. Het is als het ware opgevat als een 'kapstok', om andere regelgeving aan vast te haken. Het decreet zelf beoogt een tijdloos en 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 – zowel op het vlak van de overheidsorganisatie als op het vlak van het beheer van waterwegen en technische aspecten van de scheepvaart – en aan veranderde beleidsinzichten.

## **B. Toelichting bij de artikelen**

### **2. Artikelsgewijze bespreking**

#### **Titel 1. Algemene bepalingen**

##### **Artikel 1**

Het voorliggende voorstel van decreet regelt gewestaangelegenheden.

##### **Artikel 2**

Artikel 2 definieert een aantal begrippen die in het decreet frequent worden gebruikt. De definities die hier zijn opgenomen, zijn essentieel om een rechtszekere en voorspelbare toepassing van de bepalingen van het decreet mogelijk te maken.

Aangezien in het decreet diverse materies worden behandeld, en het decreet voor een belangrijk deel een codificatie vormt van bestaande regelgeving die soms de omzetting vormt van supranationale regels, is het onvermijdelijk gebleken om in bijzondere onderdelen specifieke begripsbepalingen op te nemen. Dit is met name het geval voor de bepalingen inzake het laden en lossen van bulkschepen en in het kader van de 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 tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad. Voor zover als mogelijk, worden de begrippen evenwel in één en dezelfde betekenis gebruikt doorheen de tekst en wordt hun definitie vooraan in de ontwerp tekst opgenomen.

Een aantal van de opgenomen definities vergen een nadere toelichting.

De “bevoegde autoriteit” (1°) wordt gedefinieerd als de door de Vlaamse regering aangewezen dienst of de openbare instelling die afhangt van het Vlaams Gewest, belast met de uitvoering en de handhaving van de bepalingen van dit decreet of delen ervan. Bij uitvoeringsbesluit zal de dienst kunnen worden aangewezen die een bepaalde taak zal uitvoeren. Die aanwijzing kan dan ook op een flexibele wijze worden aangepast indien de organisatie en structuur van de betrokken overheidsinstanties zou wijzigen. Deze wetgevende techniek werd ook toegepast in, onder andere, het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem

Reddings- en Coördinatiecentrum en het decreet van 19 december 2008 betreffende de River Information Services op de binnenwateren. Omdat sommige taken bij decreet aan extern verzelfstandigde agentschappen zijn opgedragen, inz. aan De Vlaamse Waterweg nv, is ook sprake van "de openbare instelling die afhangt van het Vlaams Gewest". De formulering is voldoende flexibel om niet te hoeven worden aangepast aan eventuele toekomstige wijzigingen van de taakverdeling tussen extern verzelfstandigde agentschappen en de Vlaamse ministeries.

Een "binnenschip" (3°) wordt gedefinieerd als een schip dat uitsluitend of overwegend bestemd is voor de vaart op de binnenwateren, met inbegrip van een estuair schip; de teboekstelling van het schip in een register van binnenschepen geldt als vermoeden dat het schip een binnenschip is. Het eerste deel van de definitie herneemt de klassieke definitie van "binnenschip", waarop ook de uitbreiding van toegewezen bevoegdheden bij de Zesde Staatshervorming gesteund is en die onder meer ook werd gehanteerd bij de omzetting van Richtlijn 2016/1629 (EU) van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen. Het toegevoegde element beoogt enerzijds klaar te stellen dat de teboekstelling van een schip een element is dat kan bijdragen tot de beoordeling dat men in concreto met een binnenschip en niet een zeeschip te doen heeft, doch anderzijds duidelijk te stellen dat het enkel gaat om een vermoeden, zodat de realiteit primeert en het de rechter vrij staat met de inschrijving in het register van teboekstelling geen rekening te houden, wanneer de concrete gegevens een andere conclusie schragen. Daarmee wordt de definitie van het Scheepvaartwetboek overgenomen zodat het begrippenkader zo veel als mogelijk eenduidig wordt.

In lijn met het Scheepvaartwetboek wordt een estuair schip (7°) eveneens gedefinieerd als een binnenschip dat overeenkomstig een Belgische reglementering beschikt over een certificaat waaruit blijkt dat het voldoet aan de specifieke veiligheidseisen om te varen op de binnenwateren en daarenboven gerechtigd is om te varen in een beperkt vaargebied tussen de Zeeschelde en de havens van de Belgische kust, of tussen deze laatste havens. Daarmee wordt, in het belang van de rechtszekerheid onder meer wat betreft het vraagstuk van beperking van aansprakelijkheid, een estuair schip meteen ook duidelijk gekwalificeerd als een binnenschip.

Een "zeeschip" (34°) is dan elk schip dat geen binnenschip is.

Uit deze definities volgt dat allerhande categorieën van schepen, zoals pleziervaartuigen of passagiersschepen steeds ofwel binnenschepen, ofwel zeeschepen zijn. Geen enkel schip valt onder geen van beide categorieën. Deze indeling is onder meer van belang voor het bepalen van het toepasselijke regime van beperking van aansprakelijkheid voor wrakkenruiming.

De definitie van "binnenwateren" (4°) is geïnspireerd door de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen. De afbakening ten aanzien van de zeewateren is de basislijn van waar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten. De definitie van de binnenwateren is dus afgestemd op het Verdrag van de Verenigde Naties van 10 december 1982 inzake het recht van de zee. De toevoeging dat de zeehavens en

de kustwateren aan de landzijde van de basislijn in de binnenwateren worden inbegrepen, dient louter ter verduidelijking. De vermelding dat het de wateren betreft die voor de scheepvaart kunnen worden gebruikt, sluit de onbevaarbare waterlopen uit.

Het Scheepvaartdecreet definieert ook het begrip exploitant (8°) als degene die als eigenaar, vruchtgebruiker, rompbevrachter of huurkoper het economisch zeggenschap heeft over het schip. Het gaat dan over de feitelijke exploitant van het schip, die hetzij de eigenaar zelf is, hetzij de natuurlijke persoon of de rechtspersoon waaraan de eigenaar de zeggenschap over het gebruik en de exploitatie heeft overgedragen. Het decreet legt bepaalde juridische verantwoordelijkheden niet uitsluitend bij de eigenaar, maar eveneens bij de exploitant.

Onder economisch zeggenschap wordt verstaan: het zelf of voor eigen rekening gebruiken of exploiteren van het binnenschip, waarbij diegene op wie het economisch zeggenschap rust, instaat voor alle kosten en risico's verband houdend met het gebruik of de exploitatie van het binnenschip; het economisch zeggenschap omvat niet mede het recht tot overdracht van de eigendom van het schip noch tot het vestigen van enig zakelijk recht op het schip.

De definitie van "gezagvoerder" (9°) is geïnspireerd door de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen, met dien verstande dat het begrip "gezagvoerder" is verkozen boven het begrip "kapitein", dat in de binnenvaart minder gebruikelijk is, en dat het woord "binnenschip" werd vervangen door "schip", aangezien het begrip in dit decreet ook buiten de context van de technische voorschriften voor binnenschepen wordt gehanteerd.

De definitie van "haven" (10°) maakt duidelijk dat dit begrip alhier in een ruime, generieke betekenis wordt gebruikt, en dat het niet alleen betrekking heeft op de havens beheerd door de havenbedrijven in de zin van het decreet van 2 maart 1999 betreffende het beleid en het beheer van de zeehavens. Ofschoon schepen er met het oog op het schutten tijdelijk dienen aan te leggen, zijn de sluizen en de wachtplaatsen aan de sluizen niet te beschouwen als havens in de zin van het decreet.

De "nautische publicaties" (15°) worden gedefinieerd als officiële berichten van de waterwegbeheerder of van een andere bevoegde autoriteit die zijn gericht aan de gebruikers van de waterweg. Louter ter verduidelijking wordt een niet-limitatieve opsomming gegeven van de diverse bestaande berichten. Een internationaal gangbare benaming voor dergelijke berichten is "NTS" (*notices to skippers*; vrij vertaald: berichten aan de scheepvaart).

Een "onbeheerd schip" (16°) wordt gedefinieerd als een schip dat zich zonder te zijn verplaatst zestig dagen of meer op dezelfde plaats in de waterweg of in een haven bevindt, zonder door de waterwegbeheerder of het havenbedrijf gerechtigd te zijn om hetzij gedurende de gehele periode, hetzij ononderbroken vanaf een bepaald ogenblik binnen die periode op die plaats te mogen stilliggen. Een schip kan bijvoorbeeld tot stilliggen gerechtigd zijn bij vergunning of concessie, of omdat het aan de waterwegbeheerder zelf toebehoort of door hem wordt gebruikt. De bevoegdheid om, indien nodig, maatregelen te nemen ten aanzien van onbeheerde

schepen komt overigens toe aan de waterwegbeheerder of het havenbedrijf zelf. Het bewijs dat een schip zich meer dan zestig dagen op dezelfde plaats bevindt, kan worden geleverd aan de hand van de vaststellingen van de met het toezicht op de naleving van het Scheepvaartdecreet belaste personen.

Het begrip "pleziervaarttuig" (20°) wordt in het decreet gebruikt om aan te geven dat de erin vervatte voorschriften m.b.t. veiligheid en bemanning van binnenschepen op pleziervaartuigen *niet* van toepassing zijn. Voor die aangelegenheden wordt immers de federale overheid bevoegd geacht. Dit is het geval voor alle pleziervaartuigen, ongeacht hun afmetingen, en inz. ongeacht of zij aan de Europese regels inzake technische voorschriften voor binnenschepen onderworpen zijn. In plaats van te bepalen dat een pleziervaarttuig een vaarttuig is dat aan pleziervaart doet, wat weinig verduidelijking zou brengen, wordt ervoor geopteerd om in de definitie te bepalen dat het gaat om schepen die bestemd zijn voor sportieve of recreatieve doeleinden. Deze definitie werd geïnspireerd door de definitie van pleziervaarttuig in de Richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, tot wijziging van Richtlijn 2009/100/EG en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG.

Een "reis" (21°) wordt gedefinieerd als elke verplaatsing van een schip tussen twee havens. Een verplaatsing tussen twee kades binnen eenzelfde haven wordt niet beschouwd als een "reis" in de zin van het decreet. Dit is van belang voor de materie van de scheepsvoorrechten: bepaalde voorrechten worden uitsluitend toegekend voor schulden die betrekking hebben op de laatste reis. Een reis naar de scheepswerf is daarentegen wel te beschouwen als een "reis", aangezien een scheepswerf voldoet aan de hierboven besproken definitie van een "haven".

Een "schip" (24°) wordt gedefinieerd als elk tuig of samenstel van tuigen, met of zonder eigen beweegkracht, met of zonder waterverplaatsing, dat drijft of heeft gedreven en dat wordt gebruikt of geschikt is om te worden gebruikt als middel van verkeer te water, met inbegrip van luchtkussenvaartuigen doch met uitsluiting van vaste tuigen. Deze ruime definitie is gebaseerd op degene die in het federaal Scheepvaartwetboek wordt gehanteerd. Dat het gebruikte scheepsbegrip in het federale en het Vlaamse scheepvaartrecht onderling afgestemd is, heeft ontegensprekelijk voordelen op het vlak van kenbaarheid en rechtszekerheid. In de scheepsdefinitie van het federaal Scheepvaartwetboek worden watervliegtuigen en amfibievoertuigen uitgesloten. Die uitsluiting is hier niet overgenomen, omdat zowel watervliegtuigen als amfibievoertuigen wel degelijk behoren te zijn onderworpen aan de in dit decreet en zijn uitvoeringsbesluiten vervatte publiekrechtelijke regels, onder meer betreffende het verkeer te water en de technische vereisten om te mogen varen.

Het "watergebonden gebied" (29°) is het geheel van de gronden die aan of in de nabije omgeving van de waterwegen liggen, en kan door de Vlaamse regering nader worden omschreven. Het begrip wordt gebruikt in dezelfde zin als in het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht. Het is ruimer dan het begrip "watergebonden gronden" dat wordt gebruikt in het voornoemde decreet.

De "waterweg" (30°) wordt gedefinieerd als een in het Vlaamse Gewest gelegen bevaarbare waterloop of kanaal, met inbegrip van aanhorigheden, maar met uitsluiting van de wateren gelegen in de havengebieden beheerd en geëxploiteerd door de havenbedrijven zoals bedoeld in het decreet van 2 maart 1999 betreffende het beleid en het beheer van de zeehavens. Dit is een kernbegrip in een groot deel van de bepalingen van het Scheepvaartdecreet. In tegenstelling tot het begrip binnenwateren, omvat het niet de kustwateren aan de landzijde van de basislijn, maar omvat het wel de "aanhorigheden", waaronder de oevers. Havens die niet door de havenbedrijven worden beheerd, worden in dit begrip gevat.

Het begrip "waterwegklasse" (32°) verwijst naar de classificatie van Europese binnenwateren zoals vastgesteld in resolutie nr. 30 van 12 november 1992 van de UNECE. Deze classificatie is gelijklopend met deze die werd vastgesteld door de Europese Conferentie van de Ministers van Verkeer (CEMT) in haar resolutie 92/2. De hierboven vermelde classificatie van Europese binnenwateren is als bijlage opgenomen in het decreet van 19 december 2008 betreffende de River Information Services op de binnenwateren.

In de uitvoeringsbesluiten bij het Scheepvaartdecreet behoren, voor zover nodig, nadere definities te worden opgenomen.

### **Artikel 3.**

Dit artikel bepaalt het ruimtelijke toepassingsgebied van het decreet.

Het decreet is in principe van toepassing op de binnenwateren. Het betreft alle binnenwateren in het Vlaamse Gewest, daarin begrepen de zeehavens en de kustwateren aan de landzijde van de basislijn van waar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten, tenzij anders bepaald in een onderdeel van het decreet. In principe vindt het decreet dus ook toepassing met betrekking tot zeeschepen die zich op de binnenwateren bevinden. Ook op dat beginsel wordt in bepaalde onderdelen echter uitzonderingen gemaakt (in het bijzonder de onderdelen met de veiligheidsvoorschriften en bemanningsvoorschriften voor binnenschepen, inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren en inzake het laden en lossen van bulkschepen).

Zoals blijkt uit de definitie in artikel 2, 4°, omvatten de binnenwateren ook de wateren in de havens. Zowel de handelshavens als de industriële havens en de jachthavens zijn gevat. Al deze wateren zijn immers bestemd of gebruikt voor de scheepvaart.

Voor de duidelijkheid kan worden opgemerkt dat ook de kusthavens, overeenkomstig de in het decreet opgenomen definities, tot het ruimtelijke toepassingsgebied van het decreet behoren.

De getijdenzone, bijvoorbeeld ter hoogte van de vaargeulen van de havens van Nieuwpoort en Blankenberge, valt onder het toepassingsgebied omdat deze laatste voor de scheepvaart worden gebruikt.



Het artikel machtigt ten slotte de Vlaamse Regering om de binnenwateren waarop het decreet toepassing vindt in een besluit op te lijsten en, waar nodig, nader te omschrijven. Aldus kunnen eventuele twijfelgevallen worden opgelost. Mogelijk kan het besluit van de Vlaamse regering, wat de waterwegen binnen het ambtsgebied van De Vlaamse Waterweg nv betreft, verwijzen naar het besluit houdende de omschrijving van haar territoriale bevoegdheid.

#### **Artikel 4.**

Deze bepaling machtigt de Vlaamse Regering om, voor zover zij niet bij decreet worden aangewezen, de bevoegde autoriteiten in de zin van dit decreet aan te wijzen.

#### **Artikel 5.**

In de eerste paragraaf worden, ter wille van de duidelijkheid, een aantal regelgevende teksten opgesomd waaraan het decreet in principe, behoudens expliciete bepaling in die zin, geen afbreuk doet. Vanzelfsprekend is dit geen limitatieve opsomming.

De tweede paragraaf benadrukt dat het decreet geen afbreuk doet aan volkenrechtelijke en Unierechtelijke rechten en verplichtingen. In het bijzonder dient te worden gewezen op tal van verdragen en reglementen ontwikkeld door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Deze bepaling wordt slechts ten overvloede meegegeven, want de volkenrechtelijke en Unierechtelijke regelen zou de decreetgever hoe dan ook niet kunnen wijzigen of opheffen bij gebrek aan bevoegdheid daartoe. Door louter te bepalen dat het decreet er geen afbreuk aan doet, overschrijdt de decreetgever zijn bevoegdheden niet. Een gelijkaardige bepaling is opgenomen in het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum.

## **Titel 2. De waterweg en de haven**

### **Hoofdstuk 1. Taken van het Vlaamse Gewest als waterwegbeheerder**

#### **Artikel 6.**

Dit artikel omschrijft de taken van het Vlaamse Gewest als waterwegbeheerder bewust op een ruime wijze. De termen "beheer" en "exploitatie" worden met het oog daarop niet in het decreet gedefinieerd. De exploitatie kan bijvoorbeeld het in concessie geven van kaaien langs de waterwegen betreffen. Verder geeft het artikel een niet-limitatieve opsomming van de mogelijke activiteiten van de

waterwegbeheerder. Het legt aan de waterwegbeheerder geenszins een verplichting op om de diverse activiteiten te ontplooiën.

De formulering van het artikel is enigszins geïnspireerd door de reeds geldende decretale omschrijving van de taken van De Vlaamse Waterweg. Daarmee wordt een zekere uniformiteit nagestreefd wat betreft de taken van de onderscheiden waterwegbeheerders in Vlaanderen. Eén van de doelstellingen voor het nieuwe Scheepvaartdecreet is immers om aan te sluiten bij de reeds bij decreet toegewezen bevoegdheden van de waterwegbeheerders, en aldus ten aanzien van de gebruikers een homogeen beeld te creëren.

Dit artikel regelt niet de interne organisatie van de waterwegbeheerder en de taakverdeling binnen die organisatie. De taken en activiteiten kunnen door diverse diensten worden uitgevoerd. In het bijzonder komt het niet toe aan de decreetgever om te regelen welke bestuurlijke entiteiten van het Vlaamse Gewest de concrete taken uitvoeren, en hoe de bestuurlijke entiteiten van het Vlaamse Gewest daarbij onderling in overleg treden. Dat geldt overigens voor de toepassing van het gehele decreet, telkens wanneer een bepaling een bevoegdheid toekent aan het Vlaamse Gewest als waterwegbeheerder.

Dit artikel is van toepassing op de Vlaamse overheid als waterwegbeheerder van onder andere de Beneden-Zeeschelde en het deel van de Boven-Zeeschelde tot Wintam, het Kanaal Gent-Terneuzen en de IJzermonding. Het is niet van toepassing op het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv. De diverse taken van De Vlaamse Waterweg worden immers bepaald in de desbetreffende organieke regelgeving, met name het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht.

Het artikel is voorts niet van toepassing op de havenbedrijven, die in beginsel immers niet onder het begrip "waterwegbeheerder" worden gevat. De taken van de havenbedrijven worden bepaald in het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens.

## **Hoofdstuk 2. Burgerlijke aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder**

### **Artikel 7**

De waterwegbeheerders worden regelmatig geconfronteerd met aanspraken tot vergoeding van schade, opgelopen door waterweggebruikers als gevolg van de aanwezigheid van voorwerpen en afwijkingen van de vastgestelde of gangbare vaarmogelijkheden in een waterweg. Waterweggebruikers steunen zich in dat verband vaak op artikel 1384, eerste lid, van het Burgerlijk Wetboek, in verband met aansprakelijkheid voor schade die wordt veroorzaakt door zaken die men onder zijn bewaring heeft. Het betreft een foutloze aansprakelijkheid als bewaarder van een "gebrekkige zaak". Opdat sprake zou zijn van een gebrek van de zaak dient volgens de rechtspraak en rechtsleer een afwijkend kenmerk of een afwijkende gesteldheid van de in aanmerking genomen zaak voorhanden te zijn. Dit kenmerk

moet bovendien voor die zaak abnormaal zijn en het moet van dien aard zijn dat het aan derden schade kan berokkenen.

Het is evident dat de aanwezigheid van voorwerpen in een waterweg en de afwijkingen van de vaarmogelijkheden aldaar als gevolg van natuurlijke processen niet als een abnormaal kenmerk kunnen worden beschouwd. Het gaat dan bijvoorbeeld om van op de oevers meegesleurd drijfhout in een rivier met een hoge waterstand, of om een laag waterpeil als gevolg van droogte. Dit zijn normale, natuurlijke verschijnselen, die evenmin een abnormaal kenmerk van de waterweg vormen als bijvoorbeeld de gladheid van een besneeuwde (land)weg.

Dit artikel beoogt, met het oog op een grotere rechtszekerheid en om nodeloze betwistingen en rechtszaken te vermijden, deze voor de hand liggende toestand te bevestigen. Het vormt dan ook geen afwijking van artikel 1384, eerste lid, van het Burgerlijk Wetboek, maar slechts een interpretatieve verduidelijking van de toepasselijke aansprakelijkheidsregels.

In de mate dat het artikel verduidelijkt dat de waterwegbeheerder niet aansprakelijk kan worden gesteld voor schade of nadelen als gevolg van een laag waterpeil, gaat het de facto om een bevestiging van het bestaande recht, inz. artikel 48 van het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 houdende het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk.

### **Artikel 8**

Dit artikel sluit aan bij het vorige, maar heeft in tegenstelling tot artikel 7 betrekking op de *niet* uit een natuurlijk proces volgende aanwezigheid van voorwerpen en afwijkingen van de vastgestelde of gangbare vaarmogelijkheden in een waterweg. Ofschoon dit geenszins a priori het geval is, zouden zodanige voorwerpen en afwijkingen, afhankelijk van de omstandigheden van de zaak, als een abnormaal kenmerk van de waterweg kunnen worden beschouwd.

Bovendien is de rechtspraak inzake artikel 1384, eerste lid, van het Burgerlijk Wetboek aldus gevestigd dat een schadelijder het "negatieve bewijs" van het gebrek mag leveren, waarbij hij aannemelijk maakt dat het ongeval enkel door een gebrek van de zaak kan worden verklaard. Bijgevolg worden de waterwegbeheerders regelmatig aangesproken tot vergoeding van schade aan schepen waarbij een raak met een niet nader genoemd voorwerp wordt voorgehouden, ofschoon nooit een voorwerp werd waargenomen of teruggevonden.

De waterwegen worden gekenmerkt door de bijzondere omstandigheid dat hetgeen zich volledig onder de waterspiegel bevindt, doorgaans niet met het blote oog waarneembaar is. Het volstaat te denken aan voorwerpen die op de bodem van een waterweg zouden zijn terechtgekomen, maar die men van op het dek van een schip niet kan zien liggen. In die zin is een waterweg niet te vergelijken met een landweg, of met elke andere zaak waarvan de gesteldheid met het blote oog kan worden waargenomen.

Het is voor een beheerder van een waterweg onmogelijk om op elk moment te garanderen dat zich onder de waterspiegel geen onzichtbare voorwerpen zouden bevinden. Men kan niet op elk uur van de dag, en op elk gedeelte van elke waterweg patrouilleren met peilmateriaal en duikploegen om dit te voorkomen. Toch is het in het algemeen belang dat de waterwegen voor hun gebruikers, in de eerste plaats de scheepvaart, worden opengesteld. Het belang van de scheepvaart, als efficiënte en milieuvriendelijke vervoersmodus wordt algemeen aanvaard.

Het past dan ook om de aansprakelijkheid van de waterwegbeheerders, als de eventuele "bewaarders" van de waterweg, te milderen zodat zij hun taak in het openbaar belang kunnen uitoefenen zonder onredelijke financiële risico's op zich te moeten nemen welke volledig buiten hun controle liggen.

Dit artikel beoogt dan ook de eventuele aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder op basis van artikel 1384, eerste lid, van het Burgerlijk Wetboek uit te sluiten in zoverre zij zou worden veroorzaakt door voorwerpen of afwijkingen van de vaarmogelijkheden (zoals ondieptes) die van boven de waterspiegel niet met het blote oog waarneembaar zijn.

Het heeft geen invloed op de eventuele foutaansprakelijkheid van de waterwegbeheerder op basis van artikel 1382 van het Burgerlijk Wetboek (bijvoorbeeld indien een voorwerp in de vaarweg reeds enige tijd geleden was gemeld aan de waterwegbeheerder, maar deze geen passende maatregelen zou hebben ondernomen om schade te voorkomen).

## **Artikel 9**

Dit artikel verduidelijkt dat de waterwegbeheerder niet aansprakelijk kan worden gesteld voor schade of nadelen als gevolg van maatregelen in het algemeen belang genomen of een aanvaring of een raak met kunstwerken in hoofde van derde partijen. Het gaat de facto om een bevestiging van het bestaande recht, inz. artikel 48 van het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 houdende het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk.

Het artikel beoogt onder meer schadevorderingen op grond van vertragingen aan geblokkeerde sluzen of bruggen of als gevolg van in het algemeen belang door de waterwegbeheerder getroffen maatregelen uit te sluiten. Daardoor blijven de (financiële) risico's voor de waterwegbeheerders, bij het vervullen van hun taken van algemeen belang, beheersbaar, en vooral verzekeraar.

## **Artikel 10.**

Dit artikel bevat een beperking van de eventuele aansprakelijkheid van de waterwegbeheerders, bijv. op grond van een fout of verzuim in hoofde van de waterwegbeheerder (artikel 1382 van het Burgerlijk Wetboek) of zijn aangestelden of personeelsleden (artikel 1384, derde lid, van het Burgerlijk Wetboek of artikel 3 van de wet van 10 februari 2003 betreffende de aansprakelijkheid van en voor personeelsleden in dienst van openbare rechtspersonen) of op grond van een gebrek van een zaak die de waterwegbeheerder onder zijn bewaring heeft (artikel 1384,

eerste lid, van het Burgerlijk Wetboek), voor het geval de schade voortvloeit uit één van de volgende oorzaken:

- 1° een defect aan of een gebrek in de verkeerstekens en de apparaten die dienen om inlichtingen of instructies aan schepen te geven, zoals bakens en boeien;
- 2° een defect aan of een gebrek in de kunstwerken, zoals sluizen, bruggen en taluds.

Net zoals de vorige artikelen, beoogt dit artikel de financiële risico's van waterwegbeheerders te beperken. Het sluit aan bij de reeds bestaande aansprakelijkheidsuitsluitingen in artikel 3*bis* van de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen en artikel 56 van het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum.

Het bedrag waartoe de aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder per schadeverwekkend feit is beperkt, wordt afhankelijk gemaakt van de waterwegklasse van de waterweg waarop het schadeverwekkende feit zich voordoet volgens een in het artikel opgenomen tabel. Aldus is het bedrag waartoe de aansprakelijkheid van de beheerder wordt beperkt kleiner op een kleine waterweg en groter op een grotere waterweg. Dit is logisch, omdat op een kleinere waterweg alleen kleinere vaartuigen kunnen varen, zodat de eventuele schade bij een incident naar alle waarschijnlijkheid ook minder groot zal zijn. De bedragen zijn ruwweg gebaseerd op de limiet waartoe de eigenaar van het grootste binnenschip voor goederenvervoer dat op de betrokken waterweg kan varen zijn eventuele aansprakelijkheid voor zaakschade kan beperken overeenkomstig de geldende scheepvaartwetgeving. Zo wordt een evenwicht gecreëerd tussen de belangen van de waterwegbeheerders en degene van de eigenaars van de schepen die de betrokken waterwegen bevaren.

De bedragen worden op een relatief hoog niveau vastgesteld, zodat niet op onredelijke wijze afbreuk wordt gedaan aan het recht van eventuele schadelijders op vergoeding van de geleden schade, maar de risico's voor de waterwegbeheerders tegelijk beheersbaar, en vooral verzekeraar blijven.

Voorts bepaalt het artikel dat de aansprakelijkheidsbeperking niet speelt in geval van opzet of grove schuld.

De voorgestelde regeling is o.m. geïnspireerd door het aansprakelijkheidsregime van havenautoriteiten en waterwegbeheerders onder het Engelse recht.

Tot slot dient over dit artikel en de voorgaande artikelen te worden opgemerkt dat zij tot de gewestbevoegdheden behoren. Ofschoon het vaststellen van algemene regels betreffende de burgerlijke aansprakelijkheid behoort tot de residuaire bevoegdheid van de federale wetgever, zijn de gemeenschappen en de gewesten immers bevoegd om specifieke aansprakelijkheidsregels vast te stellen, in de mate dat die regels kunnen worden beschouwd als eigen aan één van de hen toegewezen aangelegenheden.

## **Artikel 11**

Deze bepaling bevat een minimalistische samenloopregeling, die ertoe moet leiden dat de waterwegbeheerder in totaal slechts de schade dient te vergoeden ten belope van het bedrag waartoe zijn aansprakelijkheid is beperkt, ook indien verscheidene vorderingen worden ingesteld die samen dat bedrag overstijgen.

Om onnodig formalisme te vermijden, wordt geen beperkingsfonds gevormd, zoals bij de beperking van aansprakelijkheid van scheepseigenaars. Daaraan is ook minder nood, aangezien de waterwegbeheerder zich niet ruimtelijk aan de rechtsmacht van de bevoegde rechter kan onttrekken.

De bekendmakingsvoorschriften zijn erop gericht om zo ruim mogelijk en efficiënt mogelijk ruchtbaarheid te geven aan het feit dat een vordering tot schadevergoeding werd ingesteld. De publicaties waarin de bekendmaking moet worden verricht, worden bewust niet nauwkeuriger omschreven, omdat het Vlaamse Gewest het al dan niet verschijnen van binnen- en buitenlandse op de scheepvaart gerichte publicaties en de inhoud ervan niet onder controle heeft en opdat de waterwegbeheerder in de gegeven omstandigheden de meest passende publicatie zou kunnen kiezen. Wanneer het schadeverwekkend feit zich bijvoorbeeld in een jachthaven heeft afgespeeld, is het eerder nuttig om een publicatie gericht op de recreatieve scheepvaart te gebruiken.

Het gebruik van deze samenloopregeling is optioneel. Wanneer de waterwegbeheerder meent dat zij voor een bepaald schadegeval niet nuttig is, is hij niet verplicht om de bekendmaking te verrichten.

## **Hoofdstuk 3. Instandhouding en functionaliteit**

### **Afdeling 1. Algemene bepalingen**

#### **Artikel 12.**

Dit artikel schrijft voor dat de Vlaamse regering voor elke waterweg of elk waterweggedeelte de waterwegklasse vaststelt. Wat betreft de waterwegen of -gedeelten beheerd door De Vlaamse Waterweg, dient dit te gebeuren na advies van de raad van bestuur van De Vlaamse Waterweg.

De waterwegklasse wordt in artikel 2 gedefinieerd als de classificatie van Europese binnenwateren zoals vastgesteld in resolutie nr. 30 van 12 november 1992 van de UNECE die als bijlage is opgenomen in het decreet van 19 december 2008 betreffende de River Information Services op de binnenwateren Het betreft de zogenaamde "CEMT-klasse".

De waterwegklasse werkt in het raam van het Scheepvaartdecreet door in de bepalingen over de instandhouding en functionaliteit van de waterweg en over de scheepvaartreglementering. Aangezien er bindende rechtsregelen aan worden

gekoppeld, is het nodig dat de waterwegklasse op een rechtszekere en kenbare wijze wordt vastgesteld en bekendgemaakt.

### **Artikel 13.**

Dit artikel verankert de scheepvaartfunctie van de waterwegen in het Scheepvaartdecreet, waardoor de binnenvaart prominent naar voren wordt geschoven als een volwaardige en aantrekkelijke vervoersmodus. Dit veronderstelt een economisch aantrekkelijk beleid, ondersteund door een gedreven commerciële strategie gericht op acquisitie van nieuwe binnenvaartklanten, zoals reeds in de beleidsnota van de minister van mobiliteit en openbare werken werd vooropgesteld.

In tegenstelling tot wat het geval is voor de onbevaarbare waterlopen, waarvan het juridische regime wordt bepaald door de wet van 28 december 1967 betreffende de onbevaarbare waterlopen, heeft op de waterwegen de scheepvaart in principe voorrang op andere activiteiten.

Dit artikel is echter geen tot de waterweggebruikers gericht politieel voorschrift. Het vormt de uitdrukking van een beleidsprincipe dat ten grondslag ligt aan het beheer van de waterwegen.

Bij de toepassing van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid zal – in overeenstemming met de bepalingen van het genoemde decreet – vanzelfsprekend rekening moeten worden gehouden met de scheepvaartfunctie van de waterwegen.

### **Artikel 14.**

Dit artikel sluit aan bij de vorige twee artikelen en legt aan de waterwegbeheerders de taak op om de nodige maatregelen te nemen opdat het verkeer van de schepen ten minste overeenkomstig de vastgestelde waterwegklasse kan worden verzekerd. Concreet kunnen zij hiertoe onderhoudsbaggerwerken ondernemen om de nodige diepte te behouden, hindernissen voor de scheepvaart verwijderen, erop toezien dat de aanleg van bruggen voor het weg- en spoorverkeer geen obstakels voor de scheepvaart creëert, de toelating onthouden aan gebruiksvormen van de waterweg die het scheepvaartverkeer zouden kunnen belemmeren, het waterpeil op de waterwegen proactief bewaken, etc. Aldus dient de betrouwbaarheid van de binnenvaart als transportmodus te worden behouden en, waar nodig, verbeterd.

De ruiming van gestrande, gezonken en onbeheerde schepen en andere obstakels, die elders in de tekst aan bod komt, is een bijzondere toepassing van de hier bedoelde algemene taak van de waterwegbeheerders.

De voorgestelde regeling doet geen afbreuk aan de toepassing van de regelgeving inzake, onder andere, ruimtelijke ordening, milieu en afvalverwerking. Die materie valt buiten de doelstellingen van het Scheepvaartdecreet, maar de waterwegbeheerders behoren, bij de uitvoering van de in dit artikel opgenomen taakstelling, vanzelfsprekend de geldende regelgeving na te leven.

De bepaling legt aan de waterwegbeheerders een inspanningsverbintenis op, en geen resultaatsverbintenis. Wanneer zij bijvoorbeeld door externe oorzaken, of door nodige werkzaamheden of interventies tijdelijk niet in staat zijn om de bevaarbaarheid van de waterweg overeenkomstig de waterwegklasse te verzekeren, lopen zij ten aanzien van de waterweggebruikers geen aansprakelijkheid op.

Het artikel verduidelijkt ook nog dat deze taakstelling geen invloed heeft op de aansprakelijkheidsregelen in hoofdstuk 2 van titel 2, en evenmin afdoet aan de mogelijkheid voor de waterwegbeheerder om het scheepvaartverkeer op bepaalde waterwegen of delen daarvan om veiligheidsredenen of andere redenen van algemeen belang geheel of gedeeltelijk te beperken of te verbieden (bijvoorbeeld wanneer het waterpeil te veel zou zijn gedaald om een veilig en vlot scheepvaartverkeer toe te laten).

### **Artikel 15.**

Deze bepaling legt een meldingsplicht op aan eenieder door wiens toedoen een voorwerp in de waterweg terecht komt of dreigt terecht te komen. De melding dient te gebeuren ten aanzien van de ter plaatse bevoegde waterwegbeheerder en zij moet alle gegevens omvatten die van belang zijn of kunnen zijn voor de instandhouding of het herstel van de waterweg.

Het artikel machtigt de Vlaamse regering om de nadere regels vast te stellen.

Deze bepaling is aanvullend ten aanzien van de regelgeving aangaande River Information Services, die immers zelf geen meldingsverplichtingen aan de rechtsonderhorigen oplegt. De overeenkomstig dit artikel verrichte meldingen kunnen een belangrijke bron van informatie vormen, die via nautische publicaties en River Information Services ter beschikking van de gebruikers kan worden gesteld. De nadere regels omtrent de meldingen dienen, voor zover zij elektronische meldingen regelen, rekening te houden met de beginselen van bijlage II bij richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap.

Dit artikel sluit aan bij het hieronder toegelichte artikel 27, evenals bij de artikelen 46 en 50. De bepalingen van de betrokken artikelen kunnen cumulatief van toepassing zijn.

## **Afdeling 2. Ruiming van wrakken, gezonken en onbeheerde schepen en andere obstakels**

### **Artikel 16 tot 19**

In deze bepalingen worden de principes van hoofdstuk V van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart (de zogenaamde "Wrakkenwet") overgenomen. Ter wille van de



duidelijkheid is op diverse plaatsen uitdrukkelijk toegevoegd dat de regeling niet enkel geldt voor gezonken of gestrande schepen, maar ook voor onbeheerde schepen.

De bepalingen inzake maatregelen van ambtswege, die in de huidige Wrakkenwet zijn opgenomen, worden niet hier opgenomen, maar in Afdeling 2 van Hoofdstuk 4 van Titel 6.

De bepalingen inzake het vasthouden en in beslag nemen van het schip, de wrakstukken, gezonken tuigen of voorwerpen evenals de lading, de verkoop ervan en het voorrangrecht van de overheid op de verkoopprijs worden overgenomen in Titel 4.

Deze bepalingen zijn – net als in het huidige recht – mede van toepassing in de havengebieden beheerd door de havenbedrijven zoals bedoeld in het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens.

Voor zover de wrakkenruiming de integriteit en de bruikbaarheid van de scheepvaartwegen beoogt te herstellen, betreft het een gewestmaterie. Het gaat daarbij niet uitsluitend om de binnenwateren, maar evenzeer om 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 de mate dat zij noodzakelijk is voor de uitoefening van de gewestbevoegdheden inzake waterwegen en havens, op grond van artikel 6, §1, X, tweede lid, BWHI wordt geacht tot de gewestelijke bevoegdheden te behoren.

Binnen de perken van de gewestelijke materies valt de gehele (publiek- en privaatrechtelijke) regeling van de rechten en plichten van de vaarweg- en havenbesturen en de vaarweg- en havengebruikers onder de bevoegdheid van de gewestelijke wetgevers. Het vaststellen van algemene regels in verband met de aansprakelijkheid behoort in beginsel tot de residuaire bevoegdheid van de federale overheid. De gewesten zijn evenwel bevoegd om specifieke aansprakelijkheidsregels vast te stellen, voor zover die regels beschouwd kunnen worden als eigen aan de aangelegenheid waarvoor zij bevoegd zijn en in het kader waarvan zij die regels vaststellen. Dit geldt in het bijzonder ook voor het vaststellen van aansprakelijkheidsregels en contractuele regels die –al dan niet in afwijking van het gemeen recht- verband houden met de gewestbevoegdheden inzake de waterwegen en hun aanhorigheden, de havens en hun aanhorigheden, de dijken en de loodsdiensten en de bebakeningsdiensten van en naar de havens, evenals de reddings- en sleepdiensten op zee en de minimale technische veiligheidsnormen inzake het bouwen en onderhouden van waterwegen en hun aanhorigheden (art. 6, §1, X, eerste lid, 2°, 3°, 5°, 9° en 12° BWHI). In het advies 51.715/1/V van 2 augustus 2012 stelde de Raad van State in die zin bijvoorbeeld dat een beperking van de aansprakelijkheid inherent is aan een regeling inzake verkeersbegeleiding of het optreden bij scheepvaartincidenten.

Dat bij decreet bijzondere aansprakelijkheidsregelingen kunnen worden ingevoerd, wordt vandaag niet langer betwist.

De regeling doet geen afbreuk aan volkenrechtelijke rechten en verplichtingen die de ruiming van obstakels in de vaarweg rechtstreeks of onrechtstreeks betreffen.

Artikel 17 bevat een verwijderingsplicht met betrekking tot schepen die aan de grond gelopen, gezonken of onbeheerd zijn, met inbegrip van alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, wrakstukken, gezonken tuigen en alles wat vanop een schip in het water is terechtgekomen. Het kan trouwens ook vloeistoffen betreffen.

De verwijderingsplicht rust op de eigenaars van de zaken die in het water zijn terechtgekomen – al dan niet samen met de eigenaar, huurder, bevrachter of exploitant van een schip. In sommige gevallen komen goederen van zeer diverse eigenaars in de binnenwateren terecht. Men denke maar aan de situatie waarin een aantal containers van een containerschip zouden vallen. In dat geval is de toepassing van de alhier voorgestelde bepalingen niet evident, omdat de respectievelijke eigenaars van de goederen niet spoedig genoeg kunnen worden gevonden of zich niet tijdig kunnen organiseren om een bergingsoperatie op te zetten. Allicht zal er dan vaak aanleiding zijn tot ambtshalve maatregelen op basis van artikel 140, maar die beoordeling kan slechts geval per geval worden gemaakt.

De waterwegbeheerder of het havenbedrijf kan de plaats aanwijzen waarheen de betrokken zaken moeten worden gebracht. Hij kan eveneens opleggen dat de genoemde zaken uit de binnenwateren moeten worden verwijderd. Veelal zal de waterwegbeheerder of het havenbedrijf op de hoogte zijn van de aanwezigheid van de zaken ingevolge één of meer meldingen, verricht op basis van artikel 15, 27, 46 of 50. Hoe de waterwegbeheerder of het havenbedrijf kennis van de feiten krijgt, heeft echter in principe geen invloed op de gelding en tenuitvoerlegging van de hier voorgestelde bepalingen.

Artikel 18 bepaalt dat de waterwegbeheerder of het havenbedrijf zijn kosten kan verhalen op degene die aansprakelijk is voor het incident of, bij gebreke van zulke aansprakelijke, op de eigenaars van de betrokken zaken of de eigenaar, huurder, bevrachter of exploitant van het betrokken schip, en tevens rechtstreeks op hun verzekeraars. Indien de schuldenaars niet gekend zijn, zal de waterwegbeheerder of het havenbedrijf zijn kosten niet op hen kunnen verhalen. Dan bestaat echter nog steeds de mogelijkheid om de zaken te verkopen en zich te betalen uit de prijs, op basis van artikel 88.

Wanneer het Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI-Verdrag) van toepassing is (d.i. hoofdzakelijk voor bedrijfsmatig gebruikte binnenschepen), zal de eigenaar, huurder, bevrachter of exploitant van het schip zijn aansprakelijkheid kunnen beperken op basis van de directe werking van het verdrag. Het gaat om een regime van algemene aansprakelijkheidsbeperking, waarbij de vordering van de waterwegbeheerder of het havenbedrijf in samenloop kan komen met andere vorderingen die voortkomen uit dezelfde gebeurtenis. De nadere regelingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek, die onder meer de procedurele aspecten betreffen, zullen erop van toepassing zijn.

Artikel 19 regelt de aansprakelijkheidsbeperking in hoofde van de eigenaars, huurders, bevrachters of exploitanten van schepen, voor zover het Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI-Verdrag) niet van toepassing is. Voor de betrokken schepen geldt een bijzondere beperkingsregeling. Dat is ook in het huidige recht het geval voor de zeeschepen.

De "vorderingen met betrekking tot het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van een gezonken, vergaan, gestrand of onbeheerd schip, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden" en de "vorderingen met betrekking tot het verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van de lading van het schip" werden door de Belgische wetgever in 1989 immers uitgesloten van de toepassing van de aansprakelijkheidsbeperkingsregeling van het Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976 (LLMC-Verdrag). Toch werd destijds geoordeeld dat een onbeperkte aansprakelijkheid voor dergelijke vorderingen de commerciële aantrekkelijkheid van de Belgische zeehavens zou kunnen schaden. Die overweging lijkt ook heden ten dage haar relevantie te behouden. De bijzondere beperkingsregeling wordt in dit decreet niet alleen toepasselijk gemaakt op zeeschepen, maar op alle gevallen waarop het CLNI niet van toepassing is, teneinde ongewenste lacunes en rechtsonzekerheid te vermijden.

### **Afdeling 3. Jaagpaden**

#### **Artikel. 20**

Dit artikel en de volgende artikelen bevatten een aantal regels met betrekking tot jaagpaden. Momenteel is er immers geen algemene regelgeving met betrekking tot het statuut en het gebruik van jaagpaden voorhanden. De regels zijn verspreid over de geldende regelgeving en deels voorbijgestreefd. Door de voorgestelde artikelen wordt een gemakkelijk kenbare, goed gestructureerde, moderne en omvattende regeling ingevoerd. Enkel de essentiële elementen worden bij decreet geregeld. Nadere, meer gedetailleerde regels kunnen in uitvoeringsbesluiten worden opgenomen. De beheersaspecten rond de instandhouding en de zorg voor de functionaliteit van de jaagpaden worden hier geregeld, terwijl de activiteiten die een openbaar gebruik van de jaagpaden uitmaken, worden geregeld in Hoofdstuk 4 van Titel 2. 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.

Dit artikel zelf bepaalt vooreerst dat de jaagpaden worden beheerd door de betrokken waterwegbeheerder en, in het geval zij ook als rijbaan in de zin van de Wegcode dienst doen (wat in de praktijk soms het geval is), door de betrokken wegbeheerder. Dit beheer staat los van het concrete zakenrechtelijke statuut van de gronden waarop jaagpaden gelegen zijn.

De Vlaamse Regering wordt gemachtigd om de nadere regels inzake het beheer te bepalen. Dit is slechts een mogelijkheid. De Vlaamse Regering kan er, met andere woorden, voor opteren om het beheer niet nader te regelen, zodat de waterwegbeheerders, en desgevallend de wegbeheerder, aan hun bevoegdheid volledig zelf invulling kunnen geven.

## **Artikel 21.**

Dit artikel regelt de erfdienstbaarheid van jaagpad en oevererf.

De bepalingen zijn gedeeltelijk overgenomen uit artikel 89 van het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 houdende het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk. Voorts vervangen zij de verouderde bepalingen van artikel 7 van titel XXVIII van de verordening van 13 augustus 1669 houdende algemeen reglement van de waters en bossen en van het decreet van 22 januari 1808 waarbij dat artikel van toepassing werd verklaard op alle bevaarbare rivieren van het rijk.

Het eerste lid is grotendeels nieuw en biedt een duidelijke rechtsgrond voor het bestaan zelf van de erfdienstbaarheid van jaagpad en oevererf.

De erfdienstbaarheid houdt in dat de houders van zakelijke rechten op de langs waterwegen gelegen erven waarop de waterwegbeheerder zelf geen zakelijke rechten bezit, moeten gedogen dat een jaagpad wordt aangelegd of in stand gehouden en dat hun erf – of althans het deel dat nabij de waterweg ligt – wordt gebruikt ten behoeve van de waterweg (bijvoorbeeld met het oog op het onderhoud van de waterweg) en dit gebruik niet mogen hinderen (bijvoorbeeld door afsluitingen aan te brengen).

De Vlaamse Regering wordt gemachtigd om de lasten en de begunstigden evenals de gevallen waarin een vergoeding zou zijn verschuldigd nader te bepalen, de modaliteiten en grenzen vast te stellen waarbinnen de waterwegbeheerder de ruimtelijke uitgestrektheid van de erfdienstbaarheid kan bepalen, en tevens om de procedure te bepalen voor het verlenen van een machtiging voor het uitvoeren van werken of beplantingen.

Voor de duidelijkheid dient te worden benadrukt dat artikel 20 en artikel 21 geen alternatieve situaties beogen te regelen. De beide bepalingen kunnen cumulatief van toepassing zijn.

## **Artikel 22**

De waterwegbeheerders krijgen de bevoegdheid om de ruimtelijke uitgestrektheid van de erfdienstbaarheid van jaagpad en oevererf te bepalen en de machtigingen voor het uitvoeren van werken of beplantingen te verlenen. Deze bevoegdheden vormen een precisering, met het oog op een grotere rechtszekerheid, van de taken en bevoegdheden waarmee de waterwegbeheerders reeds zijn bekleed op grond van de meer algemene bepalingen van dit decreet en het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap

De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht. De besluiten die de waterwegbeheerders nemen in toepassing van deze bevoegdheden zijn juridisch afdwingbare bestuurshandelingen.

### **Artikel 23**

Dit artikel is grotendeels nieuw. Het bevat een vergoedingsregeling ten gunste van de houders van zakelijke rechten op erven waarop voorheen geen erfdiensbaarheid van jaagpad en oevererf rustte, maar die vanaf een bepaald ogenblik wel door de erfdiensbaarheid worden gevat. De bepaling komt in de plaats van artikel 3 van het voormelde decreet van 22 januari 1808.

### **Artikel 24**

Dit artikel behelst het verbod om het gebruik van het jaagpad voor de dienst van de waterwegbeheerder of voor scheepvaartdoeleinden te hinderen.

Het vormt een actualisatie van de bestaande bepaling in artikel 90, laatste lid, van het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 houdende het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk.

## **Hoofdstuk 4. Openbaar gebruik**

### **Afdeling 1. Algemene bepalingen**

#### **Artikel 25**

Dit artikel huldigt een basisbeginsel, dat essentieel is ter vrijwaring van de functionaliteit en instandhouding van de waterwegen. Het legt aan alle gebruikers van de waterwegen in wezen een zorgvuldigheidsplicht op. Deze verplichting doet niets af aan de gelding van bijzondere regels en verordeningen.

#### **Artikel 26**

Deze bepaling legt, in aanvulling op het vorige artikel, aan de waterweggebruikers een gehoorzaamheidsplicht op. Zij verplicht de gebruikers van de waterwegen om de aanwijzingen en bevelen op te volgen die in bijzondere gevallen door de bevoegde personen worden gegeven, en tevens om gevolg te geven aan resp. rekening te houden met de uitgevaardigde nautische publicaties (zie artikel 37) en aangebrachte verkeerstekens (zie de artikelen 31 en volgende) die een gebod of verbod inhouden of informatie verschaffen. Deze verplichtingen doen niets af aan de verplichtingen voorgeschreven in bijzondere regels en verordeningen.

Het tweede en derde lid verduidelijken dat aanwijzingen en bevelen als bedoeld in het eerste lid voorrang hebben op nautische publicaties en verkeerstekens, en dat nautische publicaties op hun beurt voorgaan op verkeerstekens, tenzij het tegendeel uitdrukkelijk in de nautische publicaties wordt gestipuleerd.

Het laatste lid van dit artikel machtigt de Vlaamse Regering om personen aan te duiden die dergelijke aanwijzingen en bevelen mogen geven. Deze personen kunnen personeelsleden zijn van de waterwegbeheerders.

## **Artikel 27**

Dit artikel legt aan de waterweggebruikers een verplichting op om, indien zij schade berokkenen aan de waterweg de ter plaatse bevoegde waterwegbeheerder onverwijld in kennis te stellen. De melding dient alle gegevens te bevatten die van belang zijn of kunnen zijn voor de instandhouding of het herstel van de waterweg.

Dit artikel sluit aan bij het hierboven toegelichte artikel 15, evenals bij de artikelen 46 en 50. De bepalingen van de betrokken artikelen kunnen cumulatief van toepassing zijn.

Het laatste lid machtigt de Vlaamse Regering om nadere regels vast te stellen betreffende deze melding.

## **Afdeling 2. Jaagpaden**

### **Artikel 28**

In dit artikel wordt, in overeenstemming met de doelstellingen uit de beleidsnota 2019-2024 Mobiliteit en Openbare Werken om de jaagpaden maximaal in te schakelen in de fietsroutenetwerken, uitdrukkelijk bevestigd dat de jaagpaden bestemd zijn voor het verkeer per rijwiel of te voet. Daardoor wordt het gebruik door fietsers en voetgangers, dat in de praktijk tot een van de belangrijkste functies van de jaagpaden is uitgegroeid, nu ook decretaal verankerd.

Voorheen werd uitsluitend in politiereglementen bepaald dat fietsen op de jaagpaden in principe was toegestaan, en in die gevallen waar het jaagpad op basis van een erfdienstbaarheid van openbaar nut over private terreinen loopt, hadden de eigenaars het (theoretische) recht om zich tegen het gebruik ervan door het publiek te verzetten. Daaraan wordt door deze bepaling verholpen.

Weliswaar wordt niet vergeten dat het jaagpad ook andere functies heeft, zoals het gebruik door de waterwegbeheerder (bijv. voor inspecties of onderhoud van de waterweg) en het gebruik voor scheepvaartdoeleinden of voor overslagactiviteiten van aanpalende bedrijven. De bestemming van het jaagpad voor fiets- en voetgangersverkeer geldt dan ook alleen voor zover dit verenigbaar is met die andere functies. De veiligheid dient immers te worden gewaarborgd. Op basis van het hieronder toegelichte artikel 148 kan het gebruik van het jaagpad overigens nader worden gereguleerd.

Voor de duidelijkheid wordt bepaald dat ook het verkeer met voortbewegingstoestellen, bromfietsen klasse A of speed pedelecs kan worden toegelaten.

Ten slotte wordt bepaald dat de jaagpaden kunnen worden ingericht als fietspaden in de zin van de Wegcode, maar alleen waar dat in het licht van de lokale

omstandigheden passend wordt geacht. Elders blijven de jaagpaden een specifiek statuut genieten, en de Vlaamse Regering wordt gemachtigd om regels vast te stellen betreffende de inrichting van de jaagpaden ten behoeve van het veilige en comfortabele gebruik door fietsers en voetgangers.

## **Artikel 29**

Dit artikel is een licht geherformuleerde overname van artikel 31, §2, van het besluit van de Vlaamse regering van 29 maart 2002 betreffende het toekennen van vergunningen, het vaststellen en innen van retributies voor het privaat gebruik van het openbaar domein van de wegen, de waterwegen en hun aanhorigheden, de zeewering en de dijken, maar dan uitsluitend voor wat betreft de jaagpaden. Aangezien het rechtsregime van de jaagpaden voortaan in het onderhavige decreet specifiek wordt geregeld, en omdat het hier eigenlijk niet gaat om privaat ingebruiknemingen van het openbaar domein maar om vormen van openbaar gebruik van de jaagpaden, past het om deze bepaling in het onderhavige decreet op te nemen.

De voorgestelde tekst heeft bijvoorbeeld betrekking op sportieve of sociaal-culturele activiteiten en evenementen, zoals loop- of wielervedstrijden en activiteiten van commerciële aard, zoals markten of optredens.

Deze bepaling betreft het vragen van toelating voor activiteiten en evenementen op de jaagpaden. De beheerder verleent de toelatingen en bepaalt de voorwaarden.

De Vlaamse regering wordt gemachtigd om de vorm, geldigheidsduur en de procedure te bepalen, en ook de door de beheerder minimaal te hanteren criteria. Het is daarbij wel de intentie dat de beheerders een ruime discretionaire bevoegdheid behouden bij het verlenen van toelatingen, zodat zij hun huidige pragmatische aanpak kunnen voortzetten.

## **Artikel 30**

Dit artikel verduidelijkt dat het gebruik van de jaagpaden geschiedt op risico van de gebruiker. Gelet op de diverse functies van het jaagpad die worden gecombineerd en die met elkaar kunnen interfereren (onderhoud van de waterweg, overslag van goederen, verplaatsingen per fiets,...), gelet op het feit dat er geen fysieke scheiding is tussen de verschillende gebruikers (fietsers, wandelaars, skaters,... in beide richtingen), gelet op het feit dat een fysieke afscherming ten opzichte van het water niet op alle plaatsen kan worden aangebracht en gelet op het feit dat er niet kan worden gestrooid wegens het risico op watervervuiling, kan aan de waterwegbeheerder niet de last worden opgelegd om het veilig gebruik te allen tijde en ten aanzien van eenieder te waarborgen. De gebruikers dienen zelf verantwoordelijkheid op te nemen en rekening te houden met de kenmerken en de functies van het jaagpad.

## **Afdeling 3. Verkeerstekens**

### **Artikel 31 tot 36**

Deze artikelen regelen de verkeerstekens. Zij zijn grotendeels geïnspireerd door de artikelen 13, 14 en 17 van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer (Wegverkeerswet).

Artikel 32 machtigt de Vlaamse Regering om de vorm en het uitzicht van de verkeerstekens te bepalen. De Vlaamse Regering kan de concrete detailregeling opdragen aan de bevoegde minister, zoals ook nu reeds het geval is. Vanzelfsprekend dient rekening te worden gehouden met de relevante volken- en Unierechtelijke verplichtingen (bijv. het IALA maritiem betonningsstelsel). In zoverre geen bindende internationale en Europese normen gelden, kan uiteraard ook rekening worden gehouden met niet-bindende aanbevelingen en richtsnoeren van internationale organisaties.

Artikel 33 bevat het principe dat verkeerstekens worden geplaatst en verwijderd door de waterwegbeheerders of de havenbedrijven of onder de door hen bepaalde voorwaarden.

Artikel 34 regelt in het bijzonder de aanduiding van verkeersbelemmeringen en werken in uitvoering.

Artikel 35 bevat het verbod om onbevoegd verkeerstekens aan te brengen of te verwijderen en om voorwerpen langs, in of boven een verkeersteken te plaatsen die de waterweggebruikers in verwarring zouden kunnen brengen.

Artikel 36 bepaalt wie de kosten inzake verkeerstekens en aanduidingen draagt. Deze regeling belet niet dat degene die voor het plaatsen, onderhouden, vernieuwen en verwijderen ervan verantwoordelijk is, en op grond van de voorgestelde tekst de kosten draagt, de uitvoering van deze taken uitbesteed aan een leverancier of dienstverlener en in zijn overeenkomst met die leverancier of dienstverlener – die al dan niet wordt beheerst door de regelgeving met betrekking tot overheidsopdrachten – prijs- en betalingsafspraken opneemt.

Behoudens andersluidende bepalingen zijn de algemene normen in deze afdeling, zoals de artikelen 32 en 35, mede van toepassing in de havens beheerd door de havenbedrijven zoals bedoeld in het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens. De voorschriften die de rol van de waterwegbeheerder nader bepalen, zijn echter niet op de havenbedrijven toepasselijk. Zoals hierboven uiteengezet, blijven het havenbeheer en de bijzondere havenpolitie voorschriften geregeld door en krachtens het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens en wordt de autonomie van de lokale havenbedrijven volkomen geëerbiedigd. Dit alles wordt in artikel 31 uitgedrukt.

#### **Afdeling 4. Nautische publicaties**

##### **Artikel 37**



Dit artikel regelt de nautische publicaties, die in artikel 2 worden gedefinieerd als officiële berichten van de waterwegbeheerder of van een andere bevoegde autoriteit die zijn gericht aan de gebruikers van de waterweg, waaronder de Berichten aan de Schipperij/Berichten aan de Scheepvaart (BAS), de Bekendmakingen aan de Scheldescheepvaart (BASS), de Berichten aan Zeevarenden (BaZ) en de Kennisgevingen en Bekendmakingen.

Via de "Berichten aan de Schipperij" of "Berichten aan de Scheepvaart" informeren de waterwegbeheerders de gebruikers over kwesties met betrekking tot de waterweg die de veiligheid en de toegankelijkheid kunnen beïnvloeden. Daarnaast bevatten de Berichten aan de Scheepvaart aanvullende regels en afwijkingen ten aanzien van de scheepvaartreglementen, doorgaans als gevolg van tijdelijke noodwendigheden. Zij worden door elke waterwegbeheerder vastgesteld voor de waterwegen waarvoor hij bevoegd is en kunnen worden geconsulteerd op de website [www.visuris.be/scheepvaartberichten](http://www.visuris.be/scheepvaartberichten). In principe hebben de Berichten aan de Scheepvaart slechts een tijdelijk karakter en verliezen zij hun geldingskracht wanneer de erin vermelde toestand een einde neemt. Nochtans zijn er berichten die een eerder blijvend karakter hebben. Deze worden uitgevaardigd bij wijze van proef, eventueel in afwachting dat ze worden opgenomen in het bijzonder reglement van de desbetreffende waterweg, en ze zijn dan ook voor een langere duur van toepassing voor zover ze niet worden opgeheven. De maximale geldigheidsduur van deze voorschriften wordt beperkt tot ten hoogste drie jaar.

De "Berichten aan Zeevarenden" zijn een publicatie van het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK), Afdeling Kust, en meer bepaald van de Vlaamse Hydrografie. In de Berichten aan Zeevarenden worden de gegevens gepubliceerd die nodig zijn voor het bijwerken van de Belgische zee- en Scheldekaarten en de publicaties uitgegeven door de Vlaamse Hydrografie. Bovendien omvat BaZ nr. 1 van elke jaargang algemene informatie van belang voor de scheepvaart. Sommige berichten zijn voorlopig, andere zijn tijdelijk. De voorlopige berichten worden normaal gevolgd door een tijdelijk of definitief bericht.

De "Dringende Berichten aan Zeevarenden" worden uitgevaardigd door het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) van de Kustwacht Oostende - Afdeling Scheepvaartbegeleiding en hebben in hoofdzaak betrekking op gegevens over tijdelijke onvolkomenheden inzake bebakening.

Daarnaast bestaan onder meer de "Bekendmakingen aan de Scheldescheepvaart" (BASS), die uitgaan van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit voor het Scheldegebied.

De praktijk inzake het gebruik van nautische publicaties is ontstaan vanuit een bestaande nood om bij het beheer van de waterwegen en de ordening van de scheepvaart inlichtingen en bindende aanwijzingen op een collectieve wijze aan de waterweggebruikers te kunnen geven.

De specificaties voor berichten aan de scheepvaart zijn zelfs Europees geharmoniseerd via de richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap.

In dit artikel wordt het decretale statuut van de nautische publicaties summier geregeld.

Het eerste lid betreft de bevoegdheid van de waterwegbeheerders en andere bevoegde autoriteiten om tot de gebruikers van de waterweg nautische publicaties te richten.

Het tweede lid verduidelijkt dat de nautische publicaties bekendmakingen aan de waterweggebruikers bevatten, waarbij een gebod of verbod van tijdelijke aard en met een beperkte draagwijdte wordt uitgevaardigd dan wel een inlichting wordt verstrekt met betrekking tot een waterweg, een waterweggedeelte of het gebruik ervan.

Het derde lid bepaalt dat de nautische publicaties op een website moeten worden bekendgemaakt.

In zoverre de voorschriften een eerder blijvend karakter hebben, behoren zij te worden opgenomen in de reglementen, resp. aanvullende reglementen overeenkomstig artikel 148, §1 en §3.

De voorgestelde bepaling sluit aan bij artikel 6 van het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum. De nautische publicaties die aldaar worden geregeld zijn echter slechts de "officiële schriftelijke berichten van het verkeersbegeleidingssysteem, gericht aan alle scheepvaartactoren". Het gaat dus slechts om de nautische publicaties voor het VBS-werkingsgebied, die door de Afdeling Kust en de Afdeling Scheepvaartbegeleiding worden uitgegeven (al dan niet samen met hun Nederlandse collega's in het raam van het gemeenschappelijk nautisch beheer). De hier voorgestelde tekst heeft daarentegen betrekking op alle nautische publicaties voor alle Vlaamse waterwegen. In acht genomen de definitie van het begrip "waterweg", heeft de voorgestelde tekst geen betrekking op de zeegebieden, die dan weer wel deel uitmaken van het VBS-werkingsgebied. De beide regelingen hebben dus een deels overlappende, maar wel verschillende ruimtelijke werkingssfeer. Derhalve is de alhier voorgestelde bepaling wel nodig, maar dient tegelijk ook artikel 6 van het decreet van 16 juni 2006 behouden te blijven. Het feit dat het ruimtelijke bereik van beide regelingen overlapt, is niet problematisch omdat de inhoud van de bepalingen geen onderlinge tegenstrijdigheden bevat.

## **Hoofdstuk 5. Watercaptatie**

### **Artikel 38 tot.44**

In dit hoofdstuk wordt uitsluitend het capteren van water uit de waterwegen en havens geregeld. De privatieve ingebruikneming van domeingoederen, zoals geregeld in het decreet van 18 december 1992 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1993 en zijn uitvoeringsbesluiten, blijft buiten het bereik van het Scheepvaartdecreet.

De bepalingen zijn van toepassing zowel op de waterwegen als in de havens beheerd door de havenbedrijven zoals bedoeld in het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens.

De bepalingen zijn geïnspireerd door de artikelen 80 tot 86 van het decreet van 21 december 1990 houdende begrotingstechnische bepalingen alsmede bepalingen tot begeleiding van de begroting 1991.

De Vlaamse Regering bepaalt een methodologie waarbij rekening houden met de economische en ecologische uitdagingen in een lange termijn kader.

Voor de tarieven voor de watercaptatie wordt een prijsvork voorzien. Het minimumbedrag per kubieke meter gecapteerd water wordt vastgeklikt op de huidige minimumtarieven zodat de nieuwe tarifiering kan aansluiten op de huidige tarieven.

De Vlaamse regering bepaalt de tariefstructuur die vaste en variabele onderdelen kan omvatten.

Bij de concrete tariefzetting kan een progressief of degressief karakter of kunnen categorieën of schijven worden gehanteerd waarbij desgevallend ook rekening wordt gehouden met de aard van de bedrijvigheid, de bijdrage tot duurzaamheid, de waterkwaliteit, de waterschaarste, ....

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.

Bij wijze van overgangsbepaling blijven de huidige tarieven voor watercaptatie zoals voorzien in het decreet van 21 december 1990 houdende begrotingstechnische bepalingen alsmede bepalingen tot begeleiding van de begroting 1991, nog 2 jaar geldig (begrotingsjaar 2022 en 2023) totdat de Vlaamse regering binnen de contouren van artikel 42 voorziet in een aangepaste tarifiering. Artikel 198 bepaalt daartoe dat de artikelen 168 en 169 die verwijzen naar de artikelen 83 en 84 van het voornoemde programmadecreet van 21 december 1990 pas in werking treden op 1 januari 2024. Hetzelfde geldt ook voor artikel 42 zelf, de paragrafen 1, 2 en 4 treden eveneens voorlopig niet in werking totdat de Vlaamse regering het tariefkader heeft bepaald.

Er werden tevens enkele beperkte materiële wijzigingen doorgevoerd, namelijk dat ook bij slechte waterkwaliteit door de waterwegbeheerder beperkingen kunnen opgelegd worden aan de watercaptatie en dat de watercaptatie enkel kan verlopen via door de waterwegbeheerder aangeduide vaste captatielocaties. Met slechte waterkwaliteit wordt, op basis van de ervaring van de voorbije jaren, hoofdzakelijk het optreden van blauwalgen bedoeld. Het begrip kan echter evenzeer andere gelijkaardige fenomenen, al dan niet als gevolg van natuurlijke processen, omvatten. Mobiele capteerders worden verplicht gebruik te maken van deze locaties, met een uitzondering voor aangelanden. Dit vergemakkelijkt de handhaving, want

watercaptaties op andere locaties zijn verboden. Hiermee wordt tevens een beter zicht beoogd op de gecapteerde volumes.

Tevens wordt in paragraaf 3 van artikel 40 een regeling met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens opgenomen.

Artikel 43 bepaalt dat het vaststellen van de volumes van gecapteerd en teruggestort water, dient te gebeuren met debietmetingssystemen. Hierbij zal de Vlaamse regering de voorwaarden bepalen waaraan deze systemen dienen te voldoen.

Naar analogie van het besluit van de Vlaamse Executieve zullen de verschillende alternatieven hiertoe door de Vlaamse regering nader worden bepaald.

### **Titel 3. De scheepvaart**

#### **Hoofdstuk 1. Reglementering van de scheepvaart**

##### **Afdeling 1. Algemene bepalingen**

###### **Artikel 45**

Dit artikel bevat de principiële regel dat een schip zich niet op een waterweg mag begeven indien zijn afmetingen of lading niet beantwoorden aan de waterwegklasse van de waterweg of het betrokken waterweggedeelte, zoals op basis van artikel 12 vastgesteld door de Vlaamse regering, desgevallend na advies van De Vlaamse Waterweg.

Deze bepaling doet niets af aan de gelding van bijzondere regels en verordeningen, die meer specifieke of aanvullende voorschriften zouden bevatten, en van nautische publicaties, die een tijdelijke beperking ten opzichte van de waterwegklasse kunnen voorschrijven.

###### **Artikel 46**

Het eerste lid legt de gezagvoerder van een schip die een hindernis in de waterweg aantreft of kennis krijgt van de aanwezigheid van dergelijke hindernis, de verplichting op om zo spoedig mogelijk een melding te doen aan de ter plaatse bevoegde waterwegbeheerder. Dezelfde verplichting geldt wanneer hij een defect of een gebrek opmerkt aan de verkeerstekens en de apparaten die dienen om inlichtingen of instructies aan schepen te geven, zoals bakens en boeien, of aan kunstwerken zoals sluizen, bruggen en taluds. De melding moet alle gegevens omvatten die van belang zijn of kunnen zijn voor de instandhouding of het herstel van de waterweg.

Het begrip "hindernis" dient in deze bepaling in de brede zin te worden opgevat. Alles wat de scheepvaart kan hinderen valt onder dit begrip, inclusief eventuele verontreiniging van het vaarwater.

Dit artikel sluit aan bij de hierboven toegelichte artikelen 15 en 27 en het hieronder toegelichte artikel 50, maar heeft een ruimere draagwijdte. Deze verplichting geldt

ongeacht de eventuele eigen betrokkenheid bij het ontstaan van de hindernis, het defect of het gebrek. De bepalingen van de betrokken artikelen kunnen cumulatief van toepassing zijn.

Het tweede lid machtigt de Vlaamse Regering om de nadere regels betreffende deze melding te bepalen.

## **Afdeling 2. Algemene meldplicht van schepen**

### **Artikel 47**

Artikel 47 biedt de Vlaamse Regering de mogelijkheid om aan de schepen op de binnenwateren een meldplicht op te leggen.

De bepaling laat de Vlaamse Regering toe om het toepassingsgebied van de meldingsplicht vast te stellen. Zo zouden bijv. één of meer welbepaalde segmenten van de binnenvaart kunnen worden onderworpen. Het voornoemde toepassingsgebied kan mettertijd worden uitgebreid of anderszins aangepast.

De besproken meldplicht zal betrekking kunnen hebben op alle binnenwateren op het Vlaamse grondgebied, inclusief de havengebieden. Zij kan ook toepassing vinden op schepen die weldra de binnenwateren zullen bevaren, maar zich bijv. nog bevinden op zee of op de Westerschelde. Dit is noodzakelijk, aangezien de melding logischerwijze vooraf dient te gebeuren, d.i. voor de aanvang van de reis of, althans, voordat men het Vlaamse grondgebied binnenvaart. Hoe lang op voorhand de melding dient te gebeuren, is één van de door de Vlaamse Regering te bepalen modaliteiten.

De exacte vorm, de standaard, het tijdstip en de wijze van melding, alsook de instanties waaraan de melding dient te worden gedaan, worden bepaald door de Vlaamse Regering. Concreet wordt gedacht aan de mogelijkheid om een verplichting op te leggen die inhoudt dat gegevens met betrekking tot de reis, de lading, het aantal opvarenden en het schip op een uniforme en elektronische wijze moeten worden gemeld. In dat verband kan worden verwezen naar artikel 12.01, lid 5, van het Rijnvaartpolitiereglement, waarin aan bepaalde types schepen ook een elektronische meldplicht wordt opgelegd.

De baten van het op basis van een op Vlaams niveau geharmoniseerde regelgeving elektronisch melden van welbepaalde gegevens zijn aanzienlijk. De meldplicht kan met name bijdragen aan efficiënt waterwegenbeheer en een vlot corridormanagement. Door een uniforme wijze van melden en van uitwisseling van gegevens vast te leggen binnen alle vaargebieden van het Vlaamse Gewest, zouden alle betrokken partijen een onmiddellijk voordeel ondervinden. De melder zou binnen de vaargebieden van het Vlaamse Gewest slechts éénmaal de betrokken informatie hoeven mede te delen aan de eerste waterwegbeheerder of het eerste havenbedrijf waarmee hij tijdens de reis in contact komt. De waterwegbeheerders en havenbedrijven zouden onderling de noodzakelijke informatie adequaat uitwisselen. Op maatschappelijk vlak zou het effect van gegevensvergaring en

gegevensdeling op middellange termijn ook een positieve impact genereren op de aanpak van huidige congestieproblemen.

De nadere regels omtrent de elektronische meldingen zullen onder meer rekening moeten houden met de beginselen van bijlage II bij richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap.

### **Afdeling 3. Scheepvaartongevallen**

#### **Artikel 48 tot 52**

Deze artikelen bevatten voorschriften inzake scheepvaartongevallen en –incidenten. Zij nemen een aantal bepalingen over van de artikelen 49 en 102 van het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 houdende het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk. Voorts zijn de bepalingen geïnspireerd door analoge bepalingen in, onder meer, de scheepvaart- en politiereglementen voor de Beneden-Zeeschelde, het Kanaal Gent-Terneuzen, het Kanaal Brussel-Schelde en de territoriale zee, en 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 afdeling is mede van toepassing op de havens beheerd door de havenbedrijven zoals bedoeld in het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens. Dat wordt uitgedrukt in artikel 48.

De eerste paragraaf van artikel 49 bevat de verplichting voor de eigenaar of de gezagvoerder van een schip dat dreigt te zinken of vast te lopen, dat onvoldoende of onrechtmatig is gemeerd of dat derwijze ligt dat het de doorvaart hindert of anderszins de vrijheid of de veiligheid van de scheepvaart of het leefmilieu in het gedrang brengt of kan brengen, om onverwijld alle maatregelen te nemen om aan de toestand te verhelpen.

De tweede paragraaf van artikel 49 regelt de mogelijkheid om aan de eigenaar of de gezagvoerder de nodig geachte maatregelen voor te schrijven. De eigenaar en de gezagvoerder worden verplicht om aan de gegeven bevelen onmiddellijk gehoor geven, en indien zij in gebreke blijven of afwezig zijn, mogen de maatregelen van ambtswege op hun kosten worden uitgevoerd. Deze bepalingen gelden onverminderd de verwijderingsverplichtingen geregeld in artikel 17 – die mede van toepassing zijn op gezonken schepen – en de mogelijkheden om ambtshalve maatregelen te treffen op grond van artikel 140. Gelet op de gevaarlijke omstandigheden waarop deze bepaling betrekking heeft, zijn deze vergaande interventiemogelijkheden gerechtvaardigd.

Artikel 50 bevat de verplichting voor de eigenaar van het schip of de gezagvoerder om onverwijld kennis te geven aan de waterwegbeheerder of het havenbedrijf wanneer het schip op de waterweg of in de haven bij een incident is betrokken of indien het is vastgelopen of gezonken, of dreigt vast te lopen, te zinken of

onbestuurbaar te worden. Dit artikel sluit aan bij de hierboven toegelichte artikelen 15, 27 en 46. De bepalingen van de betrokken artikelen kunnen cumulatief van toepassing zijn.

Artikel 51 bepaalt dat een schip dat bij een incident was betrokken, de plaats van het incident niet mag verlaten zonder voorafgaande toelating van de waterwegbeheerder of het havenbedrijf, tenzij om zich te begeven naar een nabije veilige ligplaats. De mogelijkheid om het schip naar een veilige nabije ligplaats te verplaatsen wordt geboden voor het geval zulks noodzakelijk is om verder onheil of schade te voorkomen. Er dient immers te worden vermeden dat de gezagvoerder door zijn inactiviteit de schade zou laten toenemen, zich daarbij beroepend op het feit dat hij diende te wachten op instructies van de waterwegbeheerder of het havenbedrijf. Als het schip de verplichting om ter plaatse te blijven zou miskennen, kan het door de waterwegbeheerders en de havenbedrijven worden opgehouden. Dat houdt in dat het schip kan worden stilgehouden en van ambtswege naar een aan te wijzen plaats worden verhaald.

Artikel 52 bevat de verplichting voor de gezagvoerder om aan boord van het schip of in de nabijheid te blijven tot hij gemachtigd wordt om zich te verwijderen. Deze regelingen strekken er gezamenlijk toe de beheerder toe te laten de nodige vaststellingen te doen en de nodige maatregelen te treffen, zowel ten opzichte van het betrokken schip als in het belang van het overige scheepvaartverkeer.

#### **Afdeling 4. Boorddocumenten**

##### **Artikel-53.**

Dit artikel machtigt de Vlaamse regering om de documenten te bepalen die aan boord van het schip voor inzage beschikbaar moeten zijn, de nadere regels hieromtrent vast te stellen, en eveneens te voorzien in vrijstellingen voor bepaalde categorieën van schepen waarvoor het opportuun zou zijn. Daarbij wordt onder andere gedacht aan bepaalde overheidsvaartuigen die gewoonlijk niet over boorddocumenten hoeven te beschikken.

#### **Afdeling 5. Veiligheid van schepen en bemanningsvoorschriften in de binnenvaart**

##### **Artikel 54 tot 60.**

Deze artikelen vormen de omzetting in het onderhavige decreet van de bepalingen gericht op binnenschepen in de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen.

Ingevolge de zesde staatshervorming zijn de hier geregelde materies, met name de veiligheid van de binnenvaartuigen en estuaire schepen (maar niet van de pleziervaartuigen) en de bemanningsvoorschriften in de binnenvaart, tot de gewestbevoegdheden gaan behoren. De bijzondere wetgever ging duidelijk uit van

de systematiek van de wet van 5 juni 1972, zodat het passend is om ook in het Scheepvaartdecreet die systematiek aan te houden.

De bepalingen worden quasi ongewijzigd overgeheveld, zij het dat de bepalingen over de instanties die met de uitvoering van de bepalingen worden belast uiteraard worden aangepast. Met het oog op een maximale coördinatie van de Vlaamse scheepvaartregelgeving worden de bepalingen in de voorgestelde tekst overgenomen.

Artikel 54 verduidelijkt dat de bepalingen de gedeeltelijke omzetting in het interne recht vormen van Richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, tot wijziging van Richtlijn 2009/100/EG en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG en van Richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2017 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en tot intrekking van de Richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG van de Raad.

Artikel 55 bevat een specifieke bepaling van het materiële toepassingsgebied, dat louter betrekking heeft op deze afdeling en de ermee verbonden bepalingen elders in de tekst. Dit toepassingsgebied sluit aan bij de bestaande regelgeving over veiligheidseisen voor vaartuigen, houdt rekening met de bevoegdheidsverdeling en zorgt ervoor dat richtlijn (EU) 2016/1629 correct wordt omgezet in het interne recht.

Het artikel bevat voorts een beknopte regeling met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens.

De overige artikelen zijn louter de overname van analoge bepalingen in de wet van 5 juni 1972 en vergen geen bijkomende toelichting. Slechts enkele minimale wijzigingen werden aangebracht om de terminologie te moderniseren en te verduidelijken, maar zonder inhoudelijke wijzigingen teweeg te brengen.

Artikel 57 machtigt de Vlaamse regering om ten aanzien van de schepen, waarop de afdeling van toepassing is, tal van voorschriften uit te vaardigen op het vlak van veiligheid en milieubescherming. Dit omvat onder meer de voorschriften op het vlak van scheepsbouw, onderhoud, uitrusting, vervoer van passagiers en lading en bemanning. De Vlaamse regering kan in haar besluiten de mogelijkheid tot onbemand varen regelen.

Op grond van het homogeen gewestelijk bevoegdheidspakket inzake de binnenvaart (zie artikel 6, §1, X, eerste lid, 2°, 2°bis, 3°, 4°, 5°, 6°, 9°, 10°, 11 en 12° BWHI en artikel 6, §1, VI, eerste lid, 6° BWHI) komt het exclusief aan het Vlaamse Gewest toe om te bepalen welke binnenschepen op de binnenwateren mogen varen en onder welke voorwaarden. In het kader van deze gewestbevoegdheden kunnen de gewesten verder een regeling inzake de registratie van binnenschepen vastleggen.

Artikel 58 is geïnspireerd op artikel 17quater van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen dat als volgt luidde:  
"Art. 17quater. De Koning kan bepalen welke binnenschepen moeten of mogen worden geregistreerd alsmede de voorwaarden waaraan zij, hun eigenaar, hun reder



of exploitant daartoe vooraf moeten voldoen. Hij bepaalt de gegevens en de vorm van het register. Het register kan worden geraadpleegd door de overheidsdiensten, elk voor het gedeelte waarvoor ze bevoegd zijn. De Koning bepaalt de wijze waarop het register wordt beheerd.”

Dit artikel was opgenomen in “Hoofdstuk IVbis – Veiligheidsvoorwaarden voor binnenschepen en plezierboten, het toezicht en de controle op de naleving van de internationale verdragen, van de wet en van de reglementen” van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen. Aangezien artikel 17quater deel uitmaakt van hoofdstuk 4bis van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen, behoort deze bepaling aldus tot de gewestbevoegdheid.

De federale overheid is in beginsel bevoegd gebleven voor het bepalen van het zaakrechtelijk statuut van de binnenschepen. De federale overheid vermag op grond van die bevoegdheid dan ook een regeling uitwerking inzake de teboekstelling van binnenschepen specifiek gericht op het vaststellen van het zaakrechtelijk statuut en om de vestiging van zekerheden op een binnenschip mogelijk te maken en van de nodige publiciteit te voorzien. Het uitoefenen van deze federale bevoegdheid inzake het zaakrechtelijk statuut van binnenschepen wordt evenwel begrensd door de *publiekrechtelijke bevoegdheden die door de zesde staatshervorming aan de gewesten zijn toegewezen*.

In de tweede paragraaf van artikel 58 wordt toelichting geven over de verwerking van de persoonsgegevens in het kader van het register van binnenschepen.

Artikel 59, §1, betreft vrijstellingen van het technisch onderzoek – de eigenlijke inspectie van de schepen –, terwijl artikel 59, §2, in de mogelijkheid voorziet om ook de eigenlijke certificaten van classificatiemaatschappijen of buitenlandse openbare diensten te aanvaarden (en dus schepen vrij te stellen van de verplichting om een certificaat van de overheid zelf te bekomen). De bepalingen bevestigen slechts het geldende recht.

De op binnenschepen gerichte bepalingen van de wet van 5 juni 1972 die eerder verband houden met handhaving, worden verderop in de voorgestelde tekst, met name onder Titel 6, overgenomen.

De erkenning van classificatiemaatschappijen, zoals behandeld in artikel 59, dient desgevallend te worden geregeld in overeenstemming met Richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, tot wijziging van Richtlijn 2009/100/EG en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG.

## **Artikel 61 tot 64**

Deze artikelen komen in de plaats van de bepalingen van de artikelen 1 tot 4 van de wet van 21 mei 1991 betreffende het invoeren van een stuurbracket voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk. Deze voorschriften zijn, behoudens wat het besturen van pleziervaartuigen betreft, sinds de zesde staatshervorming tot de gewestelijke bevoegdheden gaan behoren. In plaats van het begrip stuurbracket

wordt voortaan het begrip vaarbewijs gehanteerd, wat in de sector meer ingeburgerd is.

Tegelijk zijn de bepalingen reeds aangepast aan de Richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2017 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en tot intrekking van de Richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG van de Raad, die uiterlijk op 17 januari 2022 in het interne recht moeten worden omgezet. De belangrijkste wijziging ten opzichte van het geldende recht is dat onder het toekomstige recht niet langer uitsluitend schippers zullen moeten beschikken over "vaarbewijzen", maar ook andere bemanningsleden of personen die dienst doen aan boord of actief zijn bij scheepsoperaties zullen moeten beschikken over diverse kwalificatiecertificaten of vergunningen. De bepalingen zijn voldoende ruim geschreven opdat het huidige rechtsregime voorlopig verder kan functioneren, maar ook het toekomstige rechtsregime – dat hoofdzakelijk bij besluit van de Vlaamse regering zal worden ingevoerd – erop kan worden gebaseerd. Daarmee wordt aangesloten bij het uitgangspunt dat het Scheepvaartdecreet is opgevat als een 'kapstok', om andere regelgeving aan vast te haken.

De bepaling in de wet van 21 mei 1991 die luidt dat de *Koning* de overheid aanwijst die belast is met de afgifte en de vervanging van het vaarbewijs, wordt niet overgenomen, aangezien inmiddels het *decreet* van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht die taken reeds bij De Vlaamse Waterweg doet berusten.

De bepalingen van de wet van 21 mei 1991 die eerder verband houden met handhaving, worden verderop in de voorgestelde tekst, met name onder Titel 6, overgenomen.

## **Afdeling 6. Vervoer van gevaarlijke goederen**

### **Artikel 65 tot 68**

Net zoals de veiligheids- en bemanningsvoorschriften voor de binnenvaart, is ook de materie van het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren door de zesde staatshervorming een volledige gewestbevoegdheid geworden, met uitzondering van het vervoer van radioactieve stoffen, explosieven en dierlijke stoffen die een gevaar vormen voor de bevolking. Voordien vielen de aangelegenheden die in richtlijn 2008/68/EG worden geregeld, alleen onder de bevoegdheid van de gewesten voor zover zij betrekking hadden op "de waterwegen en hun aanhorigheden" en "de havens en hun aanhorigheden".

Deze bepalingen nemen quasi ongewijzigd de bepalingen over van het decreet van 6 juli 2012 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren.

Uitgesloten van het toepassingsgebied is onder meer het vervoer dat gebeurt binnen de begrenzing van een afgesloten gebied. Dit artikel is rechtstreeks ontleend aan de richtlijn (artikel 1, lid 1). Onder vervoer binnen de begrenzing van een afgesloten

gebied wordt verstaan intern vervoer op niet-openbare binnenwateren. Concreet worden hiermee meren, vijvers, ontginningsputten en groeves bedoeld.

Vanzelfsprekend zijn de bepalingen wel toepasselijk in de havens beheerd door de havenbedrijven zoals bedoeld in het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens.

Artikel 67, tweede lid, vormt de overname van artikel 5 van het decreet van 6 juli 2012. Omdat de bevoegdheid van de gewesten nu in principe de hele materie betreft (met de hierboven vermelde uitzonderingen), is een nadere precisering van de uitvoeringsbevoegdheid van de Vlaamse regering niet langer noodzakelijk. Dit artikel maakt ook duidelijk dat het als rechtsgrond dient voor de omzetting van de tweejaarlijkse aanpassingen van de ADN-bijlage.

De bijlage bij de Europese overeenkomst inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN) wordt elke twee jaar bijgewerkt. Doordat in het Scheepvaartdecreet de inhoudelijke regeling aan de Vlaamse regering wordt opgedragen, kan de regeling actueel worden gehouden zonder telkens het decreet te moeten aanpassen.

De bepalingen van het decreet van 6 juli 2012 die eerder verband houden met handhaving, worden verderop in de voorgestelde tekst, met name onder Titel 6, overgenomen.

## **Afdeling 7. Bijzondere transporten, evenementen op het water en bijzondere gebeurtenissen op het water**

### **Artikel-69.**

Deze bepaling betreft het vragen van toelating tot het uitvoeren van een bijzonder transport of het organiseren van een evenement of bijzondere gebeurtenis op het water. De waterwegbeheerder verleent de toelatingen en bepaalt de voorwaarden.

De Vlaamse regering wordt gemachtigd om de vorm, geldigheidsduur en de procedure te bepalen, en ook de door de waterwegbeheerder minimaal te hanteren criteria. Het is daarbij wel de intentie dat de waterwegbeheerders een ruime discretionaire bevoegdheid behouden bij het verlenen van toelatingen, zodat zij hun huidige pragmatische aanpak kunnen voortzetten. Volledigheidshalve dient te worden opgemerkt dat de scheepvaart- en politiereglementen uiteraard ook algemeen geldende regels met betrekking tot bepaalde types van transport of bepaalde vaaromstandigheden kunnen bevatten. Dat is ook nu reeds het geval.

Artikel 6*bis* van het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum bevat een gelijkaardige regeling voor "de organisatie van bijzondere of buitennormale transporten en bijzondere gebeurtenissen, die een invloed hebben of zouden kunnen hebben op de vlotheid en de veiligheid van het scheepvaartverkeer of op de vaarweginfrastructuur". Die bepaling heeft echter nog geen uitvoering gekregen. Met name zijn de "wateren en

kustzone" waar de regeling van toepassing is nog niet door de Vlaamse regering vastgesteld, en is de "bevoegde instantie" die de toelating kan verlenen nog niet door de Vlaamse regering aangewezen. Bijgevolg kan de bepaling op dit ogenblik niet worden toegepast. Uit de memorie van toelichting bij het decreet van 6 juli 2012 tot wijziging van diverse bepalingen van het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen naar de havens en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum, waarbij artikel 6*bis* werd ingevoegd, blijkt dat het beoogde toepassingsgebied de kustwateren betrof, en eventueel de maritieme toegangswegen. Dit blijkt onder meer uit de vermelding dat de materie "op het ogenblik geregeld wordt door het Kustreglement (koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische Kust)". Om te vermijden dat de alhier voorgestelde regeling en de regeling in artikel 6*bis* van het decreet van 16 juni 2006 zouden overlappen, wordt uitdrukkelijk bepaald dat de voorgestelde regeling niet van toepassing is binnen het VBS-werkingsgebied en het opsporings- en reddingsgebied (m.a.w. het werkingsgebied van het MRCC).

In uitvoering van het verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams Gewest inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied, ondertekend in Middelburg op 21 december 2005, heeft de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart bovendien een Gezamenlijke Bekendmaking betreffende bijzondere en buitennormale transporten aangenomen, waarin de regels voor bijzondere transporten in het Scheldegebied worden uiteengezet. Op grond van het verdrag hebben deze regels voorrang op strijdige nationale voorschriften. Om ook met deze regeling een mogelijke overlapping te vermijden, wordt bepaald dat de alhier voorgestelde regeling niet van toepassing is binnen het Scheldegebied, zoals gedefinieerd in het verdrag.

## **Afdeling-8. Innovatie**

### **Artikel 70.**

Deze bepaling beoogt aan het Scheepvaartdecreet voldoende flexibiliteit te verlenen opdat met het oog op experimenten en pilootprojecten tijdelijke afwijkingen van de geldende voorschriften zouden kunnen worden toegestaan.

In eerste instantie wordt hierbij gedacht aan projecten inzake onbemand varen. De technische mogelijkheden dienaangaande zijn volop in ontwikkeling, en het Vlaams Gewest wil in deze evolutie een voortrekkersrol spelen.

De door deze bepaling gecreëerde mogelijkheid om afwijkingen van de geldende voorschriften toe te staan, heeft vanzelfsprekend uitsluitend effecten in het interne recht. Het spreekt voor zich dat bilaterale verdragen als het Verdrag over het Gemeenschappelijk Nautisch beheer en de in uitvoering daarvan aangenomen regelgeving van de Permanente Commissie en de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit onverminderd zullen moeten worden nageleefd. Bij het toestaan van afwijkingen zal de waterwegbeheerder voorts rekening moeten houden met de

verplichtingen die voortvloeien uit de internationale verdragen en het recht van de Europese Unie.

Paragraaf 2 schrijft voor dat bij de toelating wordt bepaald waarvoor, waar, voor welke termijn, onder welke voorwaarden, etc. van bepaalde regels wordt afgeweken. Het behoort dus steeds te gaan om een voldoende gespecificeerde toelating. Geenszins kan op basis van deze bepaling een algemene of onbeperkte toelating worden verleend om de regelgeving terzijde te stellen.

Paragraaf 3 verduidelijkt voorts dat de toelating geheel of gedeeltelijk kan worden ingetrokken om veiligheidsredenen.

## **Afdeling 9. Laden en lossen van bulkschepen**

### **Artikel 71 tot 78.**

Deze bepalingen vormen de quasi ongewijzigde overname van de bepalingen van het decreet van 17 maart 2006 tot omzetting van Richtlijn 2001/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 december 2001 tot vaststelling van geharmoniseerde voorschriften en procedures voor het veilig laden en lossen van bulkschepen. Teneinde de richtlijn correct om te zetten, wordt de in de richtlijn gebezigde terminologie zo getrouw mogelijk gevolgd. Aldus wordt bijv. het begrip bulkschip gehanteerd, dat ook specifiek wordt gedefinieerd (zie hieronder), en wordt niet teruggevallen op het begrip zeeschip, dat in artikel 2 een algemene definitie voor het gehele decreet krijgt.

De bepalingen die eerder verband houden met handhaving, worden verderop in de voorgestelde tekst, met name onder Titel 6, overgenomen.

Met de overheveling van deze bepalingen wordt de doelstelling van een grotere coördinatie en codificatie van de scheepvaartgerelateerde regelgeving nagestreefd. Om de regeldruk te beperken, wordt het toepassingsgebied van de bepalingen niet uitgebreid.

De bepalingen bevatten onder meer een reeks specifieke definities van begrippen, die niet in de algemene lijst met definities in artikel 2 worden opgenomen omdat zij louter betrekking hebben op deze afdeling en de ermee verbonden bepalingen elders in de tekst. Deze definities zijn letterlijk overgenomen uit de Richtlijn 2001/96/EG en zijn toegespitst op de inhoud van de bepalingen ervan. De opname van deze definities in artikel 2 zou verwarrend kunnen werken.

Zoals blijkt uit de definities, gelden de in deze afdeling opgenomen voorschriften slechts voor bulkterminals.

De bepalingen zijn mede toepasselijk in de havens beheerd door de havenbedrijven zoals bedoeld in het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens.

## **Hoofdstuk 2. Scheepvaartrechten en andere retributies**

### **Artikel 79 tot 83.**

Deze artikelen bevatten een nieuwe decretale regeling betreffende de scheepvaartrechten en andere retributies. Met "andere retributies" worden in de eerste plaats de rechten bedoeld die de pleziervaartuigen moeten betalen (in de huidige regelgeving vormgegeven als de aankoopprijs van "het waterwegenvignet").

Voor alle duidelijkheid dient te worden benadrukt dat de artikelen 79 tot 81 – zoals uitdrukkelijk bepaald in artikel 79, §1, eerste lid – uitsluitend de retributies betreffen die worden geheven omwille van het gebruik voor scheepvaartdoeleinden van de waterwegen. Het betreft met andere woorden niet de heffingen of retributies die worden betaald met het oog op andere specifieke diensten, zoals het loodsen, de verkeersbegeleiding of de bediening van bruggen en sluizen of degene die worden betaald voor een vergunning voor een watervang.

De materie wordt op dit ogenblik geregeld in de wet van 15 maart 1971 betreffende de scheepvaartrechten te heffen op de waterwegen onder beheer van de Staat. Deze wetgeving is sterk verouderd en sommige bepalingen lijken in de praktijk niet langer te worden toegepast.

De belangrijkste algemene bepalingen met betrekking tot scheepvaartrechten zijn op dit moment te vinden in de artikelen 79 en volgende van het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 houdende het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk. Ook deze bepalingen zijn niet meer van deze tijd en de strikte toepassing ervan zou erg omslachtig zijn.

De voorgestelde tekst herneemt de inhoud van artikel 8 van de wet van 15 maart 1971 en artikel 79, §1, en artikel 88 van het koninklijk besluit van 15 oktober 1935. De formulering is grondig bijgeschaafd, maar de principes bevestigen slechts het geldende recht. Wat betreft de gehoudenheid tot betaling, de vaststelling en de inning van de scheepvaartrechten en andere retributies is een nieuwe, eigentijdse regeling uitgewerkt.

De bestaande vrijgestelde categorieën werden enigszins geherformuleerd (in het bijzonder degene onder artikel 79, §1, 1<sup>o</sup>, 3<sup>o</sup> en 6<sup>o</sup>), maar stemmen zoveel mogelijk overeen met de voorheen geldende vrijstellingen. De vrijstelling in artikel 88 van het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 voor "opduwers met een vermogen beneden 10 paardekracht, op voorwaarde dat ze de schipper of de redereigenaar van het geduwde vaartuig toebehoren en geen vaste bemanning hebben" heeft haar relevantie in de hedendaagse scheepvaart verloren, en werd niet overgenomen.

De in artikel 81 geregelde mogelijkheid om een korting toe te staan aan het varend erfgoed sluit aan bij het decreet van 29 maart 2002 tot bescherming van varend erfgoed en is in overeenstemming met hedendaagse beleidsdoelen. Dat laatste geldt evenzeer voor de mogelijkheid om een korting toe te staan aan vaartuigen die ingevolge innovatieve of technische maatregelen een milieuvoordeel teweegbrengen en aan vaartuigen die bepaalde goederensegmenten transporteren.

Voorts wordt, met het oog op een vlotte en soepele aanpassing van de regelgeving aan allerhande evoluties, waaronder de voortschrijdende techniek en wijzigende beleidsinzichten, de regeling van zoveel mogelijk aspecten aan de Vlaamse regering en de waterwegbeheerders opgedragen. De Vlaamse regering wordt gemachtigd om, voor de niet door De Vlaamse Waterweg beheerde waterwegen, de wijze van bekendmaking van de tarieven, de wijze van inning en het toezicht op de naleving van deze bepalingen nader te regelen, maar dit is slechts een mogelijkheid. Alle aspecten die niet door de regelgeving zouden worden voorgeschreven (men denke aan het regelen van de concrete betaalwijze of de vorm van het bewijs dat het schip betaald heeft), zijn bovendien door de waterwegbeheerders vrij te organiseren. Op die manier wordt de autonomie van De Vlaamse Waterweg maximaal gevrijwaard. De Vlaamse regering wordt voorts gemachtigd om voor bijzondere waterwegen en bijzondere categorieën van schepen afwijkende regelingen aan te nemen (bijv. voor de recreatievaart).

Scheepvaartrechten kunnen worden beschouwd als retributies. Volgens de adviespraktijk van de Raad van State dienen bepaalde aspecten van een retributieregeling door de wetgevende macht te worden vastgesteld. Het betreft o.a. de gevallen waarin een retributie kan worden geheven, de heffingsplichtigen en de vrijstellingen. De voorgestelde tekst respecteert deze principes.

Artikel 173 van de Grondwet sluit volgens de Raad van State uit dat het bedrag van de verschuldigde retributie in plaats van door de Koning of de Vlaamse regering door een administratieve overheid wordt vastgesteld. Dit voorschrift wordt op een flexibele wijze ingevuld, teneinde aan te sluiten bij de bestaande bepalingen in het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht: wat betreft de waterwegen beheerd door De Vlaamse Waterweg wordt het tarief op grond van artikel 19 van voornoemd decreet immers vastgesteld door de raad van bestuur van de betrokken waterwegbeheerder. De vaststelling van het tarief omvat eveneens de indexering ervan, de eventuele kortingen en de concrete criteria op basis waarvan de retributie wordt berekend (bijv. de periodes of de afgelegde afstanden waarop een betaling betrekking heeft).

Een beknopte regeling met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens wordt opgenomen.

In artikel 83 worden ten slotte nog de bepalingen van artikel 11 van de wet van 15 maart 1971 overgenomen. Deze bepalingen machtigen de Vlaamse regering om voor diverse scheepvaartgerelateerde diensten, zoals het opmaken van documenten en het afleveren van platen en andere kentekens een retributie te heffen. Zij hebben geen betrekking op de vergoedingen die desgevallend verschuldigd zijn uit hoofde van grondinname of privaatief gebruik van de waterwegen en hun aanhorigheden.

#### **Titel 4. Voorrechten**

##### **Artikel 84 tot 88.**

Deze artikelen bevatten bepalingen met betrekking tot voorrechten, in zoverre zij tot de gewestelijke bevoegdheden behoren.

Zij zijn van toepassing wanneer de betrokken schuldvorderingen zijn ontstaan in het Vlaams Gewest. In de praktijk zal de mogelijkheid om de voorrechten te verzilveren tevens afhankelijk zijn van het recht dat wordt toegepast door de rechtbank waarvoor deze rechten worden uitgeoefend. Afhankelijk van het internationaal privaatrecht van de staat van die rechtbank, kan dit bijvoorbeeld het recht zijn van de staat van de rechtbank zelf (de *lex fori*) of het recht van de staat waar het schip is geregistreerd (de *lex registrationis*). Diverse buitenlandse rechtsstelsels erkennen voorrechten alleen wanneer ze ook bestaan naar het recht dat op de schuldvordering van toepassing is (de *lex causae*). Des te belangrijker is het om deze voorrechten, die hoofdzakelijk de belangen van de Vlaamse overheid en Vlaamse dienstverleners beschermen, in dit decreet op te nemen.

In principe hebben de bepalingen geen beperkingen op het gebied van het personele toepassingsgebied. Zij zijn dus mede van toepassing op de havenbedrijven zoals bedoeld in het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens, als schuldeiser van bijv. havengelden.

In artikel 85 worden een aantal voorrechten op schepen en hun scheepstoebehoren toegekend, die in het nieuwe federale Scheepvaartwetboek niet langer worden opgenomen omdat zulks in de gewijzigde bevoegdheidsverdeling niet langer aan de federale wetgever toekomt. Het betreft scheepvoorrechten die op dit ogenblik worden vermeld in de artikelen 23, §1, 1<sup>o</sup> en 4<sup>o</sup>, van het Wetboek van bepaalde voorrechten op zeeschepen en diverse bepalingen

Overeenkomstig rechtspraak van het Arbitragehof, die werd bevestigd in een consistente adviespraktijk van de Afdeling Wetgeving van de Raad van State, zijn de Gewesten bevoegd om aan door hen in het leven geroepen schuldvorderingen voorrechten te verbinden. Uit het feit dat verschillende wetgevers bevoegd zijn om voorrechten in te stellen, die moeten kunnen worden ingepast in eenzelfde rangorde, volgt voor het Arbitragehof evenwel dat elke wetgever bij het vaststellen van de rang van het voorrecht dat hij instelt, het belang dat hij door het instellen van het voorrecht beoogt te beschermen, dient af te wegen ten aanzien van de andere belangen die worden beschermd door voorrechten ingesteld door andere wetgevers. De invoering van gewestelijke voorrechten moet met andere woorden de evenredigheidstoets doorstaan. In de rechtsleer werd eerder geopperd dat de Gewesten en de Gemeenschappen slechts voorrechten kunnen creëren indien ze er een rang aan geven die hetzij op de rang van al de nationale voorrechten volgt hetzij de oude nationale rang behoudt. In artikel 85, §2, wordt voor deze laatste piste gekozen: de toegekende voorrechten behouden de rang die zij in het huidige federale scheepvaartrecht innemen.

Ter wille van de evenredigheid blijven de gewestelijke voorrechten voor haven-, scheepvaart-, verkeersbegeleidings- en loodsgelden beperkt tot de gelden verschuldigd voor het aanlopen van de laatste haven. In de regel zal de laatste aanloop leiden naar de Belgische haven van executie. De huidige regeling, die naar de letter van het Internationaal verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende de voorrechten en hypotheek op zeeschepen, opgemaakt te



Brussel op 10 april 1926, de bevoorrechting mogelijk maakt van een in de tijd onbeperkt teruggaand aantal vorderingen, is te verregaand en schaadt nodeloos de positie van andere schuldeisers.

Verder gebieden de evenredigheid en de wenselijkheid van een limitatieve aanpak van de bevoorrechting van schuldvorderingen dat deze wordt beperkt tot de *nominatim* aangeduide categorieën heffingen en vergoedingen. De opsomming van de scheepsvoorrechten is dan ook limitatief bedoeld.

De voorrechten voor loodsgelden, havengelden en VBS-vergoedingen worden alhier samen geregeld, in plaats van in de onderscheiden decreten op basis waarvan ze verschuldigd zijn. De aard van de materie van de voorrechten, die moeten worden toegepast in samenloop situaties, leent zich bij uitstek tot een regeling in één decreet. De toekenning van allerhande voorrechten in diverse decreten zou immers het risico inhouden van een ongecoördineerde en vooral onoverzichtelijke regelgeving, met alle toepassingsmoeilijkheden van dien. Het Vlaams Scheepvaartdecreet beoogt een codificatie te zijn van de Vlaamse regelgeving op het vlak van waterwegen en scheepvaart, en is derhalve de geschikte plaats om deze materie te regelen.

Artikel 85, §3, maakt duidelijk dat de schuldvorderingen alleen bevoorrecht zijn in hoofdsom. Dit sluit aan bij de regeling van de scheepsvoorrechten in het nieuwe federale Scheepvaartwetboek.

Net als in het nieuwe federale Scheepvaartwetboek, wordt door artikel 86, in navolging van het Verdrag van Brussel van 27 mei 1967 voor een eenmaking van bepaalde regelen betreffende maritieme voorrechten en hypotheek (art. 4.2) en vooral van de meer gesofisticeerde tekst van het Internationaal Verdrag van Genève van 6 mei 1993 betreffende maritieme voorrechten en hypotheek (art. 4.2), bevoorrechting uitgesloten voor vorderingen i.v.m. schade door olievervoer of vervoer van gevaarlijke of schadelijke stoffen waaromtrent de schadelijders beschermd worden door objectieve aansprakelijkheidsregimes gecombineerd met verplichte verzekering of andere zekerheidsmechanismen. Een gelijkaardige uitsluiting geldt i.v.m. nucleaire schade. In de voorgestelde tekst is, ten opzichte van het Verdrag van 1993, en het recentere Internationaal Verdrag van Londen van 23 maart 2001 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie in aanmerking nemend, een verwijzing naar schade door bunkerolie toegevoegd. De opstellers van de vermelde recente verdragen hebben een scheepsvoorrecht onnodig geacht in het licht van de alternatieve bescherming van de schadelijders waarnaar de voorgestelde tekst verwijst; wanneer de alternatieve regimes evenwel niet leiden tot een daadwerkelijke (weze het beperkte) vergoeding, kan toch op een scheepsvoorrecht worden teruggevallen. Hierbij dient ook aangetekend dat bij de bedoelde schadegevallen in de regel geen te hoge verwachtingen mogen worden gesteld in de waarde van het schip als onderpand; een reden te meer waarom de principiële uitsluiting verantwoord is.

Voor zover nodig, verduidelijkt artikel 87 dat de bepalingen aangaande scheepsvoorrechten in de toepasselijke federale regelgeving of de toepasselijke regelgeving van de Staat waar het schip is geregistreerd of teboekgesteld aanvullend van toepassing zijn. Aangezien voorrechten per definitie worden

uitgeoefend in samenloopsituaties, staat de regeling van het Vlaams Gewest immers niet op zichzelf. Zonder exhaustief te willen zijn, zal in de praktijk ook rekening moeten worden gehouden met de regels omtrent het bestaan van andere scheepsvoorrechten, -voorrangsrechten en -hypotheken, de onderlinge rangorde en de rechtspleging ter zake van de uitoefening van de scheepszekerheidsrechten.

Artikel 88 bevat een regeling met betrekking tot de mogelijkheid voor 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, om de schepen en andere voorwerpen vast te houden, in beslag te nemen, desnoods te laten verkopen en zich bij voorrang te laten betalen uit de opbrengst van de verkoop. Het betreft een bijzondere publiekrechtelijke dwangmaatregel, die niet te verwarren is met de privaatrechtelijke regels inzake beslag. De regeling is overgenomen uit artikel 17, §1 tot 4, van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart (de zogenaamde "Wrakkenwet").

#### **Titel 5. Oprichting van een Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen en incidenten op de Binnenwateren**

De artikelen 89 tot 109 zijn bepalingen waarmee 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, gedeeltelijk, in het interne (Vlaamse) recht worden omgezet. Het federale luik van de omzetting van richtlijn 2009/18/EG werd gerealiseerd door de Wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen die op zijn beurt inmiddels is overgenomen in het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Deze voormelde richtlijn heeft tot doel de maritieme veiligheid te verhogen, de verontreiniging door schepen te voorkomen en de kans op toekomstige scheepvaartongevallen en -incidenten te verminderen. Richtlijn 2009/18/EG legt de verplichting op om zeer ernstige scheepvaartongevallen en incidenten te onderzoeken. Daartoe dient een Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen en -incidenten te worden opgericht.

De richtlijn benadrukt dat de spoedige uitvoering van een technisch onderzoek naar scheepvaartongevallen en incidenten de maritieme veiligheid bevordert doordat het herhaling van dergelijke ongevallen, waarbij mensenlevens en schepen verloren gaan en verontreiniging van het mariene milieu optreedt, kan helpen voorkomen.

Voorts vereist de richtlijn dat de veiligheidsonderzoeken worden uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van een onpartijdige permanente onderzoeksinstantie die over de nodige bevoegdheden beschikt en door naar behoren gekwalificeerde onderzoekers met deskundigheid op het gebied van scheepsongevallen en incidenten.

Teneinde het veiligheidsonderzoek op onpartijdige wijze te verrichten, moet de onderzoeksinstantie wat betreft haar organisatie, juridische structuur en

besluitvorming dan ook onafhankelijk zijn van iedere partij waarvan de belangen strijdig zouden kunnen zijn met de haar toevertrouwde opdracht.

De scheepvaartongevallen en incidenten waarvoor de onderzoeksinstantie, conform richtlijn 2009/18 EG, een veiligheidsonderzoek dient uit te voeren hebben voor wat het Vlaamse Gewest betreft, betrekking op ernstige ongevallen en incidenten op de binnenwateren, waarbij zeeschepen betrokken zijn, ongeacht onder de vlag waaronder deze zeeschepen varen.

De in richtlijn 2009/18/EG opgenomen regeling kwalificeert als een regel van algemene politie op het verkeer van de waterwegen op grond van art. 6, §1, X, eerste lid, 10° BWHI tot de bevoegdheid van de gewesten behoort.

Zoals blijkt uit het arrest nr. 245.463 van 17 september 2019 van de Raad van State is het Vlaamse Gewest wat de politie op de waterwegen betreft bevoegd geworden voor alle wateren bedoeld aan de landzijde van de basislijn, zijnde de laagwaterlijn van de kust. Daartoe behoren zowel de rivieren, kanalen en meren die voor binnenvaartschepen bevaarbaar zijn, als de maritieme wateren achter de basislijn, en de zeehavens (punt 7.5 arrest nr. 245.463 van 17 september 2019).

Bijgevolg zijn de gewesten op grond van de bevoegdheid voor de regels van politie over het verkeer op waterwegen (art. 6, §1, X, eerste lid, 10° BWHI) bevoegd voor het onderzoek naar scheepvaartongevallen aan de landzijde van de basislijn. Het Vlaamse Gewest is derhalve bevoegd voor het onderzoek naar scheepvaartongevallen en incidenten die plaatsvinden in de wateren gelegen aan de landzijde van de basislijn. Dit geldt ongeacht of het een ongeval betreft met een zeeschip, een binnenschip of een estuair schip.

Uit bovenstaande volgt dat de federale overheid op grond van artikel 6, §4, 3° BWHI enkel bevoegd is gebleven voor het onderzoek naar de scheepvaartongevallen en incidenten die plaatsvinden in de Belgische wateren aan de zeezijde van de basislijn.

Artikel 89 bevat de verplichte vermelding dat hiermee een Europese richtlijn gedeeltelijk wordt omgezet.

In artikel 90 worden enkele begrippen verduidelijkt die in deze titel gehanteerd worden. Sommige begripsbepalingen in de Richtlijn 2009/18/EG verwijzen eenvoudigweg naar de definities in de IMO-code voor onderzoek naar scheepvaartongevallen en -incidenten. Die IMO-code is echter niet officieel bekendgemaakt in België, zodat de decreetgever niet kan volstaan met een definitie bij verwijzing. Derhalve werden voor de desbetreffende begrippen op de IMO-code gebaseerde definities opgenomen.

In artikel 91 wordt het materiële en geografische toepassingsgebied afgebakend en wordt tevens bepaald op welke scheepvaartongevallen en incidenten het decreet niet van toepassing is.

Artikel 92 bepaalt dat er een onderzoeksinstantie voor scheepvaartongevallen en incidenten wordt opgericht. Gelet op het beperkte aantal ongevallen met zeeschepen

dat zich voordoet op binnenwateren wordt voorzien in een samenwerking met de Federale Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen (FOSO) die reeds operationeel is en eveneens is opgericht in uitvoering van Richtlijn van 2009/18/EG. Daartoe zal een samenwerkingsakkoord moeten worden gesloten met de Federale Overheid waarin de verdere organieke en organisatorische modaliteiten worden opgenomen.

Het laatste lid verankert de tussenkomst van de functionaris voor de gegevensbescherming van de OSB bij de nadere uitwerking van de organisatie, de werking en de samenwerking met de FOSO.

Artikel 93 legt het doel vast nl. de maritieme veiligheid bevorderen, doordat het de herhaling van dergelijke ongevallen, waarbij mensenlevens en schepen verloren gaan en verontreiniging van het mariene milieu optreedt, helpt voorkomen.

Paragraaf 2 is de letterlijke omzetting van artikel 1, 2, eerste zin van richtlijn 2009/18/EG en geeft gevolg aan de overweging bij Richtlijn 2009/18/EG waarin wordt vermeld dat het technische veiligheidsonderzoek (enkel) tot doel heeft scheepvaartongevallen en incidenten te voorkomen, zodat de conclusies en de veiligheidsaanbevelingen niet dienen om de aansprakelijkheid te bepalen of de schuldvraag te beantwoorden.

Artikel 94 betreft de gevallen waarin de OSB een veiligheidsonderzoek zal instellen en de wijze waarop dat zal gebeuren.

Artikel 95 voorziet erin, zoals de richtlijn 2009/18/EG voorschrijft, dat de onderzoeksinstantie voor scheepvaartongevallen en incidenten zowel wat betreft organisatie, juridische structuur als besluitvorming autonoom en functioneel onafhankelijk werkt ten aanzien van de diensten van de Vlaamse overheid alsmede van iedere partij of instantie waarmee er belangen strijdig zouden kunnen zijn met de haar toevertrouwde opdrachten.

Artikel 96 bepaalt dat de OSB het veiligheidsonderzoek verricht onafhankelijk van strafrechtelijke of parallelle onderzoeken ter bepaling van de aansprakelijkheid of ter beantwoording van de schuldvraag en dat het veiligheidsonderzoek niet door dergelijke onderzoeken onnodig wordt belet, opgeschort of vertraagd.

Artikel 97 voorziet dat de verslagen en de veiligheidsaanbevelingen van de OSB niet in een strafrechtelijke, tuchtrechtelijke of civielrechtelijke procedure als bewijs kunnen worden gebruikt. Een onderzoeker en een externe deskundige mogen niet als getuige of deskundige worden opgeroepen in een gerechtelijke procedure bij een scheepvaartongeval of incident wanneer deze betrokken is of is geweest bij het veiligheidsonderzoek. Het gebruiken van de conclusies en de veiligheidsaanbevelingen om de aansprakelijkheid te bepalen of de schuldvraag te beantwoorden zou de personeelsleden van betrokken partijen kunnen afschrikken om deel te nemen aan een veiligheidsonderzoek en om gevoelige informatie ter beschikking van de onderzoekers te stellen. Daarom moet worden verhinderd dat getuigenverklaringen voor andere doeleinden dan het veiligheidsonderzoek worden gebruikt, teneinde te vermijden dat getuigen wegens hun medewerking aan

veiligheidsonderzoeken door discriminerende of vergeldingsmaatregelen worden getroffen.

Artikel 98 voorziet in de bijna letterlijke omzetting van artikel 8, lid 4, van richtlijn 2009/18/EG en bepaalt de bevoegdheden van de onderzoekers van de onderzoeksinstantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen of van een andere bevoegde onderzoeksinstantie, waaraan de onderzoeksinstantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen de onderzoekstaak heeft gedelegeerd, om waar nodig in samenwerking met de voor het gerechtelijk onderzoek verantwoordelijke autoriteiten, de opgesomde onderzoeksdaten te stellen, gegevens en relevante informatie op te vragen en om een beroep te doen op ondersteuning. De onderzoeksinstantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen kan slechts huiszoeken uitvoeren na de voorafgaande toestemming van de onderzoeksrechter.

De onderzoeksinstantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen is, binnen de bevoegdheden van de decreetgever, gemachtigd om inlichtingen te vorderen van iedere partij die over informatie zou beschikken en om in het bezit te worden gesteld van alle voor het verrichten van het veiligheidsonderzoek relevante informatie, zoals onder andere de opgenomen radiocommunicaties, radarbeelden, documenten, stukken, verslagen, enz, opdat deze informatie verder zou kunnen worden geanalyseerd.

Het verkrijgen van gevoelige informatie kan in sommige gevallen slechts gerealiseerd worden door ondervraging van getuigen in afwezigheid van personen wier belangen geacht zouden kunnen worden het veiligheidsonderzoek te belemmeren en die de getuigen zouden kunnen beïnvloeden omtrent de inhoud en waarheid van de getuigenverklaring en gevraagde informatie.

De onderzoeksinstantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen moet onvoorwaardelijk en onmiddellijk kunnen beschikken over alle ondersteuning van de vlaggenstaat, de eigenaars, de classificatiebureaus en alle andere betrokken partijen, bij het opvragen en bekomen van archiefgegevens en relevante informatie. Waar nodig kan worden voorzien in samenwerking met andere bevoegde autoriteiten om de onderzoekers van de onderzoeksinstantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen toe te laten alle nodige onderzoeksdaden te stellen.

De laatste leden van dit artikel bepalen dat de persoonsgegevens die worden verzameld en verwerkt noodzakelijk moeten zijn om de betrokkenen bij het scheepvaartongeval of -incident te identificeren en hun rol bij het ongeval of incident te bepalen, met inbegrip van de relevante medische gegevens. Zij verduidelijken de essentiële elementen van te verwerken persoonsgegevens zoals opgenomen in art. 6.3 van AVG Ten slotte vermeldt dit artikel dat geen gegevens van de betrokkenen worden verzameld of verwerkt betreffende strafrechtelijke veroordelingen of strafbare feiten, tenzij de strikte noodzakelijkheid ervan zou blijken.

Artikel 99 bepaalt dat de onderzoeksinstantie de nodige maatregelen moet nemen om het vertrouwelijk karakter te bewaren en te bewaken van alle gegevens, documenten en informatie waarover ze beschikt in het kader van haar opdracht. Voorts mogen extern aangestelde deskundigen de informatie die ze bij de

uitoefening van hun taken hebben gekregen, uitsluitend meedelen aan de OSB. Het laatste lid stipuleert dat gepaste technische en organisatorische maatregelen moeten worden genomen voor de bescherming van de persoonsgegevens die worden verzameld en worden verwerkt en dat die zoveel als mogelijk geanonimiseerd dan wel gepseudonimiseerd worden in overeenstemming met de doeleinden van het onderzoek.

Artikel 100 bevat bepalingen die betrekking hebben op de situatie waarbij meer dan één onderzoeksinstantie bij een scheepvaartongeval of incident betrokken zou zijn.

Artikel 101 handelt over de rapporteringsverplichtingen die de Vlaamse onderzoeksinstantie moet vervullen door middel van een jaarverslag t.a.v. de bevoegde Vlaamse minister en het Vlaams Parlement.

Artikel 102 handelt over de na te leven meldingsverplichtingen aan onderzoeksinstanties in geval van scheepvaartongevallen of incidenten.

Artikel 103 handelt over het deelname van vertegenwoordigers van een onderzoeksinstantie aan een onderzoek van de Vlaamse Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen en vice versa.

Artikel 104 bepaalt dat eenieder verplicht is aan een onderzoeker, binnen de door hem gestelde redelijke termijn, alle medewerking te verlenen die deze bij de uitoefening van zijn bevoegdheden redelijkerwijs kan vorderen. Indien de informatieverstrekker hierom verzoekt wordt deze informatie niet openbaar gemaakt.

De onderzoekers en de externe deskundigen nemen de nodige maatregelen om de anonimiteit van de getuigen van een scheepvaartongeval te waarborgen indien de getuigen hierom verzoeken.

Artikel 105 legt het verbod op om na een scheepvaartongeval of incident desbetreffende informatie te vernietigen of te laten verdwijnen. Het laatste lid van dit artikel stipuleert dat de persoonsgegevens die verzameld en verwerkt worden door de OSB of de bevoegde instantie tijdens de loop van het veiligheidsonderzoek, gedurende 5 jaar na afloop van het onderzoek worden bewaard.

Artikel 106 regelt de verslaggeving door de OSB over individuele veiligheidsonderzoeken.

Artikel 107 betreft de veiligheidsaanbevelingen van de OSB, op welke wijze eraan gevolg moet worden gegeven en de opvolging door de OSB.

Artikel 108 betreft de communicatie van de OSB ten aanzien van de Europese Commissie.

Artikel 109 bepaalt dat bij het veiligheidsonderzoek rekening moet worden gehouden met de Richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij scheepvaartongevallen.

De bepalingen die eerder verband houden met handhaving, worden verderop onder Titel 6 opgenomen.

## **Titel 6. Handhaving**

### **Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen**

#### **Artikel 110.**

De regeling van de handhaving van het decreet en zijn uitvoeringsbesluiten wordt afgestemd op het nieuwe kaderdecreet van 13 maart 2019 betreffende de bestuurlijke handhaving. Aldus wordt bijgedragen tot de coördinatie en de stroomlijning van de procedures in de Vlaamse handhavingsregelingen, zoals bedoeld in het regeerakkoord.

In dit artikel wordt uitgedrukt dat het kaderdecreet betreffende de bestuurlijke handhaving van toepassing is, behoudens enkele uitzonderingen. Het kaderdecreet betreffende de bestuurlijke handhaving heeft immers het oogmerk om afwijkende regelingen toe te laten voor specifieke beleidsvelden.

In het bijzonder wordt bepaald dat de regeling van het kaderdecreet betreffende de bestuurlijke handhaving, waarbij de sanctionering van inbreuken die slechts met een kleine geldboete kunnen worden gesanctioneerd, wordt opgedragen aan de in de GAS-wet bedoelde sanctionerende ambtenaren, niet van toepassing is. De materie is al te specifiek om deze handhavingstaak aan een niet-gespecialiseerde gemeentelijke ambtenaar op te dragen.

Voorts wordt bepaald dat het systeem van onmiddellijke inning, consignatie en inhouding, geregeld in hoofdstuk 5 van het kaderdecreet betreffende de bestuurlijke handhaving, op de misdrijven en inbreuken in de zin van het decreet wel van toepassing is. De toepasselijkheid van dit instrumentarium moet uitdrukkelijk in het Scheepvaartdecreet worden vastgesteld, aangezien het gaat om een in het kaderdecreet betreffende de bestuurlijke handhaving uitgewerkte "opt in"-figuur, die pas van toepassing is wanneer het inhoudelijke decreet zulks bepaalt. Een systeem van onmiddellijke inning van geldboetes en afdwingbare consignatie van bedragen is noodzakelijk met het oog op een efficiënte handhaving van de voorschriften van het Scheepvaartdecreet en zijn uitvoeringsbesluiten, omdat de overtreders mobiel zijn, vaak een buitenlandse woon- of vestigingsplaats hebben en veelal enkel op doorreis zijn. Zonder deze handhavingstechnieken zouden overtreders zich al te vaak aan bestraffing kunnen onttrekken.

Ten slotte bevat het artikel enkele bepalingen over de tenuitvoerlegging van de bestuurlijke sancties.

#### **Artikel 111.**

De Vlaamse regelgeving voorziet op diverse plaatsen in toezicht op haar naleving. Dat toezicht wordt toevertrouwd aan wat algemeen kan omschreven worden als 'toezicht-, inspectie- en handhavingsdiensten'. Deze diensten verzamelen bij en in

het kader van de uitoefening van hun opdrachten gegevens, hetzij rechtstreeks, hetzij via personen of organen die gemachtigd of erkend zijn om gegevens te verzamelen en die als zodanig optreden als verwerker en/of aangestelde van de bevoegde toezicht-, inspectie- of handhavingdienst. Die gegevens bevatten onder meer persoonsgegevens (in de zin van gegevens over en van natuurlijke personen). Met het oog op de taken die hen worden toevertrouwd, is het niet altijd mogelijk om de betrokkenen wiens gegevens worden verwerkt, onmiddellijk in kennis te stellen van het feit dat hun gegevens verzameld zijn en verwerkt worden en hen bijgevolg de inlichtingen mee te delen die door de algemene verordening gegevensbescherming worden voorzien. Zo is het niet aangewezen dat wanneer een inspecteur gegevens verzamelt omtrent een persoon van wie vermoed wordt dat hij zich schuldig maakt aan een overtreding, deze laatste hieromtrent wordt geïnformeerd. Indien de inspecteur hiertoe zou worden verplicht, zou de betrokkene in de mogelijkheid worden gesteld zijn onwettige praktijken gedurende een bepaalde periode te stoppen of bewijzen te doen verdwijnen, zodat een verdere controle geen zin meer zou hebben. Dit zou strijdig zijn met de geest van de regelgeving betreffende de inspectie en handhaving en van de decreten en besluiten waarop de agenten en inspecteurs toezicht dienen te houden. Diezelfde taken dreigen eveneens in het gedrang te komen wanneer aan de betrokkene het recht wordt gegeven inzage te verkrijgen van de hem betreffende gegevens die worden verwerkt. Bij uitbreiding kan ook de uitoefening van andere rechten deze toezicht-, inspectie- en handhavingstaken in het gedrang brengen.

Naar analogie van de in het decreet van 8 juni 2018 houdende de aanpassing van de decreten aan de verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) voorziene uitzonderingen op rechten van betrokkenen bij toezicht, inspectie- of auditonderzoeken, wordt ook in dit Scheepvaartdecreet een gelijkaardige bepaling opgenomen zodat toezicht-, inspectie- en handhavingdiensten in het kader van de handhaving van de scheepvaartreglementering zich kunnen beroepen op uitzonderingen om de reikwijdte van bepaalde verplichtingen en rechten van de AVG-richtlijn te beperken. Voor een algemene toelichting wordt verwezen naar het decreet van 8 juni 2018. In navolging van het daar ingenomen standpunt wordt er voor verwerkingen door Vlaamse toezicht-, inspectie- en auditdiensten voorzien in een beperking van de reikwijdte van de rechten van de betrokkenen overeenkomstig artikel 23 van de algemene verordening gegevensbescherming. Deze beperkingen die de vorm aannemen van voorwaardelijke en gedeeltelijke uitzonderingen, zijn noodzakelijk om belangrijke doelstellingen van algemeen belang van de Vlaamse overheid te waarborgen, zoals voorzien in artikel 23, lid 1, e), AVG, waarbij de goede toepassing van de regelgeving en dienstverlening centraal staan, alsook om de taken op het gebied van toezicht, inspectie of regelgeving van de Vlaamse overheid, zoals bepaald in artikel 23, lid 1, h), AVG, te kunnen uitoefenen. De toepassing van deze uitzonderingen wordt aan verschillende waarborgen onderworpen. De uitzonderingen zijn deze waarin artikel 23 van de algemene verordening gegevensbescherming voorziet. Het betreft in eerste instantie artikel 12 (modaliteiten van informatie en communicatie), 13 (informatie bij rechtstreekse verkrijging) en 14 (informatie bij



onrechtstreekse verkrijging). Daarnaast gaat het ook om de artikelen 15 (recht van inzage), 16 (recht op rectificatie) en 17 (recht op wissing).

Omdat de verwerking in het kader van toezicht en onderzoek zijn grondslag vindt in de vervulling van een taak van algemeen belang of van een taak in het kader van de uitoefening van het openbaar gezag, moet ook worden voorzien in een uitzondering op artikel 21 (recht van bezwaar dat onder meer geldt als de verwerking gebaseerd is op artikel 6, lid 1, onder e), AVG) en 18 (recht op beperking van de verwerking). Een uitzondering op artikel 20 AVG is in beginsel niet vereist omdat dit recht, op basis van lid 3, niet geldt voor verwerkingen als deze gebaseerd zijn op het algemeen belang of een taak in het kader van de uitoefening van het openbaar gezag. Omdat het niet uitgesloten kan worden dat bepaalde taken van overheidsdiensten, met name taken die niet publiekrechtelijk zijn, worden gebaseerd op een andere grondslag, waaronder mogelijks de toestemming, wordt dit artikel niettemin meegenomen in de bepalingen. Dat geldt ook voor artikel 22 dat specifiek betrekking heeft op geautomatiseerde individuele besluiten. Kortom, omdat niet kan uitgesloten worden dat verwerkingen van en door de overheid ook een andere grondslag hebben dan het algemeen belang of de wettelijke verplichting, wordt een uitzondering voorzien voor alle rechten die in hoofdstuk III van de algemene verordening gegevensbescherming worden opgesomd, ook al zijn sommige wellicht nooit van toepassing in de publieke sector. Vooreerst worden de uitzonderingen beperkt tot de onderzoeken die betrekking hebben op een welbepaalde natuurlijke persoon. Dit is een toepassing van het proportionaliteitsbeginsel en houdt in dat de uitzondering enkel geldt voor onderzoeken die betrekking hebben op een welbepaalde persoon. Zodra het gaat om algemene onderzoeken waar geen specifieke of welbepaalde natuurlijke persoon centraal staat, is er niet onmiddellijk een reden of aanleiding om de uitzondering toe te passen. Onderzoek moet daarbij worden opgevat als onderzoek en controle, met inbegrip van de voorbereidende handelingen die daaraan voorafgaan. Deze voorwaarde houdt in dat als in het kader van een onderzoek naar een bepaalde natuurlijke persoon er gegevens over andere natuurlijke personen worden verwerkt, de uitzondering ook geldt ten aanzien van die andere personen, voor zover en zolang de noodzaak bestaat om over die verwerking geen informatie te geven. Daarnaast wordt uitdrukkelijk voorzien dat de uitzonderingen tijdelijk zijn. Ze kunnen enkel worden toegepast gedurende de periode tijdens dewelke de betrokkene het voorwerp uitmaakt van een controle, een onderzoek of de daarmee verband houdende voorbereidende werkzaamheden in het kader van hun decretale en reglementaire opdrachten, voor zover het voor het goede verloop van het onderzoek noodzakelijk is of kan zijn dat de verplichtingen en de rechten, vermeld in artikel 12 tot en met 22 van de AVG, niet worden toegepast. Het tijdelijke karakter van de uitzondering houdt in dat er slechts sprake is van een uitstel van de uitoefening van de belangrijkste rechten. Bovendien moet rekening worden gehouden met de regelgeving inzake de motivering van bestuurshandelingen op basis waarvan de betrokkene op een bepaald ogenblik, bijvoorbeeld bij het opmaken van een proces-verbaal van vaststellingen of bij het stellen van bepaalde handelingen, zal moeten worden geïnformeerd. In die mate is het wel van belang dat de verplichting tot onmiddellijke informatie zoals die voortvloeit uit de regelgeving over de bescherming van natuurlijke personen bij de verwerking van persoonsgegevens, niet toepasselijk is. De uitzondering is niet alleen tijdelijk, maar ook voorwaardelijk: ze geldt enkel als het voor het goede verloop van het onderzoek noodzakelijk is of kan zijn dat de verplichtingen en de rechten, vermeld in artikel 12

tot en met 22 van de AVG, niet worden toegepast. Een inspectiedienst weet niet op voorhand wat nadelig kan zijn, en kan dus niet altijd bij aanvang inschatten of het voor het goede verloop van het verdere onderzoek noodzakelijk is dat de rechten niet worden toegepast aangezien een inspectieonderzoek altijd gebaat is bij discretie, net omdat dit essentieel is voor de goede werking van inspectie. Dit houdt ook in dat zodra het goede verloop van het onderzoek niet meer in het gedrang kan komen, de betreffende rechten hun toepassing herwinnen. Een volgende waarborg voor de betrokkene die er ook moet toe dienen om de betrokken diensten te sensibiliseren, bestaat erin dat de beslissing om deze artikelen niet toe te passen, moet worden gerechtvaardigd ten aanzien van de toezichthoudende autoriteit op het vlak van gegevensbescherming. Deze autoriteit kan immers tussenkomen in geval van onrechtstreekse uitoefening van de betrokken rechten. Het is ook mogelijk deze rechtvaardiging voorafgaandelijk, namelijk bij het beslissen over de toepassing van de uitzondering, in het dossier op te nemen. Het is voor de betreffende dienst niet altijd mogelijk om onmiddellijk of op korte termijn een beslissing op schrift te stellen. Het is aangewezen dat de betrokken inspectiedienst de beslissing zo snel mogelijk op schrift stelt ten einde de rechtsbescherming van de betrokkene te waarborgen en in voorkomend geval ten aanzien van de bevoegde toezichthoudende autoriteit te kunnen aantonen dat het voor het goede verloop van het onderzoek noodzakelijk is dat de verplichtingen en de rechten, vermeld in artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening, niet worden toegepast. De inspectiedienst ontwikkelt daartoe best een beleid. Daarnaast wordt, opnieuw als waarborg naar de betrokkene toe, het tijdelijke karakter van de uitzondering bevestigd. Hiertoe wordt bepaald dat na het afsluiten van het onderzoek de rechten hun toepassing herwinnen. Nadat het onderzoek afgesloten is, worden aldus de rechten, vermeld in artikel 13 tot en met 22 van de voormelde verordening, in voorkomend geval conform artikel 12 van de voormelde verordening opnieuw toegepast.

Het is niet uitgesloten dat een dossier wordt verzonden naar het Openbaar Ministerie en kan leiden tot activiteiten onder leiding van het Openbaar Ministerie of een onderzoeksrechter. In dat geval moet vermeden worden dat een betrokkene voortijdig zijn rechten kan uitoefenen bij de toezicht-, inspectie- en handhavingdienst. Dat zou immers het lopende onderzoek bij of door het Openbaar Ministerie of een onderzoeksrechter in het gedrang kunnen brengen. De betrokkene doorverwijzen naar het Openbaar Ministerie is een mogelijkheid maar heeft als nadeel dat de betrokkene hiermee duidelijk wordt gemaakt dat er een dossier over hem of haar is bij het Openbaar Ministerie. Mede hierom en rekening houdend met het feit dat de Vlaamse decreetgever het Openbaar Ministerie geen verplichtingen kan opleggen, wordt voorzien dat in dergelijk geval, zolang er onduidelijkheid is over het geheim van het onderzoek onder leiding van het Openbaar Ministerie of een onderzoeksrechter, de toezicht-, inspectie- of handhavingdienst op een verzoek niet mag antwoorden. Probleem is dat het mogelijk is dat er op de vraag over de stand van zaken niet wordt geantwoord. Het risico dat het onderzoek in gevaar wordt gebracht, is immers te groot. Bovendien worden de rechten van de betrokkene niet uitgehold in de mate dat de betrokkene de mogelijkheid heeft om, na het verstrijken van de termijn van een maand, een antwoord te krijgen overeenkomstig artikel 12, lid 3, AVG, zich te richten tot de bevoegde toezichthoudende autoriteit die de inspectiedienst kan bevragen, alsook het Openbaar Ministerie en/of de onderzoeksrechter. De AVG voorziet overigens in de mogelijkheid dat de toezichthoudende autoriteit de betreffende inspectiedienst gelast de verzoeken van

de betrokkene tot uitoefening van zijn rechten uit hoofde van de verordening in te willigen (zie artikel 58, lid 2, c), AVG). In die mate worden de rechten van de betrokkene voldoende gewaarborgd, alsook wordt er rekening gehouden met de specifieke belangen waarom er van bepaalde rechten wordt afgeweken. Bovendien is er het risico dat als de inspectiedienst toch een antwoord zou geven zonder het standpunt van het OM en/of de onderzoekrechter te kennen, het geheim van het onderzoek kan worden geschonden. Dus heeft de betrokken dienst in beginsel geen andere keuze dan niet te antwoorden en desgevallend, in geval van klacht van de betrokkene, de reden hiertoe mee te delen aan de bevoegde toezichthoudende autoriteit op het gebied van gegevensbescherming. Dit neemt niet weg dat het mogelijk is dat de betrokken dienst ook andere verwerkingen verricht die niet onder de uitzondering (moeten) vallen. In dat geval kan op het verzoek worden geantwoord dat niet in alle verwerkingen inzage kan gegeven worden en de betrokkene die meer informatie wil over de andere verwerkingen, zich kan richten tot de bevoegde toezichthoudende autoriteit op het gebied van gegevensbescherming. Tot slot wordt als waarborg voorzien dat een betrokkene die zijn rechten uitoefent in de omstandigheden als geschetst, zich steeds kan richten tot de bevoegde toezichthoudende autoriteit op het gebied van gegevensbescherming om aldus, zij het onrechtstreeks, zijn rechten uit te oefenen. Dat bestaat er dan in het bijzonder in dat door de bevoegde toezichthoudende autoriteit wordt nagegaan of de betrokken dienst of instantie de procedures correct hebben toegepast en de beslissing tot afwijking voldoende hebben gemotiveerd. In die mate is het aangewezen dat de bevoegde toezichthoudende autoriteit enkel antwoordt dat de nodige verificaties zijn verricht.

## **Hoofdstuk 2. Toezicht en controle**

### **Artikel 112- 117.**

Deze artikelen bevatten voorschriften met betrekking tot de opsporing en vaststelling van misdrijven en inbreuken op gebied van dit decreet en zijn uitvoeringsbesluiten, een aantal desbetreffende onderzoeksbevoegdheden, die de bevoegdheden verleend door het kaderdecreet betreffende de bestuurlijke handhaving aanvullen, en de mogelijkheid om aanwijzingen of bevelen te geven aan de vermoedelijke pleger van een misdrijf of inbreuk.

De mogelijkheid wordt ingevoerd om personeelsleden van de bevoegde autoriteit, de waterwegbeheerder, het havenbedrijf, het loodswezen of de stad Antwerpen aan te wijzen die met het toezicht, de opsporing en vaststelling van bepaalde misdrijven en inbreuken belast zijn. De Vlaamse Regering kan sommige onder hen de hoedanigheid toekennen van officier van gerechtelijke politie, officier van gerechtelijke politie - hulpofficier van de procureur des Konings, of bestuurlijk opsporingsagent met betredingsbevoegdheden in geval van betrapping op heterdaad.

Wat deze personen betreft, kan niet worden volstaan met de bepalingen van het kaderdecreet betreffende de bestuurlijke handhaving, aangezien artikel 23 daarvan geen betrekking heeft op personeelsleden van gewestelijke extern verzelfstandigde agentschappen, zoals De Vlaamse Waterweg, en van verzelfstandigde entiteiten onder controle van de gemeentes, zoals de havenbedrijven. Ook artikel 24 van het

kaderdecreet betreffende de bestuurlijke handhaving heeft uit zichzelf uitsluitend betrekking op de agenten en officieren van gerechtelijke politie die werden aangesteld op grond van voormeld artikel 23. Bijgevolg dient de eerste paragraaf van het ontworpen artikel uitdrukkelijk in dit decreet te worden opgenomen.

De vaststellings- en verbaliseringsbevoegdheid wordt toegekend aan de aangewezen personeelsleden en tevens aan de personeelsleden van het loodswezen, die op grond van het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods, bootman en diepzeeloods ook reeds over verbaliseringsbevoegdheid beschikken en die, door hun aanwezigheid op het terrein, goed geplaatst zijn om diverse van de hier bedoelde inbreuken en misdrijven vast te stellen.

Er wordt in artikel 113 ook voorzien in een specifieke regeling met betrekking tot de betekening van een afschrift van het proces-verbaal of het verslag van vaststelling. Omwille van het feit dat de overtreders van het scheepvaartdecreet en zijn uitvoeringsbesluiten vaak buitenlandse personen zullen zijn, is het logisch om in een mogelijkheid tot betekening aan hun vertegenwoordigers in België of aan de diplomatieke vertegenwoordiging van hun eigen Staat te voorzien.

De Vlaamse regering wordt voorts in artikel 114 gemachtigd om te bepalen welke detectiemiddelen mogen worden aangewend en de wijze waarop ze worden gebruikt voor de vaststelling van inbreuken.

In artikel 115 wordt ten slotte bepaald dat de aangewezen personen die met het toezicht, de opsporing en vaststelling van misdrijven en inbreuken belast zijn aanwijzingen of bevelen kunnen geven. De aanwijzingen en bevelen moeten waterweggebruikers wel verplicht opvolgen op basis van artikel 26, eerste lid, van het ontwerp van decreet. Wie dat niet doet, kan worden gesanctioneerd op basis van artikel 118, 4<sup>o</sup>, van het ontwerp.

Deze regeling doet geen afbreuk aan de opsporings- en vaststellingsbevoegdheden neergelegd in andere relevante regelgevingen, zoals het decreet van 3 mei 2019 houdende de havenkapiteinsdienst.

De toekenning van toezichts- en handhavingsbevoegdheden aan personeelsleden van de stad Antwerpen vergt enige nadere toelichting. De Vlaamse Regering heeft op 24 oktober 2014 het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) afbakening van het zeehavengebied Antwerpen (rechter Scheldeoevergebied) definitief vastgesteld. De Scheldekaaien liggen hierdoor buiten het afgebakende Zeehavengebied Antwerpen. Dit had tot gevolg dat het Havenbedrijf Antwerpen en zijn Havenkapiteinsdienst niet langer bevoegd waren en dat de verordeningen voor het havengebied er niet langer golden. Ondanks het feit dat deze zone momenteel formeel buiten het bevoegdheidsgebied van de Havenkapiteinsdienst ligt, nemen verschillende diensten van het Havenbedrijf Antwerpen nog steeds taken op in deze zone. De Stadshavendienst van de stad Antwerpen, onder leiding van de stadshavenmeester, neemt in deze zone eveneens taken op, bijvoorbeeld het ligplaatsbeheer van de riviercruiseschepen en de planning aan het ponton 4 Steenplein – evenwel zonder dat deze ook over duidelijke formele bevoegdheden beschikt.

Gelet op enerzijds het gebrek aan formele en/of volle bevoegdheden ten aanzien van de zone Scheldekaaien voor de stad Antwerpen om op te treden en anderzijds de toename van het aantal passagiers, cruiseschepen, waterbussen en –taxi’s en burgers ter hoogte van de waterzijde in deze zone (ponton, steiger, ‘blauwe steen’), is een eenduidige regelgeving ten aanzien van deze zone noodzakelijk en dienen de relevante politionele instanties die belast kunnen zijn met het toezicht en de handhaving expliciet benoemd te worden.

De stad Antwerpen wenst een welbepaalde rol op te nemen. Om deze taken (nautisch-politioneel) volwaardig te kunnen opnemen, is een aangepast juridisch kader nodig. Het Politierglement op de Beneden-Zeeschelde (koninklijk besluit van 23 september 1992) wordt aangepast. Daarnaast is ook een decretale verankering nodig om de stad Antwerpen de volle bestuurlijke politionele bevoegdheid toe te kennen om slagvaardig op te kunnen treden zodat beheer samengaat met toezicht en handhaving. Daarom krijgen personeelsleden van de stad Antwerpen de bevoegdheid om toezicht uit te oefenen en inbreuken vast te stellen, en effectief handhavend te kunnen optreden. Die bevoegdheden hebben enkel betrekking op het Politierglement Beneden Zeeschelde en een aantal bepalingen uit het Scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde in verband met het gebruik van de aanlegplaatsen langs de Scheldekaaien. De Vlaamse Regering stelt nader de grenzen van de zone (Scheldekaaien in de stad Antwerpen) vast.

### **Hoofdstuk 3. Sancties**

#### **Afdeling 1. Strafsancties**

##### **Artikel 118 tot 132.**

Deze artikelen bevatten strafbepalingen.

De artikelen 118 tot 128 leggen strafsancties op voor overtredingen van bepaalde artikelen van het decreet en de besluiten genomen ter uitvoering ervan. In principe worden de straffen behouden die ook in de huidige regelgeving voor een bepaalde overtreding worden opgelegd, of wordt minstens dezelfde grootteorde van straffen behouden.

De overtredingen van de nautische publicaties in de zin van artikel 6 van het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum, worden reeds bestraft overeenkomstig artikel 53, §1, 8° van het decreet van 16 juni 2006. Enkel de overtredingen van de overige nautische publicaties worden in het Vlaams Scheepvaartdecreet strafbaar gesteld. Behoudens dit geval lijkt er geen overlap te bestaan tussen de strafbaarstellingen in de voorgestelde tekst en de strafbaarstellingen in het decreet van 16 juni 2006, die ongewijzigd blijven bestaan.

Nadere specificaties aangaande bijv. herstelmaatregelen, extraterritoriale toepassing van de sancties of strafverminderinggronden die ook in de huidige regelgeving bij

bepaalde strafbepalingen zijn opgenomen, worden in de voorgestelde artikelen hernomen.

De extraterritoriale toepassing van de strafbepalingen met betrekking tot de veiligheid van schepen wordt behouden, ofschoon dit met betrekking tot binnenschepen minder relevant is dan met betrekking tot zeeschepen. Toch kan deze bepaling bijvoorbeeld worden toegepast op het verschaffen van verkeerde inlichtingen of het belemmeren van een controle in het buitenland – een hypothese die door het decreet niet wordt uitgesloten.

De strafvermindering tot één vierde van de toepasselijke straf voor de gezagvoerder die handelde op bevel van de scheepseigenaar of exploitant wordt behouden in de context van de veiligheid van schepen. Zij wordt niet uitgebreid tot andere overtredingen van het decreet en zijn uitvoeringsbesluiten. In het strafrecht geldt de individuele verantwoordelijkheid als principe. Dit neemt niet weg dat de betrokken gezagvoerder het onrechtmatige bevel van de scheepseigenaar of exploitant voor de strafrechter als een verzachtende omstandigheid kan aanvoeren.

De artikelen 129 tot 132 zijn bepalingen van algemeen strafrecht, onder meer met betrekking tot de herhaling van misdrijven, de verjaring van de strafvordering en de burgerrechtelijke aansprakelijkheid in hoofde van werkgevers en rechtspersonen uit hoofde van misdrijven van hun lasthebbers of aangestelden, respectievelijk organen. Wat dit laatste aspect betreft, is de regeling analoog aan regelingen in, onder andere, artikel 20/1, §3, van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige produkten en andere door middel van leidingen, artikel 56, §1, 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 en artikel 30, §3, van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt.

Waar passend, wordt in het Vlaams Scheepvaartdecreet de voorkeur verleend aan de beteugeling van overtredingen door middel van bestuurlijke geldboetes.

## **Afdeling 2. Bestuurlijke sancties**

### **Artikel 133 tot 137.**

Artikel 133 legt voor overtredingen van een aantal artikelen van het decreet en de besluiten genomen ter uitvoering ervan bestuurlijke geldboetes op. *In abstracto* betreft het minder ernstige overtredingen dan degene die strafrechtelijk worden gesanctioneerd. Vanuit de zorg voor een efficiënte en flexibele handhaving door gespecialiseerde diensten en een effectieve bestraffing, zijn ook de overtredingen van de in uitvoering van artikel 148 vastgestelde reglementen hier opgenomen. Daarmee worden vanzelfsprekend mede de vooraf bestaande bij koninklijk besluit of besluit van de Vlaamse Regering uitgevaardigde politie- en scheepvaartreglementen bedoeld, die immers voortaan hun rechtsgrond ontlenen aan artikel 148. Het spreekt voor zich dat bestuurlijke sancties zowel kunnen worden opgelegd aan natuurlijke personen als aan rechtspersonen.

Wat de in artikel 133 vermelde overtredingen betreft, wordt niet geopteerd voor een cumulatieve toepasselijkheid van strafsancties en bestuurlijke sancties. Net zoals bijvoorbeeld in de Vlaamse milieuregelgeving, wordt gekozen voor een volledige depenalisering van een gedeelte van de overtredingen.

Vermits het Scheepvaartdecreet voor exclusieve bestuurlijke geldboeten evenwel geen minimumbedragen voorschrijft en het Kaderdecreet van 22 maart 2019 betreffende de bestuurlijke handhaving bepaalt dat de bestuurlijke geldboete die onmiddellijk kan worden geïnd gelijk is aan het minimumbedrag van de bestuurlijke geldboete die door de beboetingsinstantie voor de inbreuk of het misdrijf kan worden opgelegd, worden in het tweede lid de bedragen bepaald die onmiddellijk geïnd kunnen worden.

De maximale hoogte van de exclusieve bestuurlijke geldboetes wordt bepaald. Er worden geen minima opgelegd, zodat er ook geen nood is aan een benedengrens in geval van toepassing van verzachtende omstandigheden (zoals bijvoorbeeld in artikel 115 van het Sociaal Strafwetboek en in artikel 1<sup>ter</sup> van de wet van 30 juni 1971 betreffende de administratieve geldboeten toepasselijk in geval van inbreuk op sommige sociale wetten, ingevoegd bij wet van 13 februari 1998 houdende bepalingen tot bevordering van de tewerkstelling). Niets staat eraan in de weg dat de bevoegde personeelsleden in de praktijk een soort boetecatalogus zouden hanteren als houvast en als middel om de inbreuken consistent te beboeten

In artikel 134 wordt bepaald dat de overtredingen die wel degelijk nog penaal worden bestraft – dus de misdrijven vermeld in de artikelen 118 tot 128 – in aanmerking komen voor een alternatieve bestuurlijke geldboete indien zij niet strafrechtelijk worden vervolgd. Aldus kan straffeloosheid voor deze zwaardere overtredingen maximaal worden vermeden. Deze bepaling wordt slechts ten overvloede in het decreet opgenomen, want op basis van het kaderdecreet betreffende de bestuurlijke handhaving is de alternatieve bestuurlijke bestraffing in principe steeds mogelijk, behalve wanneer zij uitdrukkelijk wordt uitgesloten.

De procedureregeling in verband met de bestuurlijke bestraffing wordt hoofdzakelijk bepaald door het kaderdecreet betreffende de bestuurlijke handhaving.

In artikel 135 wordt bepaald dat de Vlaamse Waterweg binnen haar taakomschrijving wordt aangewezen als de vervolgingsinstantie en de beboetingsinstantie. Dit is in overeenstemming met het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht, dat het agentschap belast met de bestuurlijke handhaving van een aantal materies. Dat bestuurlijke geldboetes worden opgelegd door personeelsleden van extern verzelfstandigde agentschappen, zoals De Vlaamse Waterweg, is niet zonder voorgaanden. In dit verband kan worden verwezen naar de administratieve geldboetes die kunnen worden opgelegd door de Vlaamse Regulator voor de Media op basis van het decreet van 27 maart 2009 betreffende radio-omroep en televisie, of door de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM) op basis van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, zoals gewijzigd bij decreet van 13 februari 2004. Dat de handhaving van veelal erg technische voorschriften inzake

waterwegen en scheepvaart, inclusief de sanctionering van inbreuken, zoveel mogelijk wordt opgedragen aan deze ter zake gespecialiseerde overheidsinstelling, is als rechtmatig te beschouwen.

In aanvulling op de hierboven reeds besproken toezichts- en opsporingsbevoegdheden van de stad Antwerpen, wordt voorts bepaald dat met betrekking tot de desbetreffende inbreuken in de zone Scheldekaaien personeelsleden van de stad Antwerpen ook als vervolgingsinstantie of beboetingsinstantie kunnen worden aangewezen. Bestuurlijke handhaving is onontbeerlijk om te voorkomen dat een seponeringsbeleid de effectieve handhaving op het terrein de facto onmogelijk maakt.

Met uitzondering van de hierboven besproken bijzondere situaties, geldt dat de Vlaamse Regering de vervolgingsinstantie(s) en beboetingsinstantie(s) vaststelt. Op dat vlak geldt het kaderdecreet betreffende de bestuurlijke handhaving onverkort, zonder dat het Scheepvaartdecreet dat uitdrukkelijk hoeft te bevestigen.

De Vlaamse regering wordt voorts gemachtigd om de personeelsleden van de vervolgingsinstantie en de beboetingsinstantie aan te wijzen die bevoegd zijn voor het nemen van beslissingen over de bestuurlijke vervolging, resp. het opleggen van de bestuurlijke geldboetes (artikel 136).

## **Hoofdstuk 4. Maatregelen van ambtswege**

### **Afdeling 1. Ophouden van schepen**

#### **Artikel 138 en 139.**

Deze artikelen nemen bestaande regelingen over met betrekking tot het ophouden van schepen.

Artikel 138 herneemt de bepalingen van artikel 10 van het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 houdende het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk. Naast de mogelijkheid om het schip stil te doen houden, wordt de mogelijkheid toegevoegd om de boorddocumenten tijdelijk in te houden, wat in de praktijk normaliter hetzelfde effect heeft. In aanvulling op de hierboven reeds besproken toezichts- en opsporingsbevoegdheden van de stad Antwerpen, wordt verduidelijkt dat de betrokken personeelsleden van de stad Antwerpen eveneens over deze mogelijkheden beschikken.

Artikel 139 herneemt de bepalingen van de artikelen 20 en 60 van het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 houdende het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk.

Deze bepalingen betreffen bestuurlijke maatregelen van ambtswege. Het is wenselijk dat voor dergelijke maatregelen een decretale rechtsgrond voorhanden is.



## **Afdeling 2. Ruiming van gestrande, gezonken en verlaten schepen en andere obstakels**

### **Artikel 140 en 141.**

Deze artikelen hernemen, met kleine aanpassingen, de bepalingen van de artikelen 14 en 15 van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart (de zogenaamde "Wrakkenwet"). Zij zijn mede van toepassing op de havenbedrijven zoals bedoeld in het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens.

Omdat deze bepalingen bestuurlijke maatregelen van ambtswege betreffen, is het wenselijk dat de modaliteiten van deze maatregelen bij decreet worden omschreven.

Ter wille van de duidelijkheid is op diverse plaatsen uitdrukkelijk toegevoegd dat de regeling niet enkel geldt voor gezonken of gestrande schepen, maar eveneens voor onbeheerde schepen.

De bevoegdheid zou, naargelang de omstandigheden, tevens kunnen worden aangewend om bijvoorbeeld woonboten die zonder recht of titel op een hinderlijke plaats aangemeerd liggen, te verwijderen – ofschoon een dergelijke maatregel allicht ook op artikel 138 zou kunnen worden gesteund.

De wijze waarop het besluit van de waterwegbeheerder, om van de in artikel 140 vermelde ambtshalve maatregelen gebruik te maken, dient te worden bekendgemaakt, behoort – net zoals in de huidige regelgeving – in het op grond van artikel 148 vastgestelde scheepvaartreglement te worden bepaald.

## **Afdeling 3. Veiligheid van schepen en bemanningsvoorschriften in de binnenvaart**

### **Artikel 142 tot 144.**

Deze artikelen hernemen, met kleine aanpassingen, de relevante bepalingen van de artikelen 17*octies*, 17*decies* en 18 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen.

Voor de duidelijkheid dient erop te worden gewezen dat het in artikel 143 vermelde proces-verbaal geen PV is dat wordt opgesteld met het oog op de bestraffing van een overtreding door een strafsanctie of een bestuurlijke sanctie, maar louter een administratief document waarin de genomen maatregel wordt vastgesteld. Het enige rechtsgevolg ervan is de aanvang van de in artikel 144 vermelde beroepstermijn.

## **Afdeling 4. Vervoer van gevaarlijke goederen**

### **Artikel 145.**

Dit artikel herneemt de bepalingen van artikel 9 van het decreet van 6 juli 2012 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren.

## **Afdeling 5. Laden en lossen van bulkschepen**

### **Artikel 146.**

Dit artikel herneemt de bepalingen van artikel 12 van het decreet van 17 maart 2006 tot omzetting van Richtlijn 2001/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 december 2001 tot vaststelling van geharmoniseerde voorschriften en procedures voor het veilig laden en lossen van bulkschepen.

## **Titel 6. Machtigingsbepalingen**

### **Hoofdstuk 1. Internationale verplichtingen**

#### **Artikel 147.**

Om de Vlaamse scheepvaartregelgeving op een flexibele wijze aangepast te houden aan de onder andere van de Internationale Maritieme Organisatie en de Europese Unie uitgaande normen en aan de evoluerende realiteit van de scheepvaartactiviteiten, geeft dit artikel aan de Vlaamse regering de bevoegdheid om internationale verdragen en de krachtens die verdragen tot stand gekomen internationale akten, waaronder Europese verordeningen en richtlijnen, in de Vlaamse regelgeving om te zetten en uit te voeren.

Daarbij mag zij, voor zover het gaat om aangelegenheden die niet krachtens de Grondwet aan de decreetgever zijn voorbehouden, de bepalingen van dit decreet wijzigen, aanvullen, vervangen of opheffen. Tegen dergelijke machtiging bestaat geen bezwaar, omdat de politieke beslissingen reeds zijn genomen op internationaal en Europees niveau en de beoordelingsbevoegdheid van het Vlaamse Gewest dus beperkt is. Een gelijkaardige regeling is trouwens opgenomen in de federale 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.

Vanzelfsprekend verdient het de voorkeur dat verordeningen onmiddellijk worden aangenomen door het normaliter bevoegde overheidsorgaan. Toch is reeds gebleken dat het hier geregelde mechanisme ervoor kan zorgen dat internationale en Europese regels tijdig worden geïmplementeerd in het interne recht. Het artikel verheft dit geenszins tot de standaardprocedure. Het verdient aanbeveling dat het gebruik van dit mechanisme de uitzondering zou blijven.

## **Hoofdstuk 2. Reglementen**

### **Artikel 148.**

De eerste paragraaf van dit artikel machtigt de Vlaamse Regering om de algemene reglementen vast te stellen 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. Het bevat een niet-limitatieve opsomming van de materies die in de bedoelde reglementen aan bod kunnen – maar niet noodzakelijk moeten – komen. Vele van deze aangelegenheden zijn op dit ogenblik reeds geregeld in diverse koninklijke besluiten en besluiten van de Vlaamse regering. De huidige situatie, waarbij enerzijds een algemeen politiereglement voor de scheepvaart op de binnenwateren voorhanden is, en anderzijds reglementen voor de scheepvaart op bijzondere vaarwegen, kan worden bestendigd. Dit artikel biedt voor dergelijke besluiten een nieuwe of aanvullende rechtsgrond. Vanzelfsprekend kunnen de in uitvoering van dit artikel aangenomen besluiten niet ingaan tegen de bepalingen van dit decreet en andere bestaande decreten, zoals het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods, bootman en diepzeeloods en het decreet van 29 maart 2002 tot bescherming van varend erfgoed. Voor zover zij voorhanden zijn, dient de Vlaamse regering uiteraard de verdragsrechtelijke verplichtingen te respecteren. De reglementering op de scheepvaart op de Beneden-Zeeschelde en op het Kanaal Gent-Terneuzen dient bijvoorbeeld te worden afgestemd met Nederland.

De tweede paragraaf schrijft voor dat de reglementen die toepasselijk zijn op de door De Vlaamse Waterweg beheerde waterwegen of op het watergebonden gebied langsheen deze waterwegen, worden vastgesteld na advies van de raad van bestuur van De Vlaamse Waterweg. De bepaling is in overeenstemming met de relevante organieke bepalingen over de politieverordeningen vervat in artikel 17 van het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht.

De derde paragraaf machtigt ten slotte De Vlaamse Waterweg om aanvullende reglementen op te stellen. Net zoals bij het wegverkeer, kan er ook met betrekking tot de scheepvaart aanleiding bestaan tot het vaststellen van op een bepaalde locatie geldende aanvullingen op de algemene reglementering. Ook op dit ogenblik zijn voor tal van waterwegen bijzondere aanvullende reglementen aangenomen. Zij zijn opgenomen als bijlage bij het koninklijk besluit van 7 september 1950 houdende bijzondere reglementen van sommige scheepvaartwegen. Voorts worden op dit ogenblik soms bindende voorschriften van nautisch-technische aard met een blijvend karakter, maar met een beperkte draagwijdte in de door De Vlaamse Waterweg uitgegeven nautische publicaties opgenomen. Dergelijke voorschriften kunnen voortaan worden opgenomen in de op basis van de derde paragraaf vastgestelde aanvullende reglementen. De materies die door de aanvullende reglementen kunnen worden bestreken, worden door het Scheepvaartdecreet niet beperkt. Ter referentie kan worden gesteld dat de meeste elementen van de opsomming in artikel 148, §1, ook het voorwerp zouden kunnen uitmaken van aanvullende reglementen. Voor de

wijze van bekendmaking van de aanvullende reglementen kan worden verwezen naar artikel 20quater van het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht.

## **Titel 7. Slotbepalingen**

### **Hoofdstuk 1. Wijzigings- en opheffingsbepalingen**

#### **Artikel 149.**

Dit artikel heft artikel 7 van titel XXVIII van de verordening van 13 augustus 1669 houdende algemeen reglement van de waters en bossen op, dat de erfdienstbaarheid van jaag- en voetpad regelt. Door het keizerlijk decreet van 22 januari 1808 werd deze verordening in ons intern recht bekrachtigd en werden de bepalingen van artikel 7 van toepassing verklaard op alle bevaarbare rivieren van het Keizerrijk, ongeacht of zij op dat ogenblik reeds voor de scheepvaart toegankelijk waren, dan wel nadien toegankelijk zouden worden gemaakt. De erfdienstbaarheid wordt voortaan in dit decreet geregeld.

#### **Artikel 150 en 151.**

Deze artikelen wijzigen de bepalingen van artikel 650 van het Burgerlijk Wetboek, teneinde ze in overeenstemming te brengen met de bepalingen van dit decreet aangaande de jaagpaden.

#### **Artikel 152 en 153.**

Deze artikelen schrappen een aantal bepalingen betreffende scheepsvoorrechten uit Boek II van het Wetboek van bepaalde voorrechten op zeeschepen en diverse bepalingen omdat de desbetreffende voorrechten voortaan in dit decreet worden geregeld.

#### **Artikel 154.**

Deze bepaling voegt in 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 een bepaling in, waarmee wordt verduidelijkt dat die wet niet langer van toepassing is op de aangelegenheden die worden geregeld door artikel 147 van dit decreet.

#### **Artikel 155 tot 157**

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 door deze bepalingen 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 federale bepalingen waarbij de Koning onder meer werd gemachtigd om politie- en scheepvaartreglementen aan te nemen en waarin de bestraffing van overtredingen werd geregeld, werden reeds opgeheven bij de inwerkingtreding van het federale Scheepvaartwetboek. De in de wet van 24 november 1975 geregelde gewestmateries worden voortaan in dit decreet geregeld.

#### **Artikel 158 tot 164.**

Deze artikelen heffen de artikelen 12 tot 18 van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart op, omdat de desbetreffende materie, met name de ruiming van gestrande, gezonken en onbeheerde schepen en andere obstakels, voortaan in dit decreet wordt geregeld.

#### **Artikel 165 tot 172.**

Deze artikelen heffen een aantal bepalingen van het decreet van 21 december 1990 houdende begrotingstechnische bepalingen alsmede bepalingen tot begeleiding van de begroting 1991 op, omdat de desbetreffende materie, met name de watercaptatie, voortaan in dit decreet wordt geregeld. De artikelen 80 tot 86 van het decreet van 21 december 1990 werden met minieme wijzigingen in dit decreet overgenomen, terwijl artikel 87 van het decreet van 21 december 1990 een overgangsbepaling betrof die haar actualiteit heeft verloren.

#### **Artikel 173.**

Er wordt voor de havenverkeersverordening een indicatieve goedkeuringstermijn toegevoegd zonder dat daar een sanctie aan verbonden wordt. Anders dan een door een havenbedrijf aangenomen politieverordening kan een havenverkeersverordening evenwel nooit stilzwijgend in werking treden. Men dient zich immers 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.

Artikel 14bis, §4, van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens wordt opgeheven ingevolge het verankeren van de sanctiebepalingen voor inbreuken op een havenverkeersverordening in het decreet van 3 mei 2019 houdende de havenkapiteinsdienst.

#### **174 tot 179.**

Deze artikelen voeren voor de havenbedrijven zoals bedoeld in het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens een analoge aansprakelijkheidsregeling in als degene voor de waterwegbeheerders in de artikelen 7 en volgende van dit decreet.

Daarbij wordt rekening gehouden met het feit dat sommige havenwateren geen algemeen aanvaarde CEMT-klasse hebben, en dat het artikel 12, 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.

#### **Artikel 180.**

Dit artikel heft artikel 18 van het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht, op. Het betreft de strafbaarstelling van overtredingen van de politieverordeningen voor de door De Vlaamse Waterweg beheerde waterwegen, hun aanhorigheden en de watergebonden gronden en gebied. De inbreuken op deze verordeningen worden voortaan overeenkomstig artikel 133 en volgende van dit decreet gesanctioneerd.

#### **Artikel 181.**

Dit artikel heft enkele artikelen van het decreet van 26 april 2019 houdende diverse bepalingen over het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, het verkeersveiligheidsbeleid en VVM - De Lijn op. De desbetreffende materie wordt voortaan in dit decreet geregeld.

#### **Artikel 182 tot 184.**

Deze artikelen voorzien in een wijziging van het decreet van 3 mei 2019 houdende de havenkapiteinsdienst (hieronder: het "HKD-decreet") met het oog op een doeltreffende handhaving voor zowel havenpolitieverordeningen als voor havenverkeersverordeningen.

Artikel 183 voorziet dat in artikel 2 van het havenkapiteinsdecreet van 3 mei 2019 ook de definitie van "*havenverkeersverordening*" wordt opgenomen en dat de definitie van "*havengebied*" wordt aangepast omdat het ruimtelijk toepassingsgebied van de havenverkeersverordening niet via een ruimtelijk planproces maar wel bestuurlijk wordt vastgesteld en bijgevolg de contouren van het havengebied anders getrokken kunnen worden.

Artikel 184 voorziet dat artikel 4 van het HKD-decreet wordt aangevuld zodat de havenkapiteinsdienst ook toezicht houdt op de *havenverkeersverordening* en deze handhaaft.

#### **Artikel 185 tot 187**

In het HKD-decreet werd in de artikelen 10, 12 en 13 enkel verwezen naar de *havenpolitieverordeningen* ten aanzien van dewelke respectievelijk de

havenkapitein, de haveninspecteur en de havenagent bevelen kunnen geven, inbreuken kunnen vaststellen, en PV's kunnen opmaken. De scope van de betrokken artikelen wordt nu uitgebreid zodat deze bevoegdheden ook gelden ten aanzien van de *havenverkeersverordeningen*.

### **Artikel 188.**

Artikel 15 van het HKD-decreet bepaalt 4 categorieën van inbreuken op een havenpolitieverordening en legt voor elke categorie het minimumbedrag en het maximumbedrag van de geldboete vast.

In het tweede lid van dit artikel wordt het negeren van een bevel van een havenkapitein, haveninspecteur of havenagent bestraft met een geldboete van 50 euro tot 250 euro. Omdat een bevel een vrij algemeen begrip is, is het aangewezen accurater aan te geven welke inbreuken precies bedoeld worden die met een geldboete binnen deze vork van bedragen kunnen gesanctioneerd worden. Omwille van leesbaarheid wordt het begrip "bevel" omschreven en opgenomen in de definities zoals bepaald in artikel 2 van het HKD-decreet.

Voor wat betreft inbreuken op een havenverkeersverordening voorziet het huidige artikel 14bis, §4, van het havendecreet in 2 categorieën van inbreuken en legt voor elke categorie het minimumbedrag en het maximumbedrag van de geldboete vast. Artikel 15 van het HKD-decreet en artikel 14bis, §4, van het havendecreet voorzien aldus in divergerende bepalingen inzake indeling van de inbreuken en van de minimum- en maximumbedragen van de geldboeten. De handhaving van zowel een havenpolitieverordening als een havenverkeersverordening gebeurt door de havenkapitein, de haveninspecteur en de havenagent. De effectiviteit van de handhaving wordt wellicht versterkt indien de handhavers kunnen beschikken over een eenduidig raamwerk van indeling van inbreuken en omvang van de geldboeten voor beide vormen van verordeningen. Om deze reden is het aangewezen de sanctiebepalingen voor inbreuken op een havenpolitieverordening en een havenverkeersverordening decretaal sterker te aligneren, rekening houdend met hun respectieve specificiteit (artikel 14bis, §4, van het havendecreet wordt daartoe opgeheven). De sanctiebepalingen voor inbreuken op een havenpolitieverordening worden voorzien in artikel 15, §1, en de sanctiebepalingen voor inbreuken op een havenverkeersverordening worden opgenomen in artikel 15, §2. Hierdoor dienen ook artikel 17, §§ 1 en 2 te worden gewijzigd met de correcte verwijzing naar de nieuwe indeling van artikel 15.

Het bestaande artikel 15, laatste lid, voorziet in een verdubbeling van de minimum- en maximumbedragen van de geldboete ingeval van herhaling van dezelfde overtreding. De geldboetes die aan de overtreeders worden voorgesteld ter betaling middels onmiddellijke inning of minnelijke schikking vormen in wezen geen strafrechtelijke sanctie. Een verdubbeling van deze boetebedragen die in geval van herhaling worden opgelegd, wordt in beginsel enkel toegepast op sancties met een strafrechtelijk karakter en dus niet op de geldboetes die aan de overtreeders wordt voorgesteld ter betaling middels onmiddellijke inning of minnelijke schikking. Een zwaardere sanctionering in geval van herhaling van dezelfde inbreuken vermeld in (nieuw) artikel 15, §1, eerste en tweede lid, en in (nieuw) artikel 15, §2, eerste en tweede lid, kan tevens gerealiseerd worden door de herhaling te kwalificeren als inbreuken die opzettelijk of door een gebrek aan voorzorg of onvoorzichtigheid gepleegd worden waarvan de significant hogere minimum- en maximumbedragen van de geldboetes worden bepaald in artikel 15, §1, derde lid, en artikel 15, §2,

derde lid. De nood om verdubbeling van de geldboetes in geval van herhaling ook toepasbaar te maken op sancties die elk strafrechtelijk karakter missen, wordt hierdoor zonder voorwerp en kan het laatste lid van artikel 15 opgeheven worden. Om artikel 15, §1, derde lid, en artikel 15, §2, derde lid, onverkort toepasbaar te maken om de bovenvermelde doelstelling te realiseren, moet tekstueel voorzien worden dat beide ook betrekking kunnen hebben op inbreuken vermeld in artikel 15, §1, eerste en tweede lid, en artikel 15, §2, eerste en tweede lid. De vermelding "andere" die in het huidige artikel 15, derde lid, is vermeld, dient daarom te worden geschrapt.

#### **Artikel 189.**

Artikel 17, §4, voorziet in een borgstelling van een geldsom indien de overtreder de boete niet onmiddellijk wil betalen. In tegenstelling tot de bepalingen met betrekking tot de "onmiddellijke inning" en de "minnelijke schikking" voorziet het HKD-decreet niet dat de verdere modaliteiten mbt de borgstelling dmv een uitvoeringsbesluit kunnen worden geregeld. Om een dergelijk uitvoeringsbesluit afdoende decretaale grond te geven dient artikel 17, §4, aangevuld te worden. Aangezien bij de vaststelling van inbreuken op de havenpolitieverordeningen en havenverkeersverordeningen niet steeds ook gelijktijdig de overtreder kan worden geïdentificeerd, dient decretaal voorzien te worden in een procedure die de latere identificatie van de overtreder mogelijk maakt. Deze procedure kan niet door een louter uitvoeringsbesluit geregeld worden. Artikel 17 wordt aangevuld met bijkomende paragrafen die, voor de verschillende situaties die zich kunnen voordoen, de procedures tot identificatie van de overtreder vaststellen.

#### **Artikel 190 tot 195.**

Deze artikelen heffen een aantal regelgevende akten en bepalingen op, die in dit decreet zijn overgenomen of aangelegenheden betreffen die in dit decreet een nieuwe regeling krijgen:

Het keizerlijk decreet van 22 januari 1808 waarbij artikel 7, titel XXVIII van de ordonnantie van 1669 van toepassing wordt verklaard op alle bevaarbare rivieren van het rijk wordt opgeheven omdat de daarin geregelde erfdienstbaarheid van jaagpad voortaan in dit decreet wordt geregeld.

De wet van 15 maart 1971 betreffende de scheepvaartrechten te heffen op de waterwegen onder het beheer van de Staat wordt opgeheven omdat de materie van de scheepvaartrechten voortaan in dit decreet wordt geregeld.

De wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen wordt opgeheven omdat de in die wet geregelde gewestmateries voortaan in dit decreet wordt geregeld.

De wet van 21 mei 1991 betreffende het invoeren van een stuurbrevet voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk wordt opgeheven omdat de materie van de bekwaamheidsbewijzen van bemanningsleden voortaan in dit decreet wordt geregeld.



Het decreet van 17 maart 2006 tot omzetting van Richtlijn 2001/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 december 2001 tot vaststelling van geharmoniseerde voorschriften en procedures voor het veilig laden en lossen van bulkschepen en het decreet van 6 juli 2012 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren worden opgeheven omdat hun bepalingen naar dit decreet worden overgeheveld.

## **Hoofdstuk 2. Inwerkingtreding**

### **Artikel 196.**

Dit artikel regelt de inwerkingtreding van de bepalingen van dit decreet.

De Vlaamse Regering wordt gemachtigd om voor bepaalde onderdelen een vroegere datum van inwerkingtreding vast te stellen.

### **Artikel 197.**

Dit artikel bepaalt dat titel 5, met betrekking tot de Onderzoekinstantie voor Scheepvaartongevallen en -incidenten op de Binnenwateren, in werking treedt op de datum waarop het samenwerkingsakkoord met de federale overheid aangaande de samenwerking tussen de Onderzoeksinstantie en haar federale tegenhanger in werking treedt.

### **Artikel 198.**

Dit artikel bepaalt dat de paragrafen 1, 2 en 4 van artikel 42 en de artikelen 168 en 169 pas in werking treden op 1 januari 2024. De huidige tarieven voor watercaptatie zoals voorzien in het decreet van 21 december 1990 houdende begrotingstechnische bepalingen alsmede bepalingen tot begeleiding van de begroting 1991, blijven nog 2 jaar geldig totdat de Vlaamse regering binnen de contouren van artikel 42 voorziet in een aangepaste tarifiering.

---

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS