

ONTWERP VAN SCHEEPVAARTDECREET**MEMORIE VAN TOELICHTING****Samenvatting**

Het ontwerp van Vlaams Scheepvaartdecreet creëert een algemeen regelgevend kader voor het beheer en het gebruik van de binnenwateren en de scheepvaart in Vlaanderen.

Het zorgt tevens voor de gedeeltelijke omzetting van Europese regelgeving in dat verband.

Met het oog op het verder verhogen van de veiligheid op de Vlaamse waterwegen wordt de regelgeving geactualiseerd en worden adequate handhavingsmodaliteiten opgenomen.

A. Algemene toelichting

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 regeldruk 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 gebruiker zoveel mogelijk uniform rechtsregime te scheppen voor alle Vlaamse scheepvaartwegen, 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 onbeheerde 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 zeereizen in een beperkt vaargebied 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 Scheepvaartdecreet voert tenslotte nieuwe coherente handhavingsregels in en voorziet daarbij eveneens in bestuurlijke sanctionering. Dat laatste aspect is afgestemd op het kaderdecreet van 22 maart 2019 betreffende de bestuurlijke handhaving.

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.

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA)

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

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

Autonomie van de havens

De MORA suggereerde om niet alleen in de memorie van toelichting, maar ook in het ontwerp van decreet een passage op te nemen die duidelijk omschrijft en bevestigt dat de havens hun eigen autonomie houden in de havengebieden, o.m. wat betreft het beheer van het havengebied, de vaststelling van tarieven en vergoedingen en de politionele bevoegdheid, zoals vastgelegd in het Havendecreet.

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

Vervoer van gevaarlijke goederen

De MORA stelde vast dat het ontwerp van decreet bepalingen bevat over het vervoer van gevaarlijke goederen, en dat deze bepalingen niet van toepassing zijn op verschillende categorieën, waaronder zeeschepen die zich bevinden op de maritieme waterwegen die deel uitmaken van de binnenwateren. De MORA stelde voor om het begrip "maritieme waterwegen" te definiëren door een verwijzing naar het in het federale Scheepvaartwetboek gebruikte begrip "Belgische binnenwateren van maritieme aard".

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

Jaagpaden

De MORA stelde vast dat het gebruik en het beheer van de jaagpaden worden gevat door verschillende, verspreide regelgevingen vanuit verschillende bevoegdheidsniveaus, waarbij het beheer ervan afhankelijk is van het feit of het jaagpad al dan niet fungeert als rijbaan. Deze versnippering achtte hij verwarrend. De raad riep ook op tot een uniforme signalisatie.

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

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

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

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

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

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

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

Onderzoeksinstantie voor scheepvaartongevallen

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

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

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

De bepalingen van de titel inzake de Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen en - incidenten op de Binnenwateren zijn vooreerst grondig aangepast om volledig te zijn afgestemd op de overeenstemmende bepalingen in het federale Scheepvaartwetboek. Daarnaast is nu de richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad, volledig omgezet in de Belgische wetgeving (samen gelezen met betreffende bepalingen in het federale Scheepvaartwetboek). Dit was dringend en nodig, gelet op het lopende inbreukdossier 2015/2204 wegens een onjuiste tenuitvoerlegging van de richtlijn waarbij de Europese Commissie in het kader van dit inbreukdossier op 17 april 2017 een MROA heeft uitgebracht tegen België. Door de doorgevoerde wijzigingen is er nu ook maximaal geanticipeerd op de nog af te sluiten samenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest en de Federale overheid.

Watercaptatie

De MORA merkte op dat de waterwegbeheerder of het havenbedrijf onder het voorontwerp o.m. de bevoegdheid hebben om een tijdelijk verbod of een tijdelijk

bepanking van watercaptatie op te leggen, locaties voor watercaptatie aan te duiden, vergunningen voor een captatie af te leveren, het bedrag van de vergunning vast te stellen, de inning van de verschuldigde bedragen en de controle op de naleving van de verplichtingen inzake watercaptatie te organiseren. Maar de bevoegdheid voor het uitwerken en bepalen van de modaliteiten en nadere regels voor de uitoefening van deze taken en opdrachten berust uitsluitend bij de Vlaamse regering. Het lijkt de Raad logisch dat wanneer aan de havenbedrijven bijvoorbeeld de bevoegdheid wordt gegeven om een tijdelijk verbod of beperking inzake de watercaptatie op te leggen, zij ook minstens medezeggenschap zouden moeten hebben bij het bepalen van de concrete modaliteiten van deze bevoegdheid. Hiertoe behoren onder meer een gedifferentieerde tariefzetting en de uitwerking van lokaal beleid.

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

De MORA vroeg om de mogelijkheid te creëren om de vermindering van het verschuldigde bedrag van de captatievergunning in functie van het volume water dat werd teruggestort, ook afhankelijk te maken van de impact van de teruggestort op de waterkwaliteit van het ontvangende waterlichaam.

Deze suggestie werd niet gevolgd.

De MORA suggereerde om aan de mogelijkheid voor de Vlaamse Regering om de forfaitaire tariefbedragen jaarlijks te actualiseren de mogelijkheid toe te voegen om de prijs per m³ aan te passen.

Deze vraag werd ingewilligd.

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

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

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

Zowel bij de uitwerking van de methodologie als tariefstructuur en -zetting zal overleg gepleegd worden met de ecologische en economische partners, de CIW alsook met de waterwegbeheerders en havenbedrijven. Zo wordt een integrale afstemming gegarandeerd waarbij aandacht is voor het verband tussen watertekorten op onbevaarbare en op bevaarbare waterlopen én in het grondwater.

Een vergunning is een precair recht dat wordt toegekend door de overheid. Dit kan eenzijdig en zonder schadeloosstelling worden opgezegd. De overheid kan ook eenzijdig de voorwaarden, lees bv. de tarieven, wijzigen.

De modaliteiten voor het afleveren van een vergunning voor watercaptatie zijn geregeld in een besluit van de toenmalige Vlaamse Executieve. Het besluit van de Vlaamse Executieve van 3 mei 1991 betreffende het afleveren van vergunningen voor het capteren van water uit de in het Vlaamse Gewest gelegen bevaarbare waterlopen, kanalen en havens stelde de modaliteiten voor het bekomen van een vergunning voor watercaptatie vast.

Het besluit stelt dat een vergunning jaarlijks voor de duur van één jaar wordt hernieuwd door betaling van het verschuldigde bedrag. Een voorschot op het verschuldigde bedrag dient door de vergunninghouder te worden gestort ten laatste op 15 maart van het jaar waarvoor de vergunning geldig is. Dit voorschot is gelijk aan het bedrag verschuldigd voor de vergunning in het voorgaande jaar.

Faciliteren van experimenten

De MORA stelde vast dat de bevoegdheid om de bijzondere regels voor onbemand varen te bepalen wordt gelegd bij de Vlaamse Regering. De MORA merkte op dat ook de havenbedrijven en de waterwegbeheerder hier een bevoegdheid hebben. Het ontwerp bepaalt immers dat het havenbedrijf of de waterwegbeheerder toelating kan geven voor het uitvoeren van experimenten of pilootprojecten, binnen het gebied dat het havenbedrijf beheert en dat het havenbedrijf hiervoor tijdelijke afwijkingen kan toelaten van bepalingen van wetten, decreten of uitvoeringsbesluiten. De Raad stelde voor om in de bepaling over de bijzondere regels voor onbemande schepen te verwijzen naar de bevoegdheden van de havenbedrijven en de waterwegbeheerder ter zake.

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

Scheepvaartrechten

Aangezien de beheersgebonden aspecten van de zeehavens en de retributies die verschuldigd zijn omwille van het gebruik van de infrastructuur binnen het havengebied, in principe geregeld blijven door en krachtens het decreet van 2 maart 1999 over het beleid en het beheer van de zeehavens, ging de MORA gaat ervan uit dat de bepalingen in het ontwerp over de scheepvaartrechten en andere retributies niet van toepassing zijn op de havens. Om mogelijke verwarring te vermijden, stelde de Raad voor om in het decreet specifiek toe te voegen dat die bepalingen niet op de havens van toepassing zijn.

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

Aansprakelijkheid

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

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

Een aantal MORA-leden waren bezorgd over de impact van de gewijzigde aansprakelijkheidsregeling op de vaarweggebruikers. Zij zou een grote financiële impact kunnen hebben op de verzekeringspremies. Daarom vroeg de MORA om de socio-economische impact van de beperking van aansprakelijkheid grondig te onderzoeken en in kaart te brengen. Voorts vroeg de raad om aan te geven welke rechtbank bevoegd is om kennis te nemen van geschillen die m.b.t. de beperking kunnen ontstaan, hoe bepaald wordt of een vordering die wordt ingediend om een deel van het beperkingsbedrag te kunnen ontvangen, gegrond is of niet, wat er gebeurt met de indiening van een vordering bij de vaarwegbeheerder, indien deze laatste nadien door één schadelijder wordt gedagvaard, maar niet door andere schadelijders, en of de voorziene termijn van drie maanden een vervaltermijn of niet

en of er ook buiten die termijn nog een vordering tegen de waterwegbeheerder kan worden gesteld.

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

De MORA heeft vastgesteld dat het ontwerp van decreet een regeling bevat inzake de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor de kosten die de overheid maakt om een schip en/of zijn lading te bergen. De regeling inzake de beperking van aansprakelijkheid zou, volgens de MORA, echter enkel niet-commerciële binnenschepen (naast zeeschepen) betreffen. Met het oog op een zo groot mogelijke rechtszekerheid vroeg de MORA om te verduidelijken door welke regelgeving de beperking van aansprakelijkheid voor commerciële binnenschepen die goederenvervoer verrichten juist wordt geregeld.

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

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

Aan die laatste vraag werd tegemoetgekomen: de regeling inzake de ruiming van wrakken, gezonken en onbeheerde schepen is inderdaad niet uitsluitend van toepassing op de juridische eigenaar van schepen, maar eveneens op de huurder, bevrachter en exploitant van schepen. Ook onder het geldende recht geldt de overeenstemmende regeling mede voor de overige personen betrokken bij de

exploitatie van het schip, en het is niet wenselijk om die toestand te wijzigen. De diverse betrokken bepalingen van het ontwerp worden dan ook aangepast.

Wijzigingen van het havendecreet

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

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

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

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

Zeerecht en binnenvaartrecht

De MORA bekritiseerde de vermelding in de memorie van toelichting dat in het decreet enigszins wordt afgestapt van de traditionele "voorrang" van het zeerecht, en dat dergelijke vermeende voorrang op sommige vlakken immers afbreuk zou kunnen doen aan de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest. Hij meende dat deze stelling een prioriteit van het zeerecht op het binnenvaartrecht suggereert, waarvan louter uit welwillendheid zou zijn afgeweken.

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

Voorrechten

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

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

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

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

Boorddocumenten

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

De bekommernis van de MORA is terecht, en wordt door de Vlaamse Regering gedeeld. Precies om die reden wordt in het ontwerp niet geschreven dat boorddocumenten aan boord "aanwezig" moeten zijn, maar wel dat zij "voor inzage beschikbaar" zijn. Aldus

is het mogelijk om elektronische documenten te aanvaarden. Het ontwerp hoefde dus niet te worden aangepast.

Eenvormigheid in definitie binnenschip

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

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

Advies van de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen (MINA)

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

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

Verduidelijkingen

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

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

De MINA vroeg voorts om de reikwijdte van het artikel te preciseren dat het beheer van de jaagpaden betreft. In de memorie van toelichting valt te lezen: "De private 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 private ingebruikneming van domeingoederen blijft in principe buiten het bereik van het Scheepvaartdecreet". De Raad vroeg te verduidelijken wat "in principe" betekent en om de rechten en plichten die door dit

decreet zouden volgen uit de ligging van nutsleidingen op domeinen langs waterwegen uit te klaren.

Vooreerst bevestigt de geciteerde passage dat dit ontwerp het aanbrengen van leidingen voor nutsvoorzieningen *niet* regelt. Er wordt geschreven dat de privatieve ingebruikneming van domeingoederen *in principe* buiten het bereik van het Scheepvaartdecreet blijft, omdat de materie van de watercaptatie, wat een vorm is van privaat gebruik van de waterwegen, er wel in wordt geregeld.

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

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

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

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

Multifunctionele behandeling

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

Waterwegen hebben, naast de "klassieke" waterloopfuncties zoals waterafvoer, ecologische verwevenheid en landschappelijke waarde ook een aantal economische functies, die niet of veel minder aanwezig zijn bij de onbevaarbare waterlopen. Het betreft in eerste instantie de scheepvaartfunctie, naast het grootschalig gebruik van oppervlaktewater als proceswater in industriële omgevingen, drinkwaterproductie en landbouwirrigatie. De waterwegbeheerders doen significante investeringen om al deze functies, ook in periodes van lage waterbeschikbaarheid maximaal te kunnen blijven realiseren, zoals het bouwen van grootschalige pompinstallaties om schutdebiet te kunnen terugpompen naar het opwaarts pand, het installeren van tussendeuren in sluiscolken, etc. Dit is niet noodzakelijk op andere waterlopen gezien deze functies daar niet of veel minder aanwezig zijn. Door de scheepvaartfunctie van de waterwegen in het Scheepvaartdecreet te verankeren, wordt de binnenvaart prominent naar voren geschoven als een volwaardige en aantrekkelijke vervoersmodus. Eerder dan een rigide voorschrift, vormt het de uitdrukking van een beleidsprincipe dat ten grondslag ligt aan het beheer van de waterwegen. Het juridische gevolg is dat de waterwegbeheerders bij dat beheer de scheepvaartfunctie moeten vooropstellen en dat andere overheidsinstanties met de scheepvaartfunctie rekening dienen te houden. Het is echter duidelijk dat de waterwegbeheerders ook de regelgeving inzake integraal waterbeleid en de afspraken gemaakt in de schoot van de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid moeten toepassen.

Waterwegklassen

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

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

Watercaptatie

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

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

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

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

De bepalingen aangaande de tarieven voor watercaptatie opnemen in het decreet integraal waterbeleid is niet aangewezen. Het ontwerp van Scheepvaartdecreet heeft als doelstelling om éénvormigheid en uniformiteit te brengen in de tot nu toe versnipperde en vaak verouderde regelgeving inzake binnenvaart en waterwegen. Dit draagt bij aan meer rechtszekerheid voor zowel de waterweggebruikers als de

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

Het bijzondere prijsregime inzake de irrigaties in de Kempen is bij wet van 19 december 1997 ingevoerd. De reden was dat de toepassing van de tarifiering per m³ op de omvangrijke bevoeiingen van gronden langs de Kempense kanalen, waar het voortbestaan van de landbouw, bosbouw en natuur volledig afhankelijk is van de beschikbaarheid van een aanzienlijke hoeveelheid gecapteerd water (in tegenstelling tot elders, waar vrijwel alle captaties van water ten behoeve van de visteelt, de land- en tuinbouw, de bosbouw en het beheer van natuurgebieden beneden de 500 m³ per jaar blijven en dus gratis zijn), tot buitensporig hoge verschuldigde bedragen zou leiden. Deze reden blijkt nog steeds actueel te zijn.

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

Advies van de Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens (VTC)

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

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

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

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

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

Aan deze aanbevelingen werd tegemoetgekomen.

Vergunningsstelsel voor watercaptatie

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

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

Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen en -incidenten op de Binnenwateren

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

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

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

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

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

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

organisatorische maatregelen te treffen die nodig zijn voor de bescherming van de persoonsgegevens in overeenstemming met artikel 32 AVG.

Aan deze aanbeveling werd ook tegemoetgekomen.

Ten slotte wees de VTC nog op het eventueel afsluiten van protocollen ingeval van mededeling van persoonsgegevens aan andere overheidsinstanties voor gegevensuitwisseling tussen de instanties.

Toezichts-, handhavings- en inspectiediensten

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

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

Bijzondere handhavingsregeling Scheldekaaien

De opmerkingen van de VTC over deze regeling verloren hun voorwerp, nu zij niet langer is opgevat als een wijziging van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972, maar integendeel werd overgebracht naar het dispositief van het Scheepvaartdecreet en nu de bepalingen over de verwerking van de persoonsgegevens van titel 6 erop van toepassing worden.

Overleg met de federale regering

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

Het voorontwerp van Scheepvaartdecreet werd ter bespreking overgemaakt aan het Overlegcomité.

Voorafgaand aan de vergadering van het Overlegcomité vond op 21 mei 2021 reeds een interfederaal overleg plaats waar het voorontwerp van scheepvaartdecreet werd besproken en waar onder meer de opmerkingen van de federale minister bevoegd voor Mobiliteit naar behoren werden beantwoord.

De federale overheid merkte een bevoegdheidsoverschrijding op in artikel 98, 8°: het betreft de toegang tot de archiefgegevens en relevante informatie door de OSB (onderzoeksinstantie voor scheepvaartongevallen op de binnenwateren, de Vlaamse

FOSO). Krachtens deze bepaling heeft de OSB toegang tot de gegevens van de vlaggenstaat. Dit kan volgens de federale overheid niet worden bepaald door het gewest, maar moet door de federale wetgeving worden bepaald. De federale overheid zou moeten bepalen dat de vlaggenstaat medewerking en toegang tot de informatie zal geven aan de Vlaamse OSB.

Het Vlaamse Gewest ging akkoord met deze opmerking. Het ontwerp werd eraan aangepast. Voor de toegang tot de gegevens van de vlaggenstaat wordt gerekend op de medewerking van de federale overheid.

De federale overheid betwistte niet dat het Vlaamse Gewest, zoals voorzien in artikel 58, op basis van de haar toegewezen bevoegdheden, kan overgaan tot de oprichting van een Vlaams Register voor Binnenschepen in het kader van het gebruik van de waterweg. Ook de federale overheid kan dat en heeft dat ook uitgevoerd via het Belgisch Scheepsregister.

Het verschil is dat de federale overheid nog steeds bevoegd is voor de zakelijke rechten (eigendom, hypotheek, beslag,...) op de binnenschepen en dat die overheid dus sowieso een openbaar register moet hebben om de openbaarheid van de zakelijke rechten te waarborgen. Het Vlaams register kan, omwille van de huidige bevoegdheidsverdeling in de binnenvaart, enkel worden gebruikt voor eigen doeleinden binnen het bestaande bevoegdheidskader (certificatie, bemanning, scheepvaartrechten,...).

Het creëren van een extra Register houdt potentieel een bijkomende en zware administratieve last in voor de binnenvaart dewelke, indien mogelijk, moet vermeden worden.

Na bespreking wenste het Vlaamse Gewest het artikel 58 tot nader order te behouden maar is er wel een wederzijdse intentie om een goede samenwerking tussen de federale en de Vlaamse overheid af te spreken in de vorm van een samenwerkingsakkoord (over gebruik, informatiedoorstroming, opname van bijkomende gegevens,...), zodat het betrokken artikel in dat geval mogelijk niet verder geoperationaliseerd moet worden, en zodat er in dat geval ook geen 2 parallelle registers ontstaan.

Ten slotte maakte de federale overheid nog een opmerking bij artikel 85. Dit artikel bevat de voorrechten op het schip en het scheepstoebehoren, met inbegrip van zeeschepen. Er wordt niet betwist dat Vlaanderen zijn eigen voorrechten kan instellen. Bij de besprekingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek (BSW) was ook al duidelijk dat dit punt een gemengde bevoegdheid betreft en dat ieder zijn eigen voorrechten bepaalt.

Probleem bij de huidige bevoegdheidsverdeling is echter dat de rangorde die voorrechten innemen, ook door iedereen zelf wordt bepaald en dat zulks kan leiden tot uitholling van elkaars voorrechten. Dit dreigde, aldus de federale overheid, nu te gebeuren met de rangorde die Vlaanderen geeft aan zijn voorrechten. Die zou vooral een nadelige impact kunnen hebben op de vorderingen van de bemanning (loon- en andere kosten).

Het Vlaamse Gewest onderschrijft de bezorgdheid van de federale overheid en voerde een tekstaanpassing door aan artikel 85 in die zin dat zijn voorrechten onderling rang innemen ná de vorderingen van de gezagvoerder en de bemanningsleden die voortspruiten uit een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst en die verband houden met arbeid aan boord. Op deze manier wordt het voorrecht van de vorderingen van de gezagvoerder en de bemanningsleden maximaal gevrijwaard.

Advies Raad van State

Het advies van de Raad van State nr. 69.478/3 werd gegeven op 20 juli 2021.

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

Opmerkingen van de Raad van State over bevoegdheid

De Raad gaat in op de bevoegdheid van de decreetgever om het ontwerp van decreet uit te vaardigen, specifiek met betrekking tot:

- de ruiming van gestrande, gezonken en onbeheerde schepen en andere obstakels in de territoriale zee en de exclusieve economische zone (opmerking nr. 3.2 op p. 4-6),
- het toepassingsgebied van de regels betreffende de veiligheid van schepen en de bemanningsvoorschriften, in zoverre het zich uitstrekt tot andere schepen dan binnenschepen (opmerkingen nr. 3.3.1 en 3.3.2 op p. 6-9),
- de invordering van scheepvaartrechten en andere retributies (opmerking nr. 3.4 op p. 9-10),
- de regeling van voorrechten voor een aantal vorderingen in artikel 85 (opmerking nr. 3.5.1 op p. 10),
- de uitzonderingen op de voormelde voorrechten wat betreft schade als gevolg van radioactieve eigenschappen van radioactieve producten en afval (opmerking nr. 3.5.2 op p. 10-11),
- de vantoepassingverklaring van artikel 25 van het kaderdecreet betreffende de bestuurlijke handhaving (opmerking nr. 3.6.2 op p. 12-13),
- de toekenning van de hoedanigheid van agent of officier van gerechtelijke politie aan personeelsleden van de havenbedrijven (opmerking nr. 3.6.3.1 op p. 13-14), en
- de mogelijkheid tot toekenning van de hoedanigheid van agent of officier van gerechtelijke politie aan contractuele personeelsleden (opmerking nr. 3.6.3.2 op p. 14-15),

en komt tot het besluit dat betrokken regelingen tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest behoren, met uitzondering van:

- de regels betreffende de veiligheid van marineschepen die geen binnenschepen zijn,
- de toekenning van de hoedanigheid van agent of officier van gerechtelijke politie aan personeelsleden van de havenbedrijven.

Wat het eerste betreft, werd het ontwerp aangepast (zie hieronder). Wat het tweede betreft, wordt in deze memorie van toelichting uiteengezet waarom de opmerking van de Raad van State niet kan worden gevolgd.

Wat betreft:

- de regeling van het verzet tegen een dwangbevel om de aan De Vlaamse Waterweg verschuldigde scheepvaartrechten en andere retributies in te vorderen,
- de vantoepassingverklaring van artikel 25 van het kaderdecreet betreffende de bestuurlijke handhaving, en
- de mogelijkheid tot toekenning van de hoedanigheid van agent of officier van gerechtelijke politie aan contractuele personeelsleden,

meent de Raad van State dat een beroep op de impliciete bevoegdheden noodzakelijk is, en dat in de memorie van toelichting dient te worden aangetoond dat aan de voorwaarden daarvoor voldaan is. Een motivering in die zin werd dan ook toegevoegd aan de memorie van toelichting (zie hieronder).

Opmerkingen van de Raad van State over vormvereisten

Volgens de Raad van State moet met betrekking tot de ontworpen regeling, naast het advies van de Vlaamse toezichtscommissie voor de verwerking van persoonsgegevens, ook het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit worden ingewonnen. Volgens de Raad van State is deze Gegevensbeschermingsautoriteit belast met het toezicht op de naleving van de "algemene" regels inzake de verwerking van persoonsgegevens, met inbegrip van de algemene regels die de federale overheid ter uitvoering van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) heeft vastgesteld. Daaronder valt ook de bevoegdheid om, wat die regels betreft, advies te geven teneinde te voldoen aan de adviesverplichting bedoeld in deze verordening (opmerking nr. 4 op p. 15).

Bij artikel 10/1 van het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer werd de Vlaamse toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens opgericht. De Vlaamse toezichtcommissie (VTC) is een autonome dienst met rechtspersoonlijkheid en is als toezichthoudende autoriteit voor de verwerking van persoonsgegevens in de zin van artikel 36, lid 4, van de AVG verantwoordelijk voor het toezicht op de toepassing van de AVG door de instanties.

Ingevolge artikel 51, lid 1, van de AVG kan immers elke lidstaat één of meer onafhankelijke overheidsinstanties, verantwoordelijk voor het toezicht op de toepassing van deze verordening, oprichten. Sinds de bekendmaking van de aanstelling van de leden van de VTC door de Vlaamse Regering in het Belgisch Staatsblad d.d. 29 maart 2019, is de VTC ingevolge artikel 10/4, §1, van voornoemd decreet bevoegd om hetzij uit eigen beweging, hetzij op verzoek van het Vlaams Parlement of de Vlaamse Regering adviezen te verstrekken omtrent elke aangelegenheid met betrekking tot de verwerkingen van persoonsgegevens. Er moet aldus worden vastgesteld dat er in dit geval een advies is waarbij het ontwerp is getoetst aan de AVG.

Algemene opmerkingen van de Raad van State

De Raad van State merkt op dat het wettigheidsbeginsel in strafzaken weliswaar toelaat dat de wetgevende macht de niet-naleving van een uitvoeringsbesluit

strafbaar stelt, maar vereist dat de machtiging aan de uitvoerende macht voldoende nauwkeurig is omschreven en betrekking heeft op de tenuitvoerlegging van maatregelen waarvan de essentiële elementen door de wetgevende macht zijn vastgelegd. Volgens de Raad lijkt niet aan dit vereiste te zijn voldaan in het geval van de strafbaarstelling van de niet-naleving van afdeling 5 van hoofdstuk 1 van titel 3 van het ontwerp en de ter uitvoering ervan genomen besluiten, en in het bijzonder in het geval van artikel 57 (opmerking nr. 5.1-5.2 op p. 15-16).

In die bepaling wordt de regering gemachtigd om de voorwaarden te bepalen waaraan elk schip moet voldoen om in staat van veiligheid te zijn. De Raad erkent dat weliswaar wordt gepreciseerd over welke voorschriften die voorwaarden inzonderheid gaan, maar uit het woord "inzonderheid" kan voor de Raad worden opgemaakt dat het louter om een illustratieve opsomming gaat.

Vooreerst moet worden opgemerkt dat de door de Raad van State bekritiseerde bepalingen reeds geldende wetsbepalingen overnemen, in het bijzonder van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen. Indertijd heeft de Raad van State hieromtrent geen opmerkingen, gebaseerd op het wettigheidsbeginsel in strafzaken, gemaakt.

Er dient te worden benadrukt dat, waar het ontwerp gebruikmaakt van de techniek van de strafbaarstelling van de niet-naleving van uitvoeringsbesluiten, het telkens gaat om voorschriften van technische aard. Deze voorschriften worden gekenmerkt door een hoge graad van complexiteit en zijn zeer omvangrijk. Alleen al om die redenen ware het legistiek niet wenselijk om de materiële voorschriften, waarvan de niet-naleving dient te worden bestraft, in het ontwerp van decreet op te nemen. Daarenboven zijn deze regels met het oog op de veiligheid van de scheepvaart bij uitstek evolutief, deels door de vooruitgang van de techniek en deels door de voortschrijdende regulering ter zake, die is geharmoniseerd op internationaal en/of Europees niveau. Het is derhalve niet raadzaam en evenmin nuttig om in groter detail bij decreet te omschrijven op welke aspecten van de scheepsbouw, etc. de regulering betrekking mag hebben. Het gevolg daarvan zou immers zijn dat de decreetgever met grote regelmaat de bepalingen van het decreet zou moeten wijzigen, zonder daarbij nog betekenisvolle beleidsmatige keuzes te kunnen maken.

Ten slotte moet worden opgemerkt dat de betrokken uitvoeringsbesluiten, in hun huidige vorm, bekend zijn. In het geval van het ontworpen artikel 57 gaat het hoofdzakelijk om het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen. De decreetgever heeft dus wel degelijk kennis van de normen waarvan hij de niet-naleving strafbaar stelt.

Om deze redenen moet het ontwerp wel degelijk in overeenstemming met het wettigheidsbeginsel in strafzaken worden geacht (zie, naar analogie, Grondwettelijk Hof 22 april 2010, nr. 37/2010; Grondwettelijk Hof 20 oktober 2011, nr. 158/2011; Grondwettelijk Hof 6 juni 2013, nr. 77/2013).

De Raad van State brengt in herinnering dat de delegatie van regelgevende bevoegdheden aan de waterwegbeheerders, waaronder De Vlaamse Waterweg nv, aan de havenbedrijven en aan andere bevoegde autoriteiten slechts onder bepaalde

voorwaarden kan worden gebillijkt. In dat verband stelt hij dat de machtiging, in artikel 70, § 1, tweede lid, van het ontwerp, om tijdelijke afwijkingen toe te laten van bepalingen van wetten, decreten of uitvoeringsbesluiten die betrekking hebben op de bemanning en het besturen van het vaartuig, de technische kenmerken of uitrusting van het vaartuig, de regeling van het scheepvaartverkeer, de voorschriften met betrekking tot de activiteiten aan boord en aan wal en de boorddocumenten, niet kan worden aanvaard (opmerkingen nr. 6.2 en 6.4 op p. 17-18).

De opmerking van de Raad van State blijkt echter te zijn gebaseerd op de misvatting dat de bedoelde bepaling een regelgevende bevoegdheid zou toekennen. Dat is niet het geval. Het gaat in artikel 70, §1, tweede lid, van het ontwerp om afwijkingen die uitsluitend voor een specifiek experiment of pilootproject kunnen worden verleend, op individuele aanvraag. De ontworpen bepalingen inzake innovatie in de scheepvaart creëren de mogelijkheid om individuele afwijkingen van tijdelijke aard toe te staan van regelgeving die voor de uitvoering van experimenten of pilootprojecten een obstakel zou vormen. De toelating zal de vorm aannemen van een individuele bestuursbeslissing.

De ontworpen bepalingen zullen trouwens in de plaats komen van het bestaande artikel 51 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. Het gaat dus om reeds geldend recht.

Om deze redenen kan de opmerking van de Raad van State niet worden gevolgd.

De Raad van State wijst op de relatieve complexiteit van het begrippenapparaat, wat tot verwarring aanleiding kan geven. Hij geeft aan dat het moeilijk is om aan de hand van de begripsbepalingen het toepassingsgebied van de ontworpen regelingen te bepalen (opmerkingen nr. 7.1-7.5 op p. 22-25).

Dat de bepalingen, net zoals de fysieke én de juridische realiteit een zekere complexiteit vertonen, is voor een decreet met een dermate brede reikwijdte onvermijdelijk. Het ontwerp tracht wel degelijk die complexiteit zo veel mogelijk te beperken.

Het klopt echter wel dat men bij de toepassing van de ontworpen bepalingen aandachtig dient te lezen en rekening dient te houden met de in het decreet opgenomen definities. Dat geldt voor alle regelgeving. Ter illustratie wordt ingegaan op het voorbeeld dat de Raad van State aanhaalt in opmerking nr. 7.4. De ontworpen afdeling 3 van hoofdstuk 4 van titel 2 heeft betrekking op "waterwegen". Zoals de Raad terecht opmerkt, worden luidens het ontworpen artikel 2, 30°, de wateren gelegen in havengebieden beheerd en geëxploiteerd door de havenbedrijven uitgezonderd van het begrip "waterweg". De bepalingen zijn dus niet uit zichzelf van toepassing in die havengebieden. Anderzijds bepaalt artikel 31 dat de afdeling, met uitzondering van artikel 33 en artikel 34, eerste lid, tweede zin, "van overeenkomstige toepassing" is in de havengebieden beheerd en geëxploiteerd door de havenbedrijven. Dat betekent dus dat, met uitzondering van artikel 33 en artikel 34, eerste lid, tweede zin, de bepalingen van de afdeling naar analogie, *mutatis mutandis*, van toepassing zijn in die havengebieden. Het toepassingsgebied van elke bepaling is dus wel degelijk uit de ontworpen bepalingen af te leiden, zonder rechtsonzekerheid.

Dat neemt niet weg dat de suggestie van de Raad van State om bij de aanvang van elk onderdeel, of op zijn minst in de toelichting bij elk onderdeel, te preciseren wat het toepassingsgebied ervan is, en om de tekst grondig na te kijken teneinde te voorkomen dat in een bepaald onderdeel termen worden gehanteerd die inconsistent zijn met het territoriale toepassingsgebied ervan, ter harte is genomen. Dit heeft her en der geleid tot aanpassingen van het ontwerp en de memorie van toelichting, die de interpretatie van het decreet vergemakkelijken.

De andere algemene opmerkingen van de Raad van State gaven eveneens aanleiding tot enkele aanpassingen van het ontwerp, zoals hieronder wordt aangegeven.

Inhoudelijke aanpassingen

Het ontwerp van decreet en de Memorie van Toelichting werden ingevolge het advies van de Raad van State aangepast op volgende punten:

	Ontwerp van decreet
Artikel	Inhoud aanpassing
Art. 2, 7°	<i>Ingevolge opmerking nr. 8 op p. 25:</i> Vervanging van het woord binnenschip door het woord schip in de definitie van "estuair schip". De eventuele twijfel over de kwalificatie van een estuair schip als binnenschip, wordt reeds weggenomen door artikel 2, 3°.
Art. 10	<i>Ingevolge opmerking nr. 11 op p. 27:</i> Precisering van de bepaling over de indexering.
Art. 21, tweede lid	<i>Ingevolge opmerking nr. 14.3 op p. 29-30:</i> Herformulering van de machtigingsbepaling om te verduidelijken dat de Vlaamse Regering niet kan beslissen dat geen vergoeding verschuldigd is in gevallen waarin de erfdienstbaarheid onevenredige nadelige gevolgen heeft.
Art. 26, derde lid	<i>Ingevolge opmerking nr. 15 op p. 30:</i> Precisering dat uitsluitend de in de nautische publicaties opgenomen voorschriften voorgaan op verkeerstekens.
Art. 37, tweede lid	<i>Ingevolge opmerking nr. 6.3 op p. 17-18:</i> Nadere explicitering van de aard van de in nautische publicaties vervatte voorschriften.
Art. 55, eerste lid, 2°	<i>Ingevolge opmerking nr. 3.3.2 op p. 9:</i> Toevoeging van marineschepen die geen binnenschepen zijn aan de uitzonderingen van het toepassingsgebied van afdeling 5 van hoofdstuk 1 van titel 3.
Art. 58, §2	<i>Ingevolge opmerking nr. 19.4 op p. 33:</i> Verbetering van de formulering van de bepalingen.
Art. 110	<i>Ingevolge opmerking nr. 21.1 op p. 34</i> Opt in – bepaling scheepvaartpolitie.
Art. 121, §3	<i>Ingevolge opmerkingen nr. 25.1-25.2 op p. 39-40:</i> Toevoeging van een verwijzing naar de bepalingen over de toezichtsbevoegdheden en waarbij het belemmeren van de opdracht van de bevoegde autoriteit en deskundigen strafbaar

	wordt gesteld, waardoor de extraterritoriale strafbaarstelling tot die bepalingen wordt beperkt.
Art. 176 (oud art. 178)	<i>Ingevolge opmerking nr. 11 op p. 27:</i> Precisering van de bepaling over de indexering.
Art. 196 (oud art. 198)	<i>Ingevolge opmerking nr. 18.4 op p. 32:</i> Heel artikel 42 treedt uitgesteld in werking. Er wordt geen paragraaf meer uitgezonderd.
	Memorie van toelichting
Artikel	Inhoud aanpassing
Art. 13	<i>Ingevolge opmerking nr. 13 op p. 28:</i> Nadere toelichting opgenomen over de verhouding tot het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid.
Art. 42	<i>Ingevolge opmerking nr. 18.2 op p. 31-32:</i> Toelichting opgenomen van het behoud van het bijzondere prijsregime inzake de irrigaties in de Kempen.
Art. 70, §1, tweede lid	<i>Ingevolge opmerkingen nr. 6.2 en 6.4 op p. 17-18:</i> Verduidelijking toegevoegd dat het niet gaat om een toekenning aan de waterwegbeheerders en de havenbedrijven van regelgevende bevoegdheid.
Art. 79, §3, derde lid	<i>Ingevolge opmerking nr. 3.4 op p. 9-10:</i> Verantwoording toegevoegd voor een beroep op de impliciete bevoegdheden.
Art. 110, eerste lid	<i>Ingevolge opmerking nr. 3.6.2 op p. 12-13:</i> Verantwoording toegevoegd voor een beroep op de impliciete bevoegdheden in verband met de toepasselijkheid van artikel 25 van het kaderdecreet betreffende de bestuurlijke handhaving. <i>Ingevolge opmerking nr. 21.1 op p. 34:</i> Verduidelijkt dat de personeelsleden van de scheepvaartpolitie bevoegd zijn voor de bestuurlijke opsporing van de inbreuken van artikel 133, 1° tot en met 6° en voorziet dat de VR daartoe nadere voorwaarden kan bepalen. <i>Ingevolge opmerking nr. 21.2 op p. 35-36:</i> Uiteengezet dat de toepasselijkheid van de bepalingen over toezichts- en opsporingsrechten van het kaderdecreet niet leiden tot een onevenredige inmenging in het privéleven of aantasting van de onschendbaarheid van de woning.
Art. 112, eerste lid	<i>Ingevolge opmerkingen nr. 3.6.3.1 en nr. 3.6.3.2 op p. 13-15:</i> Verantwoording toegevoegd voor een beroep op de impliciete bevoegdheden in verband met de toekenning van de hoedanigheid van agent of officier van gerechtelijke politie aan personeelsleden van de havenbedrijven en de mogelijkheid tot toekenning van die hoedanigheden aan contractuele personeelsleden. <i>Ingevolge opmerkingen nr. 22.2 en nr. 22.3 op p. 36-37:</i> Verwarrende toelichting over de verhouding van het eerste lid tot sommige bepalingen van het kaderdecreet betreffende de bestuurlijke handhaving weggelaten. De bepaling verleent overigens bewust geen machtiging aan de Vlaamse Regering om de opsporingsopdracht van categorieën van personeelsleden

	inhoudelijk, geografisch of temporeel te beperken. Het is de bedoeling dat de opdracht van de betrokken personeelsleden wordt omschreven in het aanstellingsbesluit (zie art. 9, §2, art. 23, §4, tweede lid, en art. 26, §2, van het kaderdecreet).
Art. 114	<i>Ingevolge opmerking nr. 23 op p. 37-38:</i> Uiteengezet dat de in de ontworpen bepaling bedoelde detectiemiddelen <i>in se</i> geen uitstaans hebben met de verwerking van persoonsgegevens.
Art. 120	<i>Ingevolge opmerking nr. 24 op p. 38-39:</i> Uiteengezet waarom niet wordt ingegaan op de suggestie om de strafbaarstelling in het ontworpen artikel 120 te beperken.

Legistieke aanpassingen

Alle legistieke en taalkundige aanpassingen die werden gesuggereerd door de Raad van State werden in het ontwerp doorgevoerd, met name in de artikelen 29, 33, 34, 42, 58, 133, 135, 144, (oud art.) 150, (oud art.) 151, 186 (oud art. 188) en 187 (oud art. 189).

B. Toelichting bij de artikelen

2. Artikelsgewijze bespreking

Titel 1. Algemene bepalingen

Artikel 1

Het voorliggende ontwerp 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 ontwerptekst 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. Tevens 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.

In lijn met het Scheepvaartwetboek wordt een estuair schip (7°) gedefinieerd als een schip 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.

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 een scheepvaartweg. 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 "pleziervaartuig" (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 pleziervaartuig een vaartuig 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 pleziervaartuig 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 voor zover zij geen deel uitmaken van een waterloop of kanaal, 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 titel 2 en 3 van het decreet. Die titels bevatten de materiële regels met betrekking tot de scheepvaartwegen en de scheepvaart. De daaropvolgende titels zijn eerder instrumenteel van aard en behoeven geen eigen ruimtelijk toepassingsgebied.

Titel 2 en 3 van het decreet zijn in principe, tenzij anders bepaald in een onderdeel van het decreet, 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.

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 titel 2 en 3 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 titel 2 en 3 van het decreet toepassing vinden 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 scheepvaartwegen

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 ontplooien.

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 heeft betrekking op de waterweg en het watergebonden gebied. Het heeft dus geen betrekking op de kustwateren aan de landzijde van de basislijn voor zover zij geen deel uitmaken van een waterloop of kanaal.

Het 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 sluizen 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.

In tegenstelling tot de artikelen 7 en 8 heeft dit artikel niet noodzakelijk betrekking op een "waterweg", maar regelt het de aansprakelijkheid van elke "waterwegbeheerder". Dit strekt zich dus ook uit tot de overheid die de kustwateren aan de landzijde van de basislijn van waar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten, beheert.

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.

Doordat het bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking afhankelijk is van de waterwegklasse, en de kustwateren aan de landzijde van de basislijn van waar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten, voor zover zij geen deel uitmaken van een waterloop of kanaal, geen waterwegklasse hebben, werkt de aansprakelijkheidsbeperking niet in het voordeel van de overheid die deze kustwateren beheert.

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.

Dit artikel heeft, net als de overige bepalingen van afdeling 1, betrekking op de "waterwegen". Voormelde bepalingen zijn dus niet van toepassing op de havengebieden beheerd en geëxploiteerd door de havenbedrijven en evenmin op de kustwateren aan de landzijde van de basislijn van waar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten, voor zover zij geen deel uitmaken van een waterloop of kanaal.

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, onverminderd de dwingende doelstellingen van het Decreet Integraal Waterbeleid.

Een en ander neemt niet weg dat als gevolg van bepaalde klimatologische omstandigheden zoals langdurige droogte, hevige en langdurige neerslag, of overstromingen, tijdelijke algemene maatregelen kunnen verspreid en opgelegd worden via nautische publicaties die het gebruik van de waterweg voor de scheepvaart tijdelijk kunnen beperken.

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.

De Raad van State vraagt zich in zijn advies af wat moet gebeuren als er een conflict ontstaat tussen de scheepvaartfunctie en de in het decreet van 18 juli 2003 bepaalde doelstellingen en beginselen. De betrokken doelstellingen en beginselen zijn echter zodanig geformuleerd dat zij niet met de ontworpen bepaling in conflict kunnen komen. Zij determineren immers niet welke concrete activiteiten op de waterwegen plaatsvinden, noch welke activiteiten voorrang hebben op andere activiteiten. Evenmin doet de ontworpen bepaling afbreuk aan de algemene doelstellingen en beginselen die aan het integraal waterbeleid ten grondslag liggen. Voor de duidelijkheid wordt er aan de toelichting bij dit artikel in de memorie van toelichting bij het decreet een zin toegevoegd dat er als gevolg van klimatologische omstandigheden zoals langdurige droogte of overstromingen, tijdelijke algemene maatregelen kunnen verspreid en opgelegd worden via nautische publicaties die het gebruik van de waterweg voor de scheepvaart tijdelijk kunnen beperken.

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 voorrangsrecht 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, inclusief de kustwateren aan de landzijde van de basislijn van waar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten, 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 loodsdiensden en de bebakeningsdiensden van en naar de havens, evenals de reddings- en sleepdiensden 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 het water 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 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.

De ontworpen artikelen zijn van toepassing op "jaagpaden", zoals in artikel 2 gedefinieerd als "de voor het beheer en de exploitatie van de waterwegen dienstige wegen en paden ongeacht hun eigendomsstatuut". Uit deze definitie, samen met de definitie van waterweg, volgt dat jaagpaden, zoals bedoeld in het ontwerp, niet in de havengebieden beheerd en geëxploiteerd door de havenbedrijven liggen.

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 begunstigten, evenals de gevallen waarin deze lasten onevenredige nadelige gevolgen uitmaken en welke vergoeding daarvoor verschuldigd is, 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.

De formulering van de machtigingsbepaling is aangepast om tegemoet te komen aan de opmerking in het advies van de Raad van State. Het is inderdaad niet de bedoeling om aan de regering een appreciatiebevoegdheid te verlenen die het mogelijk zou maken in gevallen waarin de erfdienstbaarheid onevenredige nadelige gevolgen heeft niet in een vergoeding te voorzien.

De waterwegbeheerders krijgen de bevoegdheid om de ruimtelijke uitgestrektheid van de erfdienstbaarheid van jaagpad en oevererf te bepalen

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

Naast de voormelde bevoegdheid om de ruimtelijke uitgestrektheid van de erfdienstbaarheid van jaagpad en oevererf te bepalen, krijgen de waterwegbeheerders de bevoegdheid om de machtigingen voor het uitvoeren van werken of beplantingen te verlenen.

De beide voormelde 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 erfdienstbaarheid van jaagpad en oevererf rustte, maar die vanaf een bepaald ogenblik wel door de erfdienstbaarheid 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.

Dit artikel heeft, net als de overige bepalingen van afdeling 1, betrekking op de "waterwegen". Voormelde bepalingen zijn dus niet van toepassing op de havengebieden beheerd en geëxploiteerd door de havenbedrijven en evenmin op de kustwateren aan de landzijde van de basislijn van waar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten, voor zover zij geen deel uitmaken van een waterloop of kanaal.

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 de voorschriften in de 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 erfdiensbaarheid 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.

Net als afdeling 3 van hoofdstuk 3, zijn de in deze afdeling opgenomen artikelen van toepassing op "jaagpaden", die, zoals blijkt uit de desbetreffende definitie in artikel 2, niet in de havengebieden beheerd en geëxploiteerd door de havenbedrijven liggen.

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 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 van het jaagpad 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 van het jaagpad 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 tegen sneeuw en ijzel 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 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 uitbestede 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 een scheepvaartweg, 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. 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 "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. De maximale geldigheidsduur van de voorschriften wordt beperkt tot ten hoogste drie jaar. Overeenkomstig de suggestie van de Raad van State, is de aard van de betrokken voorschriften in de ontworpen bepaling meer geëxpliciteerd.

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

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

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 kustwateren aan de landzijde van de basislijn van waar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten, voor zover zij geen deel uitmaken van een waterloop of kanaal, en evenmin 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 wordt gehouden 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 vastgeklekt op de huidige minimumtarieven zodat de nieuwe tarifiering kan aansluiten op de huidige tarieven.

Voor het aftappen van water door de vergunninghouders die onder de toepassing van de wet van 20 juni 1855 inzake de irrigaties in de Kempen vallen, blijft de forfaitaire regeling gelden die werd ingevoerd bij wet van 19 december 1997. De reden, met name dat de toepassing van de tarifiering per m³ op de omvangrijke bevoeiingen van gronden langs de Kempense kanalen, waar het voortbestaan van de landbouw, bosbouw en natuur volledig afhankelijk is van de beschikbaarheid van een aanzienlijke hoeveelheid gecapteerd water (in tegenstelling tot elders, waar vrijwel alle captaties van water ten behoeve van de visteelt, de land- en tuinbouw, de bosbouw en het beheer van natuurgebieden beneden de 500 m³ per jaar blijven en dus gratis zijn), tot buitensporig hoge verschuldigde bedragen zou leiden, is sindsdien niet substantieel veranderd. Overeenkomstig het advies van de Raad van State, zal deze uitzonderingsregeling slechts behouden blijven zolang die toestand actueel is.

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, de CIW alsook met de waterwegbeheerders en havenbedrijven. Zo wordt een integrale afstemming gegarandeerd waarbij aandacht is voor het verband tussen watertekorten op onbevaarbare en op bevaarbare waterlopen én in het grondwater.

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 196 bepaalt daartoe dat de artikelen 166 en 167 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. Het treedt eveneens voorlopig niet in werking totdat de Vlaamse regering het tariefkader heeft bepaald.

Er werden nog enkele beperkte materiële wijzigingen doorgevoerd, namelijk dat ook bij slechte waterkwaliteit door de waterwegbeheerder of het havenbedrijf beperkingen kunnen opgelegd worden aan de watercaptatie en dat de watercaptatie enkel kan verlopen via door de waterwegbeheerder of het havenbedrijf 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.-Dit gebeurt met respect voor de gemaakte afspraken binnen de geëigende overlegplatformen droogte op provinciaal en Vlaams niveau en met de partners.

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 van 3 mei 1991 betreffende het afleveren van vergunningen voor het capteren van water uit de in het Vlaamse Gewest gelegen bevaarbare waterlopen, kanalen en havens zullen de verschillende alternatieven hiertoe door de Vlaamse regering nader worden bepaald.

Artikel 44 bepaalt dat de waterwegbeheerder of het havenbedrijf belast is met de inning en de invordering van de verschuldigde bedragen en met de controle op de naleving van de verplichtingen inzake de watervang.

Het tweede lid is een overname van artikel 86 §8 van het Decreet houdende begrotingstechnische bepalingen alsmede de bepalingen tot begeleiding van de begroting van 21 december 1990.

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.

De bepalingen van afdeling 1 hebben betrekking op de "waterwegen". Zij zijn dus niet van toepassing op de havengebieden beheerd en geëxploiteerd door de havenbedrijven en evenmin op de kustwateren aan de landzijde van de basislijn van waar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten, voor zover zij geen deel uitmaken van een waterloop of kanaal.

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 van toepassing op de “waterwegen”, zoals gedefinieerd in artikel 2, maar eveneens 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.

Deze bepaling is, conform artikel 3, §1, van toepassing op alle "binnenwateren", zoals gedefinieerd in artikel 2.

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 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. Artikel 3, §1, van het ontwerp geldt in deze context niet. Estuaire schepen zijn bijvoorbeeld ook dan aan deze afdeling onderworpen wanneer zij varen in hun beperkte vaargebied op zee.

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 17^{quater} 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 vermog 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 *6bis* 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 *6bis* 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.

Met behoud van het voorgaande, is de voorgestelde regeling evenwel van toepassing op alle "waterwegen", zoals gedefinieerd in artikel 2.

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 bepaling is van toepassing op alle binnenwateren. De experimenten of pilootprojecten kunnen dus zowel plaatsvinden op de waterwegen als in de havengebieden beheerd en geëxploiteerd door de havenbedrijven.

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 of het havenbedrijf 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. Zoals hierboven, naar aanleiding van een opmerking in het advies van de Raad van State, werd uiteengezet, gaat het niet om een toekenning aan de waterwegbeheerders en de havenbedrijven van regelgevende bevoegdheid, maar om afwijkingen die uitsluitend voor een specifiek experiment of pilootproject kunnen worden verleend, op individuele aanvraag. De betrokken toelating zal de vorm aannemen van een individuele bestuursbeslissing.

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 toepasselijk op alle terminals die worden aangedaan door bulkschepen, voor het laden en lossen van vaste bulkclading. Zij zijn dus 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 bepalingen hebben betrekking op de "waterwegen", zoals gedefinieerd in artikel 2. Zij zijn dus niet van toepassing op de havengebieden beheerd en geëxploiteerd door de havenbedrijven en evenmin op de kustwateren aan de landzijde van de basislijn van waar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten, voor zover zij geen deel uitmaken van een waterloop of kanaal.

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.

Onder meer wordt voorzien in de mogelijkheid om de aan De Vlaamse Waterweg verschuldigde scheepvaartrechten en andere retributies in te vorderen door middel van een dwangbevel. In dat verband wordt bepaald dat verzet tegen het dwangbevel kan worden ingediend binnen één maand na de betekening van het exploit, en wel bij verzoekschrift of door een dagvaarding ten gronde voor de ondernemingsrechtbank. Op die manier wordt een bevoegdheid van een rechtscollege en een aspect van de procedure geregeld. Zoals de Raad van State in zijn advies heeft opgemerkt, behoort dit normaliter tot de bevoegdheden van de federale wetgever. In dit geval kan de decreetgever evenwel een beroep doen op de impliciete bevoegdheden, zoals hierna wordt uiteengezet. Het is noodzakelijk gebleken om voor dit erg specifieke rechtsmiddel, dat verschilt van de klassieke burgerrechtelijke gedingen en dat nauw verbonden is met de inhoudelijke gewestbevoegdheid voor het opleggen van scheepvaartrechten, een minimale regeling met betrekking tot de rechtsingang vast te stellen. Dit sluit aan bij de analoge regelingen in artikel 90, tweede lid, van het Provinciedecreet en artikel 177, vijfde lid, van het Decreet over het lokaal bestuur. Voorts is het nodig gebleken om over de bevoegdheid van de ondernemingsrechtbank, die hoe dan ook te verdedigen viel op grond van artikel 574, 7°, van het Gerechtelijk Wetboek ("vorderingen in scheepvaartzaken") rechtszekerheid te scheppen. Aangezien het gaat om een bijzondere procedure, leent de aangelegenheid zich bij uitstek tot een gedifferentieerde regeling. Aangezien de bevoegdheidstoekenning in de lijn ligt van de bestaande bevoegdheden van de ondernemingsrechtbank in scheepvaartzaken, en aangezien het verzoekschrift en de dagvaarding als courante middelen van rechtsingang bij de rechtbank voldoende gekend zijn, hebben de ontworpen bepalingen ten slotte slechts een marginale weerslag op de federale bevoegdheid.

De bestaande vrijgestelde categorieën werden enigszins geherformuleerd (in het bijzonder degene onder artikel 80, §1, 1°, 3° en 6°), 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^o en 4^o, 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. Er ook wordt bepaald dat het voorrecht vermeld in artikel 85 paragraaf 1, 1^o, onderling rang inneemt nà die vorderingen van de gezagvoerder en de bemanningsleden. Dit in navolging van de hogervermelde rechtspraak van het Arbitragehof en om een nadelige impact te vermijden op het voorrecht over de vorderingen van de gezagvoerder en de bemanningsleden die voortspruiten uit een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst en die verband houden met arbeid aan boord van het betrokken zee- of binnenschip, inbegrepen deze ter vergoeding van overlijden of letselschade, voor de terugbetaling van kosten en voor repatriëringskosten.

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 hypothecken op zeeschepen, opgemaakt te Brussel op 10 april 1926, de bevoorrechtiging 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 bevoorrechtiging 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 hypotheeken (art. 4.2) en vooral van de meer gesofisticeerde tekst van het Internationaal Verdrag van Genève van 6 mei 1993 betreffende maritieme voorrechten en hypotheeken (art. 4.2), bevoorrechtiging 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 samenloop situaties, 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 -hypotheeken, 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 politie over het verkeer op de waterwegen, die 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 ongevallen 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 onafhankelijkheid 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 onderzoeksdaden 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 huiszoekingen 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 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 onderzoekdaden 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 de 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 22 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.

De Raad van State stelde in zijn advies over dit ontwerp dat, in het raam van de impliciete bevoegdheden, moet worden aangetoond dat het noodzakelijk is om de toezichtsrechten waarin hoofdstuk 2 van het kaderdecreet voorziet, toe te kennen aan de agenten of officieren van gerechtelijke politie die instaan voor de handhaving van het aan te nemen decreet. Indien die noodzakelijkheid niet kon worden aangetoond, zou artikel 25 van het kaderdecreet niet van toepassing mogen worden verklaard (opmerking nr. 3.6.2 op p. 12-13).

De Raad bouwde hierbij voort op een uittreksel uit zijn advies 64.535/3 van 10 januari 2019 over het voorontwerp dat tot het kaderdecreet heeft geleid. Daarin werd inderdaad gesuggereerd om, op het ogenblik dat het kaderdecreet op een bepaalde Vlaamse regelgeving van toepassing wordt verklaard (zoals *in casu*), na te gaan of voor sommige van de toezichtsrechten vermeld in hoofdstuk 2 van het kaderdecreet het noodzakelijk zou zijn dat de agenten of officieren van gerechtelijke politie over die bevoegdheden beschikken naast de bevoegdheden die hen worden toegekend door hoofdstuk 3 van het kaderdecreet en het Wetboek van Strafvordering.

Deze laatste suggestie van de Raad, in het voormelde advies 64.535/3, was echter ingegeven door het advies van de Raad om artikel 25 van het kaderdecreet te schrappen. In het licht van het feit dat het strafrechtelijk opsporingsonderzoek in principe behoort tot de federale bevoegdheden, meende de Raad immers dat, in het

raam van het kaderdecreet, niet was aangetoond waarom artikel 25, in de versie opgenomen in het voorontwerp, noodzakelijk was.

De decreetgever heeft evenwel, naar aanleiding van de opmerkingen in het voornoemde advies, artikel 25 van het kaderdecreet niet geschrapt, maar de bepalingen ervan gewijzigd. De uiteindelijke versie van artikel 25 komt tegemoet aan de bezorgdheid van de Raad van State en behoort, op grond van de impliciete bevoegdheden, wel degelijk tot de bevoegdheid van de decreetgever – wat trouwens door geen enkele partij bij het Grondwettelijk Hof betwist is geworden.

Nu artikel 25 van het kaderdecreet *in abstracto* reeds tot de gewestbevoegdheden behoort, is er logischerwijze eigenlijk geen nood aan een bijkomende toetsing aan de bevoegdheidsverdeling telkens wanneer een bepaald Vlaams decreet het artikel van toepassing verklaart op de handhaving van dat concrete decreet. Desondanks wordt hieronder uiteengezet waarom artikel 25 van het kaderdecreet wel degelijk toepasselijk dient te zijn.

In tegenstelling tot de versie van artikel 25 van het kaderdecreet waarover de Raad van State zich in het voormelde advies 64.535/3 uitsprak, heeft de bevoegdheid om de toezichtsrechten te gebruiken voor het strafrechtelijk opsporingsonderzoek geen algemene draagwijdte, maar is zij beperkt tot die gevallen waar een toezichthouder, nadat het vermoeden van een misdrijf is ontstaan, zijn verrichtingen voortzet in zijn hoedanigheid van agent of officier van gerechtelijke politie.

Het onderscheid tussen bestuurlijk toezicht enerzijds en de strafrechtelijke en bestuurlijke opsporing van misdrijven en inbreuken anderzijds brengt voor de vaststellers een niet te onderschatten bijkomende complexiteit met zich mee, die aanleiding kan geven tot procedurefouten en de aarzeling om effectief gebruik te maken van de verleende bevoegdheden, zeker wanneer deze sterk verschillen naargelang de fase waarin men zich bevindt. Het ontstaan van een redelijk vermoeden van een misdrijf of een inbreuk als scharniermoment is immers een feitenkwestie, die finaal soeverein door de feitenrechter wordt beoordeeld (Zie bijv. Cass. 12 december 2017, rolnr. P161104N). Om deze risico's te minimaliseren, wordt uitgegaan van de eenheid van de vaststellingsketen, waarbij de in het kader van toezicht toegekende bevoegdheden onder welbepaalde restricties ook bij de strafrechtelijke en bestuurlijke opsporing kunnen worden ingezet. Vaststellers die de hoedanigheden van toezichthouder, agent of officier van gerechtelijke politie en/of bestuurlijke opsporingsagent cumuleren, kunnen daardoor in twijfelgevallen op veilig spelen, en zich beperken tot de inzet van toezichtsrechten, met inachtneming van de restricties die voor de toepassing van deze rechten door het decreet zijn vastgelegd voor de fase van de strafrechtelijke en bestuurlijke opsporing. Binnen deze grenzen is het onderscheid tussen toezicht en opsporing dan niet langer relevant.

Aan de voorwaarden, verbonden aan het vereiste beroep op artikel 10 BWHI, is om volgende redenen voldaan:

1. de toepasselijkheid van artikel 25 van het kaderdecreet is noodzakelijk, niet alleen ter verzachting van de hierboven geschetste problematiek van het relatief onzekere scharniermoment, maar ook omdat in het Wetboek van Strafvordering tot nader order nog steeds een systematische regeling van alle onderzoekshandelingen ontbreekt;

2. de toepasselijkheid van artikel 25 van het kaderdecreet heeft slechts een marginale weerslag op de betrokken federale aangelegenheden, nu ze geen impact heeft op de bevoegdheden, verleend door het Wetboek van Strafvordering, en uitsluitend geldt voor de op grond van dit decreet aangestelde agenten en officieren van gerechtelijke politie, in het kader van de opsporing van misdrijven, bepaald in dit decreet;

3. de federale wetgever heeft voor tal van bijzondere (federale) inspectiediensten voorzien in bijzondere regelingen van onderzoekshandelingen, die het Wetboek van Strafvordering aanvullen en er zelfs van afwijken, wat aantoont dat de aangelegenheid zich leent tot een gedifferentieerde regeling.

De Raad van State merkte in het advies over dit ontwerp op dat artikel 26, §3, van het kaderdecreet bepaalt dat de personeelsleden van de politiediensten, vermeld in artikel 2 van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt, bevoegd zijn voor de bestuurlijke opsporing van de inbreuken en misdrijven die de Vlaamse regelgeving aanduidt, onder de voorwaarden die ze stelt. Tevens merkte de Raad op dat in het ontwerp niet wordt bepaald voor welke inbreuken en misdrijven waarin het ontwerp voorziet, en onder welke voorwaarden, de personeelsleden van de politiediensten bevoegd zijn voor de bestuurlijke opsporing.

Het kaderdecreet voorziet in het hierboven vermelde artikel 26§3 in de principiële mogelijkheid om de reguliere politie bevoegd te stellen voor de bestuurlijke opsporing van welbepaalde inbreuken in Vlaamse regelgeving, onder de voorwaarden die deze Vlaamse regelgeving zal bepalen. Het gaat hier om een zogenaamde "opt in – bepaling", die niet tot de standaardregeling van het kaderdecreet behoort. Zij zal, aldus de memorie van toelichting bij het kaderdecreet, bijgevolg maar gelden in de mate waarin de decreetgever, op het ogenblik dat hij het kaderdecreet van toepassing verklaart op een Vlaamse regelgeving, dat uitdrukkelijk bepaalt, en bij die gelegenheid aantoont dat het voor die bepaalde aangelegenheid noodzakelijk is de politiediensten te belasten met de bestuurlijke opsporing.

In het scheepvaartdecreet wordt in dit verband de scheepvaartpolitie uitdrukkelijk bevoegd gemaakt voor de bestuurlijke opsporing van de inbreuken en misdrijven van artikel 133, 1° tem 6°.

De "opt-in" voor de inschakeling van de scheepvaartpolitie wordt gemotiveerd op basis van de impliciete bevoegdheden, zoals bepaald in artikel 10 BWHI. In het kaderdecreet betreffende de bestuurlijke handhaving wordt reeds in algemene termen gemotiveerd waarom aan de voorwaarden van artikel 10 BWHI, is voldaan voor wat betreft de reguliere politie. Hierna wordt aanvullend nog meer concreet geduid waarom het specifiek beroep doen op de scheepvaartpolitie voor de bestuurlijke handhaving noodzakelijk is:

1. Noodzakelijk:

De blijvende inzet van de Scheepvaartpolitie bij de handhaving, zowel inzake toezicht als inzake opsporing, inzonderheid voor alle misdrijven en inbreuken op het water, is noodzakelijk, voor het effectief controleren als voor het afdwingen van regels. Qua handhaving, is de Scheepvaartpolitie vandaag immers nadrukkelijk aanwezig op het terrein. Zo werden er bijvoorbeeld 1824 controles op de waterweg

uitgevoerd in 2019 , waarbij er 322 inbreuken werden vastgesteld. Met een vloot van 10-tal patrouillevaartuigen en rhibs in Vlaanderen en een personeelsbestand van 365 VTE's vormt de Scheepvaartpolitie de ruggengraat voor de verzekering van enerzijds de veiligheid op de Vlaamse waterwegen en anderzijds een vlot binnenvaartverkeer.

Het is daarnaast onwerkbaar moest de Scheepvaartpolitie op het terrein bevoegd zijn om strafrechtelijke inbreuken vast te stellen op een vaartuig, maar niet bevoegd zou zijn om op hetzelfde vaartuig bestuursrechtelijke inbreuken vast te stellen. De formele herkwalificatie als bestuurlijke inbreuk mag m.a.w. geen negatieve effecten genereren naar handhaving toe. De inzet van de scheepvaartpolitie, zowel bij strafrechtelijke misdrijven als bestuurlijke inbreuken is aldus niet alleen noodzakelijk voor de continuïteit maar ook en vooral voor de verhoging van de effectiviteit van de sanctionering. Gezien de Vlaamse Regering in het kader van het oplossen van het mobiliteitsvraagstuk en de Co2-reductie van het goedertransport verder inzet op een ambitieuze modal shift, waarbij het aandeel van de binnenvaart en spoorvervoer moet toenemen, is het ook noodzakelijk om verder in te zetten op handhaving om in de toekomst de veiligheid op de waterweg te kunnen blijven waarborgen.

2. Marginale weerslag:

De weerslag van het betrekken van de scheepvaartpolitie bij de bestuurlijke handhaving is slechts marginaal. Het Scheepvaartdecreet geeft namelijk niet meer taken aan de Scheepvaartpolitie dan waarover deze momenteel reeds beschikt (het gaat enkel om een herkwalificatie van een aantal strafrechtelijke misdrijven naar bestuurlijke inbreuken die een enigszins andere werkwijze vereisen). Of nog: het toezicht en de opsporing voor diezelfde misdrijven die nu een bestuurlijk karakter krijgen, wordt momenteel reeds door haar uitgeoefend zodat de kern van haar activiteiten aldus ongewijzigd zal blijven na de inwerkingtreding van het artikel. Meer nog, de scheepvaartpolitie heeft zich intussen zelfs voorbereid op deze nieuwe realiteit. Zo worden haar operationele medewerkers middels een functionele opleiding reeds opgeleid met betrekking tot deze materie. De facto komt bovenstaande aldus neer op een continuering van de huidige manier van werken van de Scheepvaartpolitie en wijzigen enkel bepaalde onderliggende procedures. Zo wordt het voor de Scheepvaartpolitie administratief gezien zelfs eenvoudiger om vaststellingen van bepaalde inbreuken over te maken aan de sanctionerende instantie.

3. Leent zich tot een gedifferentieerde regeling:

Aangezien de binnenvaart inmiddels een in hoofdzaak geregionaliseerde materie is geworden kan de parallel getrokken worden met de politie op het wegverkeer. Daar heeft de federale overheid de reguliere politiediensten immers zelf bevoegd gesteld voor de bestuurlijke opsporing van geregionaliseerde inbreuken op het wegverkeer. Dat toont reeds afdoende aan dat de materie zich leent tot een gedifferentieerde regeling.

Het mede bevoegd maken van de scheepvaartpolitie zorgt, bij de inwerkingtreding van het Scheepvaartdecreet, voor een continuering van de bestaande situatie waarbij politiediensten bevoegd zijn om te kunnen handhaven op en rond de waterwegen en laat aan de Vlaamse Waterweg nv toe om stapsgewijs en gericht het handhavingskader (verder) uit te bouwen.

De Vlaamse Regering kan aan deze "opt-in" figuur nadere voorwaarden verbinden. Deze voorwaarden kunnen op dit moment evenwel nog niet concreet gemaakt worden omdat in uitvoering van artikel 148 nog geen nadere regels zijn bepaald en het dus moeilijk is om te anticiperen op deze maatregelen.

Ook 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 eveneens 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.

De Raad van State merkte in zijn advies over dit ontwerp voorts op dat de decreetgever moet nagaan of het toekennen van welbepaalde toezichts- of opsporingsrechten, in het bijzonder het recht op toegang tot bewoonde ruimtes geregeld in artikel 10 van het kaderdecreet en het visitatierecht geregeld in artikel 30 van het kaderdecreet, met inbegrip van de mogelijkheid om deze rechten uit te oefenen tussen 21 uur en 5 uur, wel nodig is en evenredig met de door het decreet nagestreefde doelstellingen.

Deze afweging heeft wel degelijk plaatsgevonden. Dat het gebruik van de bedoelde toezichts- of opsporingsrechten bij de toepassing van het ontwerp nodig zou zijn, valt geenszins in het algemeen uit te sluiten. Bovendien is het gebruik van de bedoelde toezichts- of opsporingsrechten omgeven met alle passende proportionaliteitswaarborgen, waaronder het feit dat een nachtelijke betreding of visitatie uitsluitend mogelijk is met de gemotiveerde machtiging van de politierechter. De toegekende rechten zullen dus niet leiden tot een onevenredige inmenging in het privéleven of een aantasting van de onschendbaarheid van de woning.

Daarnaast maakt dit artikel toepassing van de principiële mogelijkheid om de reguliere politie bevoegd te stellen voor de bestuurlijke opsporing van welbepaalde inbreuken in Vlaamse regelgeving, zoals voorzien in het kaderdecreet van 22 maart 2019 betreffende de bestuurlijke handhaving. Ook 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.

De "opt-in" voor de inschakeling van de scheepvaartpolitie kan gedaan worden op basis van de impliciete bevoegdheden.

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 de ontworpen bepaling de bedragen bepaald die onmiddellijk geïnd kunnen worden.

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 handhavingsdienst. 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 handhavingsdiensten 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 handhavingsdienst. 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 handhavingsdienst 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 het toezicht en 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.

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.

De Raad van State gaf in zijn advies over dit ontwerp aan dat de decreetgever de hoedanigheid van agent of officier van gerechtelijke politie niet kan toekennen aan personeelsleden van een gemeente, van een intergemeentelijk samenwerkingsverband of van een provincie, en daarom evenmin van gemeentelijke havenbedrijven. Bijgevolg meende de Raad dat de verwijzing naar de havenbedrijven in artikel 112, eerste en vierde lid, van het ontwerp moest worden weggelaten.

Artikel 11, derde lid, 1°, BWHI bepaalt inderdaad dat de decreten de hoedanigheid van agent of officier van gerechtelijke politie kunnen toekennen aan de beëdigde ambtenaren van de Gemeenschaps- of Gewestregering of van instellingen die onder het gezag of het toezicht van de Gemeenschaps- of Gewestregering ressorteren. Lokale besturen en verzelfstandigde rechtspersonen die ervan afhangen worden in die bepaling niet vermeld. Toch kan het advies van de Raad van State op dit vlak niet worden gevolgd.

Vooreerst moet worden vastgesteld dat de problematiek hoe dan ook beperkt is tot de hoedanigheid van agent of officier van gerechtelijke politie. De suggestie van de Raad van State om de verwijzing naar de havenbedrijven in artikel 112, eerste en

vierde lid, van het ontwerp volledig weg te laten, zou voor gevolg hebben dat personeelsleden van de havenbedrijven *a priori* ook de hoedanigheid van toezichthouder en van bestuurlijk opsporingsagent zou worden onthouden. Deze suggestie is dus hoe dan ook te vergaand en kan niet op het door de Raad van State naar voren geschoven argument worden gesteund.

Voorts is het wel degelijk mogelijk voor de decreetgever om de hoedanigheid van agent of officier van gerechtelijke politie toe te kennen aan personeelsleden van lokale besturen en verzelfstandigde rechtspersonen die ervan afhankelijk indien voldaan is aan de voorwaarden voor de toepassing van de impliciete bevoegdheden. Dat is te dezen het geval. Een groot deel van de bepalingen van dit decreet belangen de havenbedrijven, als beheerder van de havengebieden, rechtstreeks aan. De effectieve handhaving ten aanzien van de overtredingen van deze bepalingen zou quasi onuitvoerbaar zijn indien geen personeelsleden van de havenbedrijven met de desbetreffende opsporingsopdrachten konden worden belast. De ontworpen bepalingen zijn dus noodzakelijk voor de uitoefening van de gewestbevoegdheden. De materie leent zich tot een gedifferentieerde regeling en de bepalingen hebben slechts een marginale weerslag op de federale bevoegdheden.

Dat personeelsleden van de havenbedrijven de hoedanigheid van agent of officier van gerechtelijke politie hebben, is om analoge redenen trouwens ook reeds het geval op grond van het decreet van 3 mei 2019 houdende de havenkapiteinsdienst. De voormelde hoedanigheid werd trouwens reeds in het leven geroepen door de wet van 5 mei 1936 tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins, en zulks zowel voor de toen reeds bestaande stedelijke havenbesturen als voor de verzelfstandigde havenbesturen.

Ook in artikel 23, §1, 2° tot 4°, van het kaderdecreet van 22 maart 2019 betreffende de bestuurlijke handhaving wordt in de mogelijkheid voorzien om personeelsleden van een gemeente, van een intergemeentelijk samenwerkingsverband of van een provincie de hoedanigheid van agent van gerechtelijke politie toe te kennen. In de memorie van toelichting bij het kaderdecreet werd terecht aangestipt dat in verschillende Vlaamse decreten reeds verbalisatiebevoegdheid wordt verleend aan gemeentelijke en provinciale personeelsleden en dat de gemeenschappen en gewesten in het andere geval op het vlak van (strafrechtelijke) handhaving *de facto* geen gebruik zouden kunnen maken van hun op artikel 46 van de gewone wet hervorming instellingen gegronde bevoegdheid om opdrachten aan de gemeenten en de provincies toe te vertrouwen.

De opmerking van de Raad van State wordt derhalve niet gevolgd.

De Raad van State gaf in zijn advies over dit ontwerp voorts aan dat, behoudens toepassing van de impliciete bevoegdheden, de hoedanigheid van agent of officier van gerechtelijke politie enkel kan worden toegekend aan statutaire personeelsleden en niet aan contractuele personeelsleden. De Raad meende dan ook dat, opdat de mogelijkheid om die hoedanigheid toe te kennen aan contractuelen kan blijven behouden, moet worden aangetoond dat het onmogelijk is om voldoende gekwalificeerde statutaire personeelsleden aan te wijzen die met de handhaving van de ontworpen regelgeving kunnen worden belast.

In 2003 werd reeds uitdrukkelijk bepaald dat de bevoegdheden die werden toegekend aan de havenkapitein, de adjunct-havenkapitein en de haveninspecteurs van de Haven van Brussel, zowel door statutaire als contractuele personeelsleden kunnen worden uitgeoefend (art. 20, §10, van de wet van 5 mei 1936 tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins, zoals ingevoegd bij ordonnantie van 6 november 2003). De afdeling Wetgeving van de Raad van State heeft hierbij, in tegenstelling tot bij andere bepalingen van hetzelfde artikel, destijds geen opmerkingen aangaande de gewestelijke bevoegdheden gemaakt. De interpretatie als zouden de "beëdigde ambtenaren", bedoeld in artikel 11, derde lid, 1°, BWHI, uitsluitende statutaire personeelsleden mogen zijn, lijkt dus pas later in de adviespraktijk van de Raad te zijn ontwikkeld en is vooralsnog niet door het Grondwettelijk Hof bevestigd.

In tal van Vlaamse decreten wordt niet vereist dat de personeelsleden aan wie de hoedanigheid van agent of officier van gerechtelijke politie wordt toegekend statutair zouden zijn. Een dergelijke eis zou trouwens haaks staan op het personeelsbeleid dat al jaren door de Vlaamse Overheid en andere besturen wordt gevoerd. Als gevolg van dit personeelsbeleid, en mede als gevolg van de specifieke, vaak technische aard van de betrokken regelgeving, is het inderdaad onmogelijk om voldoende gekwalificeerde statutaire personeelsleden aan te wijzen voor een effectieve en krachtdadige handhaving van dit decreet en zijn uitvoeringsbesluiten.

Aan de voorwaarden om een beroep te kunnen doen op de impliciete bevoegdheden is dus hoe dan ook voldaan.

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.

De Raad van State suggereerde in zijn advies over dit ontwerp dat een aantal aspecten met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens zouden worden geregeld. Het lijkt echter om een misverstand te gaan. De in de ontworpen bepaling bedoelde detectiemiddelen hebben *in se* geen uitstaans met de verwerking van persoonsgegevens. De opmerking van de Raad van State wordt derhalve niet gevolgd.

In artikel 115 wordt 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 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°, 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 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.

In zijn advies bij dit ontwerp vroeg de Raad van State zich af of de strafbaarstelling waarin artikel 120 voorziet niet moet worden beperkt tot de specifieke verplichting en het verbod waarin, respectievelijk, artikel 17, derde lid, van het ontwerp en artikel 140, vijfde lid, van het ontwerp voorzien, aangezien de toepassing van de verwijderingsplicht waarin artikel 17 van het ontwerp voorziet niet evident is, inzonderheid ten aanzien van de eigenaars van de goederen die zich op een gezonken of een gestrand schip bevinden, die mogelijk zelfs niet op de hoogte zijn van het gegeven dat het schip waarop hun goederen zich bevinden is gestrand of gezonken.

Vooreerst moet worden opgemerkt dat de door de Raad van State bedoelde strafbaarstelling een reeds geldende wetsbepaling overneemt, meer bepaald artikel 17, §5, van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart.

Voorts is het, ten behoeve van de instandhouding en het gebruik van de scheepvaartwegen, van het allergrootste belang dat de eigenaars van alle voorwerpen die in de binnenwateren zijn terechtgekomen er maximaal toe worden aangezet om die voorwerpen te verwijderen. Dit wordt mede door de ontworpen strafbaarstelling verzekerd. Indien de strafbaarstelling zou worden beperkt tot die gevallen waarin de overheid aan de eigenaars een specifieke verwijderingsplicht zou opleggen, zou dit effect gedeeltelijk verloren gaan. In vele gevallen is de kans nog steeds groter dat de eigenaars van de betrokken voorwerpen op de hoogte zijn van het feit dat hun eigendom in het water is terechtgekomen, dan dat de overheid hiervan op de hoogte is.

Indien de feiten, in het licht van de concrete omstandigheden van een zaak, niet strafwaardig zouden blijken, kunnen het openbaar ministerie en de vervolgingsinstantie er steeds nog voor opteren om te seponeren. De strafrechter, resp. de beboetingsinstantie kunnen voorts toepassing maken van verzachtende omstandigheden en uitstel of opschorting verlenen.

Op de suggestie om de strafbaarstelling te beperken, wordt dus niet ingegaan.

Nadere specificaties aangaande bijv. herstelmaatregelen, extraterritoriale toepassing van de sancties of strafvermindingsgronden 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. In zijn advies drong de Raad van State erop aan om in de bepaling met betrekking tot de extraterritoriale toepassing specifiek te verwijzen naar de bepalingen die van toepassing kunnen zijn buiten België. Het betreft uitsluitend de bepaling over de toezichtsbevoegdheden en de bepaling waarbij het belemmeren van de opdracht van de bevoegde autoriteit en deskundigen strafbaar wordt gesteld. Een verwijzing in die zin is derhalve opgenomen.

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 strafsancities en bestuurlijke sancties. Net zoals bijvoorbeeld in de Vlaamse milieuregelgeving, wordt gekozen voor een volledige depenalisering van een gedeelte van de overtredingen.

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^{ter} 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 onbeheerde 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. Overeenkomstig artikel 16 zijn zij van overeenkomstige toepassing op de territoriale zee en de exclusieve economische zone wat betreft de schepen, wrakstukken, gezonken tuigen of voorwerpen die een aantasting van de bereikbaarheid van de Vlaamse havens en waterwegen vormen.

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.

Het besluit van de waterwegbeheerder of het havenbedrijf, om van de in artikel 140 vermelde ambtshalve maatregelen gebruik te maken, dient, behalve in spoedeisende gevallen, te worden bekendgemaakt in een nautische publicatie.

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 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 152.

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 153 tot 155.

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 156 tot 162.

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 163 tot 170.

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 171.

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.

172 tot 177.

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 178.

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 179.

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 180 tot 182.

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 181 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 182 voorziet dat artikel 4 van het HKD-decreet wordt aangevuld zodat de havenkapiteinsdienst ook toezicht houdt op de *havenverkeersverordening* en deze handhaaft.

Artikel 183 tot 185.

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 186.

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 overtredders 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 overtredders 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 187.

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 decretale 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.

Eveneens wordt een bepaling toegevoegd van algemeen strafrecht inzake de burgerrechtelijke aansprakelijkheid in hoofde van werkgevers en rechtspersonen uit hoofde van misdrijven van hun lasthebbers of aangestelden, respectievelijk organen.

Artikel 188 tot 193.

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 erfdiensbaerheid 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 194.

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 195.

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 196.

Dit artikel bepaalt dat artikel 42 en de artikelen 166 en 167 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