



Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde

Rechtsgronden

Dit besluit is gebaseerd op:

- 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, artikel 2, §4;
- het decreet van 9 maart 2007 houdende instemming met het verdrag tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de beëindiging van de onderlinge koppeling van de loodsgeldtarieven, ondertekend in Middelburg op 21 december 2005, het verdrag tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de uitvoering van de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium, en de bijlagen A, B, C, D en E, ondertekend in Middelburg op 21 december 2005, het verdrag tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied, ondertekend in Middelburg op 21 december 2005, en het verdrag tussen de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaams Gewest enerzijds en het Koninkrijk der Nederlanden, anderzijds inzake de samenwerking op het gebied van het beleid en het beheer in het Schelde-estuarium, ondertekend in Middelburg op 21 december 2005;
- het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, titel 6 Handhaving.

Vormvereisten

De volgende vormvereisten zijn vervuld:

- De Inspectie van Financiën heeft advies gegeven op 24 maart.
- Het overleg, vermeld in artikel 6, §3bis, 6°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, heeft plaatsgevonden op DATUM.
- De Raad van State heeft advies xxxx gegeven op ... (datum).

Initiatiefnemer

Dit besluit wordt voorgesteld door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

Artikel 1. In artikel 2 van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde, het laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 4 juli 2011, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in punt 3° wordt het woord "zeetankschip" vervangen door het woord "tankschip";

2° punt 9° wordt vervangen door wat volgt:

"9° gezagvoerder: de kapitein van een zeeschip, de schipper van een binnenschip of degene die over het schip of samenstel het gezag voert of waarneemt;";

3° in punt 13° wordt de zinsnede ", laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 23 mei 1985" opgeheven;

4° in punt 17° wordt de zinsnede "de bijlage bij het koninklijk besluit van 31 juli 2009 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren" vervangen door de zinsnede "de ADN, opgenomen in bijlage 1, die gevoegd is bij het besluit van de Vlaamse Regering van 25 mei 2018 tot aanpassing van de regelgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang";

5° in punt 19° wordt het woord "kapitein" vervangen door het woord "gezagvoerder";

6° in punt 20° wordt tussen de woorden "volgende stoffen" en het woord "vervoert" de zinsnede "en/of goederen" ingevoegd;

7° aan punt 20°, derde streepje, wordt de zinsnede ", goederen als omschreven in het ADN" toegevoegd;

8° er worden een punt 39° tot en met 47° toegevoegd, die luiden als volgt:

"39° gevaarlijke goederen: de goederen waarvan het transport wordt geregeld in de internationale codes, vermeld in punt 13°, 14°, 15°, 16°, en de ADN;

40° havenkapiteinsdienst: een havenkapiteinsdienst als vermeld in artikel 4 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de havenkapiteinsdienst;

41° werkschip: een zee- of binnenschip dat in opdracht van een overheid werken uitvoert;

42° passagiersschip: een binnenvaartuig voor dagtochten of een hotelvaartuig dat is gebouwd en ingericht om meer dan twaalf passagiers te vervoeren;

43° riviercruiseschip: een hotelvaartuig dat bestemd is om passagiers tijdens een vaarroute op grote rivieren te vervoeren, te laten overnachten en te vermaken;

44° kapitein: elke persoon aan wie het bevel over het zeeschip is toevertrouwd of die dit bevel feitelijk en rechtmatig voert;

45° schipper: het bemanningslid dat gekwalificeerd is om een binnenschip te besturen en om aan boord de algemene verantwoordelijkheid te dragen;

46° Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit: de autoriteit zoals bedoeld in het verdrag tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied;

47° verkeerscentrale Zandvliet: de bemande locatie ter hoogte van Zandvliet ingesteld in het kader van de Overeenkomst van 29 november 1978 tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België inzake het aanleggen van een walradarketen langs de Westerschelde en haar mondingen.”.

Art. 2. In artikel 3 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 3 mei 1999, wordt paragraaf 1 vervangen door wat volgt:

“§1. Elk schip is veilig en geschikt voor de doeleinden waarvoor het wordt gebruikt. De met de politie te water belaste overheid van de federale politie, de havenkapiteinsdienst, de stad Antwerpen en de Binnenvaartcommissie van de Vlaamse Waterweg kunnen daarover altijd de nodige certificaten en het bewijs van een toereikende verzekeringspolis opvragen en, in voorkomend geval, bijkomende voorwaarden opleggen of een verbod tot verblijf uitvaardigen tot de vereiste certificaten of de verzekeringspolis aan de voormelde diensten is voorgelegd.

In het eerste lid wordt verstaan onder Binnenvaartcommissie van de Vlaamse Waterweg: de commissie zoals bedoeld in art. 20ter van het decreet van 4 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht.”.

Art. 3. In artikel 3bis van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 17 september 2005 en gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 10 september 2010 en 4 november 2014, worden de woorden “de bevoegde dienst van het Gewest” vervangen door de woorden “de bevoegde diensten”.

Art. 4. In hetzelfde besluit, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 18 maart 2016, worden een artikel 3decies en 3undecies ingevoegd, die luiden als volgt:

“Art. 3decies. Gezagvoerders houden altijd een veilige snelheid aan. Ze houden daarbij onder meer rekening met de lokale omstandigheden, de weersomstandigheden, het scheepvaartverkeer en hun lading.

Gezagvoerders regelen de snelheid van hun schip zodanig dat door golfslag, zuiging of door welke andere oorzaak dan ook geen schade toegebracht kan worden aan andere schepen, aan hun afmeermiddelen, aan lading of aan de kunstwerken.

Art. 3undecies. Elke marifoon aan boord van een schip is in overeenstemming met en wordt gebruikt conform de bepalingen van het Regionaal Akkoord met betrekking tot de radiotelefoondienst voor de binnenvaart.

Elk motorschip waarvan de lengte van de romp meer dan twintig meter bedraagt, is uitgerust met twee goed functionerende marifoons. Tijdens de vaart staat de marifoon voor het schip-schipverkeer en die voor de nautische

informatie permanent in de stand "klaar om te zenden" en "klaar om te ontvangen". Het kanaal dat voor de nautische informatie bestemd is, kan maar voor een korte periode worden verlaten, namelijk de tijd om op andere kanalen informatie te zenden of te ontvangen. Dit lid is niet van toepassing op een stadsrondvaartboot als vermeld in artikel 2, 9°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen.

Elk motorschip waarvan de lengte van de romp tussen zeven en twintig meter bedraagt, is uitgerust met een goed functionerende marifoon.

Voor een duwstel en voor een gekoppeld samenstel is het tweede lid van toepassing op het schip aan boord waarvan zich de gezagvoerder van het samenstel bevindt.

Het is verboden de kanalen voor het schip-schipverkeer, de nautische informatie en het verbinding hebben met de diensten die voor de scheepvaart ingesteld zijn, te gebruiken voor mededelingen die niet voorgeschreven zijn door dit besluit of voor mededelingen die niet in het belang zijn van de veiligheid van de scheepvaart of van de personen aan boord."

Art. 5. In artikel 4 van hetzelfde besluit wordt tussen de woorden "vertragen door" en de woorden "nalatigheid of" de zinsnede "opzettelijke daden," ingevoegd.

Art. 6. In artikel 5 van hetzelfde besluit worden de woorden "kapitein of schipper" vervangen door het woord "gezagvoerder".

Art. 7. In hoofdstuk II van hetzelfde besluit, het laatst gewijzigd bij besluit van de Vlaamse regering van 18 maart 2016, wordt het opschrift van afdeling II vervangen door wat volgt:

"Afdeling II. Ankeren van schepen en gebruik spudpalen".

Art. 8. Artikel 6 van hetzelfde besluit worden vervangen door wat volgt:

"Art. 6. De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit bepaalt de locatie waar en de voorwaarden waaronder een vaartuig kan ankeren of gebruikmaken van spudpalen.

In het eerste lid wordt verstaan onder spudpalen: een verticale buizenconstructie waarmee schepen zichzelf aan de bodem kunnen vastleggen."

Art. 9. Artikel 7 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 3 mei 1999, wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 7. Het is verboden af te meren vóór of nabij havenmonden, aanlegplaatsen en dergelijke, in bochten of lichtenlijnen of in de nabijheid van een van die plaatsen, zodat andere schepen daarvan hinder ondervinden.

Schepen mogen op de stroom alleen gemeerd worden tussen de meerboeien die daarvoor bestemd zijn. Het is verboden schepen te meren aan een bebakeningsinrichting. Meerboeien voor publiek gebruik zijn geel gekleurd en gemerkt met een zwart letterteken "P2". De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit bepaalt de voorwaarden voor het gebruik van meerboeien.

Schepen die rechtstreeks of onrechtstreeks aan één enkele meerboei vastgemaakt zijn en schepen die tussen meerboeien liggen, worden door de toepassing van dit besluit als geankerde schepen beschouwd."

Art. 10. In hetzelfde besluit, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 18 maart 2016, worden een artikel 7bis en 7ter ingevoegd, die luiden als volgt:

"Art. 7bis. De gezagvoerders dragen er zorg voor dat hun schip, zolang het een ligplaats inneemt, vakkundig is gemeerd. Ze houden daarbij rekening met het getij, de beladingstoestand, de weersomstandigheden en mogelijk voorbijvarende schepen.

Het is verboden zodanig af te meren dat het gebruik van de waterweg en zijn aanhorigheden wordt belemmerd.

Art. 7ter. Een vaartuig kan alleen aan een kade aanmeren als de ligplaats tijdig over een veilige lengte volledig vrij is van scheepvaart."

Art. 11. In hoofdstuk II van hetzelfde besluit, het laatst gewijzigd bij besluit van de Vlaamse regering van 18 maart 2016, wordt het opschrift van afdeling IV vervangen door wat volgt:

"Afdeling IV. Gebruik steigers, pontons en wachtpalen in beheer van de stad Antwerpen, het Havenbedrijf Antwerpen of de beheerder".

Art. 12. Artikel 8 van hetzelfde besluit wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 8. De beheerder, de havenkapiteinsdienst en de stad Antwerpen kunnen voor de steigers, pontons en wachtpalen die ze in hun respectieve beheer hebben, voorwaarden en gedragsregels bepalen."

Art. 13. Artikel 9, §6 van hetzelfde besluit wordt vervangen door wat volgt:

"§ 6. Schepen, behalve plezierboten, moeten voorzien zijn van een loodsladder waarvan de constructie en het gebruik moet voldoen aan het Internationaal Verdrag voor de veiligheid van mensenlevens op zee."

Art. 14. In artikel 10, §3, van hetzelfde besluit wordt het woord "zeetankschepen" vervangen door het woord "tankschepen".

Art. 15. In artikel 11, §1, van hetzelfde besluit wordt de zinsnede "opdat ten allen tijde kan worden voldaan aan de voorschriften van artikel 17" opgeheven.

Art. 16. In hetzelfde besluit, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 18 maart 2016, wordt een artikel 12bis ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 12bis. Het is verboden een schip af te meren aan een ander schip dat niet behoorlijk gemeerd ligt.”.

Art. 17. In artikel 15, §2, van hetzelfde besluit wordt het woord “schipper” telkens vervangen door het woord “gezagvoerder”.

Art. 18. Artikel 17 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 3 mei 1999 en het besluit van de Vlaamse Regering van 18 maart 2016, wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 17. §1. Met behoud van de toepassing van artikel 47 van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde volgen gezagvoerders en bemanning en andere personen die onder de toepassing van dit besluit vallen, de aanwijzingen en bevelen van tijdelijke aard die in bijzondere gevallen in het belang van de veiligheid van de schepen en van de scheepvaart en voor de instandhouding van de waterweg en de infrastructuur ervan worden gegeven door de met de politie te water belaste overheid van de federale politie, de beheerder, de havenkapiteinsdienst en de stad Antwerpen, ieder in zijn respectieve bevoegdheden. Die aanwijzingen en bevelen van tijdelijke aard kunnen afwijken van de bepalingen van dit besluit.

De aanwijzingen en bevelen, vermeld in het eerste lid, worden mondeling of schriftelijk ter kennis gebracht of bekendgemaakt.

§2. De eigenaars, exploitanten en gezagvoerders volgen de aanwijzingen en bevelen, vermeld in paragraaf 1, onmiddellijk op. Als de eigenaars, exploitanten en gezagvoerders niet onmiddellijk de aanwijzingen en bevelen, vermeld in paragraaf 1, opvolgen, worden die aanwijzingen en bevelen ambtshalve en op hun kosten en risico uitgevoerd.”.

Art. 19. In hetzelfde besluit, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 18 maart 2016, worden een artikel 17bis tot en met 17septies ingevoegd, die luiden als volgt:

“Art. 17bis. §1. De met politie te water belaste overheid van de federale politie, de beheerder, de havenkapiteinsdienst en de stad Antwerpen kunnen voorwaarden verbinden aan alle mondelinge of schriftelijke toelatingen die met toepassing dit hoofdstuk worden verleend.

Als iemand handelt in strijd met een of meer van de voorwaarden, vermeld in het eerste lid, of als iemand die voorwaarden niet naleeft, wordt die beschouwd gehandeld te hebben zonder toelating.

§2. De houder van een schriftelijke toelating is verplicht die toelating op eerste verzoek voor te leggen.

Art. 17ter. Reddingstoestellen en -middelen mogen alleen gebruikt worden voor het doel waarvoor ze bestemd zijn. Aanraken, beschadigen, verplaatsen of misbruiken van die reddingstoestellen en -middelen zonder het oogmerk om te redden, is verboden.

Art. 17quater. §1. Het is verboden trossen of andere voorwerpen, met uitzondering van fenders en noodsleeplijnen, over boord te hangen.

In het eerste lid wordt verstaan onder noodsleeplijn: een staalkabel van voldoende sterkte en lengte, waarvan de ene zijde wordt vastgemaakt aan het schip en waarbij aan de andere zijde in een oog wordt voorzien dat één meter boven de waterlijn met een breekbare lijn wordt vastgehouden.

§2. Tijdens het varen mogen de fenders het water niet raken.

§3. Fenders verkeren in goede staat en zijn vakkundig opgehangen.

Art. 17quinquies. Het gebruik van werplijnen, waarvan het uiteinde op zulke wijze verzwaard is dat bij het werpen van die lijnen gevaar kan ontstaan of schade of letsel kan worden berokkend, is verboden.

Bij het naderen van de meerplaats liggen er op de schepen op het voorschip en op het achterschip voldoende werplijnen en trossen klaar.

Art. 17sexies. Elk schip, met uitzondering van passagiersvaartuigen die geen hotelvaartuig zijn, heeft ter hoogte van de gangway een bemannings- en passagierslijst ter beschikking. Die lijst wordt op eerste verzoek getoond.”.

Art. 20. Artikel 18 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 3 mei 1999, wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 18. §1. De eigenaar, exploitant of gezagvoerder van een schip waarop een incident plaatsvindt, onderneemt onmiddellijk de volgende acties nadat het incident zich heeft voorgedaan:

1° via de snelste weg de verkeerscentrale Zandvliet daarvan op de hoogte brengen. De verkeerscentrale Zandvliet deelt het feit onmiddellijk mee aan de met de politie te water belaste overheid van de federale politie. De melding van die eigenaar, exploitant of gezagvoerder ontslaat de gezagvoerder van het schip in kwestie niet van de plicht om zelf aan boord de nodige maatregelen te treffen om het onheil te bestrijden. Het gebruik van detergenten of dispergeermiddelen voor de reiniging van de scheepsromp, de infrastructuur van de waterweg en zijn aanhorigheden of het oppervlaktewater is verboden, tenzij na voorafgaande toelating van de met de politie te water belaste overheid van de federale politie, de beheerder, de havenkapiteinsdienst of de stad Antwerpen;

2° het aan de grond zittend of gezonken schip met de lichten en de dagmerken, vermeld in artikel 30 van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde, aanwijzen.

In het eerste lid wordt verstaan onder incident:

1° het schip loopt gevaar te zinken of het schip is aan de grond gelopen of gezonken;

- 2° op het schip ontstaat brand;
- 3° het schip heeft door aanvaring, stranding of ander zeegevaar al dan niet zichtbare of merkbare averij opgelopen;
- 4° het schip veroorzaakt schade aan om het even welk deel van de infrastructuur, toestellen, tuigen, of aan andere schepen;
- 5° het schip heeft abnormale slagzij;
- 6° het schip verliest lading, brandstof of voorwerpen, of dreigt die te verliezen;
- 7° het schip is bevuild door een polluerende stof, ongeacht de aard of oorsprong ervan;
- 8° het schip heeft schade opgelopen aan de romp, de schroef of het roer.

Het aanleggen aan of het verlaten van een meerplaats aan de kaaien, meerboeien, steigers en vlotter is verboden zonder voorafgaande toelating na de incidenten, vermeld in het tweede lid. Dat verbod kan opgeheven worden met behoud van de toepassing van het recht om een verklaring te vragen van een scheepvaartdeskundige die de ondernemingsrechtbank erkent en die getuigt dat het bewuste schip zonder verder gevaar of bijkomende vervuiling naar een ligplaats kan varen en een ligplaats kan innemen of verlaten. De kosten voor die verklaring zijn ten laste van het schip, de gezagvoerder, de eigenaar of de bevrachter. De toelating om te varen na inspectie kan ingehouden worden tot de hierboven vermelde kosten zijn betaald of tot zekerheid van betaling is gesteld.

§2. Personen die wrakken, wrakstukken, tuigen of voorwerpen, met inbegrip van stukken lading, laten zinken, zijn onderworpen aan de verplichting, vermeld in paragraaf 1, eerste lid, 1°. De voormelde personen leven ook de verplichting, vermeld in paragraaf 1, eerste lid, 2°, na, tenzij de beheerder oordeelt dat het gezonken wrak, wrakstuk, tuig of voorwerp geen gevaar of belemmering voor de scheepvaart uitmaakt.”.

Art. 21. Artikel 19 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 3 mei 1999, wordt opgeheven.

Art. 22. In artikel 20 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 3 mei 1999, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden “kapitein of schipper” vervangen door het woord “gezagvoerder”;

2° in het eerste lid worden de woorden “dienst van het loodswezen te Antwerpen” vervangen door de woorden “verkeerscentrale Zandvliet”;

3° het tweede lid wordt opgeheven.

Art. 23. In artikel 21 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 3 mei 1999, worden de woorden “dienst van het loodswezen te Antwerpen” vervangen door de woorden “verkeerscentrale Zandvliet”.

Art. 24. Artikel 22 van hetzelfde besluit wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 22. Bij ambtshalve verwijdering door overheidsdiensten van onrechtmatig gestorte voorwerpen of stoffen zijn de kosten ten laste van de overtreder."

Art. 25. In artikel 24 van hetzelfde besluit wordt paragraaf 2 opgeheven.

Art. 26. In artikel 29, §1, van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 9 februari 1996 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 17 september 2005, worden de woorden "het Vessel Traffic Service Scheldemonden" vervangen door de woorden "de verkeerscentrale Zandvliet".

Art. 27. In artikel 31 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 9 februari 1996 en 21 januari 2000, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 wordt het woord "kapitein" vervangen door het woord "gezagvoerder";

2° in paragraaf 1, punt 5, worden de woorden "Vessel Traffic Service Scheldemonden" vervangen door de woorden "verkeerscentrale Zandvliet";

3° in paragraaf 2 wordt het woord "zeetankschip" vervangen door het woord "tankschip";

4° in paragraaf 2, 7°, worden de woorden "Vessel Traffic Service Scheldemonden" vervangen door de woorden "verkeerscentrale Zandvliet".

Art. 28. Artikel 33 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 januari 2000, wordt opgeheven.

Art. 29. In artikel 36bis, §1, van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 17 september 2005, vervangen bij het koninklijk besluit van 10 september 2010 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 25 januari 2012, wordt het woord "kapitein" telkens vervangen door het woord "gezagvoerder".

Art. 30. In hetzelfde besluit, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 18 maart 2016, wordt tussen artikel 36bis en artikel 36ter een opschrift ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Hoofdstuk IVbis. In- en ontschepen van passagiers".

Art. 31. In hetzelfde besluit, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 18 maart 2016, worden een artikel 36ter, 36quater en 36quiquies ingevoegd, die luiden als volgt:

"Art. 36ter. Het is verboden om passagiers te ontschepen als de exploitant van het schip in kwestie geen toestemming heeft verleend.

Art. 36quater. Passagiers en andere personen ter hoogte van ontschepingsplaatsen volgen de instructies van de bemanningsleden op.

Art. 36quinques. Het inschepen van personen aan boord van passagiersvaartuigen alsook het ontschepen ervan geschiedt, behalve in de schutkolken en op de plaatsen waar trappen aanwezig zijn, door middel van beweegbare brugges, aan weerszijden van leuninggen voorzien. Wanneer zulk een vaartuig niet rechtstreeks tegen de steiger kan aanleggen, omdat er reeds een ander vaartuig tegen ligt, dient dit laatste tot het ontschepen of inschepen der reizigers en koopwaren van of in het eerstgenoemd vaartuig. De overgang van het ene vaartuig naar het andere geschiedt eveneens door middel van een brugge, aan weerszijden van leuninggen voorzien.”.

Art. 32. Artikel 37 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 3 mei 1999, wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 37. §1. Als op de stroom een incident plaatsvindt dat hinder, schade of gevaar veroorzaakt of kan veroorzaken, brengt eenieder de verkeerscentrale Zandvliet daarvan onmiddellijk via de snelste weg op de hoogte. De verkeerscentrale Zandvliet verwittigt onmiddellijk de met de politie te water belaste overheid van de federale politie.

§2. De beheerder treft de eerste maatregelen die hij noodzakelijk vindt om het leefmilieu te beschermen.

De beheerder neemt alle maatregelen die hij noodzakelijk acht om de veiligheid van de scheepvaart te vrijwaren, met inbegrip van de bebakening en de betonning en andere navigatiehulpmiddelen, of om de infrastructuur van de waterweg in stand te houden.”.

Art. 33. Artikel 38 en 39 van hetzelfde besluit worden opgeheven.

Art. 34. Artikel 40 van hetzelfde besluit wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 40. Schepen stoppen onmiddellijk als ze daarvoor het bevel van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit krijgen.”.

Art. 35. Aan artikel 41 van hetzelfde besluit worden een tweede en een derde lid toegevoegd, die luiden als volgt:

“Het is verboden in de Beneden-Zeeschelde watersporten te beoefenen, tenzij met toestemming van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit.

In het tweede lid wordt verstaan onder watersport: vaarsporten zoals roeien, kano, kajakken, gondelen, surfen, waterskiën, tubing en waterfietsen.”.

Art. 36. In hetzelfde besluit, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 18 maart 2016, wordt een artikel 41bis ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 41bis. Vanaf de landzijde bewaart iedereen een veilige afstand tot de waterzijde.”.

Art. 37. In artikel 42 van hetzelfde besluit wordt het woord "aanwezig" vervangen door het woord "beschikbaar".

Art. 38. In hetzelfde besluit, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 18 maart 2016, wordt tussen artikel 42 en artikel 43 een opschrift ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Hoofdstuk VI. Toezicht en vaststellingsbevoegdheid".

Art. 39. Artikel 43 van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 3 mei 1999, wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 43. §1. De volgende instanties zien erop toe dat dit besluit wordt uitgevoerd, gecontroleerd en nageleefd:

- 1° de met de politie te water belaste overheid van de federale politie;
- 2° de personeelsleden die belast zijn met de scheepvaartcontrole;
- 3° de havenkapiteinsdienst;
- 4° de personeelsleden die de beheerder daarvoor aanwijst;
- 5° de personeelsleden van de stad Antwerpen, zoals vermeld in artikel 112 van het Scheepvaartdecreet.

§2. Met behoud van de toepassing van de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie zijn de personen, vermeld in paragraaf 1, ermee belast de overtredingen van dit besluit op te sporen en vast te stellen."

Art. 40. In hetzelfde besluit, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 18 maart 2016, wordt een hoofdstuk VII, dat bestaat uit artikel 43/1 tot en met 43/32, ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Hoofdstuk VII. Bijzondere bepalingen voor Scheldekaaien Zone-Stad

Afdeling I. Toepassings- en verbodsbepalingen

Art. 43/1. Met behoud van de toepassing van de overige bepalingen van dit besluit zijn de bepalingen van dit hoofdstuk van toepassing in de zone die is aangeduid op de kaart die is opgenomen in bijlage 5, die bij dit besluit is gevoegd.

De zone, vermeld in het eerste lid, is begrensd door:

- 1° stroomopwaarts, de noordgrens van het logistieke platform op Blue Gate, zoals ook aangegeven door signalisatie;
- 2° stroomafwaarts, de geul zuidkant van de Kattendijksluis, zoals ook aangegeven door signalisatie.

De zone, vermeld in het eerste lid, strekt zich aan de waterkant uit tot het gemeerde schip, exclusief de vaargeul, en aan de landkant tot en met de boordsteen van de kaaimuur, inclusief pontons en steigers.

Art. 43/2. Het is verboden met de volgende schepen te liggen, tenzij met voorafgaande toelating van de stad Antwerpen:

- 1° tankschepen;

- 2° tanklichters;
- 3° woonboten;
- 4° schepen die gevaarlijke goederen transporteren;
- 5° vlottend laad- en losmateriaal;
- 6° werkschepen;
- 7° schepen die gebruikt worden als werkplaats met een drijvend magazijn, opslag of winkel;
- 8° roeiboten;
- 9° plezierboten.

In het eerste lid, 2°, wordt verstaan onder tanklichter: een binnenschip dat gebouwd of geschikt gemaakt is om in bulk ontvlambare vloeistoffen, vloeibaar gas of chemicaliën te vervoeren, of dat daarvoor geschikt is.

Art. 43/3. Behalve in geval van nood is het te water laten van of rondvaren met andere reddingsvaartuigen dan die van de hulpdiensten of de bevoegde overheid verboden, tenzij met voorafgaande toelating van de stad Antwerpen.

Afdeling II. Ligplaatsen en afgemeerde schepen

Art. 43/4. De gezagvoerder heeft de plicht om te controleren of de ligplaats voor zijn schip geschikt en veilig is.

Als de gezagvoerder van oordeel is dat de ligplaats niet geschikt of veilig is, meldt hij dat onmiddellijk aan de beheerder of de stad Antwerpen.

De beheerder of de stad Antwerpen kan altijd ambtelijk een ligplaats toewijzen.

Art. 43/5. De gezagvoerder van een schip, waarvan de bovenbouw of de deklust buiten de scheepzijde uitsteekt, is verplicht die van zonsondergang tot zonsopgang en bij slechte zichtbaarheid aan de buitenkant met een wit licht te beseinen.

Art. 43/6. De gezagvoerders zorgen ervoor dat ze op kaaien, steigers of oevers geen kabels, ankers, loopbruggen of andere voorwerpen leggen die de doorgang kunnen versperren of de weg belemmeren.

Art. 43/7. De gezagvoerders zorgen ervoor dat geen onbevoegden worden toegelaten aan boord van hun schepen.

Art. 43/8. Het is verboden, zonder toestemming van de gezagvoerder, een vaartuig los te maken, te verleggen of te verhalen of de meermiddelen van het vaartuig te overkappen of los te werpen, tenzij in opdracht of op bevel van de beheerder en de stad Antwerpen.

In het eerste lid wordt verstaan onder verhalen van een schip: het verplaatsen van een schip van een ligplaats naar een andere ligplaats.

Art. 43/9. Zeeschepen en passagiersschepen kunnen alleen een ligplaats innemen na voorafgaande toelating van de stad Antwerpen.

Art. 43/10. Binnenschepen, met uitzondering van passagiersschepen waarvoor de specifieke regeling, vermeld in artikel 43decies, geldt, melden bij het aan- en afmeren aan de bevoegde instantie.

Art. 43/11. Het opleggen van een zeeschip is verboden, tenzij warm opleggen na voorafgaande toelating van de stad Antwerpen of door de bevoegde federale dienst in het kader van de havenstaatcontrole.

In het eerste lid wordt verstaan onder warm opleggen: de bemanning of de gedeeltelijke bemanning is aan boord en bepaalde machines, zoals generatoren, draaien. Warm opleggen gebeurt meestal voor kortere tijd.

Art. 43/12. Immobilisatie van schepen om technische redenen is verboden, tenzij na voorafgaande toelating van de stad Antwerpen.

Art. 43/13. De beheerder kan aan binnenschepen bijkomende voorwaarden opleggen rond het gebruik van walstroom.

Art. 43/14. Gezagvoerders van schepen die gemeerd liggen, mogen motoren laten draaien als er geen stuwning plaatsvindt en uitsluitend als dat nodig is voor de veiligheid en de werking van het schip.

Uitzonderingen op de mogelijkheid, vermeld in het eerste lid, zijn mogelijk na voorafgaande toelating van de stad Antwerpen.

Art. 43/15. Duiktaken uitvoeren voor inspecties of herstellingen uitvoeren aan schepen en drijvende constructies onder water of aan aanmeerinfrastructuur is alleen mogelijk na voorafgaande toelating van de stad Antwerpen.

Art. 43/16. In afwijking van artikel 23, §2, eerste lid, 1°, is het gebruik van open vuur en vlam, slijpen, solderen, branden, lassen of elk ander werk dat hitte met zich meebrengt of gensters verwekt, alleen mogelijk voor zeeschepen, riviercruiseschepen en werkschepen na voorafgaande toelating van de stad Antwerpen.

Art. 43/17. Schilderwerken zijn alleen toegestaan voor zeeschepen en riviercruiseschepen na voorafgaande toelating van de stad Antwerpen.

Art. 43/18. Evenementen aan boord van gemeerde schepen zijn verboden, tenzij na voorafgaande toelating van de stad Antwerpen.

Afdeling III. Meren en ontmeren

Art. 43/19. Het is verplicht om diensten voor meren en ontmeren te gebruiken. Die verplichting geldt niet voor:

- 1° binnenschepen;
- 2° passagiersschepen;
- 3° zeeschepen met een lengte die over alles kleiner dan tachtig meter is, waarbij het overstappen van schip naar kaai op een uiterst veilige

manier en met een minimumhoogteverschil tussen het bovenste gangboord, sterktedek of weerdek en de kaai kan gebeuren;

4° verplaatsingen langs de kade waarbij altijd gedurende de hele beweging vooraan en achteraan verbinding is tussen het schip en de kade, minstens één tros vooraan en één tros achteraan.

Art. 43/20. Meren en ontmeren is alleen toegestaan door een dienstverlener die daarvoor een machtiging of vergunning ontvangen heeft.

De gezagvoerders mogen de diensten voor meren en ontmeren niet gebruiken die georganiseerd of aangeboden worden door een andere natuurlijke persoon of publieke of private rechtspersoon dan de gemachtigde of vergunde instantie.

Afdeling IV. Bunkeren

Art. 43/21. Bunkeren is alleen toegestaan voor zeeschepen, riviercruiseschepen en werkschepen als de voorwaarden en de procedures worden nageleefd die de stad Antwerpen bepaalt.

Debunkeren is alleen toegestaan als de voorwaarden en de procedures worden nageleefd die de stad Antwerpen bepaalt.

Art. 43/22. De gezagvoerders mogen de bunkerdiensten niet gebruiken die geleverd, georganiseerd of aangeboden worden door een andere natuurlijke of rechtspersoon dan de natuurlijke of rechtspersoon die daarvoor vergund is door de stad Antwerpen.

Art. 43/23. In het belang van de nautische veiligheid of de optimalisering van de ketenwerking kunnen de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit naast de stad Antwerpen bijkomende instructies voor de dienstverlening bepalen.

In geval van nood of als het noodzakelijk is voor de openbare veiligheid, kan een bunkeroperatie altijd verboden of stilgelegd worden of kunnen andere veiligheidsmaatregelen opgelegd worden.

Art. 43/24. Voor de bunkeroperatie wordt uitgevoerd, wordt door de partijen in kwestie een bunkerchecklist ingevuld en ondertekend.

De bunkerchecklist, vermeld in het eerste lid, is gedurende zes maanden nadat de bunkeroperaties zijn afgerond, op eenvoudig verzoek opvraagbaar bij elk van de partijen in kwestie.

Tijdens het bunkeren wordt de bunkerchecklist nageleefd. Het bunkeren wordt onmiddellijk stopgezet als de bepalingen van de bunkerchecklist niet worden nageleefd.

Art. 43/25. De gezagvoerder van het vaartuig in kwestie ziet erop toe of de gezagvoerders van de vaartuigen in kwestie zien erop toe dat het vaartuig of de vaartuigen in kwestie veilig en goed langszij afgemeerd zijn voor de

bunkeroperatie is beëindigd. Aan de voormelde verplichting wordt extra aandacht besteed bij passerende vaart.

Voor de geplande operaties controleren de partijen dat de meerinstallatie(s) en de bunkeruitrusting van leverancier en ontvanger verenigbaar zijn zodat bunkeroperaties op een veilige manier kunnen plaatsvinden.

Art. 43/26. De gezagvoerder of de bemanning van het ontvangende schip garandeert de vergunninghouder een reglementaire en veilige toegang tot het vaartuig als dat nodig of gewenst is voor een veilige en vlotte bunkeroperatie.

Art. 43/27. Voor de bunkeroperatie wordt uitgevoerd, meldt de vergunninghouder dat aan de stad Antwerpen. De vergunninghouder meldt aan de stad Antwerpen ook het tijdstip van de vermoedelijke opstart van de operatie en het effectieve start- en einduur van de operatie.

De informatie, vermeld in het eerste lid, wordt ingevoerd via het opgelegde informatiekanaal of communicatiesysteem.

Art. 43/28. De partijen in kwestie houden controle op de uitvoering van de bunkeroperatie en verzekeren een goede communicatie voorafgaand en tijdens de uitvoering van de bunkeroperatie.

Afdeling V. Slepen

Art. 43/29. De beheerder, de havenkapiteinsdienst en de stad Antwerpen kunnen het gebruik van sleepboten verplichten.

Art. 43/30. Het gebruik van sleepboten vindt altijd plaats onder de verantwoordelijkheid en op kosten van de gezagvoerder van het vaartuig.

Afdeling IV. Diverse bepalingen

Art. 43/31. Het is verboden dieren die hinder of gevaar kunnen veroorzaken, vrij te laten rondlopen.

Art. 43/32. Vissen is alleen toegelaten op de plaatsen die de stad Antwerpen daarvoor aanwijst.”.

Art. 41. In hetzelfde besluit, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 18 maart 2016, wordt tussen artikel 43/32 en artikel 44 het volgende opschrift ingevoegd:

“Hoofdstuk XVIII. Wijzigingsbepaling”.

Art. 42. In hetzelfde besluit, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 18 maart 2016, wordt tussen artikel 44 en artikel 45 het volgende opschrift ingevoegd:

“Hoofdstuk IX. Slotbepalingen”.

Art. 43. In bijlage 3 bij hetzelfde besluit, hersteld bij het koninklijk besluit van 17 september 2005, wordt het woord "kapitein" vervangen door het woord "gezagvoerder".

Art. 44. Aan hetzelfde besluit wordt een bijlage 5 toegevoegd, die bij dit besluit is gevoegd.

Art. 45. Artikel 16 van het Koninklijk besluit van 31 mei 1968 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde wordt opgeheven.

Art. 46. De Vlaamse minister bevoegd voor de waterinfrastructuur en het waterbeleid, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, ... (datum).

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS