



Ontwerp van scheepvaartdecreet

Op voorstel van de Vlaamse minister van mobiliteit en openbare werken;

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

De Vlaamse minister van mobiliteit en openbare werken is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Titel 1. Algemene bepalingen

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Voor zover in bepaalde hoofdstukken of afdelingen van dit decreet geen afwijkende definities zijn opgenomen, wordt voor de toepassing van dit decreet verstaan onder:

1° bevoegde autoriteit: de door de Vlaamse regering aangewezen dienst of de openbare instelling die afhangt van het Vlaamse Gewest, belast met de uitvoering en de handhaving van de bepalingen van dit decreet of delen ervan;

2° bijzonder transport: een schip dat in zodanige staat verkeert of zodanige buitengewone lading vervoert en daarbij zodanige kenmerken vertoont, zoals de lengte, de breedte, de hoogte boven water, de diepgang, de manoeuvreerbaarheid en de snelheid, die niet verenigbaar zijn met de karakteristieke afmetingen van de vaarweg, de kunstwerken of de andere infrastructuur, waardoor er een ernstige kans bestaat dat het bij de vaart de veiligheid van de scheepvaart in gevaar brengt of schade aan de kunstwerken of de infrastructuur veroorzaakt, dan wel zinkt of lading verliest;

3° binnenschip: een schip dat uitsluitend of overwegend bestemd is voor de vaart op de binnenwateren, met inbegrip van een estuaire schip; de teboekstelling van het schip in een register van binnenschepen geldt als vermoeden dat het schip een binnenschip is;

4° binnenwateren: de openbare wateren in het Vlaamse Gewest die voor de scheepvaart kunnen worden gebruikt, daarin begrepen de zeehavens en de kustwateren aan de landzijde van de basislijn van waar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten;

5° capteren: het met om het even welk middel onttrekken van water uit de waterweg of de haven;

6° De Vlaamse Waterweg nv: het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap, naamloze vennootschap van publiek recht, bedoeld in

artikel 3, §1, van het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht;

7° estuair schip: een binnenschip dat overeenkomstig een Belgische reglementering beschikt over een certificaat waaruit blijkt dat het voldoet aan de specifieke veiligheidseisen om te varen op de binnenwateren en daarenboven gerechtigd is om te varen in een beperkt vaargebied tussen de Zeeschelde en de havens van de Belgische kust, of tussen deze laatste havens;

8° exploitant: degene die als eigenaar, vruchtgebruiker, rompbevrachter of huurkoper het economisch zeggenschap heeft over het schip;

9° gezagvoerder: ieder die belast is met de leiding van een schip of deze leiding in feite neemt, alsmede ieder die hem rechtmatig vervangt;

10° haven: een plaats of samenhangend gebied met verbeteringswerken en voorzieningen die dienen of zijn bestemd voor het aanmeren van schepen met het oog op uitwisseling en interactie met de oever, zoals voor het laden en lossen van schepen, voor het in- en ontschepen van personen of voor het te water laten of uit het water lichten van schepen;

11° havenbedrijf: een havenbedrijf zoals bedoeld in het decreet van 2 maart 1999 betreffende het beleid en het beheer van de zeehavens;

12° incident: een voorval veroorzaakt door de exploitatie van een schip of in verband daarmee zodat het schip, de lading of een persoon in gevaar wordt gebracht of waardoor ernstige schade zou kunnen worden toegebracht hetzij aan het schip of zijn constructie, hetzij aan het leefmilieu;

13° jaagpad: de voor het beheer en de exploitatie van de waterwegen dienstige wegen en paden ongeacht hun eigendomsstatuut;

14° luchtkussenvaartuig: elk schip dat wordt gebruikt of geschikt is om te worden gebruikt als middel van verkeer te water met behulp van een luchtkussen dat in stand wordt gehouden tussen het toestel en het oppervlak van het water of de aarde;

15° nautische publicaties: officiële berichten van de waterwegbeheerder of van een andere bevoegde autoriteit die zijn gericht aan de gebruikers van de waterweg, waaronder de Berichten aan de Schipperij, de Bekendmakingen aan de Scheldescheepvaart, de Berichten aan Zeevarenden en de Kennisgevingen en Bekendmakingen;

16° onbeheerd schip: een schip dat zich zonder te zijn verplaatst zestig dagen of meer op dezelfde plaats in de waterweg of in een haven bevindt, zonder het recht te hebben verkregen om hetzij gedurende de gehele periode, hetzij ononderbroken vanaf een bepaald ogenblik binnen die periode op die plaats te mogen stilliggen;

17° openbaar personenvervoer over water: de personenvervoerdiensten van algemeen belang over water, die op permanente en niet-discriminerende basis aan het publiek worden aangeboden, zoals bedoeld in het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid;

18° openbare wateren: alle wateren die overeenkomstig de toepasselijke reglementen voor het openbaar verkeer openstaan, ongeacht of zij behoren tot een maritiem rechtsgebied of tot de binnenwateren;

19° passagiersschip: een schip ingericht of gebruikt voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;

20° pleziervaartuig: elk schip dat bestemd is voor sportieve of recreatieve doeleinden met uitsluiting van de passagiersschepen;

21° reis: elke verplaatsing van een schip tussen twee havens;

22° scheepsbestanddeel: al hetgeen onderdeel van een schip uitmaakt, in het bijzonder:

- a) de romp, de opbouw, de masten, het roer en de overige stuurinrichting;
- b) de bijzaken die zodanig met een schip worden verbonden dat zij daarvan niet kunnen worden afgescheiden zonder dat aan hen of aan het schip beschadiging van betekenis wordt toegebracht;
- c) de definitief ingebouwde voortbewegingswerktuigen, ladingbehandelingstuigen en -inrichtingen en andere werktuigen;

23° scheepstoebehoren: de zich aan boord bevindende, voor het normale gebruik van het schip nodige of nuttige verbruiksgoederen, alsmede de zaken, met uitsluiting van scheepsbestanddelen, die aan boord zijn gebracht om het schip duurzaam te dienen, in het bijzonder wanneer:

- a) hun aanwezigheid aan boord is opgelegd door regelgeving; of
- b) zij door hun vorm als zodanig zijn te herkennen; of
- c) zij nodig of nuttig zijn voor het normale gebruik van het schip;

24° schip: 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;

25° verkeer te water: elke, zelfs stationaire vorm van deelname aan het verkeer in, onder of over openbare wateren;

26° vast tuig: elk tuig dat zijn geschiktheid als middel van verkeer te water heeft verloren doordat het blijvend met het land of de bodem is verbonden;

27° veer: een schip dat op geregelde tijdstippen, al dan niet met winst oogmerk, heen en weer vaart binnen een haven, tussen twee oevers van een waterweg of tussen een oever en een eiland in de waterweg om personen of goederen over te zetten en dat toelating gekregen heeft van de waterwegbeheerder of het havenbedrijf;

28° verkeersteken: een teken of combinatie van tekens waarmee inlichtingen worden gegeven over de toestand van de waterweg, de haven of een deel ervan, of waarbij een aanbeveling, gebod of verbod wordt gericht tot de gebruikers van de waterweg of de haven, alsmede de voorwerpen aangebracht met het oog op de markering van de vaarweg of de signalisatie van sluizen, bruggen of andere kunstwerken;

29° watergebonden gebied: het geheel van de gronden die aan of in de nabije omgeving van de waterwegen liggen, zoals dit door de Vlaamse regering in een besluit nader wordt omschreven;

30° waterweg: 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;

31° waterwegbeheerder: de overheid die één of meer waterwegen, of de kustwateren aan de landzijde van de basislijn van waar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten, beheert of haar gemachtigde;

32° waterwegklasse: de klasse van een waterweg of van havenwateren overeenkomstig de classificatie van Europese binnenwateren zoals vastgesteld in resolutie nr. 30 van 12 november 1992 van de UNECE, zoals opgenomen als bijlage in het decreet van 19 december 2008 betreffende de River Information Services op de binnenwateren;

33° woonvaartuig: een schip of een drijvend vast tuig dat als hoofdbestemming voor bewoning is ingericht en als hoofdverblijfplaats dienstig is;

34° zeeschip: elk schip dat geen binnenschip is.

Art. 3. §1. Behoudens uitdrukkelijke andersluidende bepaling, is dit decreet van toepassing op de binnenwateren.

§2. De Vlaamse regering kan de binnenwateren waarop dit decreet toepassing vindt in een besluit oplijsten en, waar nodig, nader omschrijven.

Art. 4. In zoverre zij niet bij decreet werden bepaald, wijst de Vlaamse regering de bevoegde autoriteiten aan die belast zijn met de uitvoering en de handhaving van de bepalingen van dit decreet of delen ervan.

Art. 5. §1. Voor zover in dit decreet geen expliciete wijzigingsbepaling is opgenomen, geldt onderhavig decreet met behoud van de toepassing van:

- 1° de wet van 1 juli 1954 op de riviervisserij en zijn uitvoeringsbesluiten ;
- 2° de artikelen 3bis en 10, §3, van de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen;
- 3° 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 zijn uitvoeringsbesluiten ;
- 4° het decreet van 2 maart 1999 betreffende het beleid en het beheer van de zeehavens en zijn uitvoeringsbesluiten;
- 5° het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht;
- 6° 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 zijn uitvoeringsbesluiten ;
- 7° het decreet van 19 december 2008 betreffende de River Information Services op de binnenwateren en zijn uitvoeringsbesluiten.

§2. Dit decreet geldt met behoud van de toepassing van de volkenrechtelijke en Unierechtelijke rechten en verplichtingen van het Vlaamse Gewest met betrekking tot de erin geregelde aangelegenheden. In het bijzonder doet dit decreet geen afbreuk aan het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaamse Gewest inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied, ondertekend in Middelburg op 21 december 2005.

Titel 2. De waterweg en de haven

Hoofdstuk 1. Taken van het Vlaamse Gewest als waterwegbeheerder

Art. 6. Met behoud van de toepassing van de overige bepalingen van dit decreet, en onder voorbehoud van de bepalingen van het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht, staat het Vlaamse Gewest als waterwegbeheerder in voor het beheer en de exploitatie van de waterweg en het watergebonden gebied.

Deze taak omvat onder meer de volgende activiteiten:

- 1° het bouwen, vernieuwen, onderhouden, herstellen, bedienen en uitrusten van de sluizen, bruggen en stuwen;

- 2° het aanleggen, verbeteren, inrichten en uitrusten van de basisinfrastructuur en de laad- en losinstallaties, alsmede het regelen van het gebruik daarvan;
- 3° het huren of verhuren, het in concessie nemen of geven van het watergebonden gebied of een deel ervan en het vestigen of verwerven van andere rechten op het watergebonden gebied of een deel ervan;
- 4° het geheel of gedeeltelijk bouwrijp maken van het watergebonden gebied;
- 5° het voeren van een specifiek op watergebonden bedrijvigheden en op watergebonden overslag gericht industrialisatiebeleid;
- 6° het creëren van nieuwe, watergebonden bedrijfszones;
- 7° het bouwen, onderhouden, inrichten en beheer van oevers, jaagpaden evenals dijken en waterkeringen;
- 8° het verrichten van de nodige baggerwerkzaamheden voor de instandhouding van de diepten;
- 9° het peilbeheer en het beheren van de bevoeiingen;
- 10° het innen van rechten van welke aard ook, wegens het gebruik van de waterweg;
- 11° het uitvoeren van onderhoudstaken op kleine kanalen.

Hoofdstuk 2. Burgerlijke aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder

Art. 7. De aanwezigheid van voorwerpen en afwijkingen van de vastgestelde of gangbare vaarmogelijkheden in een waterweg als gevolg van natuurlijke processen vormt voor de toepassing van artikel 1384, eerste lid, van het Burgerlijk Wetboek geen gebrek of abnormaal kenmerk van de waterweg.

Art. 8. De waterwegbeheerder is niet aansprakelijk op grond van artikel 1384, eerste lid, van het Burgerlijk Wetboek voor de niet uit een natuurlijk proces volgende aanwezigheid van voorwerpen en afwijkingen van de vastgestelde of gangbare vaarmogelijkheden in een waterweg die van boven de waterspiegel niet met het blote oog waarneembaar zijn.

Art. 9. De waterwegbeheerder is niet aansprakelijk voor de volgende vormen van schade:

1° schade die te wijten is aan maatregelen die in het algemeen belang worden genomen;

2° averij of scheepvaartstremming veroorzaakt door een aanvaring of een raak met kunstwerken in hoofde van derde partijen.

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

§ 2. Het bedrag waartoe de aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder per schadeverwekkend feit is beperkt, is afhankelijk van de waterwegklasse van de waterweg waarop het schadeverwekkende feit zich voordoet.

Per schadeverwekkend feit worden de bedragen voor elke waterwegklasse als volgt vastgesteld:

Klasse	Bedrag
I	50.000,00 EUR
II	81.250,00 EUR
III	125.000,00 EUR
IV	187.500,00 EUR
Va	375.000,00 EUR
Vb	400.000,00 EUR
VIa	750.000,00 EUR
VIb	1.500.000,00 EUR
VIc	2.250.000,00 EUR
VII	3.375.000,00 EUR

§ 3. De beperking van de aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder geldt niet wanneer zijnerzijds opzet of grove schuld aanwezig is.

§ 4. Alle bedragen worden jaarlijks aangepast aan de evolutie van de gezondheidsindex.

Art. 11. § 1. Wanneer de waterwegbeheerder kennis krijgt van een tegen hem gerichte vordering tot schadevergoeding, in of buiten rechte, met betrekking tot een schadeverwekkend feit waarvoor de beperking van aansprakelijkheid bedoeld in artikel 10 van dit decreet geldt, kan hij een bekendmaking laten verrichten. Indien de waterwegbeheerder een bekendmaking verricht, geschiedt deze:

1° in het Belgisch Staatsblad;

2° indien nuttig, in een of meer op de scheepvaart gerichte publicaties of in een publicatie die verschijnt in het arrondissement waar de desgevallend geadieerde rechtbank zetelt;

3° op de desgevallend bijkomend door de Vlaamse regering voorgeschreven elektronische wijze.

In de bekendmaking wordt eenieder die schade lijdt als gevolg van hetzelfde schadeverwekkend feit uitgenodigd om binnen de drie maand vanaf de bekendmaking in het Belgisch Staatsblad zijn vordering in te dienen.

Wanneer een gerechtelijke procedure aanhangig is, wordt de vordering ingesteld middels een verzoek tot tussenkomst. Wanneer geen gerechtelijke procedure aanhangig werd gemaakt, wordt de vordering bij aangetekend schrijven gericht tot de waterwegbeheerder. Wordt na de bekendmaking alsnog een gerechtelijke procedure aangevat, dan stelt de waterwegbeheerder eenieder die een vordering tot hem heeft gericht in kennis van de mogelijkheid om een verzoek tot tussenkomst in te stellen.

§ 2. De waterwegbeheerder die heeft gehandeld overeenkomstig paragraaf 1, kan de beperking van aansprakelijkheid overeenkomstig artikel 10 van dit decreet inroepen tegen alle personen die een vordering instellen. Het bedrag waartoe de aansprakelijkheid wordt beperkt, wordt onder de eisers van alle tijdig

ingediende en gegrond bevonden vorderingen verdeeld in evenredigheid met de bedragen van hun gegrond bevonden vorderingen.

§ 3. Indien de aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder overeenkomstig artikel 10 van dit decreet is beperkt, wordt wie meer dan drie maanden na de bekendmaking een ontvankelijke en gegronde vordering tot schadevergoeding instelt slechts vergoed voor zover de waterwegbeheerder uit hoofde van alle tijdig ingediende en gegrond bevonden vorderingen minder schadevergoeding dient te betalen dan het bedrag waartoe zijn aansprakelijkheid is beperkt. De waterwegbeheerder is niet gehouden tot de betaling van een totaal bedrag aan schadevergoedingen dat hoger ligt dan het bedrag waartoe zijn aansprakelijkheid is beperkt.

Hoofdstuk 3. Instandhouding en functionaliteit

Afdeling 1. Algemene bepalingen

Art. 12. De Vlaamse regering stelt voor elke waterweg of elk waterweggedeelte de waterwegklasse vast.

Wat betreft de waterwegen of waterweggedeelten beheerd door De Vlaamse Waterweg nv, stelt de Vlaamse regering de waterwegklasse vast na advies van de raad van bestuur van De Vlaamse Waterweg nv.

Art. 13. De waterwegen zijn goederen van het openbaar domein met een functie als scheepvaartweg. Het gebruik voor de scheepvaart heeft er voorrang op andere activiteiten.

Art. 14. Met behoud van de toepassing van de bepalingen van hoofdstuk 2 van titel 2 en los van de mogelijkheid voor de waterwegbeheerder om het scheepvaartverkeer op bepaalde waterwegen of delen daarvan om veiligheidsredenen of andere reden van algemeen belang geheel of gedeeltelijk te beperken of te verbieden, treft de waterwegbeheerder de nodige maatregelen opdat het verkeer van de schepen ten minste overeenkomstig de vastgestelde waterwegklasse kan worden verzekerd.

Art. 15. In geval een voorwerp in de door een waterwegbeheerder beheerde waterweg terecht komt of dreigt terecht te komen, dient eenieder door wiens toedoen zulks geschiedt dit onverwijld te melden aan de waterwegbeheerder. Bij deze melding dienen alle gegevens te worden meegedeeld die van belang zijn of kunnen zijn voor de instandhouding of het herstel van de waterweg.

De Vlaamse regering kan betreffende deze melding de nadere regels vaststellen.

Afdeling 2. Ruiming van gestrande, gezonken en onbeheerde schepen en andere obstakels

Art. 16. Deze afdeling, evenals artikel 88, artikel 120 en afdeling 2 van hoofdstuk 4 van titel 6 zijn van toepassing op de volgende wateren:
1° de binnenwateren;

2° 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.

In het geval bedoeld in 2°, komen de bevoegdheden toe aan de Vlaamse Regering.

Art. 17. De eigenaar, huurder, of bevrachter, aan wie het schip voor eigen gebruik ter beschikking gesteld wordt, alsmede de exploitant van een schip dat is gestrand of gezonken of van een onbeheerd schip, moet dit schip, met inbegrip van alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, inzonderheid de lading, vlot brengen en verwijderen naar de daartoe door de bevoegde autoriteit aangewezen plaats.

Wrakstukken, gezonken tuigen en alles wat vanop een schip in de binnenwateren is terechtgekomen, alsmede alle andere voorwerpen die in de binnenwateren zijn terechtgekomen, moeten eveneens door hun respectieve eigenaars, worden gelicht en uit de waterweg of de haven worden verwijderd.

De waterwegbeheerder of het havenbedrijf kan daartoe verplichtingen opleggen, zoals een termijn waarbinnen het vlotbrengen of verwijderen dient te geschieden.

De uitvoering van de voormelde verplichtingen kan niet worden verhinderd door enige beslag- of dwangmaatregel.

Art. 18. Degene die aansprakelijk is voor de gebeurtenis waardoor het schip gestrand, gezonken of onbeheerd is of waardoor enig ander voorwerp in de binnenwateren is terechtgekomen en, bij gebreke van zulke aansprakelijke, de persoon vermeld in artikel 17, eerste of tweede lid, is aan de waterwegbeheerder of het havenbedrijf de betaling verschuldigd van de kosten die voor deze waterwegbeheerder of dit havenbedrijf voortvloeien uit de ambtshalve, krachtens artikel 140 bevolen maatregelen en uitgevoerde verrichtingen.

De bedragen die de verzekeraars van de eigen schade of van de aansprakelijkheid, inbegrepen de onderlinge verzekeringsmaatschappijen, verschuldigd zijn wegens het verlies van het schip of van enig ander voorwerp of wegens de gebeurtenis waardoor het schip gestrand, gezonken of onbeheerd is of enig ander voorwerp in de binnenwateren is terechtgekomen aan de personen die krachtens artikel 141 of krachtens dit artikel schuldenaar zijn van de waterwegbeheerder of het havenbedrijf, worden, ter voldoening van de in het eerste lid bedoelde kosten, door de betreffende verzekeraars rechtstreeks aan de waterwegbeheerder of het havenbedrijf betaald. De waterwegbeheerder of het havenbedrijf bezit een eigen recht jegens de verzekeraars.

Geen betaling door deze verzekeraars aan de verzekerde bevrijdt zolang de vorderingen van de waterwegbeheerder of het havenbedrijf niet volledig werden voldaan.

Art. 19. §1. 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, kan de eigenaar van een schip, die op grond van artikel 18 schuldenaar is van de betaling van de

kosten, daarbij zijn aansprakelijkheid beperken. Hetzelfde geldt voor de huurder of bevrachter, aan wie het schip voor eigen gebruik ter beschikking gesteld wordt, alsmede de exploitant van een schip die op grond van artikel 18 schuldenaar is van de betaling van de kosten.

§2. Voor de schepen onderworpen aan het Internationaal Verdrag van 23 juni 1969 betreffende de meting van schepen, kan de aansprakelijkheid worden beperkt tot de volgende bedragen:

1° voor een schip van niet meer dan 500 ton: tot 370.000 euro;

2° voor een schip van meer dan 500 ton wordt het onder 1° vermelde bedrag vermeerderd met:

a) 445 euro per ton voor elke toename van de tonnenmaat met één ton van 501 tot en met 6.000 ton;

b) 175 euro per ton voor elke toename van de tonnenmaat met één ton van 6.001 tot 70.000 ton;

c) 125 euro voor elke toename van de tonnenmaat met één ton boven 70.000 ton.

Voor de overige schepen kan de aansprakelijkheid worden beperkt tot de waarde van het schip op het ogenblik van de ambtshalve, krachtens artikel 140 bevolen maatregelen en uitgevoerde verrichtingen, met een minimum evenwel van 375.000 euro.

Voor de toepassing van deze paragraaf wordt onder tonnenmaat verstaan: de brutotonnenmaat berekend overeenkomstig de voorschriften van meting, vervat in Bijlage I van het Internationaal Verdrag van 23 juni 1969 betreffende de meting van schepen.

De Vlaamse regering is gemachtigd de voormelde bedragen aan te passen, rekening houdend met de economische toestand.

§3. De verzekeraar van de in paragraaf 1 bedoelde persoon kan zich op dezelfde beperking beroepen.

§4. De in paragraaf 1 bedoelde persoon is niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken als wordt bewezen dat de schade het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat zodanige schade er waarschijnlijk zou uit voortvloeien.

Afdeling 3. Jaagpaden

Art. 20. De waterwegbeheerder beheert de jaagpaden bij de waterwegen die onder zijn beheer vallen.

Indien het jaagpad tevens fungeert als rijbaan in de zin van de federale regelgeving betreffende de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wordt het beheerd door de betrokken wegbeheerder.

De Vlaamse regering kan de nadere modaliteiten van het beheer van de jaagpaden bepalen

Art. 21. Op de langs waterwegen gelegen erven die niet aan de waterwegbeheerder toebehoren en waarop deze geen recht van erfpacht, opstal of vruchtgebruik heeft, rust ten behoeve van het gebruik van de waterweg een erfdienstbaarheid van jaagpad en oevererf.

De erfdienstbaarheid houdt in dat de houders van zakelijke rechten op de bedoelde erven moeten gedogen dat een jaagpad wordt aangelegd of in stand gehouden en dat het erf wordt gebruikt ten behoeve van de waterweg en dit gebruik niet mogen hinderen. De Vlaamse Regering bepaalt nader welke lasten op de erven rusten en wie de begunstigten zijn evenals in welke gevallen een vergoeding voor onevenredige nadelige gevolgen verschuldigd is, en kan daarbij een onderscheid maken naar de kenmerken en de bestemming van de waterwegen.

Overeenkomstig de modaliteiten en binnen de grenzen vastgesteld door de Vlaamse regering, bepaalt de waterwegbeheerder de ruimtelijke uitgestrektheid van de erfdienstbaarheid van jaagpad en oevererf.

Art. 22. Op de langs waterwegen gelegen erven die met een erfdienstbaarheid van jaagpad en oevererf zijn bezwaard, mogen binnen de ruimtelijke uitgestrektheid van de erfdienstbaarheid van jaagpad en oevererf door anderen dan de waterwegbeheerder geen werken of beplantingen worden uitgevoerd zonder de voorafgaande machtiging van de waterwegbeheerder.

De Vlaamse regering bepaalt de procedure voor het verlenen van dergelijke machtiging.

Art. 23. De houders van zakelijke rechten op erven die voorheen niet langs waterwegen gelegen waren maar die, door de aanleg van een nieuwe waterweg of doordat een niet-bevaarbare waterloop wordt ingedeeld bij de waterwegen, vanaf een bepaald tijdstip langs waterwegen gelegen erven worden, hebben in de mate dat hun zakelijk recht in waarde vermindert als gevolg van de erfdienstbaarheid van jaagpad en oevererf recht op een billijke vergoeding van die waardevermindering.

Art. 24. Het is verboden het gebruik van het jaagpad voor de dienst van de waterwegbeheerder of voor scheepvaartdoeleinden te hinderen.

Hoofdstuk 4. Openbaar gebruik

Afdeling 1. Algemene bepalingen

Art. 25. Elke gebruiker van de waterweg dient zijn gedrag aan te passen aan de plaatsgesteldheid, de belemmeringen, de verkeersdichtheid en de aanwezigheid van andere waterweggebruikers, het zicht, de staat van de waterweg, de weersomstandigheden en de aard en staat van zijn schip en lading.

Art. 26. De gebruikers van de waterweg zijn verplicht de aanwijzingen en bevelen op te volgen welke in bijzondere gevallen, met betrekking tot de door dit decreet geregelde aangelegenheden worden gegeven door de bevoegde personen, alsmede gevolg te geven aan dan wel rekening te houden met de overeenkomstig de bepalingen van dit decreet uitgevaardigde nautische publicaties en aangebrachte verkeerstekens.

De aanwijzingen en bevelen gaan boven de nautische publicaties en de verkeerstekens.

De nautische publicaties gaan boven de verkeerstekens, tenzij het tegendeel in de betreffende nautische publicatie uitdrukkelijk wordt aangegeven.

De Vlaamse regering duidt de personen aan die, naast de personen bevoegd voor het opsporen van overtredingen, aanwijzingen en bevelen mogen geven.

Art. 27. Indien een gebruiker van de door een waterwegbeheerder beheerde waterweg schade berokkent aan de waterweg stelt hij de waterwegbeheerder hiervan onverwijld in kennis. Bij deze melding dienen alle gegevens te worden meegedeeld die voor de instandhouding of het herstel van de waterweg van belang zijn of kunnen zijn.

De Vlaamse regering kan betreffende deze melding de nadere regels vaststellen

Afdeling 2. Jaagpaden

Art. 28. 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 en met het gebruik voor scheepvaartdoeleinden of voor overslagactiviteiten van aanpalende bedrijven, zijn de jaagpaden eveneens bestemd voor het verkeer per rijwiel of te voet. Het verkeer met voortbewegingstoestellen, bromfietsen klasse A of speed pedelecs kan er eveneens worden toegelaten.

Waar het in het licht van de lokale omstandigheden passend wordt geacht en wanneer verenigbaar met het gebruik door de waterwegbeheerder, kunnen de jaagpaden worden ingericht als fietspaden in de zin van de federale regelgeving betreffende de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg. De Vlaamse Regering kan regels vaststellen betreffende de inrichting van de jaagpaden ten behoeve van het gebruik door fietsers en voetgangers.

Art. 29. §1. Ingeval ze het normale openbaar gebruik kunnen hinderen of leiden tot het geheel of gedeeltelijk afsluiten van het jaagpad, moet, zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheden van andere overheden, voor activiteiten en evenementen op de jaagpaden vooraf een toelating worden verkregen van de beheerder. Aan dergelijke toelating kunnen door de beheerder voorwaarden worden verbonden.

§2. De Vlaamse regering bepaalt de vorm, geldigheidsduur en de procedure tot het verkrijgen van de toelating bedoeld in paragraaf 1 evenals de door de beheerder minimaal te hanteren criteria.

Art. 30. Het gebruik van de jaagpaden geschiedt op risico van de gebruiker, die te allen tijde rekening moet houden met de plaatselijke gesteldheid en met het gebruik voor scheepvaartdoeleinden en de overige noden van het waterwegenbeheer.

Afdeling 3. Verkeerstekens

Art. 31. Met uitzondering van artikel 33 en artikel 34, eerste lid, tweede zin en zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheid van andere overheden om nadere

regels vast te stellen, is deze afdeling van overeenkomstige toepassing in de havengebieden beheerd en geëxploiteerd door de havenbedrijven.

Art. 32. Overeenkomstig de ter zake geldende volken- en Unierechtelijke verplichtingen van het Vlaamse Gewest, bepaalt de Vlaamse regering de vorm en het uitzicht van de verkeerstekens nodig voor het beheer van de waterweg.

Art. 33. Verkeerstekens die een gebod of een verbod inhouden worden geplaatst en verwijderd door de waterwegbeheerder die of het havenbedrijf dat de maatregel heeft genomen of, onder door deze waterwegbeheerder of dit havenbedrijf bepaalde voorwaarden, door derden.

Met behoud van de toepassing van artikel 34, worden alle andere verkeerstekens geplaatst en verwijderd door de waterwegbeheerder of het havenbedrijf, of, onder door de waterwegbeheerder of het havenbedrijf bepaalde voorwaarden, door derden.

Art. 34. Verkeersbelemmeringen worden, op de wijze bepaald door de Vlaamse regering, aangeduid door degene die ze heeft doen ontstaan. Indien hij hierin tekortschiet, neemt de waterwegbeheerder of het havenbedrijf deze verplichting op zich.

Werken in uitvoering worden, onder door de waterwegbeheerder of het havenbedrijf bepaalde voorwaarden, aangeduid door degene die de werken uitvoert. Indien hij hierin tekortschiet, kan de waterwegbeheerder of het havenbedrijf, zonder afbreuk te doen aan de exclusieve verantwoordelijkheid ter zake van de uitvoerder der werken en zonder zelf enige aansprakelijkheid op te nemen, de nodige signalisatie aanbrengen.

Art. 35. §1. Behoudens de artikelen 33 en 34, is het verboden, zonder daartoe bevoegd te zijn, een verkeersteken aan te brengen of te doen aanbrengen dan wel te verwijderen of te doen verwijderen.

§2. Het is verboden om een voorwerp van welke aard ook, dat de gebruiker van de waterweg of de aanhorigheden in verwarring zou kunnen brengen, langs, in of boven een verkeersteken aan te brengen, te doen aanbrengen of te houden.

Art. 36. De kosten verbonden aan het plaatsen, onderhouden, vernieuwen en verwijderen van de verkeerstekens worden gedragen door degene die de betrokken handeling heeft verricht.

De kosten van de aanduiding van verkeersbelemmeringen door de waterwegbeheerder of het havenbedrijf indien de persoon die de verkeersbelemmering heeft veroorzaakt dit nalaat, worden gedragen door deze laatste.

De kosten van de aanduiding van werken in uitvoering door de waterwegbeheerder of het havenbedrijf indien de persoon die de werken uitvoert dit nalaat, worden gedragen door deze laatste

Art. 37. De waterwegbeheerder en andere bevoegde autoriteiten kunnen tot de gebruikers van de waterweg nautische publicaties richten.

De nautische publicaties bevatten bekendmakingen aan de gebruiker van de waterweg, waarbij door de waterwegbeheerder of de bevoegde autoriteit ten aanzien van de door of krachtens dit decreet geregelde aangelegenheden een gebod of verbod wordt uitgevaardigd dan wel een inlichting wordt verstrekt met betrekking tot een waterweg, een waterweggedeelte of het gebruik ervan. Deze voorschriften hebben een geldigheidsduur van ten hoogste drie jaren.

De nautische publicaties worden bekendgemaakt op een website van de waterwegbeheerder of andere bevoegde autoriteit

Hoofdstuk 5. Watercaptatie

Art. 38. Dit hoofdstuk is van toepassing op de waterwegen en in de havengebieden beheerd en geëxploiteerd door de havenbedrijven.

Art. 39. §1. In alle waterwegen en havens moet degene die water capteert:
1° melding maken van het capteren van minder dan 500 m³ per jaar, hierna genoemd de melding van een watervang; of
2° een vergunning verkrijgen voor het capteren van 500 m³ en meer per jaar, hierna genoemd de vergunning voor een watervang.

§2. Captatie van water is enkel toegestaan op de vaste captatielocaties, aangeduid door de waterwegbeheerder of het havenbedrijf. Aangelanden mogen echter wel vanaf de aangelande grond die zij bezitten water capteren.

Art. 40. §1. De melding van een watervang gebeurt bij de waterwegbeheerder of het havenbedrijf.

De vergunning voor een watervang wordt afgeleverd door de waterwegbeheerder of het havenbedrijf.

§2. De Vlaamse regering kan de nadere modaliteiten van de melding van een watervang en de voorwaarden en procedure voor de afgifte van de vergunning voor een watervang omschrijven.

§3 Met het oog op de uitvoering van de bevoegdheden en de taken, vermeld in of ter uitvoering van dit hoofdstuk en de uitvoeringsbesluiten ervan, worden persoonsgegevens verwerkt. De waterwegbeheerder of het havenbedrijf zijn de verantwoordelijke voor de verwerking.

De verwerking van persoonsgegevens in het kader van dit hoofdstuk heeft betrekking op identificatiegegevens van natuurlijke en/of rechtspersonen die water capteren uit de waterweg. De doelstelling van deze verwerking van persoonsgegevens betreft het overzicht van de waterwegbeheerder of het havenbedrijf op de hoeveelheid van water die uit hun waterwegen wordt gecapteerd om ervoor te kunnen zorgen dat alle functies van de waterweg kunnen worden gegarandeerd.

De Vlaamse Regering bepaalt welke gegevens worden verwerkt en van welke betrokkenen, stelt de wijze vast waarop die gegevens worden verwerkt en stelt de maximale bewaartermijn van de gegevens vast. De persoonsgegevens worden in ieder geval niet langer bewaard dan nodig is voor de doeleinden waarvoor zij worden verwerkt, en maximaal voor een periode van 5 jaar.

Voor de bescherming van de persoonsgegevens neemt de waterwegbeheerder of het havenbedrijf gepaste technische en organisatorische maatregelen, rekening houdend, enerzijds, met de stand van de techniek ter zake en de kosten voor het toepassen van de maatregelen en, anderzijds, met de aard van de te beveiligen gegevens en de potentiële risico's.

Art. 41. Bij uitzonderlijk lage waterstanden, waarbij captatie van water gevaar kan opleveren voor de scheepvaart of voor de waterwegen of de havens, of bij slechte waterkwaliteit, kan door de waterwegbeheerder of het havenbedrijf een tijdelijk verbod of een tijdelijk beperking van captatie worden opgelegd.

De Vlaamse regering bepaalt hiervan de modaliteiten.

Art. 42. §1. Het bedrag verschuldigd voor het bekomen van een vergunning voor een watervang wordt bepaald door het totale volume water dat door middel van pompen, hevels of andere goedgekeurde installaties uit de waterweg of de haven wordt gecapteerd.

§ 2. Het bedrag verschuldigd voor het capteren van water bedraagt minimum 0,0046 euro per kubieke meter gecapteerd water en maximum 0,1 euro per kubieke meter gecapteerd water. De Vlaamse Regering bepaalt een methodologie gebaseerd op economische en ecologische indicatoren, inclusief de tariefstructuur en -zetting, om de hoogte van de bedragen voor watercaptatie te onderbouwen.
§3 Het minimum verschuldigde bedrag wordt forfaitair vastgesteld op 225 euro per jaar. De captatie van minder dan 500 m³ per jaar is gratis.

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, wordt het verschuldigde bedrag forfaitair vastgesteld op 225 euro per jaar.

De Vlaamse regering kan de in deze paragraaf vastgestelde bedragen zo nodig jaarlijks actualiseren.

De Vlaamse regering kan de toe te passen verhogingen en interestvoeten in geval van laattijdige betaling vaststellen en de nadere betalingsmodaliteiten bepalen.

§4. Aan de vergunninghouders die het gecapteerde water na gebruik terugstorten in de waterweg of de haven waar het werd gecapteerd kan een vermindering van het verschuldigde bedrag worden toegekend in functie van het volume dat effectief wordt teruggestort.

De Vlaamse regering bepaalt de nadere regels.

Art. 43. §1. Voor het vaststellen van het totale volume gecapteerd water per jaar worden alle bestaande en nog te bouwen watervangen uitgerust met een debietmetingssysteem. Dit wordt geplaatst op kosten van de vergunninghouder.

§2. Voor het gebeurlijk vaststellen van het totale volume teruggestort water per jaar zal de vergunninghouder in een bijkomend debietmetingssysteem voorzien.

§3. De Vlaamse regering bepaalt de voorwaarden waaraan deze debietmetingssystemen moeten voldoen.

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

De Vlaamse regering kan de uitvoering van dit artikel regelen.

Titel 3. De scheepvaart

Hoofdstuk 1. Reglementering van de scheepvaart

Afdeling 1. Algemene bepalingen

Art. 45. Met behoud van de toepassing van het bepaalde in artikel 69 omtrent de bijzondere transporten, mag geen schip zich op de waterweg begeven indien de afmetingen ervan of van zijn lading niet beantwoorden aan de waterwegklasse.

Art. 46. In geval de gezagvoerder van een schip een hindernis in de door een waterwegbeheerder beheerde waterweg aantreft of kennis krijgt van de aanwezigheid van dergelijke hindernis in die waterweg, geeft hij daarvan onverwijld kennis aan de waterwegbeheerder. Hetzelfde 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, kaaïen en taluds. Bij deze melding dienen alle gegevens te worden meegedeeld die van belang zijn of kunnen zijn voor de instandhouding of het herstel van de waterweg.

De Vlaamse regering kan betreffende deze melding de nadere regels vaststellen.

Afdeling 2. Algemene meldplicht van schepen

Art. 47. De Vlaamse Regering kan aan schepen die zich op de binnenwateren bevinden of zullen bevinden de verplichting opleggen om gegevens betreffende de reis, de lading, het aantal opvarenden en het schip te melden. Het toepassingsgebied van deze verplichting, de nadere regels ter zake, alsook de wijze waarop de gegevens worden uitgewisseld tussen bij de scheepvaart betrokken overheidsinstellingen en private actoren, worden bepaald door de Vlaamse Regering.

Afdeling 3. Scheepvaartongevallen

Art. 48. Deze afdeling is van toepassing in de havengebieden beheerd en geëxploiteerd door de havenbedrijven en op de waterwegen

Art. 49. §1. 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, neemt onverwijld alle maatregelen om hieraan te verhelpen.

§2. Wanneer een schip gezonken is of dreigt te zinken of vast te lopen, wanneer het onvoldoende of onrechtmatig gemeerd is of derwijze ligt dat het de doorvaart hindert en, in het algemeen, telkens als het nodig is de vrijheid of veiligheid der scheepvaart te verzekeren, de afvoer van het water te vergemakkelijken of de belangen van het regime van de waterweg of de haven te vrijwaren, mag de waterwegbeheerder of het havenbedrijf en, bij dringendheid, elke ambtenaar zoals bedoeld in artikel 112, aan de eigenaar of de gezagvoerder de nodig geachte maatregelen voorschrijven, zelfs wanneer deze niet in enige verordening voorzien zijn.

De eigenaar en de gezagvoerder moeten aan de gegeven bevelen onmiddellijk gevolg geven. Indien zij hierbij in gebreke blijven of indien zij afwezig zijn, mogen de voorgeschreven maatregelen van ambtswege op hun kosten worden uitgevoerd.

Deze bepalingen gelden met behoud van de toepassing van het bepaalde in de artikelen 17 en 140.

Art. 50. Wanneer een schip op de waterweg of in de haven bij een incident is betrokken of indien het is vastgelopen of gezonken, geeft de eigenaar van het schip of de gezagvoerder daarvan onverwijld kennis aan de waterwegbeheerder of het havenbedrijf. Eenzelfde verplichting rust op de eigenaar van het schip of de gezagvoerder wanneer het schip dreigt vast te lopen, te zinken of onbestuurbaar te worden.

Art. 51. Een schip dat bij een incident was betrokken, mag de plaats van het incident niet verlaten zonder de voorafgaande toelating van de waterwegbeheerder of het havenbedrijf, tenzij om zich te begeven naar een nabije veilige ligplaats teneinde verdere schade te voorkomen.

In geval van miskennen van de in het eerste lid bedoelde verplichting, kan het betrokken schip door elke waterwegbeheerder en elk havenbedrijf worden opgehouden totdat de waterwegbeheerder of het havenbedrijf van de plaats van het incident de toelating geeft om verder te varen.

Art. 52. Zolang de waterwegbeheerder of het havenbedrijf hem niet heeft gemachtigd zich te verwijderen, blijft de gezagvoerder van een schip aan boord van het schip of in de nabijheid van de plaats waar het voorval bedoeld in artikel 50 zich heeft voorgedaan.

Afdeling 4. Boorddocumenten

Art. 53. De Vlaamse regering bepaalt de documenten die ingevolge dit decreet aan boord van het schip voor inzage beschikbaar moeten zijn en stelt de nadere regels hieromtrent vast. De Vlaamse regering kan eveneens voorzien in vrijstellingen voor bepaalde categorieën van schepen.

Afdeling 5. Veiligheid van schepen en bemanningsvoorschriften in de binnenvaart

Art. 54. Deze afdeling voorziet in de gedeeltelijke omzetting 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.

Art 55. Deze afdeling, evenals artikel 116, artikel 123 en afdeling 3 van hoofdstuk 4 van titel 6, zijn van toepassing op:

- 1° elk binnenschip, met uitzondering van de pleziervaartuigen; en
- 2° andere schepen, met uitzondering van pleziervaartuigen en met uitzondering van zeeschepen, zeesleepboten en zeeduwboten die aan een van de volgende voorwaarden voldoen:
 - a) in getijdenwateren varen of stilliggen;
 - b) tijdelijk op binnenwateren varen als ze minstens beschikken over:
 - 1) al de volgende certificaten:
 - i) een certificaat van conformiteit met het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (SOLAS) of een gelijkwaardig certificaat;
 - ii) een certificaat van conformiteit met het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966, of een gelijkwaardig certificaat;
 - iii) een internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie (international oil pollution prevention - IOPP) als bewijs voor de conformiteit met het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973/78 (MARPOL);
 - 2) in geval van zeeschepen die niet onder het SOLAS-verdrag, noch het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966, noch het MARPOL-verdrag vallen: de relevante certificaten en de uitwateringsmerken die wettelijk verplicht zijn in hun vlaggenstaat;
 - 3) in geval van passagiersschepen die niet vallen onder de verdragen, vermeld in punt 1): een certificaat inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen dat afgegeven is overeenkomstig Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen.

Met het oog op de uitvoering van de bevoegdheden en de taken, vermeld in of ter uitvoering van deze afdeling en de uitvoeringsbesluiten ervan, worden persoonsgegevens verwerkt, inclusief de gegevens, vermeld in artikel 9, lid 1, van 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).

De Vlaamse Regering bepaalt welke gegevens worden verwerkt en van welke betrokkenen, stelt de wijze vast waarop die gegevens worden verwerkt, wijst de verantwoordelijke voor de verwerking aan, bepaalt, onverminderd de in het tweede lid vermelde doeleinden, de bijkomende doeleinden van de verwerking en stelt de maximale bewaartermijn van de gegevens vast. De persoonsgegevens worden in ieder geval niet langer bewaard dan nodig is voor de doeleinden waarvoor zij worden verwerkt. Indien de gegevens openbaar worden gemaakt of aan derden kunnen worden overgemaakt, stelt de verwerkingsverantwoordelijke de betrokkenen op de hoogte van de categorieën van ontvangers.

Art. 56. Geen schip mag vanuit een Vlaamse haven zee kiezen of op de binnenwateren varen of stilliggen zonder in staat van veiligheid te zijn en zonder voorzien te zijn van de certificaten zoals vastgesteld door de Vlaamse regering overeenkomstig artikel 57 met betrekking tot de veiligheid van de scheepvaart en met betrekking tot het voorkomen van verontreiniging door schepen in zoverre laatst genoemde certificaten technische voorschriften inzake uitrusting en exploitatie van het schip met het oog op het beschermen van het milieu betreffen.

Art. 57. De Vlaamse regering bepaalt:

- 1° de in artikel 56 bedoelde certificaten;
- 2° de voorwaarden tot aflevering van de onder 1° bedoelde certificaten;
- 3° de voorwaarden waaraan elk schip moet voldoen om in staat van veiligheid te zijn, inzonderheid de voorschriften betreffende:
 - a) de bouw en de staat van onderhoud;
 - b) de reddingsmiddelen;
 - c) het tuigage en de reserveonderdelen, met inbegrip van de middelen tegen brand en de wisselstukken;
 - d) de nautische instrumenten, de seintoestellen, de telecommunicatiemiddelen en hun gebruik;
 - e) de motoren, de mechanische en elektrische toestellen;
 - f) de lichamelijke geschiktheid, de brevetten, vergunningen en andere soortgelijke attesten, welke kunnen worden vereist van de bemanning alsmede het aantal bemanningsleden;
 - g) het aantal passagiers dat mag worden vervoerd;
 - h) de bewoonbaarheid van de inrichtingen, de hygiëne en de gezondheidsvoorwaarden;
 - i) de diepgangschalen en de vrijboordmerken;
 - j) de stabiliteit, het stouwen van de lading en het ballasten;
 - k) het laad- en losgerei;
 - l) de lading;
 - m) het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- 4° de voorwaarden waaronder de bevoegde autoriteit, in bijzondere gevallen, vrijstelling kan verlenen van de toepassing van één of meer bepalingen van de ter uitvoering van deze afdeling genomen besluiten;
- 5° de bemanningsvoorschriften en de verplichtingen van de bemanning en andere opvarenden, alsook van de eigenaars van schepen in verband met de veiligheid van de scheepvaart, de opvarenden en de lading en in verband met het

milieu in zoverre die laatste verplichtingen betrekking hebben op technische voorschriften inzake uitrusting en exploitatie van het schip met het oog op het beschermen van het milieu;

6° de voorwaarden waaronder de organisaties kunnen worden erkend en gemachtigd tot het uitvoeren van gehele of gedeeltelijke inspecties en controles van schepen in verband met certificaten met betrekking tot de veiligheid van de scheepvaart en certificaten met betrekking tot het voorkomen van verontreiniging door schepen in zoverre laatstgenoemde certificaten technische voorschriften inzake uitrusting en exploitatie van het schip met het oog op het beschermen van het milieu betreffen en in voorkomend geval tot het afgeven en vernieuwen van de in dit punt vermelde certificaten;

7° bijzondere regels voor onbemande schepen.

Art. 58. §1 De Vlaamse Regering kan bepalen dat nader aangeduide binnenschepen moeten of mogen worden opgenomen in een Vlaams Register voor Binnenschepen.

De Vlaamse Regering:

1° bepaalt welke binnenschepen moeten of worden geregistreerd, alsook de voorwaarden waaraan het binnenschip, zijn eigenaar of zijn exploitant daartoe vooraf moeten voldoen;

2° stelt de vorm van het Vlaams Register voor Binnenschepen vast, evenals de wijze waarop het register wordt beheerd;

3° stelt de vorm en de inhoud vast van de aanvraag die bij het register moet worden gedaan;

4° duidt aan welke documenten bij de aanvraag moeten worden gevoegd of waarvan de voorlegging bij het onderzoek daarvan kan worden geëist;

5° kan bepalen dat het register het nummer waaronder het binnenschip is geregistreerd en de datum van de registratie moet aantekenen op het document van registratie;

6° wijst de personen aan die gehouden zijn of gemachtigd worden om de aanvraag in te dienen en stelt daartoe een termijn vast;

7° stelt de termijn vast waarin de aanvraag moet gebeuren;

8° regelt de overmaking van gegevens en de vorm van de daartoe opgemaakte registers, evenals de wijze waarop het register of de registers worden beheerd;

9° bepaalt de wijzigingen die bij het Vlaams Register voor Binnenschepen moeten worden aangemeld alsook de modaliteiten en de termijn van indiening van de betreffende wijzigende aanmelding;

10° regelt de doorhaling van de registratie;

11° regelt de openbaarheid en overmaking van gegevens.

Met het oog op de toepassing van dit artikel wordt een binnenschip in aanbouw als binnenschip beschouwd zodra de aanbouw ervan begonnen is.

Art. 58 §2 Bepalingen over de gegevensverwerking:

1. De waterwegbeheerder treedt op als de verwerkingsverantwoordelijke van persoonsgegevens, vermeld in artikel 4, 7), van de algemene verordening gegevensbescherming, voor de verwerking van persoonsgegevens in het kader van dit hoofdstuk.

2. De verwerking van persoonsgegevens is nodig om schepen te kunnen identificeren om tevens de eigenaar te kunnen contacteren. Dit draagt bij tot

efficiënt waterwegenbeheer en een vlot corridormanagement en aan een veilig waterwegennetwerk in bijzonder in kader van calamiteitenmanagement.

3 De verwerking van persoonsgegevens in het kader van dit hoofdstuk heeft betrekking op identificatiegegevens zoals afmetingen (breedte, lengte, diepgang) van schepen, uiterlijke kenmerken (die bijdragen tot de identificatie van het schip), eigenaar en/of exploitant (naam, adres, rijksregisternummer, telefoonnummer, mailadres) en uniek identificatienummer (indien niet bestaande zal er een identificatienummer moeten aangebracht worden op de romp).

4. De verwerking van persoonsgegevens in het kader van dit hoofdstuk heeft betrekking op eigenaars en/of exploitanten.

5. Ter bevordering van de samenwerking in de uitvoering van de taken die zijn toegewezen kan de waterwegbeheerder de gegevens die worden verwerkt in het kader van de opdrachten, delen met de politiediensten en de havenbedrijven.

6. De persoonsgegevens vermeld in nummer 3 van deze paragraaf worden bewaard voor een periode van 5 jaar.

Art. 59. §1. Elk schip dat is ingeschreven in een register van een erkende classificatiemaatschappij en er in de hoogste klasse van zijn categorie is ondergebracht, is ontslagen van de door de bevoegde autoriteit of door de deskundigen te verrichten vaststellingen betreffende de punten waarover door die maatschappij toezicht is uitgeoefend.

Dezelfde vrijstelling kan worden verleend wanneer certificaten worden afgegeven door een bevoegde vreemde openbare dienst.

De bevoegde autoriteit kan evenwel nazien of, op een door haar te bepalen wijze, doen nazien of de voorwaarden gesteld voor het bekomen van het classificatiecertificaat of van andere certificaten, zijn vervuld en, zo nodig, nadere vaststellingen gelasten.

§2. De Vlaamse regering wijst de classificatiemaatschappijen en de bevoegde buitenlandse openbare diensten aan, waarvan de certificaten kunnen worden aanvaard en bepaalt onder welke voorwaarden dit zal geschieden.

Art. 60. Indien een bemanningslid oordeelt dat het schip niet alle nodige waarborgen van veiligheid oplevert, mag het te allen tijde een met redenen omkleed verzoekschrift aan de bevoegde autoriteit richten.

De bevoegde autoriteit moet het bemanningslid horen alvorens de maatregelen welke de omstandigheden vereisen, te treffen.

Art. 61. §1. De Vlaamse regering bepaalt de omstandigheden waarin bemanningsleden en andere personen die dienst doen aan boord of actief zijn bij scheepsoperaties uit hoofde van hun activiteiten of het schip waarop zij dienst doen verplicht zijn om te beschikken over een kwalificatiecertificaat of een vergunning.

De personen op wie een dergelijke verplichting rust, moeten houder zijn van het bedoelde kwalificatiecertificaat of de bedoelde vergunning, of van een getuigschrift dat onder de door de Vlaamse regering bepaalde voorwaarden als

gelijkwaardig wordt beschouwd. Zij moeten het certificaat, de vergunning of het getuigschrift steeds bij zich ter inzage beschikbaar hebben.

Tot op een door de Vlaamse regering vastgestelde datum moet ieder die een schip als bedoeld in artikel 55, 1°, bestuurt houder zijn van een bijzonder kwalificatiecertificaat, met name een vaarbewijs, afgegeven overeenkomstig de bepalingen van dit decreet, of van een getuigschrift dat onder de door de Vlaamse regering bepaalde voorwaarden als gelijkwaardig wordt beschouwd, en dat tevens bij zich hebben. Dit vaarbewijs of dit getuigschrift moet geldig zijn voor de categorie waarin het schip dat wordt bestuurd, is ingedeeld.

De Vlaamse regering kan, onder de algemene voorwaarden die zij vaststelt, vrijstellen van de in deze paragraaf voorgeschreven verplichtingen uit hoofde van de categorie van schepen of de aard van de uitgevoerde activiteiten.

§2. Het kwalificatiecertificaat, de vergunning of het gelijkwaardige getuigschrift moet worden vertoond telkens als daarom wordt verzocht door de in artikel 112 bedoelde personen.

Art. 62. De Vlaamse regering bepaalt de modellen van de kwalificatiecertificaten, de vergunningen en de documenten waarin zij desgevallend worden opgenomen.

De Vlaamse regering bepaalt de categorieën van schepen en activiteiten waarvoor zij worden afgegeven.

De Vlaamse regering stelt de voorwaarden vast betreffende de afgifte, de geldigheid, de vervanging, de verlenging, de schorsing en de intrekking van de kwalificatiecertificaten en de vergunningen en betreffende het aantonen van het behoud van de medische geschiktheid.

Art. 63. De kwalificatiecertificaten en vergunningen worden afgegeven indien de aanvrager voldoet aan de door de Vlaamse regering bepaalde minimumeisen die onder meer betrekking kunnen hebben op het competentieniveau, de minimumleeftijd, de medische geschiktheid en de vereiste vaaruren.

Tot op een door de Vlaamse regering vastgestelde datum wordt het vaarbewijs afgegeven indien de aanvrager aan volgende voorwaarden voldoet:

- 1° ten minste 18 jaar zijn;
- 2° met goed gevolg het geneeskundig onderzoek hebben ondergaan waarvan de nadere regels door de Vlaamse regering worden bepaald en waaruit blijkt dat de aanvrager niet lijdt aan een van de lichaamsgebreken of kwalen door haar bepaald;
- 3° geslaagd zijn voor het examen over de beroepskennis waarvan de nadere regels door de Vlaamse regering worden bepaald;
- 4° aan boord van één of meer schepen werkelijke diensten aan dek gepresteerd hebben. De Vlaamse regering bepaalt de minimumduur en de aard van deze diensten alsook de nadere regels om deze te evalueren en te valideren.

Art. 64. De houder van een in artikel 61 bedoeld kwalificatiecertificaat of een in artikel 61 bedoelde vergunning die er zich ervan bewust is te lijden aan een van de gebreken of een van de kwalen door de Vlaamse regering bepaald, is verplicht

binnen tien dagen zijn kwalificatiecertificaat of vergunning in te leveren bij de bevoegde autoriteit die het afgegeven heeft.

Het kwalificatiecertificaat of de vergunning, ingeleverd met toepassing van het eerste lid, wordt teruggegeven aan de houder wanneer deze met goed gevolg het geneeskundig onderzoek heeft ondergaan waarvan de nadere regels door de Vlaamse regering worden bepaald.

Afdeling 6. Vervoer van gevaarlijke goederen

Art. 65. Deze afdeling voorziet in de gedeeltelijke omzetting, met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren, van Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land.

Art. 66. Deze afdeling is van toepassing op het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren, met inbegrip van de activiteiten met betrekking tot laden en lossen, de overbrenging van of naar een ander vervoermiddel en het noodzakelijke oponthoud tijdens het vervoer.

Deze afdeling is niet van toepassing op het vervoer van gevaarlijke goederen:

- 1° door schepen die eigendom zijn van of onder de verantwoordelijkheid vallen van de strijdkrachten;
- 2° door zeeschepen over de maritieme waterwegen die deel uitmaken van de binnenwateren;
- 3° door veerboten die uitsluitend een waterweg oversteken;
- 4° dat volledig binnen de begrenzing van een afgesloten gebied plaatsvindt.

Deze afdeling is evenmin van toepassing op het vervoer van radioactieve stoffen, het vervoer van explosieven en het vervoer van dierlijke stoffen die een gevaar vormen voor de bevolking.

Art. 67. Met behoud van de toepassing van artikel 68, worden gevaarlijke goederen niet over de binnenwateren vervoerd wanneer zulks door dit decreet en zijn uitvoeringsbesluiten verboden is.

De Vlaamse regering stelt nadere regels vast voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren. De Vlaamse regering kan daarbij onder meer alle vereiste maatregelen treffen ter uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit de internationale verdragen en uit de krachtens deze verdragen genomen internationale akten.

Art. 68. De bevoegde autoriteit kan, als de veiligheid niet in het gevaar komt en in uitzonderlijke gevallen, individuele toestemming verlenen voor het vervoer van gevaarlijke goederen op een bepaald traject over de binnenwateren dat krachtens dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan verboden is of erin toestemmen dat het vervoer onder andere voorwaarden plaatsvindt dan de voorwaarden bepaald door de Vlaamse regering, op voorwaarde dat het vervoer duidelijk is gespecificeerd, van tijdelijke aard is en dat de gepaste maatregelen worden genomen om een vergelijkbaar veiligheidsniveau te bereiken.

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

Art. 69. §1. Een bijzonder transport mag slechts varen met de toelating van de waterwegbeheerder. Aan dergelijke toelating kunnen door de waterwegbeheerder voorwaarden worden verbonden.

§2. Een evenement op het water en bijzondere gebeurtenissen op het water kunnen slechts plaatsvinden met de toelating van de waterwegbeheerder. Aan dergelijke toelating kunnen door de waterwegbeheerder voorwaarden worden verbonden.

§3. De Vlaamse regering bepaalt de vorm, geldigheidsduur en de procedure tot het verkrijgen van de toelating bedoeld in paragraaf 1 en paragraaf 2, evenals de door de waterwegbeheerder minimaal te hanteren criteria.

§4. Deze bepaling is niet van toepassing binnen het VBS-werkingsgebied en het opsporings- en reddingsgebied, zoals gedefinieerd 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 en zijn uitvoeringsbesluiten, en het Scheldegebied, zoals gedefinieerd in het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaamse Gewest inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied, ondertekend in Middelburg op 21 december 2005.

Afdeling 8. Innovatie

Art. 70. §1. De waterwegbeheerder of het havenbedrijf kan toelating geven voor het uitvoeren, binnen het gebied dat de waterwegbeheerder of het havenbedrijf beheert, van experimenten of pilootprojecten, waaronder het uitvoeren van proefreizen, waarbij gebruik wordt gemaakt van innovatieve systemen. Dergelijke systemen omvatten onder meer geautomatiseerde systemen in vaartuigen of aan wal.

De waterwegbeheerder of het havenbedrijf kan daarbij, voor zover noodzakelijk, tijdelijke afwijkingen toelaten 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.

De afwijkingen, vermeld in het tweede lid, kunnen geen betrekking hebben op bepalingen over toezicht en handhaving en op bepalingen van strafrechtelijke aard. Zij hebben een maximale geldigheidsduur van één jaar en kunnen in functie van de noden worden hernieuwd, zonder dat de totale geldigheidsduur van een afwijking vijf jaren mag overschrijden.

§2. Bij de toelating voor de experimenten of pilootprojecten als vermeld in paragraaf 1 worden in ieder geval de volgende zaken bepaald:

1° wat het doel van de experimenten of de pilootprojecten is;

- 2° op welke waterwegen, waterwegweggedeelten of delen van het havengebied de experimenten of de pilootprojecten worden uitgevoerd;
- 3° voor welke termijn de toelating geldt;
- 4° van welke regels kan worden afgeweken en, voor zover relevant, onder welke voorwaarden afwijkingen zijn toegestaan;
- 5° welke veiligheidsmaatregelen voor de uitvoering van de experimenten of de pilootprojecten worden getroffen.

§3. De waterwegbeheerder of het havenbedrijf kan de toelating geheel of gedeeltelijk intrekken als naar zijn oordeel de veiligheid als gevolg of mede als gevolg van de experimenten of de pilootprojecten in gevaar komt.

Afdeling 9. Laden en lossen van bulkschepen

Art. 71. §1. Voor de toepassing van deze afdeling, van artikel 117 en van afdeling 5 van hoofdstuk 4 van titel 6 wordt verstaan onder:

- 1° administratie van de vlaggenstaat: de bevoegde autoriteiten van de staat waarvan het bulkschip is gerechtigd de vlag te voeren;
- 2° BLU-code: de gedragscode voor veilig laden en lossen van bulkschepen, opgenomen in de bijlage bij resolutie A.862(20) van 27 november 1997 van de Algemene Vergadering van de IMO, in de versie die van kracht is;
- 3° bulkschip: een schip zoals omschreven in voorschrift IX/1.6 van het SOLAS-verdrag van 1974 en geïnterpreteerd in resolutie 6 van de SOLAS-conferentie van 1997, dat aan een van de volgende omschrijvingen voldoet:
 - a) een schip dat is geconstrueerd met een enkel dek, top-zijttanks en hopper-zijttanks in de laadruimten, dat voornamelijk voor het vervoer van vaste lading in bulk is bestemd;
 - b) een ertsschip, dat wil zeggen een zeeschip met enkel dek, met twee langsschotten en een dubbele bodem in het gehele ladinggedeelte, dat is bestemd om uitsluitend in de middenruimen ertsladingen te vervoeren;
 - c) een combination carrier zoals omschreven in voorschrift II-2/3.27 van het SOLAS-verdrag van 1974;
- 4° graan: graan zoals omschreven in voorschrift VI/8.2 van het SOLAS-verdrag van 1974;
- 5° havenstaatcontrole-instantie: de met de scheepvaartcontrole belaste dienst;
- 6° kapitein: de persoon die het gezag voert over een bulkschip, of de scheepsofficier die door de gezagvoerder voor laad- of losverrichtingen is aangewezen;
- 7° SOLAS-verdrag van 1974: het internationaal verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee samen met de protocollen en wijzigingen daarvan, in de versie die van kracht is;
- 8° terminal: iedere vaste, drijvende of mobiele voorziening die is uitgerust voor het laden en lossen van vaste bulkclading in of uit bulkschepen en die daarvoor wordt gebruikt;
- 9° terminalexploitant: de eigenaar van een terminal, of een andere organisatie of persoon aan wie de eigenaar de verantwoordelijkheid voor laad- en losverrichtingen in de terminal voor een bepaald bulkschip heeft overgedragen
- 10° terminalvertegenwoordiger: iedere door de terminalexploitant aangestelde persoon die de algemene verantwoordelijkheid en bevoegdheid heeft voor de controle op de voorbereiding, uitvoering en voltooiing van laad- en losverrichtingen door de terminal voor een bepaald bulkschip;

11° vaste bulkloading: vaste stortloading zoals omschreven in voorschrift XII/1.4 van het SOLAS-verdrag van 1974, met uitzondering van graan.

§2. Deze afdeling regelt de omzetting, binnen de in artikel 1 van dit decreet vermelde aangelegenheden, 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, zoals gewijzigd bij Richtlijn 2002/84/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 houdende wijziging van de richtlijnen op het gebied van maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen en bij Verordening (EG) nr. 1137/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2008 tot aanpassing aan Besluit 1999/468/EG van de Raad van een aantal besluiten waarop de procedure van artikel 251 van het Verdrag van toepassing is, wat de regelgevingsprocedure met toetsing betreft.

Art. 72. Deze afdeling is van toepassing op alle terminals die worden aangedaan door bulkschepen, voor het laden en lossen van vaste bulkloading.

Met behoud van de toepassing van de bepalingen in voorschrift VI/7 van het SOLAS-verdrag van 1974 is dit decreet niet van toepassing:

- 1° op voorzieningen die alleen in uitzonderlijke omstandigheden worden gebruikt voor het laden en lossen van vaste bulkloading in of uit bulkschepen;
- 2° als voor het laden en lossen uitsluitend gebruik wordt gemaakt van de uitrusting van het bulkschip.

Art. 73. §1. De terminalexploitanten zorgen ervoor dat de terminals waarvoor zij overeenkomstig deze afdeling verantwoordelijk zijn:

- 1° aan de eisen in verband met de geschiktheid van terminals voor het laden en lossen van vaste bulkloading voldoen;
- 2° één of meer terminalvertegenwoordigers hebben aangesteld;
- 3° handleidingen hebben opgesteld waarin de voorschriften van de terminal en de bevoegde autoriteiten en de informatie over de haven en de terminal zoals vermeld in aanhangsel 1, punt 1.2, van de BLU-code zijn opgenomen, en die handleidingen ter beschikking stellen van de kapiteins die de terminal aandoen om vaste bulkloading te laden of te lossen;
- 4° geïntegreerd zijn in een globale ISO 9001:2000-certificatie of behoren tot een vennootschap die een gecertificeerd kwaliteitszorgsysteem heeft ontwikkeld en ingevoerd, of een gecertificeerd kwaliteitszorgsysteem hebben ontwikkeld en ingevoerd overeenkomstig ISO 9001:2000-normen - of overeenkomstig een gelijkwaardige norm die tenminste aan alle aspecten van ISO 9001:2000 voldoet - en deze systemen onderhouden, welke overeenkomstig de richtsnoeren van de ISO 10011:1991-norm of een gelijkwaardige norm die aan alle aspecten van ISO 10011:1991 voldoet, aan audits wordt onderworpen. De bevoegde autoriteit zorgt ervoor dat met betrekking tot gelijkwaardige normen wordt voldaan aan Richtlijn 98/34/EG.

De bevoegde autoriteit controleert of de terminalexploitanten aan de hen opgelegde eisen voldoen.

§2. De Vlaamse regering legt de in paragraaf 1, 1°, vermelde eisen voor geschiktheid vast, waaraan terminals voor het laden en lossen van vaste bulkklading moeten voldoen.

§3. Terminalexploitanten zorgen voor de ontwikkeling van het kwaliteitszorgsysteem.

§4. De terminalexploitant controleert tevens of het bulkschip, dat zich aan een van zijn terminals aanbiedt voor het laden of lossen van vaste bulkklading, hiervoor operationeel geschikt is en of het bulkschip voldoet aan de eisen van operationele geschiktheid voor het laden en lossen van vaste bulkklading, die worden vastgesteld door de federale overheid.

Art. 74. De bevoegde autoriteit kan, in afwijking van artikel 72, §1, 4°, aan nieuwe terminals een tijdelijke exploitatievergunning met een geldigheidsduur van ten hoogste twaalf maanden uitreiken. De terminal moet echter aantonen voornemens te zijn een kwaliteitszorgsysteem in te voeren overeenkomstig de ISO 9001:2000-norm of een gelijkwaardige norm, als vermeld in artikel 72, §1, 4°.

Art. 75. §1. Door de terminalvertegenwoordigers worden de volgende beginselen in acht genomen en toegepast:

- 1° nadat de terminalvertegenwoordiger de eerste aankondiging van het vermoedelijke aankomsttijdstip van het schip heeft ontvangen, verstrekt hij aan de kapitein een aantal gegevens;
- 2° de terminalvertegenwoordiger vergewist zich ervan dat de kapitein in een zo vroeg mogelijk stadium in kennis wordt gesteld van de gegevens die op het ladingverklaringsformulier zijn vermeld;
- 3° de terminalvertegenwoordiger stelt de kapitein, de agent, de bevrachter en de havenstaatcontrole-instantie onverwijld in kennis van de door hem aan boord van een bulkschip vastgestelde tekortkomingen waardoor de veiligheid van het laden of lossen van vaste bulkklading in gevaar kan komen;
- 4° voordat met laden en lossen wordt begonnen en tijdens het laden en lossen, kwijt de terminalvertegenwoordiger zich van zijn taken.

§2. De Vlaamse regering bepaalt welke gegevens op basis van paragraaf 1, 1°, door de terminalvertegenwoordiger aan de kapitein moeten worden verstrekt.

§3. De Vlaamse regering legt de in paragraaf 1, 4°, vermelde taken van de terminalvertegenwoordiger voor en tijdens de laad- en losverrichtingen vast.

Art. 76. De Vlaamse regering bepaalt de procedures die tijdens het laden en lossen van bulkschepen door de terminalvertegenwoordiger moeten worden gevolgd.

Art. 77. Als de bevoegde autoriteit vaststelt dat er een meningsverschil bestaat over de toepassing van de procedures van artikel 76 tussen de terminalvertegenwoordiger en de kapitein, treedt zij op zodra de veiligheid dit vereist.

Art. 78. Als de structuur of de uitrusting van het bulkschip tijdens het laden of lossen wordt beschadigd, wordt die schade door de terminalvertegenwoordiger aan de kapitein gemeld en zo nodig gerepareerd.

Hoofdstuk 2. Scheepvaartrechten en andere retributies

Art. 79. §1. Het gebruik voor scheepvaartdoeleinden van de waterwegen, met uitzondering van die welke aan het getij onderhevig zijn, het kanaal van Gent naar Terneuzen vanaf de Meulestedebrug (de brug niet inbegrepen) tot de Belgisch-Nederlandse grens in Zelzate, de Gemeenschappelijke Maas, de Schelde-Rijnverbinding en de Zuid-Willemsvaart op Vlaams grondgebied, kan worden onderworpen aan de betaling van scheepvaartrechten en andere retributies.

De eigenaar en de exploitant van het schip zijn hoofdelijk tot de betaling van de scheepvaartrechten en andere retributies gehouden.

§2. De waterwegbeheerder stelt het tarief en de eventuele nadere voorwaarden van de scheepvaartrechten en andere retributies vast.

§3. De waterwegbeheerder is belast met de inning van de in paragraaf 1 bedoelde scheepvaartrechten en andere retributies.

De invordering van aan het Vlaamse Gewest toekomende in paragraaf 1 bedoelde scheepvaartrechten en andere retributies, geldboeten, eventuele interesten en kosten welke niet werden voldaan, geschiedt overeenkomstig de bepalingen van het decreet van 22 februari 1995 tot regeling van de invordering van niet-fiscale schuldvorderingen voor de Vlaamse Gemeenschap en de instellingen die eronder ressorteren.

Met het oog op de invordering van aan hen verschuldigde onbetwiste en opeisbare in paragraaf 1 bedoelde scheepvaartrechten en andere retributies, eventuele interesten en kosten, kan De Vlaamse Waterweg nv een dwangbevel uitvaardigen. Het dwangbevel wordt gevisieerd en uitvoerbaar verklaard door de gedelegeerd bestuurder. Een dergelijk dwangbevel wordt aan de schuldenaar betekend bij gerechtsdeurwaardersexploot en stuit de verjaring. Een bevel kan door de gedelegeerd bestuurder alleen worden gevisieerd en uitvoerbaar verklaard als de schuld opeisbaar, vaststaand en zeker is. De schuldenaar moet bovendien vooraf aangemaand zijn met een aangetekende brief. De Vlaamse Waterweg nv kan administratieve kosten aanrekenen voor deze aangetekende brief. Deze kosten vallen ten laste van de schuldenaar en kunnen eveneens ingevorderd worden via het dwangbevel. Schulden van een publieke rechtspersoon kunnen nooit via een dwangbevel worden ingevorderd. Verzet kan tegen dat exploot worden ingediend binnen één maand na de betekening ervan bij verzoekschrift of door een dagvaarding ten gronde voor de ondernemingsrechtbank.

§4. De Vlaamse regering is gemachtigd, behalve wat betreft de door De Vlaamse Waterweg nv beheerde waterwegen en het watergebonden gebied langsheen deze waterwegen, de wijze van bekendmaking van de tarieven, de wijze van inning en het toezicht op de naleving van deze bepalingen nader te regelen.

Art. 80. §1. De volgende categorieën van vaartuigen zijn van de betaling van scheepvaartrechten of andere retributies als bedoeld in artikel 79 vrijgesteld:

- 1° vaartuigen die bestemd zijn voor openbaar personenvervoer te water, zoals veren waarmee door of in opdracht van een overheid veerdiensten worden aangeboden;
- 2° schepen die zich voor de vervulling van openbare diensten door of in opdracht van een overheid verplaatsen;
- 3° niet gemotoriseerde schepen die over de hele lengte gemeten maximum zes meter lang zijn, zonder winstgevend doel varen en geen personen tegen vergoeding vervoeren;
- 4° ijsbrekers, wanneer zij worden ingezet om ijsvorming te bestrijden;
- 5° schepen die bij vloed of wanneer het nodig is het water geheel of gedeeltelijk af te laten worden verhaald naar plaatsen waar ze de vrije loop van het water niet kunnen hinderen en die later, wanneer de oorzaak van verplaatsing opgehouden heeft, naar hun eerste ligplaats terugkeren;
- 6° schepen gebruikt voor de uitvoering van werkzaamheden van onderhoud of verbetering der waterwegen door of in opdracht van de waterwegbeheerder, of voor vervoer verband houdende met deze werkzaamheden, voor zover die schepen zich met het oog op de uitvoering van de opdracht verplaatsen.

§2. Met uitzondering van de categorieën van vaartuigen vermeld in de punten 1° en 3° van paragraaf 1, moet een schip dat in een van de hierboven vermelde uitzonderingsgevallen verkeert, zich bij het binnenvaren in het bevoegdheidsgebied van een waterwegbeheerder of bij de afvaart binnen het bevoegdheidsgebied melden bij de waterwegbeheerder, die het kosteloos een vaarvergunning verleent.

Art. 81. §1. De volgende categorieën van vaartuigen kunnen een korting op scheepvaartrechten of andere retributies als bedoeld in artikel 79 verkrijgen:

- 1° varend erfgoed bedoeld in het artikel 3/9 van het decreet van 29 maart 2002 tot bescherming van varend erfgoed en andere schepen die met een maatschappelijk of cultureel doel varen;
- 2° vaartuigen die ingevolge innovatieve of technische maatregelen een bepaald milieuvoordeel teweegbrengen;
- 3° vaartuigen die bepaalde goederensegmenten transporteren.

De Vlaamse regering kan bijkomende categorieën van vaartuigen bepalen die overeenkomstig paragraaf 2 eveneens een korting kunnen verkrijgen.

§2. De omvang van de korting van de scheepvaartrechten en andere retributies alsook de nadere modaliteiten waaraan de in paragraaf 1 genoemde categorieën van vaartuigen moeten voldoen om de korting te verkrijgen, worden vastgesteld in het tarief bedoeld in artikel 79, §2.

Art. 82. §1. Voor bijzondere waterwegen en bijzondere categorieën van schepen kan de Vlaamse regering afwijkende regelingen aannemen.

§2. Met het oog op de uitvoering van de bevoegdheden en de taken, vermeld in of ter uitvoering van dit hoofdstuk en de uitvoeringsbesluiten ervan, worden persoonsgegevens verwerkt. De verwerkte gegevens zijn de contact- en betaalgegevens van de schuldenaars van de retributies. De waterwegbeheerder

of de bevoegde autoriteit is de verantwoordelijke voor de verwerking. De persoonsgegevens worden niet langer bewaard dan nodig is voor de doeleinden waarvoor zij worden verwerkt. De Vlaamse Regering kan de verwerking van persoonsgegevens nader regelen.

Art. 83. De Vlaamse regering is gemachtigd retributies, waarbij zij de bedragen vaststelt, te heffen:

- 1° voor het opmaken, het afgeven of het wijzigen van documenten die bij de decreten en verordeningen betreffende de scheepvaart zijn voorgeschreven;
- 2° voor de levering van publicaties en het afgeven van platen en andere kentekens, welke door dezelfde decreten en verordeningen zijn voorgeschreven;
- 3° voor het verstrekken van diensten en het in bruikleen geven van materieel.

Titel 4. Voorrechten

Art. 84. De bepalingen van deze titel zijn van toepassing wanneer de betrokken schuldvorderingen zijn ontstaan in het Vlaamse Gewest.

Art. 85. §1. Onverminderd artikel 88, zijn de volgende vorderingen bevoorrecht op het schip en het scheepstoebehoren:

- 1° de tijdens de laatste reis ontstane vorderingen tot betaling van:
 - a) havengelden;
 - b) loodsgelden, verschuldigd zowel wegens prestaties van overheidsloodsdiensten als van concessionarissen van de loodsdiensten;
 - c) retributies voor het gebruik van het verkeersbegeleidingssysteem;
 - d) scheepvaartrechten en andere retributies bedoeld in artikel 79;
- 2° de vorderingen tot vergoeding van schade aan de waterwegen en de havens.

§2. Het voorrecht vermeld in paragraaf 1, 1°, neemt dezelfde rang in als de scheepsvoorrechten met de hoogste rang zoals bepaald in de toepasselijke federale wetgeving of in de toepasselijke wetgeving van de Staat waar het schip is geregistreerd of teboekgesteld met dien verstande dat het onderling rang inneemt na 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.

Het voorrecht vermeld in paragraaf 1, 2°, neemt dezelfde rang in als de scheepsvoorrechten ter zake van vorderingen tot vergoeding van schade veroorzaakt door aanvaring of andere scheepvaartongevallen, zoals bepaald in de toepasselijke federale wetgeving of in de toepasselijke wetgeving van de Staat waar het schip is geregistreerd of teboekgesteld.

De schuldvorderingen genoemd onder eenzelfde nummer staan in rang gelijk en worden naar evenredigheid betaald indien de opbrengst ontoereikend is.

§3. De in paragraaf 1 bedoelde vorderingen zijn alleen bevoorrecht in hoofdsom.

Art. 86. In afwijking van artikel 85 is geen voorrecht verbonden aan de vorderingen die betrekking hebben op:

1° schade in verband met het vervoer van olie, bunkerolie of andere gevaarlijke of schadelijke stoffen waarvoor aan de schuldeiser een vergoeding is verschuldigd op grond van een internationaal verdrag of een nationale regeling waardoor een objectieve aansprakelijkheid wordt ingevoerd alsmede een verplichte verzekering of een andere zekerheid;

2° schade als gevolg van de radioactieve eigenschappen of een combinatie van radioactieve eigenschappen met toxische, explosieve of andere gevaarlijke eigenschappen van hetzij nucleaire brandstof, hetzij radioactieve producten of afval.

Art. 87. Wat betreft de aspecten die niet door dit decreet worden geregeld, worden de voorrechten bedoeld in artikel 85 beheerst door de toepasselijke federale wetgeving betreffende de scheepsvoorrechten of de toepasselijke wetgeving van de Staat waar het schip is geregistreerd of teboekgesteld, naargelang het geval.

Art. 88. §1. De waterwegbeheerders of de havenbedrijven die gebruik maken van een of meer van de bevoegdheden hen toegekend door artikel 140, kunnen het schip, de wrakstukken, gezonken tuigen of voorwerpen evenals de lading vasthouden en in beslag nemen.

De waterwegbeheerders of de havenbedrijven die vermoeden schade te hebben geleden door de schuld van een schip, kunnen elk schip waarvan de aansprakelijkheid in het gedrang komt vasthouden en in beslag nemen.

De personeelsleden van de waterwegbeheerder of het havenbedrijf belast met het vasthouden of in beslag nemen worden op voordracht van de waterwegbeheerder of het havenbedrijf aangewezen door de Vlaamse regering.

Het in beslag genomen schip of goed wordt vrijgegeven indien:

1° voor de vorderingen vermeld in artikel 18, de som is voorgeschoten of de garantie gesteld zoals bepaald in artikel 141;

2° voor de vorderingen van de waterwegbeheerder of het havenbedrijf waarvoor rehtens de beperking van de aansprakelijkheid zou kunnen worden ingeroepen, het beperkingsfonds is gevormd waarop die vorderingen kunnen worden verhaald;

3° voor de overige vorderingen, een garantie is gesteld die beantwoordt aan de voorschriften van artikel 141.

De waterwegbeheerders of de havenbedrijven die een schip of een ander goed hebben laten verwijderen, of die schuldeiser zijn voor schade veroorzaakt door de schuld van een schip, hebben in geval van niet betaling het recht, het schip of de andere goederen, daaronder begrepen de lading, te verkopen en zich bij voorrang op elke andere schuldeiser, te betalen uit de prijs.

De rest van de opbrengst van de verkoop wordt in de Deposito- en Consignatiekas gestort ten name van de eigenaars, indien deze gekend zijn, of van degene die van zijn rechten zal doen blijken.

§2. Als de schepen, lading, wrakstukken, tuigen of voorwerpen die het voorwerp uitmaken van een maatregel bedoeld in artikel 140 door hun respectieve

eigenaar niet worden teruggenomen, kan de waterwegbeheerder of het havenbedrijf ze verkopen.

Daartoe laat de waterwegbeheerder of het havenbedrijf, met behoud van de toepassing van paragraaf 4 van dit artikel, vóór de verkoop in twee ter plaatse verschijnende nieuwsbladen en met vijftien dagen tussentijd, twee mededelingen van de verrichte berging of verwijdering verschijnen, met opgave van de merken en kentekens van de voorwerpen en met het verzoek tot elke rechthebbende, van zijn rechten te doen blijken en de kosten van de berging of verwijdering te betalen binnen de dertig dagen te rekenen van de datum van verschijning van de laatste mededeling.

Na het verstrijken van die termijn verkoopt de waterwegbeheerder of het havenbedrijf het schip, de lading, de wrakstukken, de tuigen of de voorwerpen.

De opbrengst van de verkoop wordt in de Deposito- en Consignatiekas gestort ten name van degene die van zijn rechten zal doen blijken, onder aftrek van de door de waterwegbeheerder of het havenbedrijf gemaakte kosten.

§3. De bedragen die bij toepassing van de vorige paragrafen in de Deposito- en Consignatiekas werden gestort, vervallen aan de betrokken waterwegbeheerder of het betrokken havenbedrijf na verloop van één jaar te rekenen van de datum van de storting, als binnen die periode niemand van zijn rechten heeft doen blijken.

§4. Is de geborgen of verwijderde lading aan bederf onderhevig of reeds beschadigd, of is van wat werd geborgen of verwijderd een grotere netto opbrengst bij onderhandse verkoop te verwachten, een en ander ter beoordeling van de betrokken waterwegbeheerder of het betrokken havenbedrijf, kan de verkoop geheel of gedeeltelijk onderhands geschieden, zonder dat de in paragraaf 2 vermelde publiciteits- en termijnvoorwaarden moeten worden nageleefd.

Titel 5 Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen en -incidenten op de Binnenwateren

Art. 89. Deze titel voorziet in 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.

Art. 90. In deze titel wordt verstaan onder:

- 1° onderzoeker: het personeelslid dat ermee belast is een veiligheidsonderzoek uit te voeren;
- 2° Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen en -incidenten op de Binnenwateren, afgekort OSB: de onderzoeksinstantie vermeld in artikel 92;
- 3° scheepvaartongeval: een gebeurtenis of een opeenvolging van gebeurtenissen die een van de volgende feiten, die rechtstreeks in verband staan met de activiteiten van een zeeschip, met zich heeft meegebracht:

- a) de dood of de ernstige verwonding van een persoon die veroorzaakt is door de exploitatie van een zeeschip of die verband houdt met die exploitatie;
- b) het overboord slaan van een persoon dat veroorzaakt is door de bewegingen van het zeeschip of dat in verband staat met die bewegingen;
- c) het verlies, het veronderstelde verlies of het verlaten van een zeeschip;
- d) materiële schade die een zeeschip geleden heeft;
- e) de stranding van een zeeschip, de beschadiging ervan of de betrokkenheid ervan bij een aanvaring;
- f) materiële schade die veroorzaakt is door de exploitatie van een zeeschip of die verband houdt met die exploitatie;
- g) milieuschade die voortvloeit uit de schade aan een of meer zeeschepen die is veroorzaakt door de exploitatie van een of meer zeeschepen;

4° veiligheidsaanbeveling: elk voorstel, ook ten behoeve van registratie en controle, gedaan door de onderzoeksinstantie die het veiligheidsonderzoek verricht of leidt op basis van informatie die uit dat onderzoek verkregen is, of, in voorkomend geval, door de Europese Commissie op basis van een abstracte gegevensanalyse en de resultaten van uitgevoerde veiligheidsonderzoeken;

5° veiligheidsonderzoek: een onderzoek, bij een scheepvaartongeval of -incident, dat tot doel heeft ongevallen en incidenten met een zeeschip in de toekomst te voorkomen, met inbegrip van het verzamelen en het analyseren van gegevens, het identificeren van de oorzakelijke factoren en het formuleren van de nodige veiligheidsaanbevelingen.

6° scheepvaartincident: een voorval dat is veroorzaakt door de exploitatie van een zeeschip of dat verband houdt met die exploitatie, waardoor het zeeschip of een persoon in gevaar wordt gebracht of waardoor ernstige schade zou kunnen worden toegebracht hetzij aan het zeeschip of zijn constructie, hetzij aan het leefmilieu;

7° ernstig scheepvaartongeval: een scheepvaartongeval dat niet als een zeer ernstig scheepvaartongeval wordt beschouwd en dat ten gevolge van een brand, een ontploffing, een aanvaring, een stranding, een contact, schade door zwaar weer, ijsschade, een scheur of vermoedelijke schade aan de romp of een andere gebeurtenis een van de volgende zaken met zich meegebracht heeft:

- a) structurele schade die de zeewaardigheid van het zeeschip aantast;
- b) vervuiling, ongeacht de omvang ervan;
- c) een defect waardoor het zeeschip moet gesleept worden of waardoor er bijstand van de wal nodig is;

8° zeer ernstig scheepvaartongeval: een scheepvaartongeval dat een van de volgende zaken met zich meegebracht heeft:

- a) het volledig verlies van het zeeschip;
- b) het verlies van mensenlevens;
- c) zware vervuiling;

9° in hoofdzaak voor het onderzoek verantwoordelijke overheid: de staat of de gewestelijke overheid die de verantwoordelijkheid voor het veiligheidsonderzoek opneemt conform het onderling akkoord tussen de staten die een aanzienlijk belang hebben;

10° overheid die een aanzienlijk belang heeft: een staat of een gewestelijke overheid die een van de volgende banden heeft met het scheepvaartongeval of -incident:

- a) hij is de vlagstaat van een zeeschip dat het voorwerp van het onderzoek uitmaakt;

- b) het scheepvaartongeval heeft plaatsgevonden in zijn binnenwateren of territoriale zee;
 - c) het scheepvaartongeval heeft ernstige schade toegebracht of gedreigd toe te brengen aan zijn leefmilieu of aan de zeegebieden waarover de staat krachtens internationaal recht rechtsbevoegdheid heeft;
 - d) de gevolgen van het scheepvaartongeval hebben ernstige schade toegebracht of gedreigd toe te brengen hetzij aan de staat of het gewest zelf hetzij aan de kunstmatige eilanden, installaties of werken waarover de staat of het gewest rechtsbevoegdheid heeft;
 - e) het scheepvaartongeval heeft het leven gekost of heeft ernstige verwondingen toegebracht aan onderdanen van de staat;
 - f) de staat of het gewest beschikt over belangrijke informatie die nuttig kan zijn voor het onderzoek;
 - g) de staat of het gewest werd laatst aangelopen door een ro-ro-veerboot of een hogesnelheidspassagiersschip, betrokken bij het scheepvaartongeval of -incident buiten de territoriale zee van de lidstaten van de Europese Economische Ruimte;
 - h) de staat of het gewest doet, om welke andere reden ook, belangen gelden die belangrijk worden geacht door de in hoofdzaak voor het onderzoek verantwoordelijke overheid;
- 11° ernstige verwondingen: verwondingen van een persoon opgelopen tijdens een scheepvaartongeval die een werkonbekwaamheid van tweeënzeventig uur met zich brengen. Deze werkonbekwaamheid vangt aan binnen zeven dagen volgend op de dag waarop de verwondingen veroorzaakt zijn;
- 12° ro-ro-veerboot: een ro-ro-passagiersschip als vermeld in artikel 2, lid 1, van de richtlijn (EU) 2017/2110 van het Europees Parlement en de Raad van 15 november 2017 betreffende een inspectiesysteem voor de veilige exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op geregelde diensten en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG en tot intrekking van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad;
- 13° hogesnelheidspassagiersvaartuig: een hogesnelheidspassagiersvaartuig als vermeld in artikel 2, lid 2, van de richtlijn (EU) 2017/2110 van het Europees Parlement en de Raad van 15 november 2017 betreffende een inspectiesysteem voor de veilige exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op geregelde diensten en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG en tot intrekking van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad;
- 14° bevoegde onderzoeksinstantie: de OSB of een andere onderzoeksinstantie van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte of van de federale overheid of een van de gewesten in België die is aangeduid als onderzoeksinstantie in uitvoering van artikel 8 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.

Art. 91. Deze titel is van toepassing op scheepvaartongevallen en -incidenten die plaatsvinden op de binnenwateren.

Deze titel is niet van toepassing op scheepvaartongevallen en -incidenten waarbij uitsluitend zijn betrokken:

- 1° oorlogsschepen, troepenschepen of andere schepen in eigendom van of geëxploiteerd door een lidstaat die uitsluitend worden gebruikt voor een niet commerciële overheidsdienst;
- 2° schepen die niet mechanisch worden voortgestuwd, houten schepen van eenvoudige bouw, en niet voor handelsdoeleinden gebruikte plezierjachten en -vaartuigen, tenzij ze worden of zullen worden bemand en gebruikt voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers met commercieel oogmerk;
- 3° binnenschepen die op de binnenwateren worden geëxploiteerd;
- 4° vissersschepen met een lengte van minder dan vijftien meter;
- 5° vaste booreilanden.

Art. 92. Er wordt een OSB opgericht.

De OSB werkt samen met de onderzoeksinstantie voor scheepvaartongevallen van de federale overheid. De organisatie, de samenstelling en de werking van de OSB en de bekwaamheden van het personeel worden geregeld in een samenwerkingsakkoord in de zin van artikel 92bis van de Bijzondere wet tot Hervorming der Instellingen.

De onderzoekers van de OSB zijn naar behoren gekwalificeerd en beschikken over deskundigheid op het gebied van scheepvaartongevallen en -incidenten. Zij beschikken over een legitimatiekaart waarvan de Vlaamse Regering de vorm en het model bepaalt.

Bij de nadere uitwerking van de organisatie, de werking en de samenwerking met de onderzoeksinstantie voor scheepvaartongevallen van de federale overheid, wordt de functionaris voor gegevensbescherming van de OSB betrokken.

Art. 93. Deze titel heeft tot doel de maritieme veiligheid te verhogen en verontreiniging door zeeschepen te voorkomen en daarmee de kans op toekomstige scheepvaartongevallen en -incidenten te verminderen door:

- 1° een spoedige uitvoering van het veiligheidsonderzoek en een gedegen analyse van scheepvaartongevallen en -incidenten te bevorderen, om de oorzaken ervan vast te stellen;
- 2° ervoor te zorgen dat tijdig en nauwgezet verslag over het veiligheidsonderzoek wordt uitgebracht en voorstellen voor herstelmaatregelen worden gedaan;
- 3° ervoor te zorgen dat wordt nagegaan of er al dan niet gevolg wordt gegeven aan de veiligheidsaanbevelingen en de genomen herstelmaatregelen worden onderzocht om eventueel bijkomende veiligheidsaanbevelingen te geven.

Het veiligheidsonderzoek dient niet om de aansprakelijkheid te bepalen of om de schuldvraag te beantwoorden. De OSB mag evenwel niet nalaten om de oorzaken van een scheepvaartongeval of -incident onverkort te rapporteren omdat uit haar bevindingen conclusies in verband met schuld of aansprakelijkheid zouden kunnen worden getrokken.

Art. 94. §1. De OSB stelt een veiligheidsonderzoek in na een zeer ernstig scheepvaartongeval, ongeacht de vlag van het zeeschip of de zeeschepen die bij het ongeval zijn betrokken.

§2. Daarnaast verricht de OSB, in het geval van een ernstig scheepvaartongeval, een voorafgaande beoordeling om te besluiten om al dan niet een veiligheidsonderzoek te verrichten. Wanneer de OSB besluit om geen veiligheidsonderzoek te verrichten, worden de redenen voor dit besluit genoteerd en kenbaar gemaakt overeenkomstig artikel 108, §2.

In het geval van een ander scheepvaartongeval of -incident besluit de OSB of er al dan niet een veiligheidsonderzoek moet worden verricht.

Bij de besluiten bedoeld in het eerste en tweede lid, houdt de OSB rekening met de ernst van het scheepvaartongeval of -incident, het betrokken type vaartuig en/of lading en de mogelijkheid dat de bevindingen van het veiligheidsonderzoek bijdragen tot de voorkoming van toekomstige ongevallen en incidenten.

§3. Als het Vlaamse Gewest de in hoofdzaak voor het onderzoek verantwoordelijke overheid is, stelt de OSB de omvang en praktische regelingen voor het verrichten van veiligheidsonderzoeken vast in samenwerking met de overeenkomstige instanties van de andere overheden die een aanzienlijk belang hebben, op de wijze die de OSB het meest geschikt acht om de doelstellingen van deze titel te verwezenlijken en om toekomstige ongevallen en incidenten te voorkomen.

Als het Vlaamse Gewest een overheid is die een aanzienlijk belang heeft, werkt de OSB samen met de bevoegde onderzoeksinstantie van de in hoofdzaak voor het onderzoek verantwoordelijke lidstaat om de omvang en de praktische regelingen voor het verrichten van veiligheidsonderzoeken vast te stellen.

§4. Bij het uitvoeren van veiligheidsonderzoeken, wordt door de OSB de gemeenschappelijke methodologie voor het onderzoek naar scheepvaartongevallen en -incidenten gevolgd die werd vastgesteld bij verordening (EU) Nr. 1286/2011 van de Commissie van 9 december 2011 tot vaststelling van een gemeenschappelijke methodologie voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee, krachtens artikel 5, lid 4, van Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad. Onderzoekers mogen in specifieke gevallen van die methodologie afwijken wanneer dit, naar hun professioneel oordeel, noodzakelijk is, en voor zover nodig, om de onderzoeksdoelstellingen te bereiken.

§5. Het veiligheidsonderzoek wordt zo spoedig mogelijk na een scheepvaartongeval of scheepvaartincident en in ieder geval uiterlijk twee maanden na het voorvallen ervan ingeleid.

Art. 95. De OSB is onpartijdig en is voor haar organisatie, juridische structuur en besluitvorming autonoom en functioneel onafhankelijk van iedere partij of instantie waarvan de belangen strijdig zouden kunnen zijn met de opdrachten die aan de OSB toevertrouwd zijn.

Art. 96. De OSB verricht het veiligheidsonderzoek onafhankelijk van strafrechtelijke of parallelle onderzoeken om de aansprakelijkheid te bepalen of om de schuldvraag te beantwoorden. Het veiligheidsonderzoek wordt door dergelijke onderzoeken niet onnodig belet, opgeschort of vertraagd.

Art. 97. De verslagen en de veiligheidsaanbevelingen, vermeld in artikel 93, eerste lid, 2° en 3°, kunnen niet in een strafrechtelijke, tuchtrechtelijke of civielrechtelijke procedure als bewijs 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 als die betrokken zijn of geweest zijn bij het veiligheidsonderzoek.

Art. 98. De onderzoekers van de OSB of van een andere bevoegde onderzoeksinstantie, waaraan de OSB haar onderzoekstaak heeft gedelegeerd, hebben, waar nodig in samenwerking met de autoriteiten die voor het gerechtelijk onderzoek verantwoordelijk zijn, de volgende bevoegdheden om alle informatie te verkrijgen die relevant is om het veiligheidsonderzoek te verrichten:

- 1° ze krijgen vrije toegang tot de relevante gebieden of de plaats van het ongeval, en ook tot elk schip, elk wrak of elke andere constructie, met inbegrip van het woongedeelte van een schip, de lading, de uitrusting en de wrakstukken. Een woning, al dan niet aan boord van een schip, wordt alleen betreden met toestemming van de bewoner of na voorafgaande machtiging van de onderzoeksrechter;
- 2° ze mogen een onmiddellijke inventarisatie van bewijsmateriaal maken en ze mogen overgaan tot een gecontroleerde opsporing en verwijdering van wrakgoed, wrakstukken en andere onderdelen of materialen voor het onderzoek of de analyse;
- 3° ze mogen de voorwerpen, vermeld in punt 2°, onderzoeken of analyseren en ze krijgen vrije toegang tot de resultaten van dergelijke onderzoeken of analyses;
- 4° ze mogen alle relevante informatie en geregistreerde gegevens, met inbegrip van de gegevens van de VDR, over een schip, reis, lading, bemanning of andere persoon, voorwerp, toestand of omstandigheid vrij inzien, kopiëren en gebruiken;
- 5° ze krijgen vrije toegang tot de resultaten van de onderzoeken op de lichamen van slachtoffers of van testen op monsters die genomen zijn van de lichamen van slachtoffers;
- 6° ze mogen de resultaten eisen van onderzoeken of analyses van monsters van degenen die bij de exploitatie van een schip zijn betrokken of van andere relevante personen, en ze krijgen de vrije toegang tot die resultaten;
- 7° ze mogen getuigen horen in afwezigheid van personen van wie de belangen geacht zouden kunnen worden het veiligheidsonderzoek te belemmeren;
- 8° ze krijgen toegang tot archiefgegevens en relevante informatie waarover de eigenaars, de classificatiebureaus en andere betrokken partijen beschikken, als die partijen of hun vertegenwoordigers in het Vlaamse Gewest zijn gevestigd;
- 9° ze kunnen een beroep doen op ondersteuning door de betrokken autoriteiten van de Vlaamse overheid en op operatoren van verkeersbegeleidingsdiensten voor de scheepvaart, opsporings- en reddingsbrigades, loodsen en ander personeel van haven- of scheepvaartdiensten.

In het eerste lid, 4°, wordt verstaan onder VDR: een reisgegevensrecorder die voldoet aan de prestatienormen van resolutie A.861 (20) van de algemene vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie van 27 november 1997 en van resolutie MSC.163(78) van de maritieme veiligheidscommissie van de

Internationale Maritieme Organisatie van 17 mei 2004 en aan de keuringsnormen van IEC-norm nr. 61996.

In het eerste lid wordt verstaan onder de Vlaamse overheid: de Vlaamse overheid, zoals gedefinieerd in het bestuursdecreet van 7 december 2018.

De persoonsgegevens die worden verzameld en verwerkt op basis van de bevoegdheden vermeld in het eerste lid, zijn deze die noodzakelijk zijn om 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. Tenzij de strikte noodzakelijkheid hiervan zou blijken uit het onderzoek worden geen gegevens van de betrokkenen verzameld of verwerkt betreffende strafrechtelijke veroordelingen of strafbare feiten.

De verwerking van persoonsgegevens in het kader van deze titel heeft betrekking op volgende categorieën van persoonsgegevens:

- 1° identificatiegegevens,
- 2° gegevens m.b.t. de functie van alle betrokkenen bij een incident of ongeval
- 3° opleidingsgegevens en gegevens over expertise
- 4° Communicatiegegevens (Vastleggingen vanuit face-to-face-contacten, contacten via telefoon, e-mail, app, brief, vastleggingen van gesprekken over producten en diensten, vastleggingen van klachten en vragen)
- 5°. financiële gegevens;(resultaten van ondernemingen, bankafschriften, boekingen, fiscale documenten, ...)
- 6°informatie over wetsovertredingen of strafrechtelijke veroordelingen
- 7°medische gegevens gezondheid, onderzoeken op de lichamen van slachtoffers of van testen op monsters die genomen zijn van de lichamen van slachtoffers,

Art. 99. De OSB neemt de nodige maatregelen opdat de volgende gegevens niet voor andere doeleinden dan het veiligheidsonderzoek beschikbaar worden, tenzij de OSB beslist dat met de openbaarmaking een hoger openbaar belang is gediend:

- 1° alle getuigenissen en andere verklaringen, verslagen en notities die door de OSB in het kader van het veiligheidsonderzoek worden opgetekend of ontvangen;
- 2° documenten die de identiteit onthullen van personen die in het kader van het veiligheidsonderzoek zijn gehoord;
- 3° informatie betreffende bij het scheepvaartongeval of -incident betrokken personen die bijzonder gevoelig of privé van aard is, informatie over hun gezondheid inbegrepen.

Extern aangestelde deskundigen delen de informatie die ze bij de uitoefening van hun taken hebben gekregen, uitsluitend mee aan de OSB.

Voor de bescherming van de persoonsgegevens die op basis van de bevoegdheden vermeld in artikel 98, eerste lid, worden verzameld neemt de OSB gepaste technische en organisatorische maatregelen, rekening houdend, enerzijds, met de stand van de techniek ter zake en de kosten voor het toepassen van de maatregelen en, anderzijds, met de aard van de te beveiligen gegevens en de potentiële risico's. De persoonsgegevens worden zoveel als

mogelijk geanonimiseerd dan wel gepseudonimiseerd in overeenstemming met de doeleinden van het onderzoek, vermeld in artikel 93.

Art. 100. §1. In beginsel wordt naar elk scheepvaartongeval of -incident maar één veiligheidsonderzoek verricht.

Bij veiligheidsonderzoeken waarbij twee of meer bevoegde onderzoeksinstanties, waaronder de OSB, zijn betrokken, werkt de OSB samen met de bevoegde overheidsinstanties van de andere overheden die een aanzienlijk belang hebben om spoedig overeen te komen welke de in hoofdzaak voor het onderzoek verantwoordelijke overheid is. De OSB stelt alles in het werk om overeenstemming over de onderzoeksprocedures te bereiken. In het kader van die overeenstemming hebben de bevoegde onderzoeksinstanties van andere overheden die een aanzienlijk belang hebben, dezelfde rechten en dezelfde toegang tot getuigen en bewijsmateriaal als de OSB. Als het Vlaamse Gewest de in hoofdzaak voor het onderzoek verantwoordelijke overheid is, neemt de OSB het standpunt van de bevoegde onderzoeksinstanties van andere overheden die een aanzienlijk belang hebben, in overweging.

De OSB beperkt parallelle veiligheidsonderzoeken naar hetzelfde scheepvaartongeval of -incident strikt tot uitzonderlijke gevallen. In dergelijke gevallen meldt de OSB aan de Europese Commissie de redenen om een parallel onderzoek te verrichten. De OSB werkt samen met de bevoegde onderzoeksinstanties die parallelle veiligheidsonderzoeken verrichten. In het bijzonder wisselt de OSB met de betrokken bevoegde onderzoeksinstanties alle relevante informatie uit die ze in de loop van haar veiligheidsonderzoek verzamelt, om, als dat mogelijk is, gedeelde conclusies te bereiken.

De OSB neemt geen maatregelen die de uitvoering van een veiligheidsonderzoek onnodig beletten, opschorten of vertragen.

§2. Onverminderd paragraaf 1 blijft de OSB verantwoordelijk voor het veiligheidsonderzoek en de coördinatie met de bevoegde onderzoeksinstanties van andere overheden die een aanzienlijk belang hebben, totdat in onderling overleg is vastgesteld welke de in hoofdzaak voor het onderzoek verantwoordelijke overheid is.

§3. De OSB mag de leiding van een veiligheidsonderzoek of specifieke taken van een dergelijk veiligheidsonderzoek per geval en in onderlinge overeenstemming aan een andere bevoegde onderzoeksinstantie delegeren. De OSB behoudt in dergelijke gevallen wel de verantwoordelijkheid voor de leiding van het veiligheidsonderzoek of de betrokken specifieke taken.

§4. Wanneer een ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig betrokken is bij een scheepvaartongeval of -incident, wordt de veiligheidsonderzoeksprocedure ingeleid door de OSB. Vervolgens is paragraaf 2 van toepassing.

§5. De medewerking van de OSB aan een veiligheidsonderzoek dat wordt verricht door een overheid die een aanzienlijk belang heeft maar die niet behoort tot de

Europese Economische Ruimte, doet niets af aan de uit deze titel voortvloeiende gedrags- en rapportagevoorschriften inzake veiligheidsonderzoeken.

Indien een overheid die een aanzienlijk belang heeft maar die niet behoort tot de Europese Economische Ruimte een veiligheidsonderzoek leidt waarbij de OSB betrokken is, kan de OSB beslissen om geen parallel veiligheidsonderzoek te verrichten, op voorwaarde dat het door die overheid geleide veiligheidsonderzoek wordt verricht overeenkomstig de meest actuele versie van de code voor onderzoek naar scheepvaartongevallen en -incidenten, die is gehecht aan Resolutie A.849(20) van 27 november 1997 van de algemene vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie.

§6. De OSB is de verwerkingsverantwoordelijke, vermeld in artikel 4, 7), van 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, voor de verwerking van de persoonsgegevens tijdens het veiligheidsonderzoek. In de gevallen waar meer dan een bevoegde onderzoeksinstantie betrokken is bij het veiligheidsonderzoek, gelden de betrokken instanties als gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijken, vermeld in artikel 26 van de voormelde verordening.

Art. 101. Uiterlijk op 30 september van elk jaar dient de OSB bij de Vlaamse minister, bevoegd voor de waterinfrastructuur en het waterbeleid, en bij het Vlaams Parlement een jaarverslag in waarin ze rapporteert over haar werking en over de veiligheidsonderzoeken die ze het voorafgaande jaar heeft verricht, de veiligheidsaanbevelingen die ze heeft geformuleerd en de herstelmaatregelen die zijn genomen naar aanleiding van eerdere veiligheidsaanbevelingen.

De OSB stelt het jaarverslag elektronisch ter beschikking van het publiek.

Art. 102. Iedere overheid en ieder personeelslid van de overheid die of dat bij de uitoefening van publiekrechtelijke taken kennis krijgt van een scheepvaartongeval of -incident binnen het toepassingsgebied van deze titel, meldt dat onmiddellijk aan de OSB en verstrekt aan de OSB alle relevante informatie en, in voorkomend geval, een afschrift van de processen-verbaal en van alle andere relevante documenten.

Ook de kapitein van het betrokken zeeschip meldt een scheepvaartongeval of -incident dadelijk aan de OSB en verstrekt aan de OSB alle relevante informatie.

Als de OSB een veiligheidsonderzoek verricht naar een scheepvaartongeval of -incident meldt de OSB dat onmiddellijk aan de bevoegde onderzoeksinstanties van overheden die een aanzienlijk belang hebben.

Art. 103. Als het Vlaamse Gewest de in hoofdzaak voor het onderzoek verantwoordelijke overheid is, kan de OSB op verzoek van een onderzoeksinstantie van een overheid die een aanzienlijk belang heeft, toestaan dat een of meer vertegenwoordigers van die onderzoeksinstantie aan het veiligheidsonderzoek deelnemen.

Als het Vlaamse Gewest een overheid is die een aanzienlijk belang heeft, kan de OSB zelf een dergelijk verzoek richten tot de onderzoeksinstanties van de in hoofdzaak voor het onderzoek verantwoordelijke overheden.

Art. 104. Iedereen is verplicht alle medewerking te verlenen die de onderzoeker bij de uitoefening van zijn bevoegdheden redelijkerwijs kan vorderen, binnen de termijn die hij daarvoor stelt.

Als de informatieverstrekker daarom verzoekt, wordt de informatie niet openbaar gemaakt.

Als de getuigen van een scheepvaartongeval daarom verzoeken, nemen de onderzoekers en de externe deskundigen de nodige maatregelen om de anonimiteit van de getuigen te waarborgen.

Art. 105. Informatie over een scheepvaartongeval of -incident mag niet worden vernietigd. De bij een scheepvaartongeval of -incident betrokken partijen nemen alle mogelijke maatregelen om geen informatie te laten verdwijnen.

De persoonsgegevens die verzameld en verwerkt werden door de OSB of een andere onderzoeksinstantie in de loop van het veiligheidsonderzoek, worden gedurende 5 jaar na afloop van dit onderzoek bewaard.

Art. 106. §1. Over een veiligheidsonderzoek dat uit hoofde van deze titel wordt verricht, wordt overeenkomstig de door de Vlaamse Regering bepaalde inhoud een verslag bekendgemaakt, dat elektronisch toegankelijk is voor het publiek.

De OSB kan over een veiligheidsonderzoek dat geen betrekking heeft op een zeer ernstig dan wel ernstig scheepvaartongeval en waarvan de bevindingen niet kunnen leiden tot het voorkomen van toekomstige scheepvaartongevallen of -incidenten, besluiten om een vereenvoudigd verslag bekend te maken, dat elektronisch toegankelijk is voor het publiek.

§2. De OSB doet al het mogelijke om de in paragraaf 1 bedoelde verslagen, met inbegrip van de conclusies ervan en eventuele veiligheidsaanbevelingen, binnen twaalf maanden vanaf de dag van het scheepvaartongeval of -incident voor het publiek beschikbaar te maken, en met name voor de scheepvaartsector. Als het niet mogelijk is het verslag bedoeld in paragraaf 1 binnen die termijn beschikbaar te maken, wordt binnen twaalf maanden na de dag van het scheepvaartongeval of -incident een tussentijds verslag opgesteld, dat elektronisch toegankelijk is voor het publiek.

§3. De OSB zendt aan de Europese Commissie een afschrift toe van het verslag, het vereenvoudigde verslag of het tussentijdse verslag, bedoeld in de paragrafen 1 en 2. Ter verbetering van de kwaliteit van de in paragraaf 1 bedoelde verslagen en op de wijze die het meest geschikt is ten einde de doelstellingen als vermeld in artikel 93 te verwezenlijken, houdt de OSB, ongeacht de bevindingen ten gronde, rekening met de desgevallend door de Commissie bij deze verslagen gemaakte technische opmerkingen.

Art. 107. Degenen voor wie de veiligheidsaanbevelingen van de OSB bestemd zijn, houden er op passende wijze rekening mee. Ze geven er, waar nodig, een passend gevolg aan conform het recht.

De OSB doet, wanneer zulks noodzakelijk is, veiligheidsaanbevelingen op basis van een abstracte analyse van gegevens en de algemene resultaten van uitgevoerde veiligheidsonderzoeken.

In een veiligheidsaanbeveling wordt onder geen beding de aansprakelijkheid voor een scheepvaartongeval of -incident bepaald of de schuldvraag beantwoord.

De OSB is bevoegd om te onderzoeken hoe de betrokken natuurlijke personen, rechtspersonen of overheden, waarvan het handelen of nalaten blijkens het oordeel van de OSB heeft bijgedragen tot het ontstaan van het scheepvaartongeval of -incident, de veiligheidsaanbevelingen hebben opgevolgd. De OSB kan de genomen herstelmaatregelen onderzoeken teneinde desgevallend bijkomende veiligheidsaanbevelingen te doen.

Art. 108. §1. Onverminderd haar recht om een vroegtijdige waarschuwing te geven, brengt de OSB, ongeacht de fase van het veiligheidsonderzoek, de Europese Commissie onverwijld op de hoogte van de noodzaak om een vroegtijdige waarschuwing te geven wanneer zij van mening is dat er op het niveau van de Europese Unie dringende maatregelen moeten worden genomen ten einde het risico van nieuwe scheepvaartongevallen te voorkomen.

§2. De OSB brengt de Europese Commissie op de hoogte van scheepvaartongevallen en -incidenten in de door de Vlaamse Regering beschreven vorm. De OSB verstrekt de Europese Commissie tevens gegevens die het veiligheidsonderzoek oplevert overeenkomstig de regeling van de Europese elektronische databank die door de Europese Commissie wordt opgezet onder de naam Europees Informatieplatform voor scheepvaartongevallen (EMCIP).

Art. 109. Bij het veiligheidsonderzoek wordt rekening gehouden met de relevante bepalingen van de Richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij scheepvaartongevallen, in de bijlage bij Resolutie LEG.3(91) van de juridische commissie van de Internationale Maritieme Organisatie van 27 april 2006 zoals goedgekeurd door de raad van bestuur van de Internationale Arbeidsorganisatie in zijn 296e zitting van 12 tot 16 juni 2006.

Titel 6. Handhaving

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Art. 110. Het kaderdecreet Bestuurlijke Handhaving van 22 maart 2019 is, met uitzondering van artikel 62 van voormeld kaderdecreet, van toepassing op de handhaving van dit decreet en zijn uitvoeringsbesluiten.

Hoofdstuk 5 van voormeld kaderdecreet is van toepassing, met dien verstande dat het bedrag van de onmiddellijke inning, bedoeld in artikel 32 van dit kaderdecreet, gelijk is aan 200 euro voor natuurlijke personen en 1.250 euro voor rechtspersonen.

Bestuurlijke geldelijke sancties worden geïnd en ingevorderd ten voordele van het Vlaams Infrastructuurfonds. In de mate zij werden opgelegd door De Vlaamse Waterweg nv als beboetingsinstantie, worden zij evenwel geïnd en ingevorderd ten voordele van De Vlaamse Waterweg nv. In de mate zij werden opgelegd door de beboetingsinstantie, vermeld in artikel 135, tweede lid, worden zij geïnd en ingevorderd ten voordele van de Stad Antwerpen.

In afwijking van artikel 70 van voormeld kaderdecreet, is de Vlaamse Belastingdienst niet betrokken bij de uitvoering van bestuurlijke sancties, opgelegd door de beboetingsinstantie, vermeld in artikel 135, tweede lid.

Art. 111. Met toepassing van artikel 23, lid 1, e) en h), van 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) kunnen de op grond van dit decreet daartoe bevoegde overheden beslissen om de verplichtingen en de rechten, vermeld in artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening, niet toe te passen bij de verwerkingen van persoonsgegevens in het kader van een onderzoek dat betrekking heeft op een welbepaalde natuurlijke persoon, als voldaan is aan de voorwaarden, vermeld in het tweede tot en met het negende lid.

De afwijkingsmogelijkheid, vermeld in het eerste lid, geldt alleen gedurende de periode waarin de betrokkene het voorwerp uitmaakt van een controle, een onderzoek of de voorbereidende werkzaamheden die daarmee verband houden, in het kader van de decretale en reglementaire opdrachten van de daartoe bevoegde overheden, op voorwaarde dat 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 voormelde verordening, niet worden toegepast. De duur van de voorbereidende werkzaamheden mag in voorkomend geval niet meer bedragen dan een jaar vanaf de ontvangst van een verzoek tot uitoefening van een van de rechten, vermeld in artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening.

De afwijkingsmogelijkheid, vermeld in het eerste lid, heeft geen betrekking op de gegevens die losstaan van het voorwerp van het onderzoek dat of van de controle die de weigering of beperking van de rechten, vermeld in het eerste lid, rechtvaardigt.

Als de betrokkene in het geval, vermeld in het eerste lid, tijdens de periode, vermeld in het tweede lid, een verzoek indient op basis van artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening, bevestigt de bevoegde functionaris voor gegevensbescherming de ontvangst daarvan.

De bevoegde functionaris voor gegevensbescherming brengt de betrokkene schriftelijk, zo snel mogelijk en in elk geval binnen een maand vanaf de dag die volgt op de dag waarop hij het verzoek heeft ontvangen, op de hoogte van elke beslissing van de verwerkingsverantwoordelijke tot weigering of beperking van de rechten, vermeld in het eerste lid. De verdere informatie over de nadere

redenen voor die weigering of die beperking hoeft niet te worden verstrekt als dat de decretale en reglementaire opdrachten van de daartoe bevoegde overheden zou ondermijnen, met behoud van de toepassing van het achtste lid. Als het nodig is, kan de voormelde termijn met twee maanden worden verlengd, rekening houdend met het aantal aanvragen en de complexiteit ervan. De verwerkingsverantwoordelijke brengt de betrokkene binnen een maand vanaf de dag die volgt op de dag waarop hij het verzoek heeft ontvangen, op de hoogte van die verlenging en van de redenen voor het uitstel.

De bevoegde functionaris voor gegevensbescherming informeert de betrokkene ook over de mogelijkheid om een verzoek in te dienen bij de Vlaamse toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens conform artikel 10/5 van het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer en om een beroep in rechte in te stellen.

De bevoegde functionaris voor gegevensbescherming noteert de feitelijke of juridische gronden waarop de beslissing is gebaseerd. Die informatie houdt hij ter beschikking van de voormelde Vlaamse toezichtcommissie.

Nadat het onderzoek afgesloten is, worden 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.

Als een dossier dat persoonsgegevens als vermeld in het eerste lid, bevat, naar het Openbaar Ministerie of de vervolgingsinstantie is gestuurd en kan leiden tot activiteiten onder leiding van het Openbaar Ministerie, een onderzoeksrechter of een vervolgingsinstantie, en er onduidelijkheid is over het geheim van het onderzoek onder leiding van het Openbaar Ministerie, een onderzoeksrechter of een vervolgingsinstantie, mag de bevoegde functionaris voor gegevensbescherming op verzoek van de betrokkene overeenkomstig artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening pas antwoorden nadat respectievelijk het Openbaar Ministerie, de onderzoeksrechter of de vervolgingsinstantie heeft bevestigd dat een antwoord het onderzoek niet in het gedrang brengt of kan brengen.

Hoofdstuk 2. Toezicht en controle

Art. 112. Personeelsleden van bevoegde autoriteiten, waterwegbeheerders, havenbedrijven of het loodswezen kunnen door deze autoriteiten, waterwegbeheerders, havenbedrijven of het loodswezen worden aangewezen als toezichthouder, agent van gerechtelijke politie of bestuurlijk opsporingsagent wanneer zij voldoen aan de Vlaamse Regering bepaalde opleidings- en ervaringsvereisten en andere voorwaarden.

Voor de zone van de Scheldekaaien in de stad Antwerpen (Scheldekaaien zone stad) kunnen personeelsleden van de Stad Antwerpen door het College van Burgemeester en Schepenen onder dezelfde voorwaarden worden aangewezen als toezichthouder of bestuurlijk opsporingsagent bevoegd voor de volgende bepalingen en voorschriften:

1° de bepalingen over de politie van de Beneden-Zeeschelde, vastgesteld overeenkomstig artikel 148 van dit decreet;

2° artikelen 30, §§ 2 tot 4, 31, §§ 3 en 4, 41, § 7, en 43 van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde.

De Vlaamse Regering stelt nader de grenzen vast van de zone, vermeld in het tweede lid.

De in het eerste lid bedoelde personeelsleden kunnen op voordracht van de bevoegde autoriteiten, waterwegbeheerders, havenbedrijven of het loodswezen door de Vlaamse Regering worden aangesteld als officier van gerechtelijke politie, officier van gerechtelijke politie, hulpofficier van de procureur des Konings, of bestuurlijk opsporingsagent in de zin van artikel 30, §1, van voormeld kaderdecreet.

Art. 113. Met behoud van artikel 20, §2 en 3, van het kaderdecreet Bestuurlijke Handhaving van 22 maart 2019, kunnen de in artikel 112 vermelde personeelsleden, een afschrift van het proces-verbaal of het verslag van vaststelling, wanneer het is opgesteld ten laste van buitenlandse personen, ook bezorgen aan de vertegenwoordigers van deze personen in België of, bij ontstentenis, aan de diplomatieke vertegenwoordiging van de Staat waarvan zij onderdaan zijn.

Art. 114. Met behoud van de bepalingen van het kaderdecreet Bestuurlijke Handhaving, kan de Vlaamse Regering specifieke detectiemiddelen toelaten voor de vaststelling van misdrijven en inbreuken, omschreven door dit decreet, onder de voorwaarden die ze daaraan verbindt.

De automatisch werkende toestellen, gebruikt om toezicht te houden op de naleving van dit decreet en haar uitvoeringsbesluiten, moeten, voor zover zij metingen uitvoeren, goedgekeurd of gehomologeerd worden volgens de modaliteiten bepaald door de Vlaamse regering.

Indien een maximum toegelaten snelheid aan het scheepvaartverkeer wordt opgelegd, kan de naleving hiervan door de in artikel 112 vermelde personeelsleden worden gecontroleerd door het vaststellen van de snelheid op basis van het tijdsverloop tussen de doortocht aan twee fysieke punten, zoals sluizen of bruggen, twee geografisch gedefinieerde punten op de waterlijn, of op elke andere manier door de Vlaamse regering bepaald.

Art. 115. De in artikel 112 vermelde personeelsleden kunnen aanwijzingen en bevelen geven aan de vermoedelijke plegger van een misdrijf of inbreuk.

Art. 116. Ten einde de toepassing van afdeling 5 van hoofdstuk 1 van titel 3 van dit decreet en van haar uitvoeringsbesluiten te verzekeren, hebben toezichthouders van de bevoegde autoriteit het recht te eisen dat hun alle scheepspapieren worden voorgelegd en kunnen zij te allen tijde de nodig geachte richtlijnen geven, onder meer het op het droge zetten of het ledig vertonen van het schip en het uitvoeren van bepaalde werken.

Art. 117. De bevoegde autoriteit verifieert regelmatig of de terminals aan de voorschriften van artikel 73, §1, 1°, artikel 75, §1, en artikel 76 voldoen. Daarbij voert ze tijdens laad- en losverrichtingen onaangekondigde inspecties uit.

Daarnaast verifieert de bevoegde autoriteit aan het einde van de in artikel 74 vermelde termijn of de nieuwe terminals aan de in artikel 73, §1, 4°, vermelde vereisten voldoen.

Hoofdstuk 3. Sancties

Afdeling 1. Strafsancties

Art.-118. De volgende personen worden gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maand en met een geldboete van 100 tot 2.000 euro of met één van deze straffen:

- 1° degene die zich schuldig maakt aan een overtreding van artikel 15;
- 2° degene die zich schuldig maakt aan een overtreding van artikel 24;
- 3° degene die zich schuldig maakt aan een overtreding van artikel 25;
- 4° degene die zich schuldig maakt aan een overtreding van artikel 26, eerste lid, behalve als artikel 53, §1, 8°, 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 voor het betrokken feit reeds in een straf voorziet;
- 5° degene die zich schuldig maakt aan een overtreding van artikel 27;
- 6° degene die zich schuldig maakt aan een overtreding van artikel 35;
- 7° degene die zich schuldig maakt aan een overtreding van artikel 45;
- 8° degene die zich schuldig maakt aan een overtreding van de artikelen 49 tot en met 52;
- 9° degene die zich schuldig maakt aan een overtreding van artikel 69.

Art. 119. Eenieder die de personeelsleden bedoeld in artikel 112 opzettelijk belemmert of hindert bij de uitvoering van hun opdrachten, wordt gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot zes maand of met een geldboete van 200 euro tot 10.000 euro, of met beide straffen, met behoud van de toepassing van de straffen bepaald in de artikelen 271 tot 274 van het Strafwetboek.

Art. 120. Wordt gestraft met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot één jaar en met een geldboete van 200 euro tot 50.000 euro of met één van deze straffen, degene die de artikelen 17 en- 140 overtreedt.

Art. 121. §1. Met gevangenisstraf van een maand tot twee jaar en met een geldboete van 50 tot 5.000 euro wordt gestraft, de gezagvoerder, de eigenaar of de exploitant van een schip die, in strijd met de bepalingen van afdeling 5 van hoofdstuk 1 van titel 3, vanuit een haven een schip zee doet kiezen of op de binnenwateren een schip doet varen, als de toestand ervan de veiligheid van de bemanning, van de passagiers of van de lading of het milieu in gevaar brengt.

§2. Met behoud van de toepassing van paragraaf 1, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maand en met een geldboete van 26 tot 300 euro of met één van die straffen alleen:

1° ieder die de bepalingen van afdeling 5 van hoofdstuk 1 van titel 3 of artikel 116, alsook de bepalingen van de ter uitvoering van deze afdelingen genomen besluiten heeft overtreden;

2° ieder die de opdracht van de bevoegde autoriteit en deskundigen, krachtens afdeling 5 van hoofdstuk 1 van titel 3, artikel 116 en de uitvoeringsbesluiten uitgeoefend, heeft belemmerd.

§3. De in paragraaf 2 gestelde sancties zijn ook van toepassing wanneer de strafbare feiten door de gezagvoerder, de officieren of door personen van Belgische nationaliteit buiten België zijn gepleegd.

§4. De in dit artikel gestelde straffen kunnen ten aanzien van de gezagvoerder verminderd worden tot één vierde van de straffen waarmee de eigenaar of de exploitant van het schip kan gestraft worden, indien bewezen is dat de gezagvoerder van de eigenaar of de exploitant schriftelijk of mondeling bevel heeft gekregen in strijd met afdeling 5 van hoofdstuk 1 van titel 3, artikel 116 of de uitvoeringsbesluiten te handelen.

§5. Met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maand en met een geldboete van 1 tot 25 euro wordt gestraft elk lid van de bemanning dat de retentie of het verbod tot afvaart van een schip heeft uitgelokt door onjuist bevonden beweringen.

Indien de onjuiste beweringen willens en wetens zijn geuit, wordt de schuldige gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maand en met een geldboete van 26 tot 100 euro.

Art. 122. Met de straffen gesteld in de artikelen 276 en 280 van het Strafwetboek naar het aldaar voorziene onderscheid en met behoud van de toepassing van de artikelen 399, 400 en 401 van hetzelfde Wetboek, wordt gestraft ieder die de personeelsleden van de bevoegde autoriteit in de uitoefening of naar aanleiding van de uitoefening van hun ambt smaadt of slaat.

Gezegde personeelsleden hebben het recht de bij dit artikel bedoelde strafbare handelingen op staande voet vast te stellen door middel van een proces-verbaal dat bewijskracht heeft tot het tegenbewijs is geleverd

Art. 123. §1. Met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maand en met geldboete van 26 euro tot 500 euro of met een van die straffen alleen, wordt gestraft:

1° hij die, in strijd met artikel 61, het vereiste kwalificatiecertificaat, de vereiste vergunning of het gelijkwaardige getuigschrift niet bij zich heeft of ter inzage beschikbaar heeft;

2° hij die, in strijd met artikel 61, het kwalificatiecertificaat, de vergunning of het gelijkwaardige getuigschrift niet vertoont aan de in artikel 112 bedoelde persoon die erom verzoekt;

3° hij die, in strijd met artikel 64, zijn in artikel 61 bedoelde kwalificatiecertificaat of vergunning niet binnen tien dagen inlevert bij de bevoegde autoriteit die het kwalificatiecertificaat of de vergunning afgegeven heeft wanneer hij er zich van bewust is te lijden aan een van de gebreken of een van de kwalen door de Vlaamse regering bepaald.

§2. Met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met geldboete van 250 euro tot 2.000 euro of met een van die straffen alleen, wordt gestraft:

1° hij die, in strijd met artikel 61, niet beschikt over het vereiste kwalificatiecertificaat, de vereiste vergunning of het gelijkwaardige getuigschrift;

2° hij die de activiteiten verricht waarvoor hij overeenkomstig artikel 61 moet beschikken over een kwalificatiecertificaat, een vergunning of een gelijkwaardig getuigschrift, terwijl hij er zich van bewust is te lijden aan een van de gebreken of een van de kwalen door de Vlaamse regering in uitvoering van artikel 64 bepaald.

3° hij die op een andere wijze de bepalingen van de ter uitvoering van artikel 61 tot 64 genomen besluiten heeft overtreden.

§3. De straffen, vermeld in dit artikel, worden verdubbeld bij herhaling binnen het jaar te rekenen van de dag van de uitspraak van een vorig veroordelend vonnis dat in kracht van gewijsde is gegaan. Deze paragraaf vindt geen toepassing in het geval dat een overtreding bedoeld in paragraaf 2 volgt op een overtreding bedoeld in paragraaf 1.

Art. 124. De overtredingen van de in uitvoering van artikel 67 genomen besluiten en de overtreding van de voorwaarden die zijn verbonden aan de individuele toestemming bepaald in artikel 68, worden bestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maand en met een geldboete van 50 tot 500 euro of met één van die straffen.

Art. 125. Wordt gestraft met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot één jaar en met een geldboete van 200 euro tot 50.000 euro of met één van deze straffen, degene die de bepalingen van afdeling 9 van hoofdstuk 1 van titel 3, alsook de bepalingen van de ter uitvoering van deze afdeling genomen besluiten heeft overtreden.

Art. 126. Met gevangenisstraf van zes maand tot twee jaar en met geldboete van 50 euro tot 5.000 euro of met een van die straffen alleen, wordt gestraft, eenieder die de bepalingen van titel 5 en haar uitvoeringsbesluiten heeft overtreden of die de uitvoering van de opdracht van de OSB of een andere onderzoeksinstantie uitgeoefend krachtens deze bepalingen heeft belemmerd.

Art. 127. Met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maand en met geldboete van 50 euro tot 10.000 euro of met een van die straffen alleen, wordt gestraft, eenieder die zich schuldig maakt aan een overtreding van de besluiten die werden genomen bij toepassing van artikel 147.

Art. 128. Elke overtreding van artikel 99, tweede lid, wordt gestraft met de straffen bepaald in artikel 458 van het Strafwetboek.

Art. 129. Met behoud van artikel 123, §3, kunnen de maximale straffen vermeld in deze afdeling worden verdubbeld in geval van herhaling binnen vijf jaar.

Art 130. Alle bepalingen van boek I van het Strafwetboek zijn van toepassing op de bij of krachtens dit decreet vastgestelde misdrijven. In geval van herhaling is artikel 85 van het Strafwetboek evenwel niet van toepassing

Art. 131. De vervolging van misdrijven verjaart na verloop van vijf jaar na het feit waaruit de strafvordering is ontstaan.

Art. 132. De werkgever is burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de geldboetes en kosten waartoe zijn lasthebbers of aangestelden zijn veroordeeld.

De rechtspersonen zijn burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de schadevergoedingen, kosten en geldboetes waartoe hun organen zijn veroordeeld.

Afdeling 2. Bestuurlijke sancties

Art. 133. §1 De volgende personen worden gesanctioneerd met een exclusieve bestuurlijke geldboete:

- 1° degene die zich schuldig maakt aan een overtreding van de overeenkomstig artikel 148 vastgestelde verbods- of gebodsbepalingen;
- 2° de organisator van een activiteit of evenement als bedoeld in 28 die niet beschikt over een toelating van de beheerder;
- 3° degene die zich schuldig maakt aan een overtreding van artikel 34;
- 4° degene die zich schuldig maakt aan een overtreding van artikel 46;
- 5° de eigenaar of de exploitant van een schip dat de binnenwateren bevaart zonder aan de krachtens artikel 47 opgelegde verplichting te hebben voldaan;
- 6° de eigenaar of de exploitant van een schip dat, in overtreding van het door de Vlaamse regering overeenkomstig artikel 53 vastgestelde besluit, niet over een verplicht boorddocument beschikt;
- 7° degene die gebruik maakt van de waterweg zonder te voldoen aan de artikelen 79 tot en met 83 of de krachtens deze artikelen uitgevaardigde besluiten.

§2. De bestuurlijke geldboete bedraagt, per inbreuk, maximum 1.000 euro voor natuurlijke personen en 5.000 euro voor rechtspersonen.

Art. 134. Voor de misdrijven, vermeld in de artikelen 118 tot 128, kan een alternatieve bestuurlijke geldboete worden opgelegd.

Art. 135. Binnen haar taakomschrijving als bepaald bij artikel 5 en 5bis van het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht, is De Vlaamse Waterweg nv de vervolgingsinstantie en de beboetingsinstantie in de zin van het decreet van 13 maart 2019 betreffende de bestuurlijke handhaving.

Voor de zone van de Scheldekaaien in de stad Antwerpen (Scheldekaaien zone stad), vastgesteld overeenkomstig artikel 112, derde lid, kunnen personeelsleden van de Stad Antwerpen door het College van Burgemeester en Schepenen worden aangewezen als vervolgingsinstantie of als beboetingsinstantie in de zin van het decreet van 13 maart 2019 betreffende de bestuurlijke handhaving, bevoegd voor de in artikel 112, tweede lid, vermelde bepalingen en voorschriften.

Art. 136. §1. Met uitzondering van de personeelsleden vermeld in artikel 135, tweede lid, wijst de Vlaamse regering de personeelsleden van de vervolgingsinstantie aan die bevoegd zijn voor het nemen van beslissingen over de bestuurlijke vervolging en de personeelsleden van de beboetingsinstantie die bevoegd zijn voor het opleggen van de bestuurlijke sancties. De Vlaamse regering bepaalt de nadere voorwaarden waaraan de personeelsleden moeten voldoen.

§2. De vervolgingsinstantie en de beboetingsinstantie, evenals de personeelsleden die binnen die instanties aangesteld zijn om te beslissen over de bestuurlijke vervolging en om de bestuurlijke sancties op te leggen, dienen die bevoegdheid uit te oefenen onder voorwaarden die hun onafhankelijkheid en onpartijdigheid waarborgen.

Deze personeelsleden mogen geen beslissing nemen in een dossier waarin ze reeds zijn opgetreden in een andere hoedanigheid, noch rechtstreeks of onrechtstreeks belang hebben.

Art. 137. Een bestuurlijke geldboete kan niet worden opgelegd als:

1° voor het betrokken feit reeds eerder een bestuurlijke geldboete werd opgelegd;

2° door de strafrechter voor het betrokken feit al eerder een straf werd opgelegd;

3° het betrokken feit eerder al heeft geleid tot een vrijspraak, een eenvoudige schuldverklaring zonder straf, een opschorting van de uitspraak van de veroordeling of een minnelijke schikking.

Hoofdstuk 4. Maatregelen van ambtswege

Afdeling 1. Ophouden van schepen

Art. 138. Met behoud van de toepassing van de sancties bepaald in hoofdstuk 3 van titel 6, hebben de bevoegde autoriteiten het recht om van elk schip dat de bepalingen van dit decreet en de krachtens dit decreet vastgestelde reglementen heeft overtreden de boorddocumenten tijdelijk in te houden totdat de gezagvoerder alle voorschriften nagekomen heeft, of om het schip stil te doen houden en van ambtswege naar een door hen aan te wijzen plaats te verhalen, waar het zal opgehouden worden totdat de gezagvoerder alle voorschriften nagekomen heeft. De overeenkomstig artikel 112, tweede lid, aangewezen personeelsleden van de Stad Antwerpen hebben hetzelfde recht.

Nochtans, wanneer de gezagvoerder van een geladen schip geen meetbrief kan tonen, of een vervallen meetbrief voorlegt, kan hem door de bevoegde autoriteit de toelating worden gegeven om zijn reis voort te zetten, mits hij zijn schip dadelijk na het lossen zal doen hermeten.

Art. 139. Naast de sancties voorzien in hoofdstuk 3 van titel 6, kan elk schip dat aan overdreven snelheid vaart, worden opgehouden bij de eerste beweegbare brug of voor de eerste sluis die het moet doorvaren, gedurende het dubbel van de tijd ingewonnen door de overdreven snelheid.

Elk schip waarvan de gezagvoerder de vaart van een ander schip gehinderd of vertraagd heeft, wordt bij de eerste sluis of brug opgehouden, tot na de doorvaart van dit laatste schip

Afdeling 2. Ruiming van gestrande, gezonken en onbeheerde schepen en andere obstakels

Art. 140. Als niet wordt voldaan aan artikel 17 of in gevallen waarover de waterwegbeheerder of het havenbedrijf oordeelt of als de eigenaar, de huurder, de bevrachter, aan wie het schip voor eigen gebruik ter beschikking gesteld wordt, alsmede de exploitant van het schip onbekend zijn, kan de waterwegbeheerder of het havenbedrijf ambtshalve en op risico van de eigenaar, huurder, bevrachter, aan wie het schip voor eigen gebruik ter beschikking gesteld wordt, en exploitant en van de persoon die aansprakelijk wordt gehouden voor de omstandigheden waardoor het schip gestrand, gezonken of onbeheerd is:

1° een gestrand, gezonken of onbeheerd schip, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, vlot brengen, verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken;

2° de lading van het schip verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken;

3° het reeds geborgen of verwijderde schip of lading uit de waterweg of de haven wegruimen;

4° alle andere nodige maatregelen treffen voor de veiligheid, de vrijheid van de scheepvaart en de vrijwaring van de functionaliteit of met het oog op de instandhouding van de waterweg of de haven.

De uitoefening van de door dit artikel toegekende bevoegdheden door de waterwegbeheerder of het havenbedrijf kan niet worden verhinderd door enige beslag- of dwangmaatregel.

Het besluit van de waterwegbeheerder of het havenbedrijf om, ten aanzien van een schip gebruik te maken van de bevoegdheden vermeld in het eerste lid van dit artikel, wordt bekendgemaakt in een nautische publicatie overeenkomstig het op de betrokken waterweg of de haven toepasselijke scheepvaartreglement.

In spoedeisende gevallen, waarover de waterwegbeheerder of het havenbedrijf oordeelt, kan deze bekendmaking achterwege worden gelaten.

Zodra het besluit van de waterwegbeheerder of het havenbedrijf werd bekendgemaakt, is het verboden het op te ruimen of te verwijderen schip, de voorwerpen of goederen te verwijderen zonder vergunning van de waterwegbeheerder of het havenbedrijf. Deze vergunning wordt niet geweigerd voor de scheepspapieren en de persoonlijke bezittingen van de gezagvoerder, de bemanningsleden en de passagiers.

Hulp en berging omvatten mede de verrichtingen en maatregelen vermeld in het eerste lid.

Art. 141. Vóór elke uitvoering van de in artikel 140 vermelde maatregelen of verrichtingen kan de waterwegbeheerder of het havenbedrijf eisen dat de eigenaar, de huurder, de bevrachter, aan wie het schip voor eigen gebruik ter beschikking gesteld wordt, of de exploitant van het schip of enige persoon van wie de

aansprakelijkheid in het geding kan komen of, rechtstreeks, dat de verzekeraar van hun respectieve aansprakelijkheid, hem de som voorschiet die de waterwegbeheerder of het havenbedrijf voldoende acht om de kosten van die maatregelen of verrichtingen te dekken.

Voor de eigenaar, huurder, bevrachter, aan wie het schip voor eigen gebruik ter beschikking gesteld wordt, en exploitant van het gestrand, gezonken of onbeheerd schip en voor die van het schip waarvan de aansprakelijkheid in het geding kan komen, alsmede voor hun respectieve verzekeraar mag deze som niet meer bedragen dan die waartoe de betrokken eigenaar, huurder, bevrachter, aan wie het schip voor eigen gebruik ter beschikking gesteld wordt, en exploitant zijn aansprakelijkheid kan beperken op grond van artikel 18 of het Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012), ondertekend te Straatsburg op 27 september 2012.

Het voorschieten kan, zonder lasten voor de waterwegbeheerder of het havenbedrijf, worden vervangen door het stellen van een garantie die de waterwegbeheerder of het havenbedrijf aanvaardbaar en toereikend acht.

De garantie is aanvaardbaar als haar bedrag werkelijk beschikbaar is en vrij overdraagbaar is zodra zij is gesteld.

De garantie is toereikend als haar bedrag overeenstemt met de som vermeld in het eerste of het tweede lid van dit artikel.

De som voorgeschieden of de garantie gegeven door één van de personen waarvan de aansprakelijkheid in het gedrang kan komen dan wel door zijn verzekeraar, wordt geacht te zijn voorgeschieden of gegeven door al die personen.

De voorgeschieden som en eventueel de garantie, mogen door de waterwegbeheerder of het havenbedrijf worden aangewend voor de financiering van de uitvoering der maatregelen en verrichtingen waarvan sprake in artikel 140.

De voorgeschieden som en de garantie zijn uitsluitend bestemd voor de voldoening van de vorderingen van de waterwegbeheerder of het havenbedrijf betreffende de kosten vermeld in artikel 18. Zij zijn niet vatbaar voor beslag op verzoek van andere schuldeisers.

Het vonnis dat na het voorschieten van de som of het verlenen van de garantie, het faillissement uitspreekt, uitspraak doet over de homologatieaanvraag van het reorganisatieplan of dat de overdracht onder gerechtelijk gezag beveelt, van degene die de som heeft voorgeschieden of de garantie gesteld, heeft geen gevolg voor die som of die garantie.

Afdeling 3. Veiligheid van schepen en bemanningsvoorschriften in de binnenvaart

Art. 142. De bevoegde autoriteit heeft het recht elk schip dat niet aan de voorwaarden van afdeling 5 van hoofdstuk 1 van titel 3 van dit decreet en van haar uitvoeringsbesluiten voldoet op te houden of de toegang tot een sluis of een haven te weigeren.

Indien deze decretale en reglementaire voorwaarden wel vervuld zijn, doch ernstige vermoedens niettemin doen aannemen dat het schip niet kan varen zonder de veiligheid van de bemanning, de passagiers en de lading of het milieu in gevaar te brengen, mag de bevoegde autoriteit het schip eveneens ophouden.

Behoudens in spoedeisende gevallen oefent de bevoegde autoriteit het in het eerste en tweede lid bedoelde recht ten aanzien van vreemde schepen uit nadat de consul van het land waarvan het schip de vlag voert, is ingelicht over de te nemen maatregelen en de redenen welke daartoe aanleiding hebben gegeven.

In spoedeisende gevallen geschiedt deze mededeling onmiddellijk nadat de maatregelen zijn genomen.

Het schip wordt vrijgelaten zodra de gestelde voorwaarden ten genoegen van de bevoegde autoriteit zijn vervuld.

Art. 143. Indien een schip wordt opgehouden, maakt de bevoegde autoriteit een gemotiveerd proces-verbaal op, waarvan een afschrift binnen vierentwintig uren na de beslissing aan de gezagvoerder wordt toegezonden bij aangetekende zending met ontvangstbewijs, afgegeven tegen ontvangstbewijs of toegezonden op een door de gezagvoerder uitdrukkelijk geaccepteerde elektronische wijze. In het laatste geval zal het afschrift worden geacht te zijn ontvangen op het ogenblik van het verzenden.

Art. 144. Binnen veertien dagen na de ontvangst van het afschrift van het gemotiveerd proces-verbaal overeenkomstig artikel 143, kan beroep worden ingesteld tegen de beslissingen bedoeld in artikel 142.

Het beroep wordt ingesteld door de aanvrager of de houder van het certificaat en, in de gevallen van retentie, verbod tot afvaart of weigering van toegang tot een haven, door de gezagvoerder, eigenaar of exploitant van het schip door middel van een verzoekschrift gericht aan de Vlaamse regering of haar gemachtigde.

Het beroep heeft geen opschortende kracht.

Afdeling 4. Vervoer van gevaarlijke goederen

Art. 145. Na de vaststelling van een inbreuk als bedoeld in artikel 124 kunnen de personeelsleden die belast zijn met het toezicht vermeld in artikel 112 passende maatregelen nemen, en inzonderheid:

- 1° een schip of ander tuig de toegang tot of het verblijf in de haven verbieden;
- 2° een schip ophouden en naar een nabijgelegen plaats brengen of laten brengen;
- 3° een schip verbieden af te varen;
- 4° een schip, ander tuig of gevaarlijke goederen ambtshalve verwijderen;
- 5° laad- en losverrichtingen laten stilleggen

Afdeling 5. Laden en lossen van bulkschepen

Art. 146. Met behoud van de toepassing van de andere wettelijke of decretale bepalingen op grond waarvan de bevoegde autoriteit sancties kan opleggen aan

de terminal, kan de bevoegde autoriteit op basis van de door haar uitgevoerde inspecties de volgende maatregelen nemen:

1° als de terminal niet voldoet aan de eisen waaraan een terminal moet voldoen voor het laden en lossen van vaste bulkclading, zoals bepaald in artikel 73 of artikel 74, geeft de bevoegde autoriteit de terminal de mogelijkheid om binnen een door de bevoegde autoriteit vastgestelde termijn aan de eisen voor terminals te voldoen.

Als de terminal binnen de gestelde termijn niet aan de eisen voor terminals voldoet, laat de bevoegde autoriteit de laad- of losverrichtingen van de terminal stilleggen.

Vanaf het ogenblik dat de terminal voldoet aan de door de bevoegde autoriteit opgelegde eisen op grond van artikelen 73 en 74, geeft ze de toelating om de laad- of losverrichtingen van de terminal opnieuw op te starten;

2° als de terminalvertegenwoordiger niet voldoet aan zijn plichten op grond van artikel 75 of als hij de procedures zoals bepaald op grond van artikel 76 niet volgt of indien zich een meningsverschil voordoet in de zin van artikel 77 en de bevoegde autoriteit vaststelt dat de veiligheid van het bulkschip en de bemanning hierdoor tijdens de laad- of losverrichtingen in gevaar wordt gebracht, geeft de bevoegde autoriteit de terminalvertegenwoordiger de mogelijkheid om binnen een door haar vastgestelde termijn aan zijn plichten of aan de te volgen procedures te voldoen.

Als de terminalvertegenwoordiger binnen de gestelde termijn niet aan zijn plichten of de te volgen procedures voldoet, laat de bevoegde autoriteit de laad- of losverrichtingen stilleggen.

Vanaf het ogenblik dat de terminalvertegenwoordiger voldoet aan de opgelegde eisen op grond van artikel 75 of de in artikel 76 opgelegde procedures volgt en het gevaar voor de veiligheid van het bulkschip en de bemanning is geweken, geeft de bevoegde autoriteit de toelating om de laad- of losverrichtingen opnieuw op te starten.

Titel 7. Machtigingsbepalingen

Hoofdstuk 1. Internationale verplichtingen

Art. 147. De Vlaamse regering kan, met betrekking tot de materies die bij dit decreet worden geregeld, de nodige maatregelen nemen ter uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit de internationale verdragen en uit de krachtens de verdragen tot stand gekomen internationale akten, inzonderheid de verplichtingen die voortvloeien uit de verordeningen en de richtlijnen van de Europese Unie.

Voor zover het gaat om aangelegenheden die niet krachtens de Grondwet aan de decreetgever zijn voorbehouden, kunnen de besluiten die krachtens het eerste lid worden genomen, de bepalingen van dit decreet wijzigen, aanvullen, vervangen of opheffen.

Hoofdstuk 2. Reglementen

Art. 148. §1. Met behoud van de toepassing van artikel 5, stelt de Vlaamse regering de algemene reglementen vast 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.

Deze reglementen kunnen onder meer betrekking hebben op:

- 1° het beheer, het onderhoud, de instandhouding, het gebruik en de uitbreiding van de waterwegen evenals van het watergebonden gebied, en de uitvoering van werkzaamheden in dit verband;
- 2° de vrijwaring van het milieu, de gezondheid en de veiligheid van de waterwegen evenals van het watergebonden gebied;
- 3° de toegelaten activiteiten op de waterwegen en in het watergebonden gebied;
- 4° de vrijheid van handel en nijverheid in waterweg- en havengebonden activiteiten;
- 5° de toegankelijkheid van de waterwegen evenals van het watergebonden gebied, omvattende mede de maximum toegelaten afmetingen en diepgang van de schepen;
- 6° het gebruik van de waterwegen evenals van het watergebonden gebied, met inbegrip van de vergoedingen;
- 7° de afgifte van vaarvergunningen;
- 8° de regeling van het scheepvaartverkeer;
- 9° de voorschriften na te leven bij ongevallen;
- 10° de maximum toegelaten snelheid en de aanduiding van snelvaartzones;
- 11° de plaatsen waar scheepvaartbewegingen, ankeren, plaatsen van spudpalen, meren, laden en lossen toegelaten of verboden zijn;
- 12° bijzondere regels voor specifieke categorieën van schepen, zoals veerponten, woonvaartuigen, pleziervaartuigen, passagiersschepen en het varende erfgoed bedoeld in het decreet van 29 maart 2002 tot bescherming van varende erfgoed;
- 13° de regels inzake klachtenregistratie;
- 14° de regels inzake scheepsmeting, de schouwing en het slopen van schepen;
- 15° de goederenbehandeling en -opslag;
- 16° het in- en ontschepen van passagiers;
- 17° het bunkeren;
- 18° de nautische publicaties;
- 19° de scheepvaarturen;
- 20° de bediening en doorvaart van sluizen, bruggen en andere kunstwerken;
- 21° de dienstverlening aan de scheepvaart, zoals het loodsen en slepen, en de beperkingen van de vrijheid van handel en nijverheid in dit verband;
- 22° de marifoonkanalen waarop dient te worden uitgeluisterd en de andere communicatiemiddelen;
- 23° de melding van gegevens betreffende schip, lading en reis.

§2. De reglementen bedoeld in paragraaf 1 die toepasselijk zijn op de door De Vlaamse Waterweg nv beheerde waterwegen of op het watergebonden gebied langsheen deze waterwegen, worden door de Vlaamse regering vastgesteld na advies van de raad van bestuur van De Vlaamse Waterweg nv.

§3. Zonder afbreuk te kunnen doen aan de in paragraaf 1 bedoelde algemene reglementen, kan De Vlaamse Waterweg nv aanvullende reglementen opstellen betreffende de door haar beheerde waterwegen of het watergebonden gebied langsheen deze waterwegen. De door De Vlaamse Waterweg nv op grond van die bepaling vastgestelde aanvullende reglementen kunnen de voor de

inwerkingtreding van het Vlaams scheepvaartdecreet bij koninklijk besluit of besluit van de Vlaamse Regering uitgevaardigde bijzondere reglementen van sommige scheepvaartwegen wijzigen of opheffen.

Titel 8. Slotbepalingen

Hoofdstuk 1. Wijzigings- en opheffingbepalingen

Art. 149. Artikel 7 van titel XXVIII van de verordening van 13 augustus 1669 houdende algemeen reglement van de waters en bossen wordt opgeheven.

Art. 150. In artikel 650, eerste lid, van het Burgerlijk Wetboek worden de woorden "de voetpaden langs bevaarbare of vlotbare rivieren" vervangen door de woorden "de jaagpaden langs de bevaarbare waterlopen en kanalen".

Art. 151. In het tweede lid van hetzelfde artikel worden de woorden "wordt door bijzondere wetten of verordeningen geregeld" vervangen door de woorden "wordt geregeld bij decreet en bij de in uitvoering van dit decreet genomen besluiten".

Art. 152. In artikel 23, §1, 1°, van Boek II van het Wetboek van bepaalde voorrechten op zeeschepen en diverse bepalingen, worden de woorden "de tonne-, vuur- of havengelden en soortgelijke openbare heffingen en belastingen, de loodslonen," opgeheven.

Art. 153. In artikel 23, §1, 4°, van Boek II van hetzelfde wetboek worden de woorden "wegens schade aan kunstwerken van havens, dokken en waterwegen," opgeheven.

Art. 154. Aan artikel 1 van 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, het laatst gewijzigd bij de wet van 8 mei 2019, wordt een vijfde lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

"Deze wet is niet van toepassing op de aangelegenheden die worden beheerst door artikel 147 van het Scheepvaartdecreet.".

Art. 155. Artikel 2 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, gewijzigd bij de wet van 8 mei 2019, wordt opgeheven.

Art. 156. Artikel 3 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 25 december 2016 en 8 mei 2019, wordt opgeheven.

Art. 157. Artikel 4 van dezelfde wet wordt opgeheven.

Art. 158. Artikel 12 van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart, gewijzigd bij de wet van 8 mei 2019, wordt opgeheven.

Art. 159. Artikel 13 van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart, gewijzigd bij de wet van 20 januari 1999 en 8 mei 2019, wordt opgeheven.

Art. 160. Artikel 14 van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart, gewijzigd bij de wet van 20 januari 1999 en 8 mei 2019, wordt opgeheven.

Art. 161. Artikel 15 van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart, gewijzigd bij de wet van 19 december 2010, wordt opgeheven.

Art. 162. Artikel 16 van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart wordt opgeheven.

Art. 163. Artikel 17 van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart, gewijzigd bij de wet van 20 januari 1999 en 8 mei 2019, wordt opgeheven.

Art. 164. Artikel 18 van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 20 juli 2000, wordt opgeheven.

Art. 165. Artikel 80 van het decreet van 21 december 1990 houdende begrotingstechnische bepalingen alsmede bepalingen tot begeleiding van de begroting 1991, gewijzigd bij het decreet van 20 december 1996, wordt opgeheven.

Art. 166. Artikel 81 van hetzelfde decreet, vervangen bij het decreet van 20 december 1996, wordt opgeheven.

Art. 167. Artikel 82 van hetzelfde decreet wordt opgeheven.

Art. 168. Artikel 83 van hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 21 december 2007, wordt opgeheven.

Art. 169. Artikel 84 van hetzelfde decreet, vervangen bij het decreet van 21 december 2007, wordt opgeheven.

Art. 170. Artikel 85 van hetzelfde decreet wordt opgeheven.

Art. 171. Artikel 86 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 21 april 2006, wordt opgeheven.

Art. 172. Artikel 87 van hetzelfde decreet wordt opgeheven

Art. 173. In artikel 14bis van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens worden volgende wijzigingen aangebracht:
1° Aan §2 wordt een nieuw lid toegevoegd dat luidt als volgt: "Het besluit van de Vlaamse Regering houdende goedkeuring of weigering van de havenverkeersverordeningen wordt genomen binnen 180 dagen na ontvangst van het voorstel van het havenbedrijf."

2° Paragraaf 4 wordt opgeheven.

Art. 174. In hoofdstuk 2 van hetzelfde decreet wordt na artikel 23 een afdeling 3 ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling 3. Aansprakelijkheid van het havenbedrijf”.

Art. 175. In hetzelfde decreet wordt in afdeling 3, ingevoegd bij artikel 172 van dit decreet, een artikel 23bis ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 23bis. De aanwezigheid van voorwerpen en afwijkingen van de vastgestelde of gangbare vaarmogelijkheden in de haven als gevolg van natuurlijke processen vormt voor de toepassing van artikel 1384, eerste lid, van het Burgerlijk Wetboek geen gebrek of abnormaal kenmerk van de haven.”.

Art. 176. In hetzelfde decreet wordt in dezelfde afdeling 3 een artikel 23ter ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 23ter. Het havenbedrijf is niet aansprakelijk op grond van artikel 1384, eerste lid, van het Burgerlijk Wetboek voor de niet uit een natuurlijk proces volgende aanwezigheid van voorwerpen en afwijkingen van de vastgestelde of gangbare vaarmogelijkheden in de haven die van boven de waterspiegel niet met het blote oog waarneembaar zijn.”.

Art. 177. In hetzelfde decreet wordt in dezelfde afdeling 3 een artikel 23quater ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 23quater. Het havenbedrijf is niet aansprakelijk voor de volgende vormen van schade:

1° schade die te wijten is aan maatregelen die in het algemeen belang worden genomen.

2° averij of scheepvaartstremming veroorzaakt door een aanvaring of een raak met kunstwerken in hoofde van derde partijen.”.

Art. 178. In hetzelfde decreet wordt in dezelfde afdeling 3 een artikel 23quinquies ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 23quinquies. §1. In geval van schade te wijten aan een fout of verzuim in hoofde van het havenbedrijf of zijn aangestelden of veroorzaakt door een gebrek van de zaak die het havenbedrijf onder zijn bewaring heeft, is de aansprakelijkheid van het havenbedrijf beperkt tot het overeenkomstig paragraaf 2 vastgestelde bedrag indien 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.

§2. Het bedrag waartoe de aansprakelijkheid van het havenbedrijf per schadeverwekkend feit is beperkt, is afhankelijk van de waterwegklasse van de havenwateren waarop het schadeverwekkende feit zich voordoet.

Per schadeverwekkend feit worden de bedragen voor elke waterwegklasse als volgt vastgesteld:

Klasse	Bedrag
I	50.000,00 EUR
II	81.250,00 EUR
III	125.000,00 EUR
IV	187.500,00 EUR
Va	375.000,00 EUR
Vb	400.000,00 EUR
VIa	750.000,00 EUR
VIb	1.500.000,00 EUR
VIc	2.250.000,00 EUR
VII	3.375.000,00 EUR

Wanneer voor de havenwateren waarop het schadeverwekkende feit zich voordoet, geen waterwegklasse kan worden bepaald, is de aansprakelijkheid van het havenbedrijf per schadeverwekkend feit beperkt tot 1.500.000 euro.

§ 3. De beperking van de aansprakelijkheid van het havenbedrijf geldt niet wanneer zijnerzijds opzet of grove schuld aanwezig is.

§ 4. Alle bedragen worden jaarlijks aangepast aan de evolutie van de gezondheidsindex.”.

Art. 179. In hetzelfde decreet wordt in dezelfde afdeling 3 een artikel 23sexies ingevoegd, dat luidt als volgt:

”Art. 23sexies. §1. Wanneer het havenbedrijf kennis krijgt van een tegen hem gerichte vordering tot schadevergoeding, in of buiten rechte, met betrekking tot een schadeverwekkend feit waarvoor de beperking van aansprakelijkheid bedoeld in artikel 23quinquies van dit decreet geldt, kan het een bekendmaking laten verrichten. Indien het havenbedrijf een bekendmaking verricht, geschiedt deze:

1° in het Belgisch Staatsblad;

2° indien nuttig, in een of meer op de scheepvaart gerichte publicaties of in een publicatie die verschijnt in het arrondissement waar de desgevallend geadieerde rechtbank zetelt;

3° op de desgevallend bijkomend door de Vlaamse regering voorgeschreven elektronische wijze.

In de bekendmaking wordt eenieder die schade lijdt als gevolg van hetzelfde schadeverwekkend feit uitgenodigd om binnen de drie maand vanaf de bekendmaking in het Belgisch Staatsblad zijn vordering in te dienen.

Wanneer een gerechtelijke procedure aanhangig is, wordt de vordering ingesteld middels een verzoek tot tussenkomst. Wanneer geen gerechtelijke procedure aanhangig werd gemaakt, wordt de vordering bij aangetekend schrijven gericht tot het havenbedrijf. Wordt na de bekendmaking alsnog een gerechtelijke procedure aangevat, dan stelt het havenbedrijf eenieder die een vordering tot hem heeft gericht in kennis van de mogelijkheid om een verzoek tot tussenkomst in te stellen.

§2. Het havenbedrijf dat heeft gehandeld overeenkomstig paragraaf 1, kan de beperking van aansprakelijkheid overeenkomstig artikel 23quinqües van dit decreet inroepen tegen alle personen die een vordering instellen. Het bedrag waartoe de aansprakelijkheid wordt beperkt, wordt onder de eisers van alle tijdig ingediende en gegrond bevonden vorderingen verdeeld in evenredigheid met de bedragen van hun gegrond bevonden vorderingen.

§ 3. Indien de aansprakelijkheid van het havenbedrijf overeenkomstig artikel 23quinqües van dit decreet is beperkt, wordt wie meer dan drie maanden na de bekendmaking een ontvankelijke en gegronde vordering tot schadevergoeding instelt slechts vergoed voor zover het havenbedrijf uit hoofde van alle tijdig ingediende en gegrond bevonden vorderingen minder schadevergoeding dient te betalen dan het bedrag waartoe zijn aansprakelijkheid is beperkt. Het havenbedrijf is niet gehouden tot de betaling van een totaal bedrag aan schadevergoedingen dat hoger ligt dan het bedrag waartoe zijn aansprakelijkheid is beperkt.”.

Art. 180. 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 wordt opgeheven.

Art. 181. De artikelen 50 en 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, worden opgeheven.

Art. 182. In het decreet van 3 mei 2019 houdende de havenkapiteinsdienst wordt in artikel 2, 3° na de zinsnede “een havengebied als vermeld in artikel 2, 4°, van het decreet van 2 maart 1999” de zinsnede “of indien het de toepassing van een havenverkeersverordening betreft een havengebied als vermeld in artikel 14bis, §1, van het decreet van 2 maart 1999” toegevoegd.

Art. 183. In artikel 2 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° er wordt een punt 8° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“8° havenverkeersverordening: een door de Vlaamse regering vastgesteld reglement van bijzondere administratieve politie inzake het verkeer te land van havenvoertuigen in het havengebied;”;

2° er wordt een punt 9° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“9° havenvoertuig: een voertuig als vermeld in artikel 14bis, §1, laatste lid van het decreet van 2 maart 1999;”;

3° er wordt een punt 10° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“10° bevel: een onderrichting, aanwijzing, opdracht, of verbod gegeven of uitgevaardigd door een havenkapitein, haveninspecteur of havenagent ongeacht de wijze waarop dit gegeven wordt, of voorwaarden opgelegd in een door de havenkapiteinsdienst verleende vergunning of toelating.”.

Art. 184. In artikel 4, eerste lid, van hetzelfde decreet, worden na het woord "havenpolitieverordeningen" de woorden "en de havenverkeersverordeningen" toegevoegd.

Art. 185. In artikel 10, §1, eerste lid, van hetzelfde decreet, worden tussen het woord "havenpolitieverordeningen" en het woord "bevelen" de woorden "en de havenverkeersverordeningen" ingevoegd.

Art. 186. In artikel 12, tweede lid, van hetzelfde decreet worden tussen het woord "havenpolitieverordeningen" en het woord "bevelen" de woorden "en de havenverkeersverordeningen" ingevoegd.

Art. 187. In artikel 13, §2, van hetzelfde decreet worden tussen het woord "havenpolitieverordeningen" en het woord "bevelen" de woorden "en de havenverkeersverordeningen" ingevoegd.

Art. 188. Artikel 15 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 15. §1. Sanctiebepalingen van toepassing op inbreuken op de bepalingen van de havenpolitieverordeningen:

1° Eenieder die een schending begaat van een louter administratieve verplichting, wordt gesanctioneerd met een geldboete van 25 euro tot 1000 euro. De havenpolitieverordeningen bepalen welke van hun voorschriften een administratieve verplichting inhouden.

2° Eenieder die een uitdrukkelijk bevel van een havenkapitein, een haveninspecteur of een havenagent negeert wordt gesanctioneerd met een geldboete van 50 euro tot 2500 euro.

3° Opzettelijke of door gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid gepleegde gedragingen die in strijd zijn met de havenpolitieverordeningen, worden gesanctioneerd met een geldboete van 125 euro tot 25.000 euro.

4° Als de gedragingen, vermeld in het eerste tot en met het derde lid, de veiligheid, het milieu of de exploitatie van de haven in het gedrang brengen of kunnen brengen, worden ze gesanctioneerd met een geldboete van 250 euro tot 50.000 euro.

§2. Sanctiebepalingen van toepassing op inbreuken op de bepalingen van de havenverkeersverordeningen:

1° Schendingen van administratieve procedures, of schendingen van administratieve vereisten worden gesanctioneerd met een geldboete van 25 euro tot 1000 euro. De havenverkeersverordeningen bepalen welke van hun voorschriften administratieve procedures en/of vereisten bevatten.

2° De schending van door de havenkapiteinsdienst opgelegde voorwaarden, of opzettelijke of door gebrek aan voorzorg gepleegde gedragingen die in strijd zijn met de havenverkeersverordeningen, zonder dat de veiligheid in het gedrang komt of schade aan de weginfrastructuur of kunstwerken en hun toebehoren wordt toegebracht, worden gesanctioneerd met een geldboete van 50 euro tot 2500 euro.

3° De schending van door de havenkapiteinsdienst opgelegde voorwaarden of opzettelijke of door gebrek aan voorzorg gepleegde gedragingen die in strijd zijn met de havenverkeersverordeningen, waarbij de veiligheid in het gedrang kan komen of schade aan de weginfrastructuur of kunstwerken en hun toebehoren kan

worden toegebracht, worden gesanctioneerd met een geldboete van 125 euro tot 25.000 euro.”.

Art. 189. In artikel 17 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 1 wordt vervangen door wat volgt:

“§1 Als een inbreuk als vermeld in artikel 15, §1, eerste en tweede lid, of als vermeld in artikel 15, §2, eerste en tweede lid, werd vastgesteld, kan de havenkapitein, de haveninspecteur of de havenagent de overtreder voorstellen het bedrag van een door de Vlaamse Regering vastgestelde geldboete onmiddellijk te betalen.

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor die onmiddellijke inning, waaronder het bedrag voor onmiddellijke inning van de geldboete, in verhouding tot de aard, de omvang en de ernst van de inbreuk. Het bedrag voor onmiddellijke inning van de geldboete voor een individuele inbreuk bedraagt maximaal 1000 euro. De Vlaamse Regering bepaalt ook het maximumbedrag dat in het kader van een onmiddellijke inning kan worden betaald in geval van de eendaadse of meerdaadse samenloop van misdrijven.

De Vlaamse Regering bepaalt de termijn waarbinnen de overtreder die geldboete moet betalen en de wijze waarop die betaling kan gebeuren.”;

2° paragraaf 2 wordt vervangen door wat volgt:

“§2. Voor zover het gaat om een inbreuk als vermeld in artikel 15, §1, eerste en tweede lid, of als vermeld in artikel 15, §2, eerste en tweede lid, of voor zover het gaat om een misdrijf of een samenloop van misdrijven waarvoor geen onmiddellijke inning van de geldboete met toepassing van paragraaf 1 kan worden voorgesteld, kan de havenkapitein het bedrag van de geldboete bepalen. Die geldboete mag niet meer bedragen dan het maximumbedrag van de geldboete, vermeld in artikel 15, §1, derde en vierde lid, en §2, derde lid, verhoogd met de opdecimen, en moet in verhouding staan tot de aard, de omvang en de ernst van het misdrijf. De Vlaamse Regering bepaalt de termijn waarbinnen de overtreder de geldboete uiterlijk moet betalen en de wijze waarop die betaling kan gebeuren. De betalingstermijn die de Vlaamse Regering heeft vastgesteld, bedraagt ten minste vijftien dagen en ten hoogste drie maanden.”;

3° paragraaf 4 wordt vervangen door wat volgt:

“§4. De overtreder kan bovendien verplicht worden een borg te stellen of een bepaalde som te storten als waarborg voor de eventuele invordering van de geldboeten en/of schadevergoedingen waartoe hij kan worden veroordeeld. De Vlaamse regering stelt hiervoor de nadere regels vast. Bij onmogelijkheid of weigering om aan die verplichting te voldoen kan het vervoermiddel waarmee de overtreding begaan werd, door de havenkapiteins aangehouden worden.

In dat geval wordt de gezagvoerder, dan wel de eigenaar of beheerder van het aangehouden vervoermiddel schriftelijk op de hoogte gebracht van de reden van de weigering tot vertrek. Het risico en de kosten voor het vervoermiddel blijven tijdens de duur van de aanhouding ten laste van de overtreder. De aanhouding van het vervoermiddel wordt opgeheven nadat het bewijs geleverd werd dat de borg werd gesteld of de som die als waarborg moet worden gegeven, werd gestort en de eventuele bewaringskosten van het vervoermiddel betaald werden.”;

4° er worden een paragraaf 7, 8, 9, 10 en 11 toegevoegd die luiden als volgt:

“§7. Wanneer een inbreuk op de havenpolitieverordeningen of de havenverkeersverordeningen is begaan met een vaartuig of een (haven)voertuig dat is ingeschreven op naam van een natuurlijke persoon, en de gezagvoerder respectievelijk de bestuurder bij de vaststelling van de inbreuk niet werd geïdentificeerd, wordt verondersteld dat de inbreuk is begaan door diegene op wiens naam:

- het IMO-nummer van het zeeschip of het ENI-nummer van het binnenschip is geregistreerd, of
- de kentekenplaat van het voertuig is geregistreerd of
- het havenvoertuig bij de havenkapiteinsdienst geregistreerd is als eigenaar van het havenvoertuig.

Deze veronderstelde overtreder kan dit vermoeden weerleggen door met elk middel te bewijzen dat hij niet de gezagvoerder van het vaartuig of de bestuurder van het (haven)voertuig was op het ogenblik van de inbreuk en moet hij de identiteit van de onmiskenbare gezagvoerder of bestuurder meedelen. De onmiskenbare gezagvoerder of bestuurder wordt dan beschouwd als aangeduide overtreder.

§8. Wanneer een inbreuk op de havenpolitieverordeningen of de havenverkeersverordeningen is begaan met een vaartuig of een (haven)voertuig dat is geregistreerd op naam van een rechtspersoon, en de gezagvoerder respectievelijk de bestuurder bij de vaststelling van de inbreuk niet werd geïdentificeerd, wordt verondersteld dat de inbreuk is begaan door de natuurlijke persoon die in rechte de rechtspersoon vertegenwoordigt, op wiens naam:

- het IMO-nummer van het zeeschip of het ENI-nummer van het binnenschip is geregistreerd, of
- de kentekenplaat van het voertuig is geregistreerd of
- het havenvoertuig bij de havenkapiteinsdienst geregistreerd is als eigenaar van het havenvoertuig.

Deze veronderstelde overtreder kan dit vermoeden weerleggen door met elk middel te bewijzen dat hij niet de gezagvoerder van het vaartuig of de bestuurder van het (haven)voertuig was op het ogenblik van de inbreuk. Hij moet de identiteit meedelen van de onmiskenbare gezagvoerder of bestuurder op het ogenblik van de inbreuk. De onmiskenbare gezagvoerder of bestuurder wordt dan beschouwd als aangeduide overtreder.

§9. Onverminderd de identificatie van de aangeduide overtreder blijft de veronderstelde overtreder de geldboete zoals voorzien in artikel 15, §1 en 2, verschuldigd.

§10. De opdrachtgever en de verlader worden met toepassing van de sanctiebepalingen voorzien in artikel 15, §2, beboet als ze instructies hebben gegeven of daden hebben gesteld die hebben geleid tot een inbreuk op een havenverkeersverordening.

§11. De Vlaamse regering stelt de verdere uitvoeringsmodaliteiten inzake termijnen en procedure vast voor de toepassing van paragrafen 7 en 8.”.

Art. 190. Het 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.

Art. 191. De wet van 15 maart 1971 betreffende de scheepvaartrechten te heffen op de waterwegen onder het beheer van de Staat wordt opgeheven.

Art. 192. De wet van 21 mei 1991 betreffende het invoeren van een stuurbrevet voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk wordt opgeheven.

Art. 193. De wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen, het laatst gewijzigd bij de wet van 16 juni 2020, wordt opgeheven.

Art. 194. 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 wordt opgeheven.

Art. 195. Het decreet van 6 juli 2012 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren, gewijzigd bij het decreet van 8 juni 2018, wordt opgeheven.

Hoofdstuk 2. Inwerkingtreding

Art. 196. Dit decreet treedt in werking op de eerste dag van de maand die volgt op het verstrijken van een termijn van tien dagen, die ingaat op de dag na de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad.

De Vlaamse regering kan voor bepaalde artikelen, of onderdelen ervan, en de daarmee overeenstemmende wijzigings- en opheffingsbepalingen, een vroegere datum van inwerkingtreding vaststellen.

Art. 197. In afwijking van artikel 196, treedt titel 5 in werking op de datum waarop het samenwerkingsakkoord, bedoeld in artikel 92, in werking treedt.

Art. 198. In afwijking van artikel 196, treedt artikel 42 § 1, 2 en 4, 168 en 169 in werking op 1 januari 2024.

Brussel, ... (datum).

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Getekend door: Lydia Peeters (Signature)
Getekend op: 2021-05-28 19:37:42 +02:00
Reden: ik keur dit document goed



Lydia PEETERS

ONTWERP VAN SCHEEPVAARTDECREET

MEMORIE VAN TOELICHTING

A. Algemene toelichting

1. Samenvatting

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

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

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

Het ontwerp wil een omvattend, transparant en gemakkelijk hanteerbaar juridisch raamwerk voor de scheepvaart en de waterwegen bieden. Er worden zowel voor de overheden als voor de gebruikers geen onnodige bijkomende administratieve lasten gecreëerd en waar mogelijk wordt de 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 waterweggebruiker zoveel mogelijk uniform rechtsregime te scheppen voor alle Vlaamse waterwegen, ongeacht de organisatie van hun beheer. Het uitgangspunt is dat het vaarregime overal in het Vlaamse Gewest gelijk dient te zijn, ongeacht waar het schip vaart. Er is nood aan harmonisatie en uniformiteit van de op de Vlaamse vaarwegen geldende rechtsregelen.

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

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

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

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

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

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

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

Het Vlaams Scheepvaartdecreet zet tenslotte ook nog richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad, gedeeltelijk om, door de oprichting van een Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen en -incidenten op de Binnenwateren.

Het ontwerp van Vlaams Scheepvaartdecreet schept, zoals reeds vermeld, een algemeen regelgevend kader. Het is als het ware opgevat als een 'kapstok', om andere regelgeving aan vast te haken. Het decreet zelf beoogt een tijdloos en stabiel instrument te zijn, waarvan de bepalingen voldoende ruim en algemeen zijn opgesteld

om te vermijden dat het herhaaldelijk moet worden gewijzigd. De vaststelling van concrete, meer gedetailleerde regelgeving wordt maximaal overgelaten aan de Vlaamse regering en, waar mogelijk en passend, aan de waterwegbeheerders zelf. Dit zorgt voor de nodige flexibiliteit en ruimte voor aanpassing aan toekomstige ontwikkelingen en innovaties – zowel op het vlak van de overheidsorganisatie als op het vlak van het beheer van waterwegen en technische aspecten van de scheepvaart – en aan veranderde beleidsinzichten.

B. Toelichting bij de artikelen

2. Artikelsgewijze bespreking

Titel 1. Algemene bepalingen

Artikel 1

Het voorliggende voorstel van decreet regelt gewestaangelegenheden.

Artikel 2

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

Aangezien in het decreet diverse materies worden behandeld, en het decreet voor een belangrijk deel een codificatie vormt van bestaande regelgeving die soms de omzetting vormt van supranationale regels, is het onvermijdelijk gebleken om in bijzondere onderdelen specifieke begripsbepalingen op te nemen. Dit is met name het geval voor de bepalingen inzake het laden en lossen van bulkschepen en in het kader van de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad. Voor zover als mogelijk, worden de begrippen evenwel in één en dezelfde betekenis gebruikt doorheen de tekst en wordt hun definitie vooraan in de 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Het begrip "pleziervaarttuig" (20°) wordt in het decreet gebruikt om aan te geven dat de erin vervatte voorschriften m.b.t. veiligheid en bemanning van binnenschepen op pleziervaartuigen *niet* van toepassing zijn. Voor die aangelegenheden wordt immers de federale overheid bevoegd geacht. Dit is het geval voor alle pleziervaartuigen, ongeacht hun afmetingen, en inz. ongeacht of zij aan de Europese regels inzake technische voorschriften voor binnenschepen onderworpen zijn. In plaats van te bepalen dat een 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, maar omvat het wel de “aanhorigheden”, waaronder de oevers. Havens die niet door de havenbedrijven worden beheerd, worden in dit begrip gevat.

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

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

Artikel 3.

Dit artikel bepaalt het ruimtelijke toepassingsgebied van het decreet.

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

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

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

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

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

Artikel 4.

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

Artikel 5.

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

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

Titel 2. De waterweg en de haven

Hoofdstuk 1. Taken van het Vlaamse Gewest als waterwegbeheerder

Artikel 6.

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

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

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

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

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

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

Hoofdstuk 2. Burgerlijke aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder

Artikel 7

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

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

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

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

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

Artikel 8

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 9

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

Het artikel beoogt onder meer schadevorderingen op grond van vertragingen aan geblokkeerde 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.

Artikel 10.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 11

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

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

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

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

Hoofdstuk 3. Instandhouding en functionaliteit

Afdeling 1. Algemene bepalingen

Artikel 12.

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

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

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

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

Artikel 13.

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

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

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

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

Artikel 14.

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

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

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

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

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

Artikel 15.

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

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

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

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

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

Artikel 16 tot 19

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

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

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

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

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

Voor zover de wrakkenruiming de integriteit en de bruikbaarheid van de scheepvaartwegen beoogt te herstellen, betreft het een gewestmaterie. Het gaat daarbij niet uitsluitend om de binnenwateren, maar evenzeer om de territoriale zee en de exclusieve economische zone wat betreft de schepen, wrakstukken, gezonken tuigen of voorwerpen die een aantasting van de bereikbaarheid van de Vlaamse havens en waterwegen vormen. Bij het aannemen van het federale Scheepvaartwetboek erkende ook de federale wetgever dat de wrakkenverwijdering op zee, in de mate dat zij noodzakelijk is voor de uitoefening van de gewestbevoegdheden inzake waterwegen en havens, op grond van artikel 6, §1, X, tweede lid, BWHI wordt geacht tot de gewestelijke bevoegdheden te behoren.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Afdeling 3. Jaagpaden

Artikel. 20

Dit artikel en de volgende artikelen bevatten een aantal regels met betrekking tot jaagpaden. Momenteel is er immers geen algemene regelgeving met betrekking tot het statuut en het gebruik van jaagpaden voorhanden. De regels zijn verspreid over de geldende regelgeving en deels voorbijgestreefd. Door de voorgestelde artikelen wordt een gemakkelijk kenbare, goed gestructureerde, moderne en omvattende regeling ingevoerd. Enkel de essentiële elementen worden bij decreet geregeld. Nadere, meer gedetailleerde regels kunnen in uitvoeringsbesluiten worden opgenomen. De beheersaspecten rond de instandhouding en de zorg voor de functionaliteit van de jaagpaden worden hier geregeld, terwijl de activiteiten die een openbaar gebruik van de jaagpaden uitmaken, worden geregeld in Hoofdstuk 4 van Titel 2. De privatieve ingebruikneming van de jaagpaden als aanhorigheden van de waterwegen – zoals het gebruik van een kaaimuur of aanlegplaats, maar tevens het aanbrengen van leidingen voor nutsvoorzieningen etc. – wordt gedeeltelijk geregeld in de bestaande afzonderlijke Vlaamse regelgeving (in het bijzonder het decreet van 18 december 1992 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1993 en zijn uitvoeringsbesluiten). De privatieve ingebruikneming van domeingoederen blijft in principe buiten het bereik van het Scheepvaartdecreet.

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

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

Artikel 21.

Dit artikel regelt de erfdienstbaarheid van jaagpad en oevererf.

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

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

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

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

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

Artikel 22

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

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

Artikel 23

Dit artikel is grotendeels nieuw. Het bevat een vergoedingsregeling ten gunste van de houders van zakelijke rechten op erven waarop voorheen geen 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.

Artikel 26

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

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

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

Artikel 27

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

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

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

Afdeling 2. Jaagpaden

Artikel 28

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

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

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

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

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

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

Artikel 29

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

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

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

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

Artikel 30

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

Afdeling 3. Verkeerstekens

Artikel 31 tot 36

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

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

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

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

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

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

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

Afdeling 4. Nautische publicaties

Artikel 37

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hoofdstuk 5. Watercaptatie

Artikel 38 tot.44

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Titel 3. De scheepvaart

Hoofdstuk 1. Reglementering van de scheepvaart

Afdeling 1. Algemene bepalingen

Artikel 45

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

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

Artikel 46

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

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

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

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

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

Afdeling 2. Algemene meldplicht van schepen

Artikel 47

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

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

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

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

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

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

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

Afdeling 3. Scheepvaartongevallen

Artikel 48 tot 52

Deze artikelen bevatten voorschriften inzake scheepvaartongevallen en –incidenten. Zij nemen een aantal bepalingen over van de artikelen 49 en 102 van het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 houdende het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk. Voorts zijn de bepalingen geïnspireerd door analoge bepalingen in, onder meer, de scheepvaart- en politiereglementen voor de Beneden-Zeeschelde, het Kanaal Gent-Terneuzen, het Kanaal Brussel-Schelde en de territoriale zee, en de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België.

De afdeling is mede van toepassing op de havens beheerd door de havenbedrijven zoals bedoeld in het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens. Dat wordt uitgedrukt in artikel 48.

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

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

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

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

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

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

Afdeling 4. Boorddocumenten

Artikel-53.

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

Afdeling 5. Veiligheid van schepen en bemanningsvoorschriften in de binnenvaart

Artikel 54 tot 60.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 58 is geïnspireerd op artikel 17quater van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen dat als volgt luidde:

“Art. 17quater. De Koning kan bepalen welke binnenschepen moeten of mogen worden geregistreerd alsmede de voorwaarden waaraan zij, hun eigenaar, hun reder

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 61 tot 64

Deze artikelen komen in de plaats van de bepalingen van de artikelen 1 tot 4 van de wet van 21 mei 1991 betreffende het invoeren van een stuurbrevet 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 stuurbrevet

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

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

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

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

Afdeling 6. Vervoer van gevaarlijke goederen

Artikel 65 tot 68

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel-69.

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

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

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

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

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

Afdeling-8. Innovatie

Artikel 70.

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

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

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

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

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

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

Afdeling 9. Laden en lossen van bulkschepen

Artikel 71 tot 78.

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

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

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

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

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

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

Hoofdstuk 2. Scheepvaartrechten en andere retributies

Artikel 79 tot 83.

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

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

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

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

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

De bestaande vrijgestelde categorieën werden enigszins geherformuleerd (in het bijzonder degene onder artikel 79, §1, 1°, 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 privaat 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° en 4°, 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°, onderling rang inneemt na 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 hypotheek 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 samenloopsituaties, leent zich bij uitstek tot een regeling in één decreet. De toekenning van allerhande voorrechten in diverse decreten zou immers het risico inhouden van een ongecoördineerde en vooral onoverzichtelijke regelgeving, met alle toepassingsmoeilijkheden van dien. Het Vlaams Scheepvaartdecreet beoogt een codificatie te zijn van de Vlaamse regelgeving op het vlak van waterwegen en scheepvaart, en is derhalve de geschikte plaats om deze materie te regelen.

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

Net als in het nieuwe federale Scheepvaartwetboek, wordt door artikel 86, in navolging van het Verdrag van Brussel van 27 mei 1967 voor een eenmaking van bepaalde regelen betreffende maritieme voorrechten en hypotheek (art. 4.2) en vooral van de meer gesofisticeerde tekst van het Internationaal Verdrag van Genève van 6 mei 1993 betreffende maritieme voorrechten en hypotheek (art. 4.2), 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 samenloopsituaties, staat de regeling van het Vlaams Gewest immers niet op zichzelf. Zonder exhaustief te willen zijn, zal in de praktijk ook rekening moeten worden gehouden met de regels omtrent het bestaan van andere scheepsvoorrechten, -voorrangsrechten en -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 algemene politie op het verkeer van de waterwegen op grond van art. 6, §1, X, eerste lid, 10° BWHI tot de bevoegdheid van de gewesten behoort.

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

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

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

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

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

bij verwijzing. Derhalve werden voor de desbetreffende begrippen op de IMO-code gebaseerde definities opgenomen.

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

Artikel 92 bepaalt dat er een onderzoeksinstantie voor scheepvaartongevallen en incidenten wordt opgericht. Gelet op het beperkte aantal ongevallen met zeeschepen dat zich voordoet op binnenwateren wordt voorzien in een samenwerking met de Federale Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen (FOSO) die reeds operationeel is en eveneens is opgericht in uitvoering van Richtlijn van 2009/18/EG. Daartoe zal een samenwerkingsakkoord moeten worden gesloten met de Federale Overheid waarin de verdere organieke en organisatorische modaliteiten worden opgenomen.

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

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

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

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

Artikel 95 voorziet erin, zoals de richtlijn 2009/18/EG voorschrijft, dat de onderzoeksinstantie voor scheepvaartongevallen en incidenten zowel wat betreft organisatie, juridische structuur als besluitvorming autonoom en functioneel 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 onderzoeksdaten te stellen, gegevens en relevante informatie op te vragen en om een beroep te doen op ondersteuning. De onderzoeksinstantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen kan slechts huiszoeken uitvoeren na de voorafgaande toestemming van de onderzoeksrechter.

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

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

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

De laatste leden van dit artikel bepalen dat de persoonsgegevens die worden verzameld en verwerkt noodzakelijk moeten zijn om de betrokkenen bij het scheepvaartongeval of -incident te identificeren en hun rol bij het ongeval of incident te bepalen, met inbegrip van de relevante medische gegevens. Zij verduidelijken de

essentiële elementen van te verwerken persoonsgegevens zoals opgenomen in art. 6.3 van AVG Ten slotte vermeldt dit artikel dat geen gegevens van de betrokkenen worden verzameld of verwerkt betreffende strafrechtelijke veroordelingen of strafbare feiten, tenzij de strikte noodzakelijkheid ervan zou blijken.

Artikel 99 bepaalt dat de onderzoeksinstantie de nodige maatregelen moet nemen om het vertrouwelijk karakter te bewaren en te bewaken van alle gegevens, documenten en informatie waarover ze beschikt in het kader van haar opdracht. Voorts mogen extern aangestelde deskundigen de informatie die ze bij de uitoefening van hun taken hebben gekregen, uitsluitend meedelen aan de OSB. Het laatste lid stipuleert dat gepaste technische en organisatorische maatregelen moeten worden genomen voor de bescherming van de persoonsgegevens die worden verzameld en worden verwerkt en dat die zoveel als mogelijk geanonimiseerd dan wel gepseudonimiseerd worden in overeenstemming met de doeleinden van het onderzoek.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Titel 6. Handhaving

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 110.

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

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

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

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

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

Artikel 111.

De Vlaamse regelgeving voorziet op diverse plaatsen in toezicht op haar naleving. Dat toezicht wordt toevertrouwd aan wat algemeen kan omschreven worden als 'toezicht-, inspectie- en handhavingsdiensten'. Deze diensten verzamelen bij en in het kader van de uitoefening van hun opdrachten gegevens, hetzij rechtstreeks, hetzij via personen of organen die gemachtigd of erkend zijn om gegevens te verzamelen en die als zodanig optreden als verwerker en/of aangestelde van de bevoegde toezicht-, inspectie- of 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 onderzoeksrechter te kennen, het geheim van het onderzoek kan worden geschonden. Dus heeft de betrokken dienst in beginsel geen andere keuze dan niet te antwoorden en desgevallend, in geval van klacht van de betrokkene, de reden hiertoe mee te delen aan de bevoegde toezichthoudende autoriteit op het gebied van gegevensbescherming. Dit neemt niet weg dat het mogelijk is dat de betrokken dienst ook andere verwerkingen verricht die niet onder de uitzondering (moeten) vallen. In dat geval kan op het verzoek worden geantwoord dat niet in alle verwerkingen inzage kan gegeven worden en de betrokkene die meer informatie wil over de andere verwerkingen, zich kan richten tot de bevoegde toezichthoudende autoriteit op het gebied van gegevensbescherming. Tot slot wordt als waarborg voorzien dat een betrokkene die zijn rechten uitoefent in de omstandigheden als geschetst, zich steeds kan richten tot de bevoegde toezichthoudende autoriteit op het gebied van gegevensbescherming om aldus, zij het onrechtstreeks, zijn rechten uit te oefenen. Dat bestaat er dan in het bijzonder in dat door de bevoegde toezichthoudende autoriteit wordt nagegaan of de betrokken dienst of instantie de procedures correct hebben toegepast en de beslissing tot afwijking voldoende hebben gemotiveerd. In die mate is het aangewezen dat de bevoegde toezichthoudende autoriteit enkel antwoordt dat de nodige verificaties zijn verricht.

Hoofdstuk 2. Toezicht en controle

Artikel 112- 117.

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

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

opsporingsagent met betredingsbevoegdheden in geval van betrapping op heterdaad.

Wat deze personen betreft, kan niet worden volstaan met de bepalingen van het kaderdecreet betreffende de bestuurlijke handhaving, aangezien artikel 23 daarvan geen betrekking heeft op personeelsleden van gewestelijke extern verzelfstandigde agentschappen, zoals De Vlaamse Waterweg, en van verzelfstandigde entiteiten onder controle van de gemeentes, zoals de havenbedrijven. Ook artikel 24 van het kaderdecreet betreffende de bestuurlijke handhaving heeft uit zichzelf uitsluitend betrekking op de agenten en officieren van gerechtelijke politie die werden aangesteld op grond van voormeld artikel 23. Bijgevolg dient de eerste paragraaf van het ontworpen artikel uitdrukkelijk in dit decreet te worden opgenomen.

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

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

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

In artikel 115 wordt ten slotte bepaald dat de aangewezen personen die met het toezicht, de opsporing en vaststelling van misdrijven en inbreuken belast zijn aanwijzingen of bevelen kunnen geven. De aanwijzingen en bevelen moeten waterweggebruikers wel verplicht opvolgen op basis van artikel 26, eerste lid, van het ontwerp van decreet. Wie dat niet doet, kan worden gesanctioneerd op basis van artikel 118, 4°, 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 Politiereglement op de Beneden-Zeeschelde (koninklijk besluit van 23 september 1992) wordt aangepast. Daarnaast is ook een decretale verankering nodig om de stad Antwerpen de volle bestuurlijke politionele bevoegdheid toe te kennen om slagvaardig op te kunnen treden zodat beheer samengaat met toezicht en handhaving. Daarom krijgen personeelsleden van de stad Antwerpen de bevoegdheid om toezicht uit te oefenen en inbreuken vast te stellen, en effectief handhavend te kunnen optreden. Die bevoegdheden hebben enkel betrekking op het Politiereglement Beneden Zeeschelde en een aantal bepalingen uit het Scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde in verband met het gebruik van de aanlegplaatsen langs de Scheldekaaien. De Vlaamse Regering stelt nader de grenzen van de zone (Scheldekaaien in de stad Antwerpen) vast.

Hoofdstuk 3. Sancties

Afdeling 1. Strafsancties

Artikel 118 tot 132.

Deze artikelen bevatten strafbepalingen.

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

De overtredingen van de nautische publicaties in de zin van artikel 6 van het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum, worden reeds bestraft overeenkomstig artikel 53, §1, 8° van het decreet van 16 juni 2006. Enkel de overtredingen van de overige nautische

publicaties worden in het Vlaams Scheepvaartdecreet strafbaar gesteld. Behoudens dit geval lijkt er geen overlap te bestaan tussen de strafbaarstellingen in de voorgestelde tekst en de strafbaarstellingen in het decreet van 16 juni 2006, die ongewijzigd blijven bestaan.

Nadere specificaties aangaande bijv. herstelmaatregelen, extraterritoriale toepassing van de sancties of strafverminderinggronden die ook in de huidige regelgeving bij bepaalde strafbepalingen zijn opgenomen, worden in de voorgestelde artikelen hernomen.

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

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

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

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

Afdeling 2. Bestuurlijke sancties

Artikel 133 tot 137.

Artikel 133 legt voor overtredingen van een aantal artikelen van het decreet en de besluiten genomen ter uitvoering ervan bestuurlijke geldboetes op. *In abstracto* betreft het minder ernstige overtredingen dan degene die strafrechtelijk worden gesanctioneerd. Vanuit de zorg voor een efficiënte en flexibele handhaving door gespecialiseerde diensten en een effectieve bestraffing, zijn ook de overtredingen

van de in uitvoering van artikel 148 vastgestelde reglementen hier opgenomen. Daarmee worden vanzelfsprekend mede de vooraf bestaande bij koninklijk besluit of besluit van de Vlaamse Regering uitgevaardigde politie- en scheepvaartreglementen bedoeld, die immers voortaan hun rechtsgrond ontleen 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.

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

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

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

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

In artikel 135 wordt bepaald dat de Vlaamse Waterweg binnen haar taakomschrijving wordt aangewezen als de vervolgingsinstantie en de beboetingsinstantie. Dit is in overeenstemming met het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht, dat het agentschap belast met de bestuurlijke handhaving van een aantal materies. Dat bestuurlijke geldboetes worden opgelegd door personeelsleden van extern verzelfstandigde agentschappen, zoals De Vlaamse Waterweg, is niet zonder

voorgaanden. In dit verband kan worden verwezen naar de administratieve geldboetes die kunnen worden opgelegd door de Vlaamse Regulator voor de Media op basis van het decreet van 27 maart 2009 betreffende radio-omroep en televisie, of door de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM) op basis van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, zoals gewijzigd bij decreet van 13 februari 2004. Dat de handhaving van veelal erg technische voorschriften inzake waterwegen en scheepvaart, inclusief de sanctionering van inbreuken, zoveel mogelijk wordt opgedragen aan deze ter zake gespecialiseerde overheidsinstelling, is als rechtmatig te beschouwen.

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

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

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

Hoofdstuk 4. Maatregelen van ambtswege

Afdeling 1. Ophouden van schepen

Artikel 138 en 139.

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

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

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

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

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

Artikel 140 en 141.

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

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

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

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

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

Afdeling 3. Veiligheid van schepen en bemanningsvoorschriften in de binnenvaart

Artikel 142 tot 144.

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

Voor de duidelijkheid dient erop te worden gewezen dat het in artikel 143 vermelde proces-verbaal geen PV is dat wordt opgesteld met het oog op de bestraffing van een overtreding door een strafsancie of een bestuurlijke sanctie, maar louter een

administratief document waarin de genomen maatregel wordt vastgesteld. Het enige rechtsgevolg ervan is de aanvang van de in artikel 144 vermelde beroepstermijn.

Afdeling 4. Vervoer van gevaarlijke goederen

Artikel 145.

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

Afdeling 5. Laden en lossen van bulkschepen

Artikel 146.

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

Titel 6. Machtigingsbepalingen

Hoofdstuk 1. Internationale verplichtingen

Artikel 147.

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

Daarbij mag zij, voor zover het gaat om aangelegenheden die niet krachtens de Grondwet aan de decreetgever zijn voorbehouden, de bepalingen van dit decreet wijzigen, aanvullen, vervangen of opheffen. Tegen dergelijke machtiging bestaat geen bezwaar, omdat de politieke beslissingen reeds zijn genomen op internationaal en Europees niveau en de beoordelingsbevoegdheid van het Vlaamse Gewest dus beperkt is. Een gelijkaardige regeling is trouwens opgenomen in de federale wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg.

Vanzelfsprekend verdient het de voorkeur dat verordeningen onmiddellijk worden aangenomen door het normaliter bevoegde overheidsorgaan. Toch is reeds gebleken dat het hier geregelde mechanisme ervoor kan zorgen dat internationale en Europese regels tijdig worden geïmplementeerd in het interne recht. Het artikel

verheft dit geenszins tot de standaardprocedure. Het verdient aanbeveling dat het gebruik van dit mechanisme de uitzondering zou blijven.

Hoofdstuk 2. Reglementen

Artikel 148.

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

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

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

aanvullende reglementen. De materies die door de aanvullende reglementen kunnen worden bestreken, worden door het Scheepvaartdecreet niet beperkt. Ter referentie kan worden gesteld dat de meeste elementen van de opsomming in artikel 148, §1, ook het voorwerp zouden kunnen uitmaken van aanvullende reglementen. Voor de wijze van bekendmaking van de aanvullende reglementen kan worden verwezen naar artikel 20quater van het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht.

Titel 7. Slotbepalingen

Hoofdstuk 1. Wijzigings- en opheffingsbepalingen

Artikel 149.

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

Artikel 150 en 151.

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

Artikel 152 en 153.

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

Artikel 154.

Deze bepaling voegt in de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg een bepaling in, waarmee wordt verduidelijkt dat die wet niet langer van toepassing is op de aangelegenheden die worden geregeld door artikel 147 van dit decreet.

Artikel 155 tot 157

De bepalingen van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van

aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972 worden door deze bepalingen opgeheven, met uitzondering van artikel 1, waarin wordt bepaald dat het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee 1972 volkomen uitwerking heeft. De federale bepalingen waarbij de Koning onder meer werd gemachtigd om politie- en scheepvaartreglementen aan te nemen en waarin de bestraffing van overtredingen werd geregeld, werden reeds opgeheven bij de inwerkingtreding van het federale Scheepvaartwetboek. De in de wet van 24 november 1975 geregelde gewestmateries worden voortaan in dit decreet geregeld.

Artikel 158 tot 164.

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

Artikel 165 tot 172.

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

Artikel 173.

Er wordt voor de havenverkeersverordening een indicatieve goedkeuringstermijn toegevoegd zonder dat daar een sanctie aan verbonden wordt. Anders dan een door een havenbedrijf aangenomen politieverordening kan een havenverkeersverordening evenwel nooit stilzwijgend in werking treden. Men dient zich immers te realiseren dat er een niet onbelangrijk verschil is tussen de havenpolitieverordening en de havenverkeersverordening. De ene wordt aangenomen door het havenbedrijf, de tweede door de Vlaamse Regering. De wijzigingsprocedure van beide verordeningen is derhalve hoe dan ook niet vergelijkbaar.

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

174 tot 179.

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

Daarbij wordt rekening gehouden met het feit dat sommige havenwateren geen algemeen aanvaarde CEMT-klasse hebben, en dat het artikel 12, dat in de vaststelling bij besluit van de Vlaamse Regering voorziet van de waterwegklasse voor elke waterweg of elk waterweggedeelte, niet van toepassing is op de wateren gelegen in de havengebieden beheerd en geëxploiteerd door de havenbedrijven. Daarom wordt als terugvaloptie voor het bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking gekozen dat overeenstemt met een waterweg van klasse VIb, met name 1.500.000,00 EUR.

Artikel 180.

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

Artikel 181.

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

Artikel 182 tot 184.

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

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

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

Artikel 185 tot 187

In het HKD-decreet werd in de artikelen 10, 12 en 13 enkel verwezen naar de *havenpolitieverordeningen* ten aanzien van dewelke respectievelijk de havenkapitein, de haveninspecteur en de havenagent bevelen kunnen geven, inbreuken kunnen vaststellen, en PV's kunnen opmaken. De scope van de betrokken artikelen wordt nu uitgebreid zodat deze bevoegdheden ook gelden ten aanzien van de *havenverkeersverordeningen*.

Artikel 188.

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

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

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

Het bestaande artikel 15, laatste lid, voorziet in een verdubbeling van de minimum- en maximumbedragen van de geldboete ingeval van herhaling van dezelfde overtreding. De geldboetes die aan de overtreders 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 overtreders wordt voorgesteld ter betaling middels onmiddellijke inning of minnelijke schikking. Een zwaardere sanctionering in geval van herhaling van dezelfde inbreuken vermeld in

(nieuw) artikel 15, §1, eerste en tweede lid, en in (nieuw) artikel 15, §2, eerste en tweede lid, kan tevens gerealiseerd worden door de herhaling te kwalificeren als inbreuken die opzettelijk of door een gebrek aan voorzorg of onvoorzichtigheid gepleegd worden waarvan de significant hogere minimum- en maximumbedragen van de geldboetes worden bepaald in artikel 15, §1, derde lid, en artikel 15, §2, derde lid. De nood om verdubbeling van de geldboetes in geval van herhaling ook toepasbaar te maken op sancties die elk strafrechtelijk karakter missen, wordt hierdoor zonder voorwerp en kan het laatste lid van artikel 15 opgeheven worden. Om artikel 15, §1, derde lid, en artikel 15, §2, derde lid, onverkort toepasbaar te maken om de bovenvermelde doelstelling te realiseren, moet tekstueel voorzien worden dat beide ook betrekking kunnen hebben op inbreuken vermeld in artikel 15, §1, eerste en tweede lid, en artikel 15, §2, eerste en tweede lid. De vermelding "andere" die in het huidige artikel 15, derde lid, is vermeld, dient daarom te worden geschrapt.

Artikel 189.

Artikel 17, §4, voorziet in een borgstelling van een geldsom indien de overtreder de boete niet onmiddellijk wil betalen. In tegenstelling tot de bepalingen met betrekking tot de "onmiddellijke inning" en de "minnelijke schikking" voorziet het HKD-decreet niet dat de verdere modaliteiten mbt de borgstelling dmv een uitvoeringsbesluit kunnen worden geregeld. Om een dergelijk uitvoeringsbesluit afdoende 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.

Artikel 190 tot 195.

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

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

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

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

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

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

Hoofdstuk 2. Inwerkingtreding

Artikel 196.

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

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

Artikel 197.

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

Artikel 198.

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

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Getekend door: Lydia Peeters (Signature)
Getekend op: 2021-05-28 15:57:47 +02:00
Reden: ik keur dit document goed



Lydia PEETERS