RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

advies 72.400/3
van 23 november 2022

over

een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde’

#LW-CDLWLEJAJ-HCEAAYX#

Op 24 oktober 2022 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde’.

Het ontwerp is door de derde kamer onderzocht op 17 november 2022. De kamer was samengesteld uit Jeroen VAN NIEUWENHOVE, kamervoorzitter, Koen MUYLLE en Inge VOS, staatsraden, Jan VELAERS, assessor, en Astrid TRUYENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Dries VAN EECKHOUTTE, eerste auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 23 november 2022/

*

#LW-CDLWLEJAJ-HCEAAYX#

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET ONTWERP

2. Zoals uit het opschrift ervan blijkt, strekt het voor advies voorgelegde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 september 1992 ‘houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde’ (artikelen 1 tot 44 van het ontwerp).

Daarnaast wordt artikel 16 van het koninklijk besluit van 31 mei 1968 ‘houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde’ opgeheven (artikel 45).

RECHTSGROND

3.1. De rechtsgrond voor het ontwerp wordt blijkens de rubriek ‘Rechtsgronden’ in de aanhef gezocht in artikel 2, § 4, 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’, in het decreet van 9 maart 2007 ‘houdende instemming met het verdrag tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de beëindiging van de onderlinge koppeling van de loodsgeldtarieven, ondertekend in Middelburg op 21 december 2005, het verdrag tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de uitvoering van de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium, en de bijlagen A, B, C, D en E, ondertekend in Middelburg op 21 december 2005, het verdrag tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied, ondertekend in Middelburg op 21 december 2005, en het verdrag tussen de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaams Gewest enerzijds en het Koninkrijk der Nederlanden, anderzijds inzake de samenwerking op het gebied van het beleid en het beheer in het Schelde-estuarium, ondertekend in Middelburg op 21 december 2005’ en in titel 6 (‘Handhaving’) van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022.

3.2. Er moet evenwel worden opgemerkt dat artikel 2 van de wet van 24 november 1975 is opgeheven bij artikel 153 van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 en dat het decreet van 9 maart 2007 geen machtigingen aan de Vlaamse Regering bevat.

Titel 6 van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 bevat weliswaar wel dergelijke machtigingen, maar de vraag rijst welke concrete bepalingen dan rechtsgrond bieden voor het voor advies voorgelegde ontwerp.

‡LW-CDLWLEJAJ-HCEAAYX‡

3.3. Hieromtrent ondervraagd, antwoordde de gemachtigde:

“Het klopt dat artikel 2, § 4, 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 inmiddels is opgeheven.

Het klopt eveneens dat het decreet van 9 maart 2007 houdende instemming met het verdrag tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de beëindiging van de onderlinge koppeling van de loodsgeldtarieven, ondertekend in Middelburg op 21 december 2005, het verdrag tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de uitvoering van de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium, en de bijlagen A, B, C, D en E, ondertekend in Middelburg op 21 december 2005, het verdrag tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied, ondertekend in Middelburg op 21 december 2005, en het verdrag tussen de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaams Gewest enerzijds en het Koninkrijk der Nederlanden, anderzijds inzake de samenwerking op het gebied van het beleid en het beheer in het Schelde-estuarium, ondertekend in Middelburg op 21 december 2005, geen rechtsgrond voor het huidige ontwerpbesluit bevat.

Tevens is het juist dat ‘het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, titel 6 Handhaving’ onvoldoende nauwkeurig is voor de vermelding van de rechtsgrond van het ontwerpbesluit.

De belangrijkste rechtsgrond van het ontwerpbesluit ligt in artikel 148, § 1, van het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022. We verwijzen in dit verband naar de desbetreffende toelichting in de memorie van toelichting bij het voornoemde decreet, waarin te lezen valt:

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.

De in die toelichting vermelde koninklijke besluiten omvatten precies het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde en het koninklijk besluit van 31 mei 1968 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde, die door het huidige ontwerpbesluit worden gewijzigd. Artikel 148, § 1, van het scheepvaartdecreet is derhalve op dit ogenblik de rechtsgrond van het koninklijk besluit van 23 september 1992 en het koninklijk besluit van 31 mei 1968 en, bijgevolg, ook de belangrijkste rechtsgrond van het wijzigende ontwerpbesluit.

‡LW-CDLWLEJAJ-HCEAAYX‡

De geactualiseerde rechtsgrondentabel voor het ontwerpbesluit luidt als volgt:

Art. 1	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 2	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1; Het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandige agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht, artikel 5, §2, tweede lid, 9°, gewijzigd bij decreet van 23 december 2016, en artikel 5, §7, toegevoegd bij decreet van 26 april 2019
Art. 3	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 4 (art. 3decies)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 4 (art. 3undecies)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 5	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 6	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 7	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 8	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 9	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 10 (art. 7bis)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 10 (art. 7ter)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 11	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 12	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 13	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 14	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 15	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 16	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 17	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 18	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 26, vierde lid, en art. 148, §1

‡LW-CDLWLEJAJ-HCEAAYX‡

Art. 19 (art. 7bis)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 19 (art. 7ter)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 19 (art. 7quater)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 19 (art. 7quinquies)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 19 (art. 7sexies)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 20	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 21	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 22	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 23	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 24	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 25	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 26	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 27	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 28	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 29	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 30	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 31 (art. 36ter)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 31 (art. 36quater)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 31 (art. 36quinquies)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 32	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 33	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 34	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 35	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 36	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1

‡LW-CDLWLEJAJ-HCEAAYX‡

Art. 37	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 38	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 39	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 110, derde lid, en art. 148, §1
Art. 40 (art. 43/1)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 112, derde lid, en art. 148, §1
Art. 40 (art. 43/2)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 40 (art. 43/3)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 40 (art. 43/4)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 40 (art. 43/5)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 40 (art. 43/6)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 40 (art. 43/7)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 40 (art. 43/8)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 40 (art. 43/9)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 40 (art. 43/10)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 40 (art. 43/11)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 40 (art. 43/12)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 40 (art. 43/13)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 40 (art. 43/14)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 40 (art. 43/15)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 40 (art. 43/16)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 40 (art. 43/17)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 40 (art. 43/18)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 40 (art. 43/19)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 40 (art. 43/20)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1

‡LW-CDLWLEJAJ-HCEAAYX‡

Art. 40 (art. 43/21)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 40 (art. 43/22)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 40 (art. 43/23)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 40 (art. 43/24)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 40 (art. 43/25)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 40 (art. 43/26)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 40 (art. 43/27)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 40 (art. 43/28)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 40 (art. 43/29)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 40 (art. 43/30)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 40 (art. 43/31)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 40 (art. 43/32)	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 41	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 42	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 43	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 44	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 112, derde lid, en art. 148, §1
Art. 45	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1
Art. 46	Het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, art. 148, §1

Het is dus passend om in de aanhef van het ontwerpbesluit als rechtsgronden te vermelden:

- het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandige agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht, artikel 5, §2, tweede lid, 9°, gewijzigd bij decreet van 23 december 2016, en artikel 5, §7, toegevoegd bij decreet van 26 april 2019;

- het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, artikel 26, vierde lid, artikel 110, derde lid, artikel 112, derde lid, en artikel 148, §1.”

Hiermee kan worden ingestemd.

‡LW-CDLWLEJAJ-HCEAAYX‡

VORMVEREISTEN

4. Luidens artikel 148, § 2, van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 worden de reglementen vermeld in paragraaf 1 van die bepaling die toepasselijk zijn op de door De Vlaamse Waterweg nv beheerde waterwegen of op het watergebonden gebied langsheen deze waterwegen, door de Vlaamse Regering vastgesteld na advies van de raad van bestuur van De Vlaamse Waterweg nv.

Gevraagd of de ontworpen regeling toepasselijk is op door De Vlaamse Waterweg nv beheerde waterwegen en of in het licht hiervan het advies van de raad van bestuur van die vennootschap werd gevraagd, antwoordde de gemachtigde:

> "Artikel 148, § 2, van het scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 vult de hierboven besproken eerste paragraaf aan met het volgende voorschrift:
>
> De reglementen, vermeld 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.
>
> Het beheer van sommige waterwegen is opgedragen aan De Vlaamse Waterweg. Luidens artikel 5, § 1, eerste lid, van het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht, heeft De Vlaamse Waterweg nv als doel:
>
> > het beheren en exploiteren van de waterwegen, de infrastructuur en de gronden die gelegen zijn langs de waterwegen binnen de grenzen van het Vlaamse Gewest, met uitzondering van de waterwegen en hun infrastructuur die worden beheerd door het Vlaamse Gewest of een havenbedrijf, zoals bij besluit en bijgevoegde plannen van de Vlaamse regering wordt omschreven als behorende tot het ambtsgebied van de vennootschap.
>
> Het besluit van de Vlaamse regering van 12 januari 2018 houdende de omschrijving van de territoriale bevoegdheid van De Vlaamse Waterweg nv somt de in het Vlaams Gewest gelegen 'bevaarbare waterwegen en hun aanhorigheden' op die behoren tot het 'ambtsgebied' van de vennootschap.
>
> Daaruit blijkt dat De Vlaamse Waterweg nv bevoegd is voor de 'oevers' van de Zeeschelde afwaarts Wintam, wat de oevers van de Beneden-Zeeschelde (m.a.w. vanaf het verlengde van de rechte lijn getrokken door de twee richtingspalen geplaatst op ongeveer één kilometer stroomopwaarts van het zuidelijk uiteinde van de kaden van Antwerpen tot de Belgisch-Nederlandse grens) omvat.
>
> De oevers van een waterweg zijn, luidens artikel 1, § 2, 1°, van het besluit van de Vlaamse regering van 12 januari 2018, weliswaar slechts 'aanhorigheden' van een waterweg, maar luidens de definitie van het begrip waterweg in artikel 2, 30°, van het scheepvaartdecreet (dat relevant is voor de interpretatie van het voorschrift in artikel 148, § 2, van het scheepvaartdecreet) maken de aanhorigheden wel degelijk deel uit van de waterweg.
>
> In de mate dat het huidige ontwerpbesluit van toepassing is op de oevers van de Beneden-Zeeschelde, zou artikel 148, § 2, van het scheepvaartdecreet dus moeten worden nageleefd.

‡LW-CDLWLEJAJ-HCEAAYX‡

Artikel 1, § 1, tweede lid, van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde, dat door het huidige ontwerpbesluit wordt gewijzigd, bepaalt dat het reglement van toepassing is ‘op de Beneden-Zeeschelde, en haar aanhorigheden’. Er bestaat dus geen twijfel over de toepasselijkheid van het politiereglement op de oevers van de Beneden-Zeeschelde.

De bepalingen van het huidige ontwerpbesluit vinden evenwel, naar hun aard, slechts in zeer beperkte mate toepassing op de oevers van de Beneden-Zeeschelde, beheerd door De Vlaamse Waterweg nv. Dat lijkt hoofdzakelijk slechts het geval voor de artikelen 18, 24 en 39 (die een algemene draagwijdte hebben), artikel 31 (in de mate dat het ingevoegde artikel 36*quater* gericht is tot passagiers en andere personen ‘ter hoogte van ontschepingsplaatsen’, die zich op de oever kunnen bevinden), artikel 36, en artikel 40 (maar de bepalingen van dit laatste artikel strekken zich aan de landzijde slechts uit tot ‘de boordsteen van de kaaimuur’).

We vernemen graag of de Raad van State van mening is dat het advies van de raad van bestuur van De Vlaamse Waterweg nv moet worden ingewonnen, nu het ontwerpbesluit slechts in zeer beperkte mate van toepassing is op de door De Vlaamse Waterweg nv beheerde oevers van de Beneden-Zeeschelde.”

Uit het antwoord van de gemachtigde blijkt dat het ontwerp van toepassing zal zijn op door De Vlaamse Waterweg nv beheerde waterwegen of op het watergebonden gebied langsheen deze waterwegen. Bijgevolg moet het advies van de raad van bestuur van De Vlaamse Waterweg nv worden gevraagd. Het gegeven dat die toepassing beperkt zou zijn, doet hieraan geen afbreuk, vermits artikel 148, § 2, van het Scheepvaartdecreet geen onderscheid maakt tussen een ruime of een beperkte toepassing.

ALGEMENE OPMERKINGEN

5. Het ontwerp moet nog aan een grondig wetgevingstechnisch en taalkundig nazicht worden onderworpen. Louter bij wijze van voorbeeld kan op het volgende worden gewezen:

- in de rubriek “Vormvereisten” in de aanhef moet worden gepreciseerd dat het advies van de inspectie van Financiën dateert van 24 maart 2022 en moet tevens worden verwezen naar het advies van de Vlaamse Toezichtscommissie voor de verwerking van persoonsgegevens van 6 september 2022. Voorts moet als volgt naar dit advies van de Raad van State worden verwezen: “De Raad van State heeft advies 72.400/3 gegeven op 23 november 2022, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973”;

- in het ontworpen artikel 2, 46°, van het koninklijk besluit van 23 september 1992 (artikel 1, 8°, van het ontwerp) moet worden verwezen naar *artikel 6 van* het verdrag tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied, *ondertekend te Middelburg op 21 december 2005*;

‡LW-CDLWLEJAJ-HCEAAYX‡

- in het ontworpen artikel 2, 47°, van het koninklijk besluit 23 september 1992 (artikel 1, 8°, van het ontwerp) schrijve men “Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België inzake het aanleggen van een walradarketen langs de Westerschelde en haar mondingen, *gedaan te Brussel op 29 november 1978*”;

- in de inleidende zin van artikel 4 van het ontwerp schrijve men “worden *de artikelen* 3*decies* en 3*undecies* ingevoegd”;

- in het ontworpen artikel 43/4, derde lid, van het koninklijk besluit van 23 september 1992 (artikel 40 van het ontwerp) schrijve men “ambtshalve” (in plaats van “ambtelijk”);

- in het ontworpen artikel 43/10 van het koninklijk besluit van 23 september 1992 (artikel 40 van het ontwerp) moet worden verwezen naar “artikel 43/9” (in plaats van “artikel 43*decies*”).

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Opschrift

6. In het opschrift van het ontwerp moet ook gewag worden gemaakt van de wijziging van het koninklijk besluit van 31 mei 1968.

Artikel 1

7.1. In het ontworpen artikel 2, 43°, van het koninklijk besluit van 23 september 1992 wordt het begrip “riviercruiseschip” gedefinieerd als “een hotelvaartuig dat bestemd is om passagiers tijdens een vaarroute op grote rivieren te vervoeren, te laten overnachten en te vermaken”.

De gemachtigde was het er echter mee eens dat passagiers niet noodzakelijkerwijs overnachten *en* worden vermaakt op een riviercruiseschip en dat het in het licht hiervan aangewezen is te schrijven “te vervoeren, te laten overnachten *of* te vermaken”.

7.2. Luidens het ontworpen artikel 2, 45°, van het koninklijk besluit van 23 september 1992 is een schipper “het bemanningslid dat gekwalificeerd is om een binnenschip te besturen en om aan boord de algemene verantwoordelijkheid te dragen”. Die definitie impliceert derhalve dat een bemanningslid dat over de vereiste kwalificatie beschikt, als schipper wordt beschouwd, los van enige feitelijke en juridische controle over een binnenschip, dit in tegenstelling tot de definitie van het begrip “kapitein” in het ontworpen artikel 2, 44°, die vereist dat het om een persoon gaat “aan wie het bevel over het zeeschip is toevertrouwd of die dit bevel feitelijk en rechtmatig voert”.

‡LW-CDLWLEJAJ-HCEAAYX‡

Hierop gewezen, verklaarde de gemachtigde:

"Destijds hadden we de definitie van 'schipper' gebaseerd op de toenmalige definitie zoals die in het voorontwerp van Scheepvaartdecreet zou worden opgenomen. Deze definitie is evenwel achterhaald en staat niet meer in de definitieve versie van het Scheepvaartdecreet.

Er zal bijgevolg aan de definitie worden toegevoegd 'en die over het binnenschip of het samenstel het gezag voert of die het gezag in feite waarneemt.'"

Hiermee kan worden ingestemd.

Artikel 4

8. Luidens het ontworpen artikel 3*undecies*, eerste lid, van het koninklijk besluit van 23 september 1992 is elke marifoon aan boord van een schip in overeenstemming met en wordt hij gebruikt conform de bepalingen van het Regionaal Akkoord met betrekking tot de radiotelefoondienst voor de binnenvaart.

Het voormelde Regionaal Akkoord blijkt een internationale administratieve overeenkomst te zijn tussen besturen van België, Bulgarije, Duitsland, Frankrijk, Hongarije, Kroatië, Luxemburg, Moldavië, Nederland, Oekraïne, Oostenrijk, Polen, Roemenië, de Russische Federatie, de Slowaakse Republiek, de Tsjechische Republiek, de Federatieve Republiek Joegoslavië en Zwitserland die zou gesloten zijn op 6 april 2000 in Basel.

Artikel 190 van de Grondwet bepaalt dat alleen de wetgever bevoegd is om de vorm te bepalen waarin de wetten en verordeningen moeten worden bekendgemaakt opdat ze verbindend worden. Volgens het Hof van Cassatie geldt die grondwetsbepaling naar analogie voor internationale akten. Het Hof heeft immers geoordeeld dat verdragen niet aan particulieren kunnen worden tegengeworpen zolang ze niet integraal zijn bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad.[1] Zolang er geen bekendmaking in het Belgisch Staatsblad is tot stand gekomen, is het Regionaal Akkoord waaraan wordt gerefereerd, geen overeenkomstig artikel 190 van de Grondwet bekendgemaakte norm, zodat het niet tegenwerpbaar is aan iedereen.

Artikel 13

9. Gelet op de definitie vervat in artikel 2, 11°, van het koninklijk besluit van 23 september 1992, moet in het ontworpen artikel 9, § 6, van hetzelfde besluit worden verwezen naar het S.O.L.A.S. (in plaats van "het Internationaal Verdrag voor de veiligheid van mensenlevens op zee"). Vermits de middelen om in te schepen en te ontschepen worden geregeld in voorschrift 3-9 van dat verdrag, is het bovendien raadzaam meer specifiek naar die bepaling te verwijzen.

[1] Cass., 11 december 1953, *Pas.* 1954, I, 298; Cass., 19 maart 1981, *JT* 1982, 565-567, noot J. Verhoeven.

‡LW-CDLWLEJAJ-HCEAAYX‡

Artikel 18

10. Luidens het ontworpen artikel 17, § 1, van het koninklijk besluit van 23 september 1992 volgen *gezagvoerders en bemanning en andere personen die onder de toepassing van dit besluit vallen*, de aanwijzingen en bevelen van tijdelijke aard die in bijzondere gevallen in het belang van de veiligheid van de schepen en van de scheepvaart en voor de instandhouding van de waterweg en de infrastructuur ervan worden gegeven. In de ontworpen paragraaf 2 wordt evenwel bepaald dat *eigenaars, exploitanten en gezagvoerders* de aanwijzingen en bevelen, vermeld in paragraaf l, onmiddellijk opvolgen.

Hierop gewezen verklaarde de gemachtigde:

> "De suggestie is om in artikel 18§1 en §2 respectievelijk 'gezagvoerders, bemanning en andere personen' en 'eigenaars, exploitanten en gezagvoerders' te wijzigen naar 'elke gebruiker van de waterweg'. Dat is een term die ook gehanteerd wordt in het Scheepvaartdecreet. (zie bijvoorbeeld artikel 25, 26 en 27)."

Hiermee kan worden ingestemd.

Artikel 19

11. Luidens het ontworpen artikel 17*sexies* van het koninklijk besluit van 23 september 1992 heeft elk schip, met uitzondering van passagiersvaartuigen die geen hotelvaartuigen zijn, ter hoogte van de gangway een bemannings- en passagierslijst ter beschikking.

Het lijkt aannemelijk dat passagiersvaartuigen die geen hotelvaartuigen zijn, worden uitgezonderd van de verplichting om een passagierslijst te hebben, dit om een snellere in- en ontscheping mogelijk te maken. Volgens de gemachtigde was het echter wel de bedoeling dat die vaartuigen een bemanningslijst ter beschikking zouden moeten hebben. Het ontworpen artikel 17*sexies* moet hieraan worden aangepast.[2]

Artikel 20

12. Luidens het ontworpen artikel 18, § 1, derde lid, van het koninklijk besluit van 23 september 1992 is het aanleggen aan of het verlaten van een meerplaats aan de kaaien, meerboeien, steigers en vlotters verboden zonder voorafgaande toelating na de incidenten, vermeld in het tweede lid. Dat verbod kan worden opgeheven met behoud van de toepassing van het recht om een verklaring te vragen van een scheepvaartdeskundige die de ondernemingsrechtbank erkent en die getuigt dat het bewuste schip zonder verder gevaar of bijkomende vervuiling naar een ligplaats kan varen en een ligplaats kan innemen of verlaten.

[2] De gemachtigde stelde voor om de zinsnede ", met uitzondering van passagiersvaartuigen die geen hotelvaartuigen zijn," weg te laten. Dat zou evenwel inhouden dat passagiersvaartuigen die geen hotelvaartuigen zijn niet een bemanningslijst, maar ook een passagierslijst ter beschikking moeten houden.

‡LW-CDLWLEJAJ-HCEAAYX‡

Gevraagd wie die toelating en opheffing geeft, verduidelijkte de gemachtigde dat het gaat om de in het eerste lid, 1°, van die bepaling vermelde instanties, namelijk de met de politie te water belaste overheid van de federale politie, de beheerder, de havenkapiteinsdienst of de stad Antwerpen. Dit wordt het best in de tekst zelf van het ontwerp verduidelijkt.

Artikel 27

13. Mede gelet op de wijziging waarin artikel 27, 1°, van het ontwerp voorziet, moet aan die bepaling een punt worden toegevoegd dat ertoe strekt in artikel 31, § 2, van het koninklijk besluit van 23 september 1992 het woord “kapitein” te vervangen door “gezagvoerder”.

Artikel 32

14.1. Luidens het ontworpen artikel 37, § 1, van het koninklijk besluit van 23 september 1992 brengt eenieder de verkeerscentrale Zandvliet ervan op de hoogte als op de stroom een incident plaatsvindt dat hinder, schade of gevaar veroorzaakt of kan veroorzaken.

Hieromtrent om nadere toelichting gevraagd, preciseerde de gemachtigde dat hinder, schade of gevaar *voor de infrastructuur, het leefmilieu of andere vaarweggebruikers* wordt bedoeld. Dit zou in de tekst van het ontwerp moeten worden gepreciseerd.

14.2. In het ontworpen artikel 37, § 2, tweede lid, schrijve men duidelijkheidshalve:

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

Artikel 35

15. Gelet op het verbod waarin het ontworpen artikel 41, tweede lid, van het koninklijk besluit van 23 september 1992 voorziet, moeten in de bestaande tekst van dat artikel de woorden “en in de vaargeul ervan waterski te beoefenen of te plankzeilen” worden weggelaten.

Artikel 39

16. Luidens het ontworpen artikel 43, § 1, 1°, van het koninklijk besluit van 23 september 1992 ziet de met de politie te water belaste overheid van de federale politie erop toe dat dit besluit wordt uitgevoerd, gecontroleerd en nageleefd.

‡LW-CDLWLEJAJ-HCEAAYX‡

Die bepaling, die een herneming is van het bestaande artikel 43, 1°, moet bevoegdheidsconform worden gelezen, namelijk dat de met de politie te water belaste overheid van de federale politie overeenkomstig de wet van 5 augustus 1992 ‘op het politieambt’ toeziet op de naleving van de politiewetten en -verordeningen, zoals het koninklijk besluit van 23 september 1992 er een is.

Artikel 40

17.1. Luidens het ontworpen artikel 43/8, eerste lid, van het koninklijk besluit van 23 september 1992 is het verboden, zonder toestemming van de gezagvoerder, een vaartuig los te maken, te verleggen of te verhalen of de meermiddelen van het vaartuig te overkappen of los te werpen, tenzij in opdracht of op bevel van de beheerder *en* de stad Antwerpen.

Gevraagd of beide instanties het voormelde opdracht of bevel moeten geven, verklaarde de gemachtigde dat dit niet de bedoeling is. Bijgevolg schrijve men “in opdracht of op bevel van de beheerder *of* de stad Antwerpen”.

17.2. Het ontworpen artikel 43/14 van het koninklijk besluit van 23 september 1992 wordt het best als volgt geherformuleerd:

“Gezagvoerders van schepen die gemeerd liggen, mogen motoren enkel laten draaien als er geen stuwing plaatsvindt indien dit nodig is voor de veiligheid en de werking van het schip.

Uitzonderingen op het eerste lid zijn mogelijk na voorafgaande toelating van de stad Antwerpen.”

17.3. De ontworpen artikelen 43/20 en 43/22 van het koninklijk besluit van 23 september 1992 houden een beperking in van het aantal aanbieders van havendiensten. Bijgevolg zal moeten worden kunnen aangetoond dat die beperking is verantwoord om een van de redenen vermeld in artikel 6, lid 1, van verordening (EU) 2017/352 van het Europees Parlement en de Raad van 15 februari 2017 ‘tot vaststelling van een kader voor het verrichten van havendiensten en gemeenschappelijke regels inzake de financiële transparantie van havens’.

17.4. Luidens het ontworpen artikel 43/24, eerste lid, van het koninklijk besluit van 23 september 1992 wordt voor de bunkeroperatie wordt uitgevoerd, door *de partijen* in kwestie een bunkerchecklist ingevuld en ondertekend.

Volgens de gemachtigde wordt met “de partijen” de bunkerleverancier en het gebunkerde vaartuig bedoeld. Dit wordt het best in de tekst van het ontwerp verduidelijkt.

Hetzelfde geldt voor de ontworpen artikelen 43/25, tweede lid, en 43/28.

‡LW-CDLWLEJAJ-HCEAAYX‡

17.5. Luidens het ontworpen artikel 43/25, eerste lid, van het koninklijk besluit van 23 september 1992 ziet de gezagvoerder van het vaartuig in kwestie erop toe of zien de gezagvoerders van de vaartuigen in kwestie erop toe dat het vaartuig of de vaartuigen in kwestie veilig en goed langszij zijn afgemeerd voor de bunkeroperatie is beëindigd.

Gevraagd welke vaartuigen worden bedoeld, antwoordde de gemachtigde:

"Het gaat hier over schip-schip bunkering waarbij gezagvoerders van zowel gebunkerd en bunkerschip [er]op moeten toe zien dat men goed en veilig is afgemeerd."

Dit zou in de tekst van het ontwerp moeten worden verduidelijkt.

Bijlage

18. Erop gewezen dat de kaainummers niet leesbaar zijn op de plannen in de ontworpen bijlage 5, antwoordde de gemachtigde:

"Terechte opmerking. In de Word versie die werd doorgestuurd is dit wel leesbaar. We zorgen dat er bij de definitieve goedkeuring ook een leesbare PDF versie beschikbaar is."

DE GRIFFIER DE VOORZITTER

Astrid TRUYENS Jeroen VAN NIEUWENHOVE

#LW-CDLWLEJAJ-HCEAAYX#