



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 78.349/3
van 20 november 2025

over

een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘over het
innovatief varen’

Op 21 oktober 2025 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘over het innovatief varen’.

Het ontwerp is door de derde kamer onderzocht op 13 november 2025. De kamer was samengesteld uit Jeroen VAN NIEUWENHOVE, kamervoorzitter, Koen MUYLLE en Elly VAN DE VELDE, staatsraden, Jan VELAERS, assessor, en Annemie GOOSSENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Ronald VAN CROMBRUGGE, auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 20 november 2025.

*

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. Het voor advies voorgelegde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering voorziet in een regeling voor innovatieve schepen, zijnde een schip dat besturing op afstand gebruikt, een geautomatiseerd schip of een schip met een alternatieve vorm van aandrijving, die door hun technologie willen afwijken van wetten, decreten of uitvoeringsbesluiten (artikel 2 van het ontwerp). De eigenaar van een innovatief schip of zijn vertegenwoordiger kan bij de Commissie van Deskundigen een dossier indienen om te bewijzen dat bij de exploitatie van het schip een gelijkwaardig veiligheidsniveau wordt verzekerd als bij de exploitatie van een conventioneel schip van hetzelfde type (artikel 3). De verwerking van persoonsgegevens die desgevallend met de indiening van het dossier gepaard gaat, wordt geregeld (artikel 4) en er wordt gepreciseerd dat het te nemen besluit niets verandert aan de gemeenrechtelijke aansprakelijkheid van de eigenaar, de huurder, de bevrachter aan wie het schip voor eigen gebruik ter beschikking wordt gesteld, en van de exploitant van het schip (artikel 5).

Tevens worden het koninklijk besluit van 9 maart 2007 ‘houdende de bemanningsvoorschriften op de scheepvaartwegen van het Koninkrijk’ (artikel 6) en het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 ‘tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen’ (artikelen 7 en 8) hieraan aangepast.

RECHTSGROND

3.1. Blijkens de rubriek ‘Rechtsgrond’ in de aanhef wordt voor het ontwerp rechtsgrond gezocht in de artikelen 55 en 57 van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022. Hieromtrent moet het volgende worden opgemerkt.

3.2. De artikelen 2, 3, 6 en 8 van het ontwerp vinden in beginsel rechtsgrond in artikel 57, 4° en 7°, van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022. In die bepaling wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om, enerzijds, de voorwaarden te bepalen waaronder de bevoegde autoriteit, in bijzondere gevallen, vrijstelling kan verlenen van de toepassing van een of meer bepalingen van de ter uitvoering van afdeling 5 van hoofdstuk 1 van titel 3 van dat decreet genomen besluiten en, anderzijds, om bijzondere regels voor onbemande schepen te bepalen.

Uit het voormelde artikel 57, 4°, blijkt evenwel dat de bevoegde autoriteit enkel vrijstelling kan verlenen van de toepassing van een of meer bepalingen van de *besluiten* genomen ter uitvoering van afdeling 5 van hoofdstuk 1 van titel 3 van dat decreet. Bijgevolg kan een innovatief schip niet afwijken van wetten en decreten, zoals nochtans in artikel 2, § 1, eerste lid,

van het ontwerp wordt vermeld bij de omschrijving van het toepassingsgebied van het te nemen besluit. In die bepaling moet de zinsnede “wetten, decreten of” dan ook worden weggelaten.

In zoverre blijkt artikel 2, § 1, tweede lid, van het ontwerp het te nemen besluit ook van toepassing is op innovatieve schepen die gevaarlijke goederen over de binnenwateren vervoeren, vindt die bepaling bijkomend rechtsgrond in artikel 67, tweede lid, van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, naar luid waarvan de Vlaamse Regering nadere regels vaststelt voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren.

3.3. Artikel 4 van het ontwerp vindt rechtsgrond in artikel 55, derde lid, van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022. In zoverre noch in die bepaling, noch elders in het decreet de essentiële elementen worden bepaald van de verwerking van persoonsgegevens die in artikel 4 van het ontwerp wordt geregeld,¹ moet evenwel worden vastgesteld dat het voormelde artikel 55, derde lid, niet bestaanbaar lijkt met het in artikel 22 van de Grondwet vervatte wettigheidsbeginsel, zodat die rechtsgrond wankel is. Bijgevolg zou artikel 55 van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 bij de eerstvolgende gelegenheid moeten worden aangevuld met de voormelde essentiële elementen.

3.4. Artikel 7 van het ontwerp vindt rechtsgrond in artikel 57, 6°, van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, naar luid waarvan de Vlaamse Regering de voorwaarden bepaalt 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 dat punt vermelde certificaten.

3.5. Luidens artikel 5 van het ontwerp “verandert [het te nemen besluit] niets aan de gemeenrechtelijke aansprakelijkheid van de eigenaar, de huurder, de bevrachter aan wie het schip voor eigen gebruik ter beschikking gesteld wordt, en de exploitant van het schip”. Die bepaling kan niet worden beschouwd als een regeling van een van de in artikel 57 van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 vermelde punten, en met name niet van de veiligheidsvoorschriften en de bemanningsvoorschriften vermeld in de punten 3° en 5° van die bepaling. Aangezien de toepassing van de gemeenrechtelijke aansprakelijkheidsregeling wordt bevestigd, kan ze ook niet worden beschouwd als een in punt 4 van dat artikel bedoelde afwijking.

Vermits in artikel 5 van het ontwerp wordt bepaald dat het te nemen besluit “niets verandert” aan de gemeenrechtelijke aansprakelijkheid, heeft deze bepaling overigens geen

¹ In dat verband is de afdeling Wetgeving van oordeel dat ongeacht de aard van de betrokken aangelegenheid, de volgende elementen in beginsel ‘essentiële elementen’ uitmaken: 1°) de categorie van verwerkte gegevens; 2°) de categorie van betrokken personen; 3°) de met de verwerking nagestreefde doelstelling; 4°) de categorie van personen die toegang hebben tot de verwerkte gegevens; en 5°) de maximumtermijn voor het bewaren van de gegevens: adv.RvS 68.936/AV van 7 april 2021 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 14 augustus 2021 ‘betreffende de maatregelen van bestuurlijke politie tijdens een epidemische noodsituatie’, *Parl.St.* Kamer 2020-21, nr. 55-1951/1, 119, opmerking 101. Zie ook GwH 10 maart 2022, nr. 33/2022, B.13.1; GwH 22 september 2022, nr. 110/2022, B.11.2; GwH 16 februari 2023, nr. 26/2023, B.74.1; GwH 17 mei 2023, nr. 75/2023, B.55.2.1.

normatieve waarde. Een dergelijke verduidelijking hoort niet thuis in het dispositief, maar veeleer in de nota aan de Vlaamse Regering.

Er moet dan ook worden besloten dat artikel 5 van het ontwerp moet worden weggelaten.

VORMVEREISTEN

4. In de nota aan de Vlaamse Regering wordt vermeld dat het ontwerp werd aangemeld bij de Europese Commissie overeenkomstig artikel 5 van richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 ‘betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij’. Indien de aan de Raad van State voorgelegde tekst ten gevolge van het vervullen van het voornoemde vormvereiste nog wijzigingen zou ondergaan,² moeten de gewijzigde of toegevoegde bepalingen, ter inachtneming van het voorschrift van artikel 3, § 1, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, aan de afdeling Wetgeving worden voorgelegd.

ALGEMENE OPMERKINGEN

A. Definities

5.1.1. In artikel 1 van het ontwerp wordt bepaald wat in het te nemen besluit wordt verstaan onder bepaalde begrippen. Zo wordt in punt 1° van die bepaling het begrip “besturing op afstand” omschreven als “vaartaken van een schip die een mens of een machine volledig of gedeeltelijk verricht vanop een plaats die niet aan boord van het bestuurd schip is”.

Artikel 1 van het ontwerp bevat evenwel geen definitie van het begrip “vaartaken”. Dat begrip wordt wel gedefinieerd in artikel 3, § 1, 3°, van het ontwerp, maar het toepassingsgebied van die definitie is luidens de inleidende zin van die bepaling beperkt tot “dit artikel”. Bijgevolg zou die definitie moeten worden overgeheveld naar artikel 1 van het ontwerp.

5.1.2. Maar ook in dat geval geldt die definitie enkel voor het te nemen besluit, en niet voor het koninklijk besluit van 9 maart 2007 en het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018, tot wijziging waarvan het ontwerp eveneens strekt. Vermits die besluiten thans geen definitie van het begrip “vaartaken” bevatten, maar in het ontworpen artikel 28/1, § 1, van het koninklijk besluit van 9 maart 2007 (artikel 6 van het ontwerp) en het ontworpen artikel 25/1, § 1, van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 (artikel 8 van het ontwerp) dat begrip wel wordt gebruikt, zou aan die bepalingen dezelfde definitie van het begrip “vaartaken” moeten worden toegevoegd als die vermeld in het huidige artikel 3, § 1, 3°, van het ontwerp.

5.2.1. In artikel 1, 4°, van het ontwerp wordt het begrip “geautomatiseerd schip” gedefinieerd als “een schip dat voor een of meer scheepsfuncties kan opereren met technologie die

² Namelijk andere wijzigingen dan deze waarvan in dit advies melding wordt gemaakt of dan deze die ertoe strekken tegemoet te komen aan hetgeen in dit advies wordt opgemerkt.

menselijke tussenkomst vervangt of ondersteunt voor de volledige reis of voor een deel ervan”. Er moet evenwel worden vastgesteld dat die definitie niet volledig overeenstemt met de definitie van hetzelfde begrip in het ontworpen artikel 28/1, § 2, eerste lid, 1°, van het koninklijk besluit van 9 maart 2007 (artikel 6 van het ontwerp) en in het ontworpen artikel 25/1, § 2, eerste lid, 1°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 (artikel 8 van het ontwerp).³ Die definities zouden beter op elkaar moeten worden afgestemd.

5.2.2. In de voormelde definities van het begrip “geautomatiseerd schip” wordt gewag gemaakt van “een of meer scheepsfuncties”. Gevraagd wat het verschil is met de vaartaken, zoals gedefinieerd in artikel 3, § 1, 3°, van het ontwerp, antwoordde de gemachtigde:

“De term ‘scheepsfunctie’ wordt door de technische betrokkenen ruimer geïnterpreteerd dan de term ‘vaartaken’. Het laatste kadert effectief in de verplaatsing van één plaats naar een andere, terwijl het eerste gaat om iedere technische component die of proces dat geautomatiseerd kan worden. Als voorbeeld wordt het automatisch sluiten van de ventilatieopeningen bij brand genoemd, wat op zich geen vaartaak is.”

Gelet op die ruime omschrijving rijst de vraag of in de ontworpen definities de zinsnede “voor een of meer scheepsfuncties” niet kan worden weggelaten. Indien dat niet gebeurt strekt het echter tot aanbeveling om het begrip “scheepsfuncties” te definiëren, zodat het onderscheid met de vaartaken duidelijker wordt.

B. Overeenstemming met het recht van de Europese Unie

6.1. Het ontwerp voorziet in de mogelijkheid om af te wijken van bepalingen die zijn genomen ter 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’⁴ en, in zoverre de ontworpen regeling van toepassing is op het vervoer van gevaarlijke goederen (artikel 2, § 1, tweede lid, van het ontwerp), van richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 ‘betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land’.

6.2. Wat richtlijn 2008/68/EG betreft, wordt in de nota aan de Vlaamse Regering erop gewezen dat “de mogelijkheid voor lidstaten om afwijkingen op het Europees Verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN) te verlenen, voortvloeit uit artikel 6, lid 5 van richtlijn 2008/68/EG betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land”. Die bepaling luidt:

“Elke lidstaat kan bij wijze van uitzondering en mits de veiligheid niet in gevaar komt, individuele toestemming verlenen voor het vervoer van gevaarlijke goederen op zijn

³ Luidens die bepalingen moet onder “geautomatiseerd schip” worden verstaan “een schip dat *ongeacht het automatiseringsniveau*, voor een of meer scheepsfuncties kan opereren met technologie die menselijke *arbeid* vervangt *of die besturing vanop afstand mogelijk maakt voor de volledige of voor een deel van de reis*” en “een schip dat, voor een of meer scheepsfuncties, ongeacht het automatiseringsniveau, kan opereren met technologie die menselijke arbeid vervangt *of die besturing vanop afstand mogelijk maakt voor de volledige reis of voor een gedeelte van de reis*”.

⁴ Zie artikel 54 van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 en artikel 1 van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018.

grondgebied die krachtens deze richtlijn zijn verboden of erin toestemmen dat dit vervoer onder andere dan de in de richtlijn vastgestelde voorschriften plaatsvindt, op voorwaarden dat dit vervoer duidelijk is gespecificeerd en van tijdelijke aard is.”

Hieruit vloeit voort dat de mogelijkheid waarin die bepaling voorziet om de in die richtlijn vermelde voorschriften niet toe te passen, “van tijdelijke aard” moet zijn, terwijl de afwijkingen waarin het ontwerp voorziet, niet (noodzakelijk) beperkt moeten zijn in de tijd. Gevraagd om in het licht hiervan te verduidelijken hoe de ontworpen regeling in overeenstemming valt te brengen met deze richtlijnbeepaling, antwoordde de gemachtigde:

“In de nota wordt eveneens toegelicht dat afwijkingen kunnen worden toegestaan voor ADN-schepen, zij het dat zij in voorkomend geval moeten voldoen aan de voorwaarden beschreven in artikel 6, lid 5, van Richtlijn 2008/68/EG en dienovereenkomstig toestemming moeten verkrijgen.

Het ontwerp van besluit voorziet duidelijk dat voor iedere afwijking of ontheffing voorwaarden kunnen opgelegd worden, wat kan gekoppeld worden aan het voornoemde artikel.

Er dient echter op gewezen dat niet iedere afwijking of ontheffing die een ADN-schip aanvraagt noodzakelijk een afwijking van het ADN-Verdrag impliceert. Zo vereist het Verdrag bijvoorbeeld an sich niet dat dat ieder ADN-schip over een welbepaalde/reguliere bemanning beschikt. Artikel 2 van het ontworpen BVR wil in die zin enkel duiden dat in beginsel ook aanvragen kunnen gedaan worden voor schepen die (ook) gevaarlijke goederen vervoeren.”

Uit de ontworpen regeling blijkt inderdaad dat de Commissie van Deskundigen voorwaarden kan verbinden aan de beslissing dat een gelijkwaardig veiligheidsniveau is aangetoond.⁵ Voor zover de Commissie van Deskundigen in geval van een aanvraag die betrekking heeft op het vervoer van gevaarlijke goederen als voorwaarde stelt dat de afwijking tijdelijk van aard is, kan worden aangenomen dat de ontworpen regeling bestaanbaar is met artikel 6, lid 5, van richtlijn 2008/68/EG. Onder dat voorbehoud kan ze dan ook worden aanvaard.

6.3. Luidens artikel 24, lid 2, van richtlijn (EU) 2016/1629 kunnen de lidstaten, onverminderd de Herziene Rijnvaartakte, met betrekking tot de scheepvaart op hun grondgebied ontheffingen van deze richtlijn toestaan voor vaartuigen die beperkte trajecten van plaatselijk belang of in havengebieden afleggen. De ontheffingen en de trajecten of de gebieden waarvoor zij gelden, worden op het certificaat van het vaartuig vermeld. Uit het ontworpen artikel 25/1, § 2, tweede lid, van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 vloeit voort dat de ontheffingen die de Commissie van Deskundigen overeenkomstig die bepaling kan toestaan, betrekking hebben op innovatieve schepen *die beperkte trajecten van plaatselijk belang op de binnenwateren of in havengebieden afleggen*. In zoverre het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 voorziet in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn (EU) 2016/1629, zijn de ontheffingen van de bepalingen van dat besluit in overeenstemming met het voormelde artikel 24, lid 2, van die richtlijn. Wel zal overeenkomstig lid 3 van hetzelfde artikel de Commissie in kennis moeten worden gesteld van de toegestane ontheffingen.

⁵ Zie o.m. artikel 3, § 4, vijfde lid, 1°, van het ontwerp.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Opschrift

7. Het opschrift van het ontwerp moet worden aangevuld zodat er ook uit blijkt dat het ontwerp strekt tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 maart 2007 en van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018.

Aanhef

8.1. De rubriek ‘Rechtsgrond’ in de aanhef moet worden aangepast aan hetgeen hiervoor over de rechtsgrond voor het ontwerp is opgemerkt.

8.2. In de rubriek “Vormvereisten” in de aanhef moet melding worden gemaakt van de aanmelding die werd gedaan overeenkomstig richtlijn (EU) 2015/1535 (zie opmerking 4).

Artikel 2

9. Luidens artikel 2, § 2, van het ontwerp is het te nemen besluit niet van toepassing op marineschepen, zeeschepen en pleziervaartuigen. Blijkens de nota aan de Vlaamse Regering gebeurt deze uitsluiting “conform de bevoegdheidsverdelende regels”.

Uit artikel 55, eerste lid, 2°, van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 vloeit echter voort dat de afdeling waarvan dat artikel deel uitmaakt, en tot uitvoering waarvan het ontwerp strekt, van toepassing is op zeeschepen die niet aan de in de punten a) en b) van die bepaling vermelde voorwaarden voldoen. In advies 69.478/3 heeft de Raad van State, afdeling Wetgeving, omtrent die bepaling opgemerkt

“dat met de bevoegdheidsoverdracht van, onder meer, de regels inzake de veiligheid van binnenschepen werd beoogd ‘een homogeen bevoegdheidspakket [te creëren] dat toelaat om op basis van de Europese richtlijnen en verdragen de regelgeving verder te moderniseren’. Te dien aanzien moet worden vastgesteld dat, luidens artikel 54 van het voorontwerp, afdeling 5 van hoofdstuk 1 van titel 3 van het ontwerp, waar artikel 55 deel van uitmaakt, 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’. In artikel 2, lid 2, c), van die richtlijn wordt bepaald dat de in de richtlijn vervatte veiligheidsvoorschriften voor binnenschepen niet van toepassing zijn op de zeeschepen, met inbegrip van zeesleepboten en zeeduwboten, die aan de aldaar bepaalde voorwaarden voldoen. Die voorwaarden zijn dezelfde als die bepaald in artikel 55, eerste lid, 2°, van het voorontwerp. Omgekeerd vloeit hieruit voort dat de richtlijn wel van toepassing is op zeeschepen die niet aan de voormelde voorwaarden voldoen, wanneer ze op de binnenwateren varen. In zoverre artikel 55, eerste lid, 2°, van het voorontwerp ertoe strekt de regeling inzake de veiligheid van binnenschepen op diezelfde schepen van toepassing te verklaren kan, gelet op de hiervoor vermelde doelstelling van de bijzondere wetgever, worden aangenomen dat de bevoegdheid van de gewesten inzake de veiligheid van de binnenschepen zich, bij de omzetting van

richtlijn (EU) 2016/1629, ook tot die schepen uitstrekt.⁶ Voor zover als nodig kan er ook op worden gewezen dat artikel 3, § 3, c) en d), van het koninklijk besluit van 19 maart 2009 ‘betreffende de technische voorschriften voor binnenschepen’, dat rechtsgrond vond in artikel 17ter van de wet van 5 juni 1972, voor het werd opgeheven bij artikel 48 van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 ‘tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen’, in een gelijkaardige regeling voorzag voor zeeschepen die op de binnenwateren varen”.⁷

Hieruit vloeit voort dat het Vlaamse Gewest bevoegd is voor de zeeschepen die niet voldoen aan de voorwaarden vermeld in artikel 55, eerste lid, 2°, van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022. Door evenwel alle zeeschepen uit te sluiten van het toepassingsgebied van de ontworpen regeling, met inbegrip van de zeeschepen die tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest behoren, doet het ontwerp een verschil in behandeling ontstaan tussen, enerzijds, de eigenaars van binnenschepen en, anderzijds, de eigenaars van zeeschepen die niet voldoen aan de voorwaarden vermeld in artikel 55, eerste lid, 2°, van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022: de eerste categorie van eigenaars zal met toepassing van de ontworpen regeling afwijkingen kunnen vragen, terwijl de tweede categorie van eigenaars dat niet kan, ofschoon in beide gevallen de schepen in kwestie tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest behoren. Dit verschil in behandeling moet kunnen worden verantwoord in het licht van het grondwettelijke beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie.

Artikel 3

10.1. Luidens artikel 3, § 2, vierde lid, 3°, a), 1), van het ontwerp moet worden aangetoond dat gepast kan worden gereageerd en gehandeld in geval van calamiteiten en noodsituaties.

Gevraagd wat het verschil is tussen deze begrippen en het in artikel 2, 12°, van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 gedefinieerde begrip “incident”, antwoordde de gemachtigde:

“Een ‘noodsituatie’ is een situatie waarin dringende actie noodzakelijk is, doch zonder dat zich daadwerkelijk een effectief ‘vorval’ heeft voorgedaan. Een ‘calamiteit’ is de situatie waar zich inderdaad een vorval heeft voorgedaan. Gezien de ruime definitie van ‘incident’ in het Scheepvaartdecreet, kan ermee akkoord gegaan worden de term ‘calamiteit’ te vervangen door de term ‘incident’.”

Met de suggestie van de gemachtigde kan worden ingestemd. Gelet hierop moet dan in het ontworpen artikel 28/1, § 5, eerste lid, 3°, van het koninklijk besluit van 9 maart 2007 (artikel 6 van het ontwerp) en in het ontworpen artikel 25/1, § 5, eerste lid, 3°, van het besluit van

⁶ Voetnoot 9 van het aangehaalde advies: Het gegeven dat richtlijn (EU) 2016/1629 dateert van na de bijzondere wet van 6 januari 2014 doet hieraan geen afbreuk, aangezien de rechtsvoorganger van die richtlijn, richtlijn 2006/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 ‘tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn 82/714/EEG van de Raad’ in eenzelfde uitzondering voorzag (artikel 2, derde lid, c), van de richtlijn).

⁷ Adv.RvS 69.478/3 van 20 juli 2021 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, *Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, 342-343, opmerking 3.3.2.

de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 (artikel 8 van het ontwerp) enkel gewag worden gemaakt van een incident (en niet “een incident of calamiteit”).

10.2. In artikel 3, § 2, vierde lid, 3°, b), van het ontwerp wordt bepaald dat in het dossier moet worden aangetoond dat de risico's correct zijn geëvalueerd aan de hand van de in punten 1) tot 4) van die bepaling opgesomde technische normen.

In het verleden heeft de Raad van State al herhaaldelijk gewezen op het probleem dat technische normen waarnaar wordt verwezen in wet- en regelgeving, niet in het Belgisch Staatsblad worden bekendgemaakt, dat ze niet in het Nederlands zijn gesteld of vertaald en dat ze in de regel enkel beschikbaar zouden zijn tegen een bepaalde vergoeding.⁸

Aan artikel VIII.2 van het Wetboek van economisch recht ligt de bedoeling ten grondslag om tegemoet te komen aan het knelpunt van de ontbrekende bekendmaking van technische normen waarnaar in Belgische rechtsregels wordt verwezen. Luidens het tweede lid van dat artikel kunnen de Staat en alle andere publiekrechtelijke personen de toepassing van een door het Bureau voor Normalisatie gepubliceerde norm of deel van een norm verplichten. Zij brengen het Bureau voor Normalisatie hiervan vooraf op de hoogte. De specifiek Belgische normen die verplicht worden gesteld, worden op de website van het Bureau voor Normalisatie raadpleegbaar gesteld volgens de door de Koning vastgestelde nadere regels, zonder de mogelijkheid om deze te downloaden of af te drukken. De andere normen die verplicht worden gesteld, worden kosteloos ter beschikking gesteld door de auteur van de reglementering op zodanige wijze dat de auteursrechten op die normen nageleefd worden. Als er een vertaling nodig is, kan het Bureau voor Normalisatie de kosten voor de vertaling van deze norm door een derde partij aan de regelgevende overheid factureren.

Voor zover de normen waarnaar wordt verwezen in artikel 3, § 2, vierde lid, 3°, b), van het ontwerp kunnen worden beschouwd als een door het Bureau voor Normalisatie gepubliceerde norm,⁹ zullen de voorschriften die zijn opgenomen in de voornoemde bepaling van het Wetboek van economisch recht op het vlak van de raadpleging en de terbeschikkingstelling van de betrokken norm moeten worden nageleefd. In de mate evenwel dat die bepaling technische normen beoogt waarvoor artikel VIII.2 van het Wetboek van economisch recht niet in dezelfde waarborgen voorziet op het vlak van de raadpleging en terbeschikkingstelling ervan via de website van het Bureau voor Normalisatie¹⁰, blijft de vraag relevant of die normen zijn bekendgemaakt op een wijze die beantwoordt aan de essentiële randvoorwaarden op het gebied van toegankelijkheid

⁸ Zie ook JENART C., *Outsourcing rulemaking powers. Constitutional limits and national safeguards*, Oxford University Press, 2022, 320 p.

⁹ Volgens de gemachtigde betreft het “inderdaad geen specifiek Belgische normen die door het Bureau voor Normalisatie werden uitgegeven. Het zijn wel normen die tegen vergoeding verkrijgbaar zijn bij het Bureau voor Normalisatie en kosteloos kunnen worden geraadpleegd in de bibliotheek van het NBN”.

¹⁰ Vermits het om een andere norm gaat dan de specifieke Belgische normen die verplicht wordt gesteld en waaromtrent in artikel VIII.2, tweede lid, van het Wetboek van economisch recht, wordt bepaald dat deze kosteloos ter beschikking gesteld worden door de auteur van de reglementering op zodanige wijze dat de auteursrechten op die normen nageleefd worden en dat, als er een vertaling nodig is, het Bureau voor Normalisatie de kosten voor de vertaling van deze normen door een derde partij aan de regelgevende overheid kan factureren.

en kenbaarheid van een officiële bekendmaking.¹¹ Indien dat niet het geval is wordt, wat de desbetreffende technische normen betreft, nog steeds verwezen naar normen die niet overeenkomstig artikel 190 van de Grondwet zijn bekendgemaakt en die bijgevolg in beginsel niet tegenwerpbaar zijn.

10.3. In artikel 3, § 4, vijfde lid, 2°, van het ontwerp schrijve men “remediëren”.

Artikel 4

11. Luidens artikel 4, eerste lid, van het ontwerp gebeurt de verwerking van persoonsgegevens door de Commissie van Deskundigen van deze bepaling “conform de algemene verordening gegevensbescherming”. Nog los van het gegeven dat het opschrift van die verordening voluit moet worden vermeld,¹² moet worden vastgesteld dat 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’ (hierna: algemene verordening gegevensbescherming) hoe dan ook toepasselijk is. Artikel 4, eerste lid, van het ontwerp heeft dan ook geen normatieve waarde en kan beter worden weggelaten.

Hetzelfde geldt voor artikel 4, vijfde lid, in zoverre hierin wordt bepaald dat personen toegang krijgen tot hun eigen persoonsgegevens en op hun verzoek altijd een afschrift van die gegevens ontvangen. Dit is immers een loutere parafrasering van de verplichtingen die volgen uit artikel 15 van de algemene verordening gegevensbescherming, dat rechtstreeks van toepassing is. Gelet op het overschrijfverbod moet die bepaling worden weggelaten of moet ze minstens worden aangevuld met de zinsnede “overeenkomstig artikel 15 van verordening (EU) 2016/679”.

Artikel 6

12.1. Artikel 6 van het ontwerp strekt ertoe een artikel 28/1 in te voegen in het koninklijk besluit van 9 maart 2007. Vermits dat koninklijk besluit thans reeds een bepaling met dat nummer

¹¹ Het betrokken principe werd, zij het met betrekking tot een andere aangelegenheid, recent door het Grondwettelijk Hof als volgt in herinnering gebracht: “Wanneer de bevoegde wetgever het evenwel, in uitzonderlijke omstandigheden, noodzakelijk acht om af te wijken van [de gecentraliseerde bekendmaking van alle teksten met wetskrachtige of verordenende waarde die bindende kracht hebben in de Belgische rechtsorde] door te verwijzen naar door een overheidsinstantie uitgevaardigde teksten die niet in het Belgisch Staatsblad zijn bekendgemaakt en daaraan bindende gevolgen te verbinden ten aanzien van een algemeenheid van de burgers, is het minstens vereist dat hij in de desbetreffende wetskrachtige bepaling op nauwkeurige wijze de vindplaats en de wijze van bekendmaking van die teksten aangeeft. Daarenboven dient die wijze van bekendmaking soortgelijke waarborgen inzake voorzienbaarheid en duidelijkheid te bieden als een bekendmaking in het Belgisch Staatsblad, hetgeen onder meer veronderstelt dat de tekst voor eenieder eenvoudig raadpleegbaar is, dat er zekerheid bestaat over de tijdstippen van bekendmaking en van inwerkingtreding, en dat niet enkel de actuele tekstversie kan worden geraadpleegd, maar ook de tekstversies die in het verleden van kracht zijn geweest” (GwH 16 februari 2023, nr. 26/2023, B.54.4, wat betreft de vaststelling van rode zones in het kader van de COVID-pandemie). Zie ook, wat de taal van de bekendmaking betreft, GwH 14 juli 1994, nr. 59/94, B.4.

¹² Tenzij er een definitie van het begrip “algemene verordening gegevensbescherming” zou worden toegevoegd aan artikel 1 van het ontwerp.

bevat,¹³ dat bovendien in een erop volgend hoofdstuk XI/1 is ondergebracht en dat dus moet volgen op het thans in te voegen artikel, moet het in te voegen artikel worden vernummerd tot 28/0.

12.2. In het ontworpen artikel 28/1, § 2, eerste lid, 2°, van het koninklijk besluit van 9 maart 2007 moet de tweede vermelding van het woord “gebruikt” worden weggelaten.

12.3. Luidens het ontworpen artikel 28/1, § 5, tweede lid, van het koninklijk besluit van 9 maart 2007 kan, in geval van gewijzigde omstandigheden voor een waterweg, wateren gelegen in een havengebied of een gedeelte van deze, waarvoor een afwijking geldt, de waterwegbeheerder of het havenbedrijf in kwestie de afwijking tijdelijk opschorten voor die waterweg of wateren gelegen in het havengebied of een gedeelte van deze. De waterwegbeheerder of het havenbedrijf brengt onder meer de Commissie van Deskundigen onmiddellijk schriftelijk op de hoogte van de maatregel, die vervolgens de waterwegbeheerder die of het havenbedrijf dat beslist heeft over de opschorting, binnen zeven dagen op de hoogte brengt van de maatregelen die ze heeft genomen of van de maatregelen die ze van plan is te nemen. Het is evenwel niet duidelijk of die mededeling de opschorting automatisch opheft, inzonderheid wanneer het gaat over toekomstige maatregelen (“de maatregelen die ze van plan is te nemen”). Indien die opschorting hierdoor wordt opgeheven, zou ook de eigenaar hiervan op de hoogte moeten worden gebracht. Dit alles zou in het ontwerp moeten worden verduidelijkt.

Hetzelfde geldt voor het ontworpen artikel 25/1, § 5, tweede lid, van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 (artikel 8 van het ontwerp).

12.4. In het ontworpen artikel 25/1, § 2, vijfde lid, van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 (artikel 8 van het ontwerp) wordt in een regeling voorzien waaronder een gezamenlijk dossier kan worden ingediend om afwijkingen te verkrijgen van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 en van het koninklijk besluit van 9 maart 2007. Logischerwijs zou in het ontworpen artikel 28/1 van het koninklijk besluit van 9 maart 2007 in een gelijkaardige regeling moeten worden voorzien.

Artikel 8

13.1. In het ontworpen artikel 25/1, § 2, eerste lid, 2°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 schrijve men “een schip dat besturing op afstand *gebruikt*, een geautomatiseerd schip of een schip met een alternatieve vorm van aandrijving”.

13.2. Luidens het ontworpen artikel 25/1, § 2, vijfde lid, van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 kan een eigenaar van een innovatief schip die naast de ontheffingen vermeld in het tweede lid van die bepaling ook een afwijking vraagt van de minimumbemanning op grond van het ontworpen artikel 28/1 van het koninklijk besluit van 9 maart 2007, één dossier

¹³ Zie immers artikel 8 van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 september 2025 ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 maart 2007 houdende de bemanningsvoorschriften op de scheepvaartwegen van het Koninkrijk, het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en het besluit van de Vlaamse Regering van 6 mei 2022 over de beroepscompetenties voor binnenvaartpersoneel’.

indienen dat alle stukken vermeld in artikel 3, §§ 2 en 3, van het ontwerp en in het ontworpen artikel 28/1, § 2, van het koninklijk besluit van 9 maart 2007 bevat. Het lijkt echter niet de bedoeling dat de betrokkene in dat geval niet de in het derde lid van die paragraaf vermelde informatie bezorgt. Om dit te verduidelijken kan in het ontworpen artikel 25/1, § 2, vijfde lid, van het ontwerp beter worden geschreven dat de eigenaar dan één dossier kan indienen dat, *naast de informatie vermeld in het derde lid*, alle stukken vermeld in artikel 3, §§ 2 en 3, van het te nemen besluit en in het ontworpen artikel 28/1, § 2, van het koninklijk besluit van 9 maart 2007 bevat.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Annemie GOOSSENS

Jeroen VAN NIEUWENHOVE