

ingediend op **1007** (2021-2022) – Nr. 4
11 januari 2022 (2021-2022)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Stijn Bex

over het ontwerp van Scheepvaartdecreet

Documenten in het dossier:

1007 (2021-2022) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
– Nr. 2 en 3: Amendementen

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Jo Brouns, Martine Fournier;

Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;

Imade Annouri, Stijn Bex;

Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;

Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;

Karin Brouwers, Joke Schauvliege;

Els Ampe, Stephanie D'Hose;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneekhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1. Toelichting door minister Lydia Peeters.....	4
1.1. Doelstellingen.....	4
1.2. Inhoudelijke krachtlijnen	4
2. Algemene bespreking	6
2.1. Vragen en opmerkingen van de leden	6
2.2. Antwoorden van de minister	10
2.3. Repliek en antwoord van de minister	11
3. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen.....	12
3.1. Artikelsgewijze bespreking en stemming	12
3.2. Stemming over het geheel.....	16
Gebruikte afkortingen	17
Tekst aangenomen door de commissie.....	18
Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 9 en 16 december 2021 het ontwerp van Scheepvaartdecreet (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1007/1).

De minister maakte voor de toelichting gebruik van een presentatie die terug te vinden is op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

De amendementen zijn terug te vinden in *Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1007/2 en 1007/3.

(De vergaderingen werden als videoconferentie georganiseerd.)

1. Toelichting door minister Lydia Peeters

1.1. Doelstellingen

Minister *Lydia Peeters* zegt dat het voorliggende ontwerp van decreet een zeer lange historiek kent. Die gaat al terug tot 2004 toen werd vooropgesteld om alle opdrachten van waterwegen en alles wat ermee verbonden was, samen te brengen in één decreet. Het doel van het voorliggende ontwerp van Scheepvaartdecreet is zorgen voor een vereenvoudigd regelgevend kader voor het beheer, het gebruik en de handhaving van de binnenwateren en de scheepvaart. Het ontwerp van decreet is essentieel in het kader van de modal shift, waarbij men het goedertransport meer over het water wil laten verlopen, maar ook voor de verdere ontwikkelingen van de watergebonden bedrijven.

Er werd vastgesteld dat er heel wat versnipperde en verouderde wetgeving was en dat door de zesde staats hervorming een aantal bevoegdheden naar het Vlaamse niveau werden overgeheveld. Daarom werd ervoor geopteerd om te komen tot een algemeen regelgevend kader dat een stabiel instrument moet zijn voor de toekomst. Er wordt in voorzien dat concrete, meer gedetailleerde regelgeving maximaal wordt overgelaten aan de Vlaamse Regering en waar mogelijk ook aan De Vlaamse Waterweg nv en de havenbeheerders zelf. Dat zorgt voor de nodige flexibiliteit en ook voor ruimte voor aanpassing aan tal van nieuwe toekomstige innovaties en aan veranderende beleidsinzichten.

De minister noemt het ontwerp van Scheepvaartdecreet allesomvattend, transparant en gemakkelijk hanteerbaar. Er worden noch voor de overheden noch voor de gebruikers onnodige bijkomende administratieve lasten gecreëerd en waar mogelijk wordt ook de regeldruk verminderd. Er wordt ook aandacht besteed aan de jaagpaden, de handhaving op en rond waterwegen en het ruimen van gestrande of gezonken of verlaten schepen of obstakels.

Naast de eerder opgesomde doelstellingen heeft het ontwerp van Scheepvaartdecreet de gedeeltelijke omzetting van EU-wetgeving tot doel, zoals onder meer 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, en 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.

1.2. Inhoudelijke krachtlijnen

1.2.1. Burgerlijke aansprakelijkheid waterwegbeheerder

De huidige regelgeving voor de burgerlijke aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder is gebaseerd op artikel 1384, eerste lid, van het Burgerlijk Wetboek: de

foutloze aansprakelijkheid als een bewaarder van de gebrekkige zaak. De waterweggebruiker werd in de praktijk nogal snel veroordeeld tot het betalen van een schadevergoeding wegens een gebrekkige waterweg. In het voorliggende ontwerp van decreet wordt de aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder als bewaarder van de waterweg, enigszins gemilderd op het vlak van afwijkingen van de vaarmogelijkheden als gevolg van natuurlijke processen, alsook op het vlak van niet-waarneembare afwijkingen onder de waterspiegel.

1.2.2. Bestuurlijke handhaving

In het ontwerp van de decreet wordt het handhavingskader aangevuld met een bestuurlijk deel. De bestuurlijke handhaving wordt daarbij uitgebouwd als veralgemeend en volwaardig alternatief voor de strafrechtelijke handhaving met een evenwaardige focus op de rechtsbescherming van de burger.

Het kaderdecreet van 22 maart 2019 betreffende de bestuurlijke handhaving is daarbij richtinggevend. De bevoegdheden op het vlak van bestuurlijke handhaving na seponering door het Openbaar Ministerie worden gemaximaliseerd. Daarnaast worden ook inbreuken gedefinieerd die ter ontlasting van het Openbaar Ministerie onmiddellijk via het bestuurlijke handhavingskader kunnen worden afgehandeld.

Verder kan nog een beroep gedaan worden op de reguliere politie. Ook voor bestuurlijke opsporing blijft dit mogelijk en zodoende wordt dan een kader gecreëerd voor een efficiëntere handhaving op het water.

1.2.3. Jaagpaden

Momenteel is er geen algemene regelgeving met betrekking tot het statuut en het gebruik van de jaagpaden. Ze is verspreid over de geldende regelgeving, en is vaak voorbijgestreefd. Daarom wordt er met het ontwerp van decreet een kader gecreëerd voor gemakkelijk kenbare, goed gestructureerde en omvattende regelgeving voor de jaagpaden zodat iedereen kan geacht worden hiervan op de hoogte te zijn. Enkel de essentiële elementen worden bij decreet geregeld en meer gedetailleerde regels kunnen in uitvoeringsbesluiten worden opgenomen.

1.2.4. Nautische publicaties

Verder wordt in dit ontwerp van decreet aandacht gegeven aan de nautische publicaties. Het zijn de officiële berichten van de waterwegbeheerder of van een andere bevoegde waterautoriteit die zijn gericht aan de gebruikers van de scheepvaart. Via de nautische publicaties worden de waterwegbeheerders en -gebruikers geïnformeerd over veiligheidskwesaties en de toegankelijkheid van de waterwegen. In principe hebben deze berichten aan de scheepvaart slechts een tijdelijk karakter en verliezen zij hun geldingskracht wanneer de erin vermelde toestand een einde neemt. Er was evenwel een kader nodig omdat deze werkwijze ook wordt gebruikt voor berichten met een eerder blijvend karakter en in die zin dan als een soort semiregelgeving kan worden beschouwd.

1.2.5. Watercaptatie

De huidige regeling rond watercaptatie dateert al van 1990. In het ontwerp van decreet wordt een nieuwe tariefstructuur en -zetting aangekondigd die in overleg met ecologische en economische partners alsook met de waterwegbeheerders en de havenbedrijven nog verder in detail zal uitgewerkt worden.

1.2.6. Omzetting richtlijn Beroepskwalificaties

Het ontwerp van decreet zet gedeeltelijk richtlijn (EU) 2017/2397 van 12 december 2017 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart om. Het belangrijkste daarbij is dat onder het toekomstige recht niet langer uitsluitend schippers moeten beschikken over vaarbewijzen, maar ook andere bemanningsleden of personen aan boord of actief bij de scheepsorganisaties. Ook hier zal een uitvoeringsbesluit de verdere regelingen uitwerken.

1.2.7. Scheepvaartrechten en andere retributies

De regelgeving over de scheepvaartrechten die op dit ogenblik worden geheven op de waterwegen is erg verouderd (1971). Een aantal bepalingen daarvan worden niet meer toegepast. Het ontwerp van decreet bevat daarom een nieuwe regeling over 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 was dit de aankoopprijs voor het waterwegvignet.

1.2.8. Voorrechten

Artikel 84 en volgende van het voorliggende ontwerp van decreet bevatten bepalingen met betrekking tot voorrechten die in het nieuwe federale Scheepvaartwetboek niet langer worden opgenomen. Volgens rechtspraak van het Arbitragehof zijn de gewesten bevoegd voor de schuldvorderingen waaraan rechten gekoppeld zijn. Er moet daarbij ook een rangorde worden bepaald en daarover is er overleg gevoerd met de federale overheid.

1.2.9. Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen en -incidenten op de Binnenwateren

Tot slot is er de oprichting de Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen en -incidenten op de Binnenwateren. Met artikel 89 tot en met 109 wordt de richtlijn 2009/18/EG van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector, gedeeltelijk omgezet.

De bedoeling van deze richtlijn is om de maritieme veiligheid te verhogen, verontreiniging door schepen te voorkomen en de kans op toekomstige scheepvaartongevallen of -incidenten te verminderen. De Europese richtlijn legt de verplichting op om zeer ernstige scheepvaartongevallen en -incidenten te onderzoeken. Daartoe wordt deze onderzoeksinstantie opgericht.

2. Algemene bespreking

2.1. Vragen en opmerkingen van de leden

2.1.1. Tussenkoms van Martine Fournier

Martine Fournier vraagt hoe de verkeersregels voor de jaagpaden zullen worden vastgesteld. Wordt daarvoor een besluit van de Vlaamse Regering opgemaakt? Wanneer kunnen we die verkeersregels verwachten? Zal de minister voor voldoende uniformering zorgen?

Hoelang zal het duren om de Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen en -incidenten op de Binnenwateren op te richten? Wat is de stand van zaken in de onderhandelingen met het federale niveau over het samenwerkingsakkoord? Hoe moet dat samenwerkingsakkoord er concreet uitzien? Wat zijn de eventuele aandachtspunten of hindernissen?

Waarom kiest de minister ervoor om voor de watercaptatie een prijsvork in te voeren? Welke termijn voorziet ze voor de verdere uitwerking in overleg met de ecologische en economische partners? Met welke zaken zal de minister bij de berekening rekening houden? Welke gevoeligheden of hindernissen zijn er?

Plant de minister wijzigingen aan de indeling in waterwegklassen? Zo ja, wanneer? Hoe zal de minister te werk gaan voor de waterwegen die niet door De Vlaamse Waterweg nv beheerd worden en waarvoor dus geen advies van DVW nodig is?

2.1.2. *Tussenkoms van Mieke Schauvliege*

Mieke Schauvliege wil als lid van de Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Energie de link leggen tussen het waterbeleid en het voorliggende ontwerp van decreet.

De Groenfractie vindt het een goede zaak dat het ontwerp van Scheepvaartdecreet op tafel ligt. Dat is nodig. Er zitten heel veel positieve facetten in die een verduidelijking brengen en een verbetering van de wetgeving door onder meer de afstemming op de omzetting van Europese regelgevingen. Het zorgt niet voor veel onnodige bijkomende administratieve lasten en het regelt ook een aantal zaken rond de jaagpaden.

Maar er zijn ook een aantal essentiële bedenkingen. Zowel in Vlaanderen als internationaal wordt ingezet op integraal waterbeleid waarbij de multifunctionaliteit centraal staat. In de memorie van toelichting leest Mieke Schauvliege wel een aantal verwijzingen naar dat integraal waterbeleid, vooral onder impuls van de adviezen van de Minaraad en van de SERV. Maar dit belangrijke aspect vindt ze niet terug in dit ontwerp van decreet. Naast de scheepvaartfunctie van bevaarbare waterwegen zijn er een aantal andere cruciale functies zoals ecologische en sociaal-recreatieve functies. In het zogenaamde Waterwetboek (het decreet Integraal Waterbeleid) werd uitdrukkelijk gekozen voor een multifunctionaliteit waarbij economische, sociale en ecologische functies integraal worden afgewogen. Daarbij werd in de memorie van toelichting gesteld dat de finale toetssteen van beslissingen de draagkracht van het watersysteem zou moeten zijn. Het voorliggende ontwerp van Scheepvaartdecreet hanteert dat uitgangspunt echter niet. Dat betreft ze. De titel van het voorliggende ontwerp van decreet maakt duidelijk dat het volledig is geënt en georiënteerd op de scheepvaart.

De tweede belangrijke bedenking is dat een waterweg 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" (artikel 2, 30°). Een waterwegbeheerder wordt gedefinieerd als: "de overheid die een of meer waterwegen, (...), beheert of haar gemachtigde" (punt 31°). Dat is logisch maar in de praktijk beheert DVW ook een aantal onbevaarbare waterlopen, zoals de Demer, de Bergenvaart en het Zuidervaartje. Op die waterlopen zijn al tientallen jaren geen grote boten te zien. Ze worden enkel bevaren door kano's. Voor die waterwegen geldt echter het voorliggende monofunctionele ontwerp van Scheepvaartdecreet. Dat vindt de Groenfractie bizar.

Gelet op de recente overstromingen en de zware overstromingen van afgelopen zomer zijn de uitdagingen op het vlak van waterbeleid zeer groot. In het ontwerp van decreet wordt hier niet naar verwezen. Nochtans spelen ook die bevaarbare waterlopen een zeer belangrijke rol in de risicobeheersing. Er is nergens een verwijzing naar de Europese Overstromingsrichtlijn en dat is een gemiste kans.

Ook voor de waterkwaliteit zijn de uitdagingen groot. Volgens de kaderrichtlijn Water moeten er stroomgebiedbeheerplannen worden opgemaakt. Geen enkel

waterlichaam, waartoe ook de bevaarbare waterwegen behoren, bevindt zich in een goede ecologische toestand. Uit het openbaar onderzoek van de stroomgebiedbeheerplannen dat plaatshad in het voorjaar 2021 blijkt dat de ambitie ook niet bijzonder groot is. De bedoeling is om 10 procent van de 198 waterlichamen in een betere staat van instandhouding te brengen. Dus ook daar moet een tandje bijgestoken worden. Het ontwerp van Scheepvaartdecreet zou ook een link hier-naar kunnen leggen.

Voor de watercaptatie wordt een redelijk eenzijdige aanpak voorgesteld. Beheerders van de bevaarbare waterlopen kunnen binnen bepaalde vorken een eigen prijzenbeleid hanteren. Zowel de SERV, de Minaraad als de SALV hebben daar al heel wat opmerkingen over gemaakt. Zij vinden dat men het prijsbeleid zou moeten stroomlijnen met andere waterbronnen. De logica is dan ook om het prijsbeleid van grondwater, oppervlaktewater uit onbevaarbare waterlopen en oppervlaktewater uit bevaarbare waterlopen helemaal op elkaar af te stemmen. Dat is zeer belangrijk, want als het niet gebeurt kan dat een zeer nefaste impact hebben. Mieke Schauvliege geeft een voorbeeld. Stel dat de maximale tarieven die nu voorzien zijn worden toegepast voor captatie, dan zou dat kunnen tot gevolg hebben dat de drinkwaterprijs stijgt en dat die meerkosten gecompenseerd worden door extra grondwaterwinningen of winning van water uit onbevaarbare waterlopen. Dat kan niet de bedoeling zijn. Daarom stellen de genoemde adviesraden voor om het prijsbeleid rond captatie van water onder te brengen in het Waterwetboek zodat dit duidelijk is voor iedereen die water wil capteren.

Op basis van haar opmerkingen heeft Mieke Schauvliege een aantal amendementen ingediend (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1007/3). Zie hiervoor de artikelsgewijze bespreking en stemming.

2.1.3. *Tussenkomst van Wim Verheyden*

Wim Verheyden vindt heel veel goede facetten terug in het ontwerp van Scheepvaartdecreet zoals de codificatie, de watercaptatie, de aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder en de handhavingsmodaliteiten. De Vlaams Belangfractie staat hierachter. Toch stelt *Wim Verheyden* zich een aantal vragen die ook terug te vinden zijn in het advies van de MORA: "De memorie van toelichting van het ontwerp van decreet stelt dat de havens hun autonomie behouden in de havengebieden en dat de bevoegdheden geëerbiedigd worden maar in de eigenlijke tekst wordt dit onvoldoende geëxpliciteerd, wat aanleiding kan geven tot verwarring." (*Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 1007/1, pagina 185). De MORA doet een voorstel om hieraan tegemoet te komen, maar de minister gaat daar niet op in omdat dit wetgevingstechnisch af te raden zou zijn. Dat vindt de spreker een erg vage reden, zeker gezien het belang van de autonomie van de havens.

Voor ongevallen met zeeschepen op de binnenwateren opteert de Vlaamse Regering voor een maximale samenwerking met de Federale instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen (FOSO). De MORA merkt op dat de concrete modaliteiten van de samenwerking met die onderzoeksinstantie nog moeten uitgewerkt worden.

Voor de watercaptatie is er een verschuiving van de bevoegdheden. *Wim Verheyden* citeert uit het advies van de MORA: "Zo hebben de waterwegbeheerder of het havenbedrijf o.m. de bevoegdheid om een tijdelijk verbod of een tijdelijk beperking van watercaptatie op te leggen, locaties voor watercaptatie aan te duiden, vergunningen voor een captatie af te leveren (...). Maar het ontwerp van decreet geeft de bevoegdheid voor het uitwerken en bepalen van de modaliteiten en nadere regels voor de uitoefening van deze taken en opdrachten uitsluitend aan de Vlaamse Regering. Het lijkt de Raad echter logisch dat wanneer aan de havenbedrijven bijvoorbeeld de bevoegdheid wordt gegeven om een tijdelijk verbod of beperking inzake de watercaptatie op te leggen, zij ook minstens medezeggenschap zouden

moeten hebben bij het bepalen van de concrete modaliteiten van deze bevoegdheid.” (pagina 189). Samen met de MORA vraagt de Vlaams Belangfractie zich af wat de motivatie is voor deze versnippering van de bevoegdheden. Ook hier doet de MORA een aantal suggesties die niet worden gevolgd. Waarom niet?

Verder stelt de MORA op pagina 191: “De nieuwe regeling voor de burgerlijke aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder en het havenbedrijf legt het risico van schade nu voor een groot deel bij de vaarweggebruiker. Dit is een wijziging t.o.v. de huidige situatie waarin de waterwegbeheerder en het havenbedrijf worden beschouwd als bewaarder van de waterweg en als gevolg daarvan verantwoordelijk zijn voor gebreken van de waterweg. Het ontwerp van decreet voorziet o.m. in de beperking van de aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder voor schade wegens in de waterweg aanwezige voorwerpen en afwijkingen van de vastgestelde of gangbare vaarmogelijkheid, die niet vanop het watervlak met het blote oog waarneembaar zijn.” De MORA is bezorgd over de impact van die maatregelen op de vaarweggebruikers. De spreker denkt dat dit ook gevolgen zal hebben voor de verzekeringspremies van die vaarweggebruikers. Hij is er zich van bewust dat een van de redenen dat men dit zo regelt, het feit is dat schepen in het buitenland schade kunnen oplopen en die dan in Vlaanderen aangeven. Maar volgens hem biedt deze regelgeving momenteel meer nadelen dan voordelen. Hij vraagt daarom een aanpassing of dat er minstens wordt gezocht naar een oplossing met een kleinere sociaal-economische impact.

2.1.4. *Tussenkoms van Maarten De Veuster*

Maarten De Veuster heeft dezelfde vragen over de jaagpaden als Martine Fournier.

Heel veel lokale besturen wachten al een tijdje op een uniforme regelgeving voor het gebruik van de jaagpaden. Wanneer komen die uitvoeringsbesluiten?

Hij stelde eerder vragen aan minister Hilde Crevits en minister Lydia Peeters over de omzetting van de Europese richtlijn betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2020-21, nr. 4185 en *Schriftelijke vragen* VI.Parl. 2020-21, nr. 74, aan minister Lydia Peeters en nr. 14, aan minister Hilde Crevits). Hij drukte toen zijn bezorgdheid uit over de toekomst van het Vlaams nautisch personeel door de verkorte zijdelingse instroom door een te rigide omzetting van de richtlijn, en dit terwijl de sector sterk vragende partij is voor nieuwe arbeidskrachten. Komt het ontwerp van Scheepvaartdecreet tegemoet aan de bezorgdheden van de sector?

De N-VA-fractie steunt het ontwerp van decreet, net zoals de amendementen ingediend door onder meer Marino Keulen en de spreker.

2.1.5. *Tussenkoms van Marino Keulen*

Marino Keulen vindt de scheepvaart boeiend onder meer omwille van de economische factor en het feit dat het een deel is van de Vlaamse omgeving. Hij woont zelf aan een waterweg.

Hij vindt het belangrijk dat wetgeving regelmatig wordt geactualiseerd. In het voorliggende ontwerp van decreet wordt verwezen naar verordeningen uit 1669.

Verder vraagt hij wat de snelheidsregeling is voor fietsers op jaagpaden. Een vraag die hij uit de sector kreeg ingefluisterd, is hoe de samenwerking in de praktijk zal verlopen met de Federale instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen.

2.2. Antwoorden van de minister

Minister *Lydia Peeters* herinnert aan haar toelichting waarin ze stelde dat de focus bij dit ontwerp van decreet onder meer ligt op de eenvormigheid en de rechtszekerheid. De totstandkoming was een proces waar heel wat decennia aan vooraf zijn gegaan. Ze is tevreden dat het nu eindelijk voorligt en dat erover kan gestemd worden.

De minister vindt het goed dat met dit ontwerp van decreet een regelgevend kader voor de jaagpaden wordt uitgewerkt waarbij opnieuw de rol van de fiets en de voetganger prominenter wordt. Vroeger werden de jaagpaden vooral ontworpen als exploitatiewegen ten behoeve van de scheepvaart. Nu ligt de klemtoon meer op het gebruik door de fietsers en de voetgangers. Daarbij kunnen conflicten ontstaan tussen de verschillende gebruikers van die jaagpaden. Er moet nagegaan worden hoe daar in de toekomst beter mee kan worden omgegaan. Ze denkt dan aan de snelheidsregeling.

Het studiebureau Sweco onderzoekt momenteel het functioneel en het recreatief medegebruik van de jaagpaden in Vlaanderen. Het opzet van die studie is om een beleidskader aan te reiken over hoe die jaagpaden toekomstgericht mee kunnen worden ingezet in het operationele beheer van de waterwegen. Daarnaast wil men nagaan hoe de jaagpaden de maatschappelijke doelstelling van het Vlaamse fietsbeleid kunnen realiseren. Daarnaast heeft De Vlaamse Waterweg nv een aantal uitgangspunten en aantal principebeslissingen opgesteld als basis voor de visie op de jaagpaden. Samen met het onderzoek zal het studiebureau een ontwerp van visietekst opmaken, met inbegrip van de financiële impact. De minister vermoedt dat de visie klaar zal zijn in het tweede kwartaal van 2022. Die zal dan eerst worden voorgelegd aan de raad van bestuur van De Vlaamse Waterweg nv en kan dan in de commissie worden besproken.

De verkeersregels voor jaagpaden zullen geënt worden op de wegcode om voldoende uniformiteit te garanderen. Door de specifieke en de watergebonden context van de jaagpaden zal het Scheepvaartdecreet een bijzondere rol hebben en daardoor voorrang krijgen op de wegcode. In de uitvoeringsbesluiten die na het Scheepvaartdecreet zullen volgen, kunnen dan ook wel specifieke elementen opgenomen worden, zoals het snelheidsregime en het medegebruik op het jaagpad. Momenteel geldt voor de jaagpaden nog de verkeersregeling van het ARSK.

Een aantal vragen ging over de klassenindeling van de waterweg. De minister verwijst naar artikel 12 van het ontwerp van decreet. Het doel van de waterwegklassen is het ontwikkelen van een groot homogeen Europees waterwegennetwerk. De indeling gebeurt op basis van de overeengekomen infrastructurele en operationele parameters. Afhankelijk van deze ontwikkelingen worden de waterwegklassen bepaald en door dit ontwerp van Scheepvaartdecreet definitief verankerd. De opstart hiervan zal verder ingepland worden in het kader van de uitvoeringsbesluiten. De rechtszekerheid zal hierbij centraal staan omdat aan de waterwegklassen bindende rechtsregels gekoppeld zijn. Er zal dus niet lichtzinnig mee omgesprongen worden.

De minister kan nog geen exacte timing geven van wanneer de Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen en -incidenten op de Binnenwateren operationeel zal zijn. De minister hoopt snel tot een akkoord hierover te komen. Met het federaal niveau werden al een aantal verkennende gesprekken gevoerd door de administraties. Het kader voor het voeren van het onderzoek op de Vlaamse waterwegen is voorzien in het ontwerp van Scheepvaartdecreet. Er zullen in de toekomst nog een aantal concrete afspraken moeten gemaakt worden met de federale overheid, onder andere over het verdelen van de kosten en over de rapporteringslijnen aan de Vlaamse instellingen, de evaluatie van het werk, alsook de ondersteuning van

de Federale instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen door de Vlaamse overheidsdiensten bij specifieke onderzoeken. In de loop van 2022 wordt hierover verder overlegd om vervolgens de samenwerkingsakkoorden uit te rollen.

Over de ingediende amendementen van Groen en Vooruit zegt de minister dat een aantal zaken reeds verankerd zijn in andere wetgeving.

Verder waren er vragen over de tariefstructuur. De bedoeling is om op voorhand een prijsvork te verankeren waarbinnen die tariefstructuur dan verder kan uitgewerkt worden in de uitvoeringsbesluiten. De vooropgestelde prijsvork ligt in het verlengde van de huidige tarifiering. Er wordt momenteel een bestek voor een studie voorbereid om zo tot een voorstel van tariefstructuur te komen. Dat wordt verder behandeld binnen de klankbordgroep om daar met de andere partners te bespreken welke ecologische en economische parameters mee moeten worden opgenomen. De studie zal ongeveer een jaar in beslag nemen. In 2023 zal er dus meer duidelijkheid zijn. Het doel van die studie is om het duurzaam gebruik van het oppervlaktewater uit de bevaarbare waterlopen te stimuleren via een gedifferentieerd Vlaams beleid. Voor de captatie van het oppervlaktewater is er ruimte om te differentiëren, zowel in ruimte als in tijd. Er zal alleszins over gewaakt worden dat er geen ongewenste verschuiving plaatsvindt naar andere waterbronnen die eveneens onder druk staan.

Over de bezorgdheid van Maarten De Veuster over de krapte op de arbeidsmarkt zegt de minister dat dit niet kan opgenomen worden in het ontwerp van Scheepvaartdecreet. Maar er zijn zeker gesprekken lopende met onder andere minister Hilde Crevits om te bekijken hoe dit kan opgelost worden.

2.3. Repliek en antwoord van de minister

Mieke Schauvliege erkent dat de bevaarbare waterlopen in eerste instantie een belangrijke rol hebben voor de scheepvaart. Maar wat zij wel essentieel vindt, is dat op momenten van overstromingsgevaar of grote droogte er een afweging moet gemaakt worden van wie welk water krijgt of moet bergen. Haar grote zorg is dat men een zeer monofunctionele invulling heeft gemaakt. Tijdens de zomer van 2021 heeft men gemerkt dat er op zulke momenten ernstige discussies ontstaan. Waar moet het water naartoe en welke rol speelt De Vlaamse Waterweg nv op dat moment? Vandaar de eerste reeks amendementen.

Wat de watercaptatie betreft, vraagt ze niet om de bevoegdheid over de tarieven naar het beleidsdomein Leefmilieu te versassen. Het is wel de vraag om daar een eenheid in te krijgen, om dat op elkaar afgestemd te krijgen. Dat is essentieel. Als men water wil capteren van een bevaarbare waterloop of van onbevaarbare waterlopen zijn er andere regimes. Mogelijk dure captatietarieven voor bevaarbare waterlopen kunnen een immense impact hebben op de vraag naar water van de onbevaarbare waterlopen of naar grondwater. En er is al een immens grondwater- en verdrogingsprobleem in de onbevaarbare waterlopen. Dat verband is zo groot dat zelfs vanuit de visie dat kanalen een scheepvaartfunctie hebben, ze niet monofunctioneel kunnen benaderd worden. Dat is haar grootste zorg, zowel op het vlak van waterberging in geval van droogte als ook op het vlak van de tarifiering van de captatie.

De amendementen wijzigen de visie van het ontwerp van Scheepvaartdecreet niet, maar geven het een extra multifunctionele dimensie. Ze moeten ervoor zorgen dat alles op elkaar afgestemd geraakt op momenten dat er heel belangrijke keuzes moeten worden gemaakt over waar welk water naartoe moet stromen en welke schade men dan op dat moment bijna gedwongen zal veroorzaken omdat er op dat moment geen keuze is. Water kan men niet wegtoveren als er te veel is.

Minister *Lydia Peeters* ontkent zeker niet dat er een goede afstemming moet gebeuren. Ze vindt het goed dat Mieke Schauvliege zegt dat voor de bevaarbare waterlopen de focus op de scheepvaart ligt. Ze is het er ook mee eens dat er een goede afstemming moet zijn bij droogte of bij extreem veel neerslag. De minister meent dat duidelijk is aangetoond dat men dit doet. Ze verwijst naar de Blue Deal, die focust op de droogte en waarbij wordt gekozen voor een integraal beleid waarbij beleidsdomeinoverschrijdend overlegd wordt. Recent werd het expertenpanel voor de waterbeheersing opgericht, in overleg met minister Zuhair Demir, omdat men kijkt naar zowel de bevaarbare als de onbevaarbare waterlopen.

Met dit ontwerp van Scheepvaartdecreet ligt de klemtoon op de scheepvaart op de bevaarbare waterlopen. Voor de watercaptatie moet men natuurlijk ook opletten dat dat geen druk geeft op de onbevaarbare waterlopen. Dat komt ook telkens heel duidelijk aan bod in het integraal waterbeleid. Maar men kan niet alles onder dat integraal waterbeleid stoppen. Vandaar dat hier heel duidelijk bewust de keuze gemaakt is om dergelijke regels allemaal mee op te nemen in het ontwerp van Scheepvaartdecreet. Er is nog een studie lopende over de watercaptatie waarbij een aantal elementen zullen opgenomen worden in de uitvoeringsbesluiten en waarbij er alleszins aandacht naar zal gaan dat er geen druk ontstaat op de onbevaarbare waterlopen.

3. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

3.1. Artikelsgewijze bespreking en stemming

Titel 1. Algemene bepalingen

Artikel 1 tot en met 4

Deze artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen met 12 stemmen bij 3 onthoudingen.

Artikel 5

Amendement nr. 3 voorgesteld door Mieke Schauvliege, Annick Lambrecht, Stijn Bex en Els Robeyns strekt ertoe aan het eerste lid van artikel 5 een punt 8° toe te voegen, dat luidt als volgt: "8° het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, gecoördineerd op 15 juni 2018 (Waterwetboek) en zijn uitvoeringsbesluiten."

Mieke Schauvliege zegt dat het gaat om de toevoeging van een verwijzing naar het decreet Integraal Waterbeleid en de uitvoeringsbesluiten om die link heel duidelijk te leggen.

Marino Keulen zegt dat hij hiermee akkoord kan gaan, in tegenstelling tot de andere amendementen van deze indieners.

Amendement nr. 3 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 6.

Artikel 5 wordt aangenomen met 9 stemmen bij 6 onthoudingen.

Titel 2. De scheepvaartwegen

Hoofdstuk 1. Taken van het Vlaamse Gewest als waterwegbeheerder

Artikel 6

Amendement nr. 4 voorgesteld door Mieke Schauvliege, Annick Lambrecht, Stijn Bex en Els Robeyns strekt ertoe aan het tweede lid van artikel 6 een punt 12° toe te voegen, dat luidt als volgt: "12° het nemen van alle nodige maatregelen om het risico op overstromingsschade te beperken."

Mieke Schauvliege zegt dat de indieners met dit amendement en amendement nr. 5 de link willen leggen met de rol in overstromingsperiodes in overstromingsgevoelige gebieden waarbij wordt gevraagd om de nodige maatregelen te kunnen nemen, ook via de bevaarbare waterlopen om die overstromingsschade te beperken.

Amendement nr. 5 voorgesteld door Mieke Schauvliege, Annick Lambrecht, Stijn Bex en Els Robeyns strekt ertoe aan het tweede lid van artikel 6 een punt 13° toe te voegen, dat luidt als volgt: "13° het nemen van alle nodige maatregelen om de goede toestand zoals bepaald in het decreet Integraal Waterbeleid te realiseren."

Mieke Schauvliege verwijst naar haar toelichting bij amendement nr. 4.

Marino Keulen gaat hiermee niet akkoord omdat dit al vervat zit in het decreet Integraal Waterbeleid.

Amendement nr. 4 en 5 worden verworpen met 9 stemmen tegen 6.

Artikel 6 wordt aangenomen met 9 stemmen bij 6 onthoudingen.

Hoofdstuk 2. Burgerlijke aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder

Artikel 7 tot en met 11

Deze artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen met 9 stemmen tegen 3, bij 3 onthoudingen.

Hoofdstuk 3. Instandhouding en functionaliteit

Artikel 12

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen met 12 stemmen bij 3 onthoudingen.

Artikel 13

Amendement nr. 6 voorgesteld door Mieke Schauvliege, Annick Lambrecht, Stijn Bex en Els Robeyns strekt ertoe artikel 13 te vervangen door wat volgt: "Art. 13. De waterwegen zijn goederen van het openbaar domein met een functie als scheepvaartweg. Op de waterwegen wordt zo veel mogelijk voor multifunctionaliteit gekozen, waarbij economische, sociale en ecologische functies integraal worden afgewogen. De finale toetssteen is de draagkracht van het watersysteem."

Mieke Schauvliege zegt dat de indieners met dit amendement de multifunctionaliteit willen benadrukken. Er wordt gevraagd om toe te voegen dat de finale toetssteen de draagkracht van het watersysteem moet zijn.

Marino Keulen zegt dat hij hiermee niet akkoord gaat omdat de functies betreffende waterbeheersing al in de Vlaamse regelgeving en het EU-kader verankerd zijn. Met het ontwerp van Scheepvaartdecreet wil men de scheepvaartfunctie primair verankeren. Hij begrijpt dat Mieke Schauvliege als lid van de Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Energie dit door de bril van het waterbeleid bekijkt.

Minister *Lydia Peeters* sluit zich aan bij de argumenten van Marino Keulen. De voorgestelde regeling is voor De Vlaamse Waterweg nv niet aanvaardbaar. De functies betreffende waterbeheersing zijn al in de Vlaamse wetgeving en het Europese kader verankerd en bij het ontwerp van Scheepvaartdecreet werd expliciet vooropgesteld om de scheepvaartfunctie primair te verankeren.

Amendement nr. 6 wordt verworpen met 12 stemmen tegen 3.

Artikel 13 wordt aangenomen met 12 stemmen bij 3 onthoudingen.

Artikel 14 tot en met 24

Deze artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen met 12 stemmen tegen 3.

Hoofdstuk 4. Openbaar gebruik

Artikel 25 tot en met 37

Deze artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen met 12 stemmen tegen 3.

Hoofdstuk 5. Watercaptatie

Artikel 38 tot en met 44

Amendement nr. 7 tot en met 13 voorgesteld door Mieke Schauvliege, Annick Lambrecht, Stijn Bex en Els Robeyns strekken er respectievelijk toe artikel 38 tot en met 44 te schrappen.

Mieke Schauvliege zegt dat de indieners de financiering van de watercaptatie op dezelfde leest willen schoeien en op elkaar willen afstemmen.

Marino Keulen zegt dat de bevoegdheid voor watercaptatie bij het beleidsdomein MOW hoort en dus beter opgenomen wordt in het ontwerp van Scheepvaartdecreet. Het tarifieringsbeleid wordt afgestemd op de onbevaarbare waterlopen om op die manier weer concordantie te krijgen met het beleidsdomein Milieu en zo ook een stuk uniformiteit of leesbaarheid te krijgen van de tarieven. Naar verluidt is dit ook in het buitenland zo georganiseerd. Men vertrekt altijd van de primaire taak van de scheepvaart.

Minister *Lydia Peeters* bevestigt wat Marino Keulen zegt. De bevoegdheid voor de captatie van het water behoort tot het beleidsdomein MOW. Ze verkiest om dit in het ontwerp van Scheepvaartdecreet te behouden en hier verder op in te gaan bij de uitvoeringsbesluiten.

Amendement nr. 7 tot en met 13 worden verworpen met 12 stemmen tegen 3.

Artikel 38 tot en met 44 worden aangenomen met 12 stemmen bij 3 onthoudingen.

Titel 3. De scheepvaart

Hoofdstuk 1. Reglementering van de scheepvaart

Artikel 45 tot en met 78

Deze artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen met 12 stemmen bij 3 onthoudingen.

Hoofdstuk 2. Scheepvaartrechten en andere retributies

Artikel 79 tot en met 83

Deze artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen met 12 stemmen bij 3 onthoudingen.

Titel 4. Voorrechten

Artikel 84 tot en met 88

Deze artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen met 12 stemmen bij 3 onthoudingen.

Titel 5. Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen en -incidenten op de Binnenwateren

Artikel 89 tot en met 109

Deze artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen met 12 stemmen bij 3 onthoudingen.

Titel 6. Handhaving

Artikel 110 tot en met 146

Deze artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen met 12 stemmen bij 3 onthoudingen.

Titel 7

Artikel 147 en 148

Deze artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen met 12 stemmen bij 3 onthoudingen.

Titel 8. Slotbepalingen

Hoofdstuk 1. Wijzigings- en opheffingbepalingen

Artikel 149 tot en met 178

Deze artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen met 12 stemmen bij 3 onthoudingen.

Artikel 178/1 (nieuw artikel 179)

Amendement nr. 1 voorgesteld door Marino Keulen, Maarten De Veuster, Jo Brouns, Annick De Ridder, Martine Fournier en Bert Maertens strekt ertoe een nieuw artikel 178/1 in te voegen (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1007/2, pagina 2).

Marino Keulen zegt dat het eerder om een technische correctie gaat. Het gaat over het heffen van retributies. De oorspronkelijke tekst zou aanleiding kunnen geven tot onduidelijkheden.

Wim Verheyden zegt dat de Vlaams Belangfractie amendement nr. 1 en 2 zal steunen.

Amendement nr. 1 wordt aangenomen met 14 stemmen bij 1 onthouding. Een nieuw artikel 178/1 wordt ingevoegd.

Artikel 178/2 (nieuw artikel 180)

Amendement nr. 2 voorgesteld door Marino Keulen, Maarten De Veuster, Jo Brouns, Annick De Ridder, Martine Fournier en Bert Maertens strekt ertoe een nieuw artikel 178/2 in te voegen (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1007/2, pagina 2).

Marino Keulen verduidelijkt dat het amendement betrekking heeft op de organisatie van de examencommissie die bekwaamheidsbewijzen in de binnenvaart aflevert. Die zal moeten functioneren in de schoot van De Vlaamse Waterweg nv. Het amendement regelt verder onder meer de taken, de vergoedingen en de samenstelling.

Amendement nr. 2 wordt aangenomen met 14 stemmen bij 1 onthouding. Een nieuw artikel 178/2 wordt ingevoegd.

Hoofdstuk 2. Inwerkingtreding

Artikel 194 tot en met 196 (hernummerd artikel 196 tot en met 198)

Deze artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen met 12 stemmen bij 3 onthoudingen.

3.2. Stemming over het geheel

Het ontwerp van Scheepvaartdecreet wordt aangenomen met 9 stemmen bij 6 onthoudingen.

Bart CLAES,
voorzitter

Stijn BEX,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

ARSK	Algemeen Reglement der Scheepvaartwegen van het Koninkrijk
DVW	De Vlaamse Waterweg nv
EG	Europese Gemeenschap
Mineraad	Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
SALV	Strategische Adviesraad voor Landbouw en Visserij
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

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 estuair 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, vermeld 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 schip dat overeenkomstig een Belgische reglementering beschikt over een certificaat waaruit blijkt dat het voldoet aan de specifieke veiligheidseisen om te varen op de binnenwateren en daarenboven gerechtigd is om te varen in een beperkt vaargebied tussen de Zeeschelde en de havens van de Belgische kust, of tussen deze laatste havens;
- 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 als vermeld 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° luchtkussenvaarttuig: 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 autoriteit die zijn gericht aan de gebruikers van een scheepvaartweg, 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, vermeld 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° pleziervaarttuig: 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, ladingbehandelings-tuigen 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 winstoogmerk, 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° verkeerstekken: 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 sluisen, 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 aanhoringen, maar met uitsluiting van de wateren gelegen in de havengebieden beheerd en geëxploiteerd door de havenbedrijven;
- 31° waterwegbeheerder: de overheid die een 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. Behoudens uitdrukkelijke andersluidende bepaling, zijn titel 2 en 3 van dit decreet van toepassing op de binnenwateren.

De Vlaamse Regering kan de binnenwateren waarop titel 2 en 3 van dit decreet toepassing vinden in een besluit oplist 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. 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° artikel 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.

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 scheepvaartwegen

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 kan onder meer de volgende activiteiten omvatten:

- 1° het bouwen, vernieuwen, onderhouden, herstellen, bedienen en uitrusten van de sluisen, 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 op 1 januari van elk jaar aangepast aan het indexcijfer van de gezondheidsindex van december van het voorgaande jaar, waarbij het aanvangsindexcijfer datgene is van december 2021. Onder de gezondheidsindex wordt verstaan de afgevlakte gezondheidsindex, vermeld in artikel 2, §2, van het koninklijk besluit van 24 december 1993 ter uitvoering van de wet van 6 januari 1989 tot vrijwaring van 's lands concurrentievermogen.

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 als vermeld 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 maanden 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 invoeren 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 totaalbedrag 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 terechtkomt 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 binnenwateren.

Voormelde bepalingen zijn van overeenkomstige toepassing op de territoriale zee en de exclusieve economische zone wat betreft de schepen, wrakstukken, gezonken tuigen of voorwerpen die een aantasting van de bereikbaarheid van de Vlaamse havens en waterwegen vormen.

In het geval, vermeld in het tweede lid, 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 het water is terechtgekomen, alsmede alle andere voorwerpen die in het water zijn terechtgekomen, moeten eveneens door hun respectieve eigenaars, worden gelicht en 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 het water 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 het water 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 6000 ton;
 - b) 175 euro per ton voor elke toename van de tonnenmaat met één ton van 6001 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 erfdiensbaarheid 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 begunstigden zijn, evenals in welke gevallen deze lasten onevenredige nadelige gevolgen uitmaken en de vergoeding die daarvoor 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 erfdiensbaarheid van jaagpad en oevererf.

Art. 22. Op de langs waterwegen gelegen erven die met een erfdiensbaarheid van jaagpad en oevererf zijn bezwaard, mogen binnen de ruimtelijke uitgestrektheid van de erfdiensbaarheid 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 erfdiensbaarheid 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 voorschriften in 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 voortbewegings-toestellen, bromfietsen klasse A of speedpedelecs 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. 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 van het jaagpad. Aan dergelijke toelating kunnen door de beheerder voorwaarden worden verbonden.

De Vlaamse Regering bepaalt de vorm, geldigheidsduur en de procedure tot het verkrijgen van de toelating, vermeld in het eerste lid, evenals de door de beheerder van het jaagpad 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 de maatregel heeft genomen of, onder door deze waterwegbeheerder bepaalde voorwaarden, door derden.

Met behoud van de toepassing van artikel 34, worden alle andere verkeerstekens geplaatst en verwijderd door de waterwegbeheerder, of, onder door de waterwegbeheerder 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 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. Behoudens artikel 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.

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.

Afdeling 4. Nautische publicaties

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. De in nautische publicaties vervatte voorschriften zijn beperkt tot aangelegenheden van tijdelijke aard en met een beperkte draagwijdte, die verband houden met een lokale toestand of gebeurtenis. Zij hebben een geldigheidsduur van ten hoogste drie jaar.

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. In alle waterwegen en havens moet degene die water capteert:

- 1° melding maken van het capteren van minder dan 500 kubieke meter per jaar, hierna genoemd de melding van een watervang; of
- 2° een vergunning verkrijgen voor het capteren van 500 kubieke meter en meer per jaar, hierna genoemd de vergunning voor een watervang.

Captatie van water is enkel toegestaan op de vaste captatielocaties, aangegeven 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 is 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 of de haven. 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 of havens wordt gecapteerd om ervoor te kunnen zorgen dat alle functies van de waterweg of de haven 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 kubieke meter 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.

§4. De Vlaamse Regering kan de in dit artikel 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.

§5. 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. 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.

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

De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden waaraan deze debietmetingsystemen 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 regelt de uitvoering van dit artikel. Zij bepaalt de vergoeding die aan de in het eerste lid van dit artikel genoemde beheerders toekomt, onverminderd de bevoegdheid ter zake van het agentschap De Vlaamse Waterweg nv om die inning en vorderingen in de door hen beheerde kanalen en waterwegen voor eigen rekening uit te voeren.

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, kaaien 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 van de 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, vermeld 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 artikel 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 ten einde verdere schade te voorkomen.

In geval van miskennis 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, vermeld 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 121 tot en met 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 marineschepen 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 punt 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 een 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 mogen 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 wordt 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 nummer waaronder het binnenschip is geregistreerd en de datum van de registratie moeten worden aangetekend 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 het daartoe opgemaakte register;
- 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.

§2. De bevoegde autoriteit 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 artikel.

De verwerking van persoonsgegevens is nodig om eigenaren en/of exploitanten van schepen te kunnen contacteren. Dit draagt bij tot een efficiënt waterwegenbeheer en een vlot corridormanagement en aan een veilig waterwegen-netwerk in het bijzonder in het kader van calamiteitenmanagement.

De verwerking van persoonsgegevens in het kader van dit artikel heeft betrekking op identificatiegegevens van de eigenaar en/of exploitant van schepen (naam, adres, rijksregisternummer, telefoonnummer, mailadres).

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

Ter bevordering van de samenwerking in de uitvoering van de taken die zijn toegewezen kan de bevoegde autoriteit de gegevens die worden verwerkt in het kader van de opdrachten delen met de politiediensten, de waterwegbeheerders, de havenbedrijven en de andere bevoegde autoriteiten.

De persoonsgegevens, vermeld in het derde lid, worden bewaard voor een periode van 5 jaar na de doorhaling van de registratie.

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 aangevraagd 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 vermeld in artikel 55, 1^o, 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 een 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. Een bijzonder transport mag slechts op een waterweg varen met de toelating van de waterwegbeheerder. Aan dergelijke toelating kunnen door de waterwegbeheerder voorwaarden worden verbonden.

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

De Vlaamse Regering bepaalt de vorm, geldigheidsduur en de procedure tot het verkrijgen van de toelating, vermeld in het eerste en tweede lid, evenals de door de waterwegbeheerder minimaal te hanteren criteria.

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 uitvoe-

ringsbesluiten 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 geldingsduur van één jaar en kunnen in functie van de noden worden hernieuwd, zonder dat de totale geldingsduur van een afwijking vijf jaren mag overschrijden.

§2. Bij de toelating voor de experimenten of pilootprojecten, 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. 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 Internationale Maritieme Organisatie, 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-zij tanks en hopper-zij tanks 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 bulk lading 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 bulklading: vaste stortlading zoals omschreven in voorschrift XII/1.4 van het SOLAS-verdrag van 1974, met uitzondering van graan.

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 bulklading.

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 bulklading 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 bulklading voldoen;
- 2° een 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, 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 bulklading 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^o, vermelde eisen voor geschiktheid vast, waaraan terminals voor het laden en lossen van vaste bulklading 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 bulklading, hiervoor operationeel geschikt is en of het bulkschip voldoet aan de eisen van operationele geschiktheid voor het laden en lossen van vaste bulklading, die worden vastgesteld door de federale overheid.

Art. 74. De bevoegde autoriteit kan, in afwijking van artikel 72, §1, 4^o, 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^o.

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

- 1^o nadat de terminalvertegenwoordiger de eerste aankondiging van het vermoedelijke aankomsttijdstip van het schip heeft ontvangen, verstrekt hij aan de kapitein een aantal gegevens;
- 2^o 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^o 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 bulklading in gevaar kan komen;
- 4^o voordat met laden en lossen wordt begonnen en tijdens het laden en lossen, kijkt de terminalvertegenwoordiger zich van zijn taken.

De Vlaamse Regering bepaalt welke gegevens op basis van het eerste lid, 1^o, door de terminalvertegenwoordiger aan de kapitein moeten worden verstrekt.

De Vlaamse Regering legt de in het eerste lid, 4^o, 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-Rijn-

verbinding 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 haar 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. De volgende categorieën van vaartuigen zijn van de betaling van scheepvaartrechten of andere retributies als vermeld 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 6 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.

Met uitzondering van de categorieën van vaartuigen, vermeld in punt 1° en 3° van het eerste lid, 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 vermeld in artikel 79 verkrijgen:

- 1° varend erfgoed als vermeld 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, vermeld in artikel 79, §2.

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

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, behoudens afwijking bij decreet, 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 als vermeld 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 tot vergoeding van schade aan de waterwegen en de havens 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, vermeld 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 gebruikmaken 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 rechte ns 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 zijn rechten zal doen blijken.

§2. Als de schepen, lading, wrakstukken, tuigen of voorwerpen die het voorwerp uitmaken van een maatregel als vermeld 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, 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° Onderzoekinstantie 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 volledige 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 bedreigd 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 bedreigd 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-roveerboot 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-roveerboot: 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 15 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, vermeld 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 geregistreeerde 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 met betrekking tot de functie van alle betrokkenen bij een incident of ongeval;
- 3° opleidingsgegevens en gegevens over expertise;
- 4° communicatiegegevens (vastleggingen vanuit face-to-facecontacten, 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 enzovoort);
- 6° informatie over wetsovertredingen of strafrechtelijke veroordelingen;
- 7° medische gegevens over gezondheid, onderzoeken op de lichamen van slachtoffers of van testen op monsters die genomen zijn van de lichamen van slachtoffers enzovoort.

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 zo veel 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 die en ieder personeelslid van de overheid 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, vermeld 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, vermeld 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 teneinde de doelstellingen, 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 blijkt 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. 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 teneinde het risico van nieuwe scheepvaartongevallen te voorkomen.

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 haar 296e zitting van 12 tot 16 juni 2006.

Titel 6. Handhaving

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

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

Aanvullend op artikel 26, §3, van voormeld kaderdecreet van 22 maart 2019 betreffende de bestuurlijke handhaving, zijn de personeelsleden van de scheepvaartpolitie vermeld in artikel 2 van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt eveneens bevoegd voor de bestuurlijke opsporing van de inbreuken vermeld in artikel 133, 1^o tot en met 6^o.

De Vlaamse Regering kan nadere voorwaarden bepalen waaronder de scheepvaartpolitie wordt ingeschakeld.

Hoofdstuk 5 van voormeld kaderdecreet is van toepassing, met dien verstande dat het bedrag van de onmiddellijke inning, vermeld in artikel 32 van dit kaderdecreet, gelijk is aan 200 euro voor natuurlijke personen en 1250 euro voor rechtspersonen.

Bestuurlijke geldelijke sancties worden geïnd en ingevorderd ten voordele van het Vlaams Infrastructuurfonds. In de mate dat 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 dat 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° artikel 30, §2 tot en met §4, artikel 31, §3 en §4, artikel 41, §7, en artikel 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 het kaderdecreet van 22 maart 2019 betreffende de bestuurlijke handhaving.

Art. 113. Met behoud van artikel 20, §2 en §3, van het kaderdecreet van 22 maart 2019 betreffende de bestuurlijke handhaving, kunnen de in artikel 112 vermelde personeelsleden, een afschrift van het proces-verbaal of het verslag van vaststel-

ling, 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 van 22 maart 2019 betreffende de 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 zijn 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. Teneinde de toepassing van afdeling 5 van hoofdstuk 1 van titel 3 van dit decreet en van zijn 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^o, 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^o, vermelde vereisten voldoen.

Hoofdstuk 3. Sancties

Afdeling 1. Strafsancties

Art. 118. De volgende personen worden gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met een geldboete van 100 tot 2000 euro of met een van deze straffen:

- 1^o degene die zich schuldig maakt aan een overtreding van artikel 15;
- 2^o degene die zich schuldig maakt aan een overtreding van artikel 24;
- 3^o degene die zich schuldig maakt aan een overtreding van artikel 25;
- 4^o degene die zich schuldig maakt aan een overtreding van artikel 26, eerste lid, behalve als artikel 53, §1, 8^o, 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^o degene die zich schuldig maakt aan een overtreding van artikel 27;
- 6^o degene die zich schuldig maakt aan een overtreding van artikel 35;
- 7^o degene die zich schuldig maakt aan een overtreding van artikel 49 tot en met 52;
- 8^o degene die zich schuldig maakt aan een overtreding van artikel 69.

Art. 119. Eenieder die de personeelsleden, vermeld in artikel 112, opzettelijk belemmert of hindert bij de uitvoering van hun opdrachten, wordt gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden 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 artikel 271 tot en met 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 artikel 17 en 140 overtreedt.

Art. 121. §1. Met gevangenisstraf van een maand tot twee jaar en met een geldboete van 50 tot 5000 euro wordt gestraft, de gezagvoerder, de eigenaar of de exploitant van een schip die, in strijd met de bepalingen van artikel 56, 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 maanden en met een geldboete van 26 tot 300 euro of met één van die straffen alleen:

- 1° ieder die de bepalingen van artikel 56 tot en met 60 of artikel 116, alsook de bepalingen van de ter uitvoering van deze artikelen genomen besluiten heeft overtreden;
- 2° ieder die de opdracht van de bevoegde autoriteit en deskundigen, krachtens artikel 56 tot en met 60, artikel 116, en de uitvoeringsbesluiten uitgeoefend, heeft belemmerd.

§3. De in paragraaf 2 gestelde sancties zijn ook van toepassing wanneer de overtreding van artikel 116 of de onder 2° bedoelde 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 artikel 56 tot en met 60, artikel 116, of de uitvoeringsbesluiten te handelen.

§5. Met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met een geldboete van 1 tot 25 euro wordt gestraft elk lid van de bemanning dat de retentie 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 maanden en met een geldboete van 26 tot 100 euro.

Art. 122. Met de straffen gesteld in artikel 276 en 280 van het Strafwetboek naar het aldaar voorziene onderscheid en met behoud van de toepassing van artikel 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. Met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden 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.

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.

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. Dit lid vindt geen toepassing in het geval dat een overtreding als vermeld in het tweede lid volgt op een overtreding als vermeld in het eerste lid.

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 maanden 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 maanden 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 zijn 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 maanden 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. 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 vermeld in artikel 29 die niet beschikt over een toelating van de beheerder van het jaagpad;
- 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 artikel 79 tot en met 82 of de krachtens deze artikelen uitgevaardigde besluiten.

De bestuurlijke geldboete bedraagt, per inbreuk, maximum 1000 euro voor natuurlijke personen en 5000 euro voor rechtspersonen.

Art. 134. Voor de misdrijven, vermeld in artikel 118 tot en met 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 kaderdecreet van 22 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 kaderdecreet van 22 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 is, 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 is. 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 dubbele 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 van de waterweg of de haven 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, wordt bekendgemaakt in een nautische publicatie.

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.

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

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

De voorgeschoten 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 voorgeschoten of de garantie heeft 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 zijn 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 uur 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, vermeld in artikel 142.

Het beroep wordt ingesteld 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 vermeld 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 bulklading, vermeld in artikel 73 of 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 artikel 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, vermeld 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, 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.

§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 23, §1, 1°, van boek II van het Wetboek van bepaalde voorrechten op zeeschepen en diverse bepalingen, wordt de zinsnede "de tonne-, vuur- of havengelden en soortgelijke openbare heffingen en belastingen, de loodslonen," opgeheven.

Art. 151. In artikel 23, §1, 4°, van boek II van hetzelfde wetboek wordt de zinsnede "wegens schade aan kunstwerken van havens, dokken en waterwegen," opgeheven.

Art. 152. 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. 153. 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. 154. Artikel 3 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 25 december 2016 en 8 mei 2019, wordt opgeheven.

Art. 155. Artikel 4 van dezelfde wet wordt opgeheven.

Art. 156. 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. 157. 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. 158. 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. 159. 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. 160. Artikel 16 van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart wordt opgeheven.

Art. 161. 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. 162. 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. 163. Artikel 80 van het decreet van 21 december 1990 houdende begrotings-technische bepalingen alsmede bepalingen tot begeleiding van de begroting 1991, gewijzigd bij het decreet van 20 december 1996, wordt opgeheven.

Art. 164. Artikel 81 van hetzelfde decreet, vervangen bij het decreet van 20 december 1996, wordt opgeheven.

Art. 165. Artikel 82 van hetzelfde decreet wordt opgeheven.

Art. 166. Artikel 83 van hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 21 december 2007, wordt opgeheven.

Art. 167. Artikel 84 van hetzelfde decreet, vervangen bij het decreet van 21 december 2007, wordt opgeheven.

Art. 168. Artikel 85 van hetzelfde decreet wordt opgeheven.

Art. 169. Artikel 86 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 21 april 2006, wordt opgeheven.

Art. 170. Artikel 87 van hetzelfde decreet wordt opgeheven.

Art. 171. In artikel 14bis van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° aan paragraaf 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. 172. 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. 173. 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. 174. 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. 175. 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. 176. 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 voor-
doet, 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 op 1 januari van elk jaar aangepast aan het indexcijfer
van de gezondheidsindex van december van het voorgaande jaar, waarbij het aan-
vangsindexcijfer datgene is van december 2021. Onder de gezondheidsindex wordt
verstaan de afgevlakte gezondheidsindex, zoals vermeld in artikel 2, §2, van het
koninklijk besluit van 24 december 1993 ter uitvoering van de wet van 6 januari 1989
tot vrijwaring van 's lands concurrentievermogen."

Art. 177. In hetzelfde decreet wordt in dezelfde afdeling 3 een artikel 23sexies inge-
voegd, 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 schade-
verwekkend feit waarvoor de beperking van aansprakelijkheid, vermeld 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 geadi-
eerde 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 maanden vanaf de bekend-
making in het Belgisch Staatsblad zijn vordering in te dienen.

Wanneer een gerechtelijke procedure aanhangig is, wordt de vordering inge-
steld 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 beper-
king van aansprakelijkheid overeenkomstig artikel 23quinquies van dit decreet inroep-
en tegen alle personen die een vordering instellen. Het bedrag waartoe de aanspra-
kelijkheid 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 23quin-
quies van dit decreet is beperkt, wordt wie meer dan drie maanden na de bekend-
making 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 totaalbedrag aan schadevergoedingen dat hoger ligt dan het bedrag waartoe zijn aansprakelijkheid is beperkt.”

Art. 178. 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. 179. In artikel 19, tweede lid, van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 26 april 2019, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° in punt 1° worden de woorden “om vaartuigen voor de binnenvaart te certificeren en te meten” vervangen door de woorden “inzake het certificeren en meten van vaartuigen voor de binnenvaart”;
- 2° in punt 2° worden de woorden “de bemanningsvoorschriften en de bekwaamheidsbewijzen” vervangen door de zinsnede “prestaties inzake de bemanningsvoorschriften en de bekwaamheidsbewijzen, met inbegrip van het afnemen van examens”;
- 3° in punt 3° worden tussen het woord “voor” en het woord “de” de woorden “prestaties inzake” ingevoegd.

Art. 180. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 9 oktober 2020, wordt een artikel 20ter/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 20ter/1. Onder de vennootschap ressorteert een examencommissie.

De examencommissie is onder meer belast met de volgende taken:

- 1° het afnemen van examens waarmee deelnemers hun bekwaamheden kunnen aantonen met het oog op het verkrijgen van bekwaamheidsbewijzen in de binnenvaart, met inbegrip van bekwaamheidsbewijzen voor bemanningsleden in verband met het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren;
- 2° het nemen van alle bestuurlijke beslissingen in verband met de examens, vermeld in punt 1°, in overeenstemming met de regelgeving over de bekwaamheidsbewijzen in de binnenvaart.

De Vlaamse Regering kan, ter uitvoering van internationale of Unierechtelijke regels die met de hierboven vermelde taken samenhangen, de taken, vermeld in het tweede lid, nader omschrijven en bijkomende taken aan de examencommissie opdragen.

De examencommissie telt onder haar leden personen met een bijzondere deskundigheid in verband met de in het tweede lid bedoelde bekwaamheden. De Vlaamse Regering kan nadere voorschriften vaststellen betreffende de samenstelling van de examencommissie en de aanstelling van de leden ervan.”

Art. 181. Artikel 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 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 een door de havenkapiteinsdienst opgelegd bevel, 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 een door de havenkapiteinsdienst opgelegd bevel 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, 1° en 2°, of als vermeld in artikel 15, §2, 1° en 2°, 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 meerdadse samenloop van inbreuken.

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, 3° en 4°, of als vermeld in artikel 15, §2, 3°, of voor zover het gaat om een inbreuk of een samenloop van inbreuken 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, 3° en 4°, en §2, 3°, verhoogd met de opdecimen, en moet in verhouding staan tot de aard, de omvang en de ernst van de inbreuk. 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:

- 1° het IMO-nummer van het zeeschip (IMO: Internationale Maritieme Organisatie) of het ENI-nummer van het binnenschip (ENI: European Number of Identification) is geregistreerd;
- 2° de kentekenplaat van het voertuig is geregistreerd;
- 3° 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 hij moet 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:

- 1° het IMO-nummer van het zeeschip of het ENI-nummer van het binnenschip is geregistreerd;
- 2° de kentekenplaat van het voertuig is geregistreerd; of
- 3° 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. De werkgever is burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de geldboetes en kosten waartoe zijn lasthebbers of aangestelden zijn veroordeeld.

§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, vermeld in artikel 92, in werking treedt.

Art. 198. In afwijking van artikel 196, treden artikel 42, 166 en 167 in werking op 1 januari 2024.