



FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

Juridische studie over de introductie van een circulaire economie voor pleziervaartuigen



www.mobilit.belgium.be

.be

INHOUD

EXECUTIVE SUMMARY

I. HERINNERING AAN HET DOEL VAN DE UIT TE VOEREN OPDRACHTEN

II. INLEIDING

III. BELANGHEBBENDE PARTIJEN

- III.1. Voorwoord
- III.2. De besluitvormingsinstanties
- III.3. De bevoegde organen
- III.4. De stakeholders

IV. DEEL I: DE VERLATEN VAARTUIGEN

IV.1. **Overzicht van het huidige wettelijke kader**

IV.1.1. Internationaal wettelijk kader: het Internationaal Verdrag van Nairobi inzake de verwijdering van wrakken

IV.1.2. Federaal wettelijk kader

IV.1.2.1. Wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van

diverse

internationale Akten inzake de zeevaart

IV.1.2.2. Belgisch Scheepvaartwetboek van 8 mei 2019

IV.1.3. Wettelijk kader in het Vlaams Gewest

IV.1.3.1. Vlaams Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022

IV.1.4. Wettelijk kader in het Waals Gewest

IV.1.4.1. Decreet van 19 maart 2009 betreffende de instandhouding van het gewestelijke openbaar wegen- en waterwegendomein

IV.1.4.2. Besluit van de Waalse Regering van 15 mei 2014 houdende regeling van de scheepvaart op de waterwegen in het Waalse Gewest

IV.1.5. Wettelijk kader in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

IV.1.6. Vergelijkende tabel

IV.2. Voorstellen tot aanpassing van het wettelijk en regelgevend kader

IV.2.1. Definities

IV.2.1.1. Harmonisatie van het begrip "pleziervaarttuig"

IV.2.1.2. Verlaten schip

IV.2.1.3. Wrak

IV.2.1.4. Afgedankt schip

IV.2.2. Wettelijk kader in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

IV.2.3. Standaardisering van de bestaande regelingen

IV.2.4. Moment waarop een pleziervaarttuig als afval beschouwd kan worden

IV.2.5. Kan een niet-geregistreerd vaarttuig als afval beschouwd worden?

IV.2.6. Verantwoordelijkheid van de verwijdering in het kader van de concessies

IV.2.7. Tenuitvoerlegging van de wetgevingen bij besluit

IV.3. Bevoegdheidsverdelingsregels

IV.3.1. Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen

IV.3.2. Voorbereidende werken en advies van de Raad van State

IV.3.2.1. Vlaams Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022

IV.3.2.2. Belgisch Scheepvaartwetboek

IV.3.2.3. Wet betreffende de pleziervaart

IV.3.3. Conclusie met betrekking tot de bevoegdheidsverdelingsregels

IV.3.4. Mogelijkheden tot samenwerking tussen de federale overheid en de gefedereerde entiteiten

IV.3.4.1. Algemeen wetgevend kader

IV.3.4.2. Het samenwerkingsakkoord

IV.3.4.3. Het overleg

IV.3.4.4. De betrokkenheid van andere overheden bij de beslissing

IV.3.4.5. De informatieverstrekking

IV.3.4.6. De voorafgaande kennisgeving

IV.3.4.7. Het voorstel

IV.3.4.8. Conclusie

V. DEEL II: INTRODUCTIE VAN EEN CIRCULAIRE ECONOMIE IN DE PLEZIERVAART

V.1. Voorwoord

V.2. Belanghebbende partijen

V.2.1. Besluitvormingsinstanties

V.2.2. Bevoegde organen

V.2.3. Stakeholders

V.3. Bevoegdheidsverdelingsregels

V.4. Bestaand wettelijk kader

V.4.1. Internationaal wettelijk kader

V.4.1.1. Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen

V.4.1.2. Verdrag van Bazel inzake de beheersing van de grensoverschrijdende

overbrenging

van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering ervan en de relatie met het Verdrag van Hongkong

V.4.2. Europees wettelijk kader

V.4.2.1. Verordening (EU) nr. 1257/2013 inzake scheepsrecycling

V.4.2.2. Verordening (EG) nr. 1013/2006 betreffende de overbrenging van

afvalstoffen

V.4.2.3. Richtlijn 2013/53/EU betreffende pleziervaartuigen

V.4.2.4. Richtlijn 2008/98/EG betreffende de afvalstoffen

V.4.3. Wettelijk kader in het Vlaams Gewest

V.4.3.1. Decreet van 23 december 2011 betreffende het duurzaam beheer van materiaalkringlopen en afvalstoffen

V.4.3.2. VLAREMA

V.4.4. Wettelijk kader in het Waals Gewest

V.4.4.1. Waals Decreet van 9 maart 2023 betreffende de afvalstoffen, het

circulair

gebruik van de materialen en de openbare netheid

V.4.4.2. Besluit van de Waalse Regering van 23 september 2010 tot invoering van een terugnameplicht voor bepaalde afvalstoffen

V.4.5. Wettelijk kader in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

V.4.5.1. Ordonnantie van 14 juni 2012 betreffende afvalstoffen

V.4.5.2. Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 1 december 2016 betreffende het beheer van afvalstoffen

V.4.6. Wettelijk kader in Frankrijk

V.5. Juridische perspectieven voor de invoering van een circulaire economie voor pleziervaartuigen

V.5.1. Aanpassing van de Europese regels

V.5.2. Op federaal niveau

V.5.3. Aanpassing van de gewestelijke regels

V.5.4. De mogelijkheid van recycling opnemen in de wetgeving inzake de verwijdering van verlaten schepen en wrakken

V.5.5. Financiering van een circulaire economie voor pleziervaartuigen
V.5.6. Informatieplicht

VI. BIJLAGEN

EXECUTIVE SUMMARY

Belanghebbende partijen

De belanghebbende partijen zijn onderverdeeld in drie categorieën:

(i) de besluitvormingsinstanties, waaronder de parlementen, regeringen en ministers die op de verschillende bevoegdheidsniveaus bevoegd zijn voor de gebieden waarop de invoering van een kringlooeconomie voor pleziervaartuigen betrekking heeft;

(ii) de bevoegde organen, waaronder organen die bevoegd zijn maar geen directe wetgevende of regelgevende bevoegdheden hebben;

(iii) de stakeholders die de belangrijkste spelers in de sector omvatten.

Bevoegdheidsverdeling

De invoering van een kringlooeconomie voor pleziervaartuigen brengt verschillende bevoegdheden met zich mee die ofwel door de federale overheid ofwel door de gewesten worden uitgeoefend.

De Gewesten zijn verantwoordelijk voor het verwijderen van verlaten schepen of wrakken uit de binnenwateren.

De federale overheid is verantwoordelijk voor de verwijdering in de exclusieve economische zone en de territoriale wateren, met uitzondering van de gevallen waarin deze schepen en wrakken de toegankelijkheid van Vlaamse havens en waterwegen aantasten: in dat laatste geval blijft het Vlaamse Gewest verantwoordelijk.

Bij de invoering van een kringlooeconomie voor pleziervaartuigen zullen ook de gewesten betrokken moeten worden, aangezien zij de meeste bevoegdheden hebben op het gebied van afval en milieu.

Tot slot zijn er verschillende mogelijkheden voor samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten, te beginnen met overlegmechanismen.

Verwijdering van verlaten schepen en wrakken

*Het **Verdrag van Nairobi** inzake het opruimen van wrakken bevat een aantal internationale bepalingen op dit gebied.*

Het dekt echter alleen wrakken die zich in de exclusieve economische zone bevinden, waardoor het toepassingsgebied beperkt is.

Op federaal niveau bieden de artikelen 2.7.6.1 en volgende van het **Belgische Scheepvaartwetboek** een wettelijk kader voor het opruimen van wrakken en verlaten schepen in de territoriale wateren en de exclusieve economische zone.

Op gewestelijk niveau bieden het **Vlaams scheepvaartdecreet van 21 januari 2022** en het **Waal decreet van 19 maart 2009 betreffende de instandhouding van het gewestelijke openbaar wegen- en waterwegendomein** eveneens een wettelijk kader voor het omgaan met wrakken en verlaten schepen op de binnenwateren.

Na een analyse van het huidige wettelijke kader wordt een aantal **voorstellen gedaan om het aan te passen**, waaronder:

- (i) Een uitdieping van de bestaande definities van "verlaten schepen" en "wrakken" om nader te preciseren welke vaartuigen verwijderd mogen worden;
- (ii) De invoering van een definitie van "afgedankt schip" om het verband te leggen met het begrip "afval";
- (iii) De invoering van een beter ontwikkeld wettelijk kader in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- (iv) Een standaardisering van de in België geldende regels;
- (v) Bij besluit voorzien van of overgaan tot de tenuitvoerlegging van de geldende wetgeving.

Tegelijkertijd wordt een aantal antwoorden gegeven op nieuwe vragen die in de loop van het onderzoek zijn gerezen, met name over het punt waarop een schip als afval kan worden geclassificeerd, of over concessies.

Introductie van een circulaire economie in de pleziervaart

De belangrijkste doelstelling van het Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen is **op internationaal niveau** te garanderen dat schepen in het mariene milieu die het einde van hun nuttige levensduur hebben bereikt, veilig worden gerecycled zonder onnodige risico's voor de volksgezondheid en het milieu.

De voorschriften van dit nieuwe verdrag hebben onder meer betrekking op het ontwerp, de bouw, de exploitatie en de voorbereiding van schepen om een veilige en milieuhygiënisch verantwoorde recycling van schepen te bevorderen zonder de veilige en efficiënte exploitatie ervan in het gedrang te brengen; de veilige en milieuhygiënisch verantwoorde exploitatie van scheepsrecyclinginrichtingen; en de invoering van een passend handavingsmechanisme voor scheepsrecycling, met inbegrip van certificerings- en kennisgevingsverplichtingen.

Op Europees niveau werd Verordening (EU) nr. 1257/2013 inzake scheepsrecycling aangenomen, met name om de ratificatie van het Verdrag van Hongkong te vergemakkelijken.

Vooral Richtlijn 2013/53/EU betreffende pleziervaartuigen en waterscooters stelt eisen aan het ontwerp en de bouw van met name pleziervaartuigen, deels voltooide pleziervaartuigen, waterscooters en deels voltooide waterscooters of vaartuigen die een ingrijpende verbouwing ondergaan.

Ze stelt eisen aan de fabrikanten, de importeurs en de distributeurs.

Op Belgisch niveau zijn de bevoegdheden hoofdzakelijk in handen van de Gewesten.

Het Vlaamse Gewest heeft daarom het decreet van 23 december 2011 betreffende het duurzaam beheer van materiaalkringlopen en afvalstoffen aangenomen.

Het decreet werd uitgevoerd door het besluit van de Vlaamse Regering van 17 februari 2012 tot vaststelling van het Vlaams reglement betreffende het duurzaam beheer van materiaalkringlopen en afvalstoffen (VLAREMA).

In het Waalse Gewest werd het Waalse Decreet van 9 maart 2023 betreffende de afvalstoffen, het circulair gebruik van de materialen en de openbare netheid goedgekeurd en uitgevoerd door het Besluit van de Waalse Regering van 23 september 2010 tot invoering van een terugnameplicht voor bepaalde afvalstoffen.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ten slotte is het de ordonnantie van 14 juni 2012 betreffende afvalstoffen die als basis dient voor de materie en die werd uitgevoerd door het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 1 december 2016 betreffende het beheer van afvalstoffen.

*In het onderzoek wordt ook gekeken naar de wettelijke regeling die van kracht is in **Frankrijk**, dat algemeen wordt beschouwd als een 'model' op het gebied van de circulaire economie voor pleziervaartuigen.*

De manieren waarop de circulaire economie is ingevoerd in de Franse wetgeving worden onderzocht en dienen ook als basis voor de juridische perspectieven die kunnen worden opgeroepen voor België.

*In die zin wordt het onderzoek afgesloten met een **aantal voorstellen voor actie**:*

(i) Door de Europese regelgeving aan te passen, in het bijzonder Richtlijn 2013/53/EU;

(ii) Door te herinneren aan de actiemogelijkheden waarover de federale overheid beschikt;

(iii) Door het gewestelijke wettelijke kader aan te passen en, in het bijzonder, door een sectie gewijd aan pleziervaartuigen op te nemen in de gewestelijke wet- en regelgeving inzake afval, naar Frans voorbeeld;

(iv) Door in de wetgeving inzake de verwijdering van wrakken en schepen de mogelijkheid op te nemen om dergelijke wrakken en schepen in de kringlooeconomie te brengen;

(v) Door enkele algemene overwegingen over de financiering van een circulaire economie voor pleziervaartuigen.

Bijlagen

Aangezien de analyse van het wettelijk kader zich richtte op de belangrijkste wetten en regels die relevant zijn voor dit onderzoek, bevatten de bijlagen de geldende wettelijke bepalingen die in extenso zijn weergegeven, evenals een lijst, per bevoegdheidsniveau, van andere, meer bijkomstige wetten en regels.

I. HERINNERING AAN HET DOEL VAN DE UIT TE VOEREN OPDRACHTEN

1. Het doel van deze juridische studie is de introductie van een circulaire economie voor pleziervaartuigen.

Voortbouwend op de voorstudie van 2022, "*inventoriant les différentes pistes possibles pour parvenir à une économie circulaire dans le secteur de la navigation de plaisance belge, tant en mer que sur terre*" (die de verschillende mogelijkheden inventariseerde om tot een circulaire economie te komen in de Belgische pleziervaartsector, zowel op zee als op het land), wil de Algemene Directie Scheepvaart (ADS) de mogelijke manieren om tot een circulaire economie te komen in de Belgische pleziervaartsector verder verkennen.

Daartoe besliste de ADS een juridische studie te laten uitvoeren om extra input te leveren voor de uitwerking van deze denkplistes.

2. Om dit doel te bereiken is het essentieel om:

- Ons over de verschillende betrokken overheidsinstanties en belanghebbenden te buigen;
- De bestaande wetgeving in België en Europa met betrekking tot de pleziervaart enerzijds en de aanverwante recycling anderzijds te inventariseren;
- De verdeling van de bevoegdheden in verband met de bestaande wetgeving in kaart te brengen.

3. Eens de huidige situatie in kaart is gebracht, dient onderzocht te worden wat er wettelijk nodig is op federaal, gewestelijk en mogelijk Europees niveau om een circulaire economie tot stand te brengen in de Belgische pleziervaartsector.

Daartoe zullen juridische voorstellen worden gedaan.

4. Zodoende bestaat deze juridische studie uit twee hoofdonderdelen:

- ❖ Aan de ene kant **het huidige probleem van de verlaten pleziervaartuigen**, dat het onderwerp vormt van het eerste deel van de studie.
Welke wetgeving moet worden aangepast om dit probleem aan te pakken en moet er nieuwe wetgeving worden aangenomen?
- ❖ Aan de andere kant, **de invoering van een circulaire economie voor pleziervaartuigen in de toekomst**.
Welke wetgeving - en op welk bevoegdheidsniveau - moet worden aangepast of toegevoegd om de implementatie van een circulaire economie in de Belgische pleziervaartsector te garanderen?

5. De verschillende vergaderingen die in het kader van deze studie werden gehouden met de stakeholders, IGNEOS en de FOD Mobiliteit en Vervoer, hebben het tevens mogelijk gemaakt om deze studie uit te breiden naar andere juridische kwesties en overwegingen.

Deze laatste werden daarbij opgenomen in deze studie, naast het oorspronkelijke doel.

II. INLEIDING

6. België heeft zich de afgelopen jaren op alle overheidsniveaus actief ingezet voor een circulaire economie.

Grondstoffen kunnen niet langer lineair worden gebruikt, alsof ze onuitputtelijk zijn, en het is essentieel geworden om manieren te vinden om materialen zoveel mogelijk te recyclen.

7. Onder andere de pleziervaartsector heeft zijn aandeel in dit afval.

België telt 93.000 geregistreerde pleziervaartuigen.

Naar schatting zijn ongeveer 10.000 boten niet langer in gebruik.

De meeste dateren uit de jaren 1970 en 1980 en hebben ongeveer veertig jaar in onze wateren gevaren. Ongeveer 75% van deze verlaten boten is gemaakt van polyester, wat een extra uitdaging vormt voor hun recycling.

Sinds de tweede helft van de vorige eeuw worden pleziervaartuigen in massa geproduceerd uit polyester.

Gezien de eigenschappen van polyester wordt de gemiddelde levensduur van een dergelijk vaartuig geschat op 30 tot 50 jaar.

In de afgelopen jaren hebben veel pleziervaartuigen het einde van hun levenscyclus bereikt, waardoor afgedankte pleziervaartuigen in veel Europese landen een veelbesproken onderwerp zijn geworden.

Deze afgedankte schepen worden vaak achtergelaten in de natuur, met alle gevolgen van dien voor (i) de veiligheid van de waterwegen, andere schepen en hun bemanning, (ii) het milieu en de ecosystemen, (iii) en als visuele overlast.

8. Zoals ook aangegeven in de laatste versies van het Federaal Actieplan Marien Zwerfvuil en het Federaal Actieplan Circulaire Economie, is de ADS van plan om een afvalbeheersplan te ontwikkelen voor pleziervaartuigen die het einde van hun levensduur hebben bereikt.

Daartoe heeft de ADS in 2022, met de steun van een consultant, een voorstudie uitgevoerd waarin de verschillende mogelijke manieren om tot een circulaire economie te komen in de Belgische pleziervaartsector, zowel op zee als aan land, op een rijtje werden gezet.

Zo werd er al een literatuurstudie en een benchmarkstudie uitgevoerd en er hebben al een aantal bilaterale bijeenkomsten plaatsgevonden.

Tot slot werden er ook twee rondetafelgesprekken georganiseerd met de verschillende belanghebbenden om de verschillende mogelijke pistes te identificeren.

9. Uit de voorafgaande studie blijkt dat er nog een aantal technische en juridische obstakels bestaan.

Het recyclen van verlaten pleziervaartuigen is een technisch complex proces.

Door de verschillende materialen is het ontmantelen van een plezierboot een moeilijk en tijdrovend procedé. Er kunnen bijvoorbeeld verf- of olieresten op de romp zitten. Het resterende polyester is van mindere kwaliteit, waardoor de mogelijkheden voor hergebruik momenteel beperkt zijn.

Ook op wettelijk niveau is het opzetten van een circulaire economie voor pleziervaartuigen niet eenvoudig en moeten er veel vragen worden geanalyseerd voordat de relevante wettelijke instrumenten kunnen worden voorgesteld.

10. Gezien het Belgische politieke landschap zijn de verschillende bevoegdheden verdeeld over de verschillende bestuursniveaus.

Sinds 2019 moeten pleziervaartuigen met een lengte van 2,5 meter of meer bijvoorbeeld worden geregistreerd.

Het register is in handen van de federale overheid, meer bepaald de FOD Mobiliteit en Vervoer. Afvalbeheer en het beheer van de waterwegen zijn echter een gewestelijke bevoegdheid.

Om een circulaire economie in de pleziervaart te bereiken, is het daarom essentieel dat de verschillende overheidsinstanties actie ondernemen en, indien nodig, met elkaar overleggen.

III. BELANGHEBBENDE PARTIJEN

III.1. VOORWOORD

11. De belangrijkste betrokken partijen staan hieronder vermeld.

De lijst in kwestie is onderverdeeld in drie categorieën, afhankelijk van de mate van beslissingsbevoegdheid:

- De feitelijke besluitvormingsinstanties;
- De bevoegde organen;
- De stakeholders.

III.2. DE BESLUITVORMINGSINSTANTIES

12. Het begrip "besluitvormingsinstanties" verwijst naar de overheidsinstanties met specifieke wetgevende of regelgevende bevoegdheden met betrekking tot de invoering van een circulaire economie voor pleziervaartuigen.

➤ **Op Europees niveau:**

- ❖ Op wetgevingsgebied is dit het Europees Parlement samen met de Raad (artikel 14 van het Verdrag betreffende de Europese Unie);
- ❖ Wat betreft wetgevingsvoorstellen, is dat de Europese Commissie (art. 17 van het Verdrag betreffende de Europese Unie).

➤ **Op federaal niveau:**

- ❖ In wetgevingsaangelegenheden is dit de Kamer van Volksvertegenwoordigers;
- ❖ Op uitvoerend niveau is dat de federale regering, en in het bijzonder:
 - De minister van de Noordzee;
 - De minister van Mobiliteit.

➤ **Op gewestelijk niveau:**

- ❖ **In het Vlaams Gewest:**
 - Het Vlaams Parlement;
 - De Vlaamse Regering en in het bijzonder de Minister van Mobiliteit;

❖ **In het Waals Gewest:**

- Het Waals Parlement;
- De Waalse Regering en in het bijzonder de minister van Mobiliteit en Infrastructuur en de minister van Landbouw;

❖ **In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:**

- Het Brussels Parlement;
- De Brusselse Regering en in het bijzonder de Minister van Mobiliteit en Brussel Mobiliteit;

III.3. DE BEVOEGDE ORGANEN

13. Het begrip "bevoegde organen" omvat alle internationale, Europese, federale en gewestelijke instanties die, zonder daarom over specifieke wetgevende of regelgevende bevoegdheden te beschikken, niettemin bevoegd zijn in zaken die betrekking hebben op de pleziervaart en/of de circulaire economie en/of afvalbeheer en -verwerking.

➤ **INTERNATIONALE INSTELLINGEN**

- ❖ **IMO:** de Internationale Maritieme Organisatie, opgericht in het kader van het IMO-verdrag.

➤ **EUROPESE INSTELLINGEN**

- ❖ **CESNI:** 'Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure¹', Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart;
- ❖ Het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid²

➤ **FEDERALE INSTANTIES**

¹ Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) - CESNI - Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart

² Verordening -(EG) nr. 1406/2002 - NL - EUR-Lex (europa.eu)

❖ De FOD Mobiliteit en Vervoer³

Belgisch Scheepsregister: de centrale dienst van de Algemene Directie Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, die met name verantwoordelijk is voor de registratie van schepen en binnenschepen en voor de publicatie van rechten op schepen;

Cel Maritieme Beveiliging: de afdeling van de Algemene Directie Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer die verantwoordelijk is voor de taken bedoeld in artikel 4.2.1.44 van het Belgische Scheepvaartwetboek;

- ❖ Federaal Overlegplatform voor de Pleziervaart (opgericht door het koninklijk besluit van 28 juni 2009 tot oprichting van een federaal overlegplatform voor de pleziervaart)⁴ en vaak afgekort als FOP.

Het FOP zorgt voor permanent en gestructureerd overleg tussen de sector, de gebruikers en de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Het is gericht op:

1. Het verbeteren van de dienstverlening: administratieve vereenvoudiging, e-loketten, communicatie met de gebruikers;
 2. Het bevorderen van de veiligheid: discussies over veiligheidscampagnes en veiligheidsuitrusting aan boord van pleziervaartuigen;
 3. Het inspelen op nieuwe trends: de implementatie van nieuwe regelgeving zoals het ICC, nieuwe watersporten of innovaties in veiligheidsuitrusting voor zeilers.
- ❖ De Pleziervaartcommissie als bedoeld in artikel 12 van de wet van 2018: beoordeelt de brevetten die niet door de federale overheid zijn afgegeven.
De Commissie adviseert de minister vervolgens over de erkenning van deze brevetten.
- ❖ De Examencommissie: stelt de examenonderwerpen en vragen op met het oog op het verkrijgen van een vaarbevoegdheidsbewijs.
- ❖ Scheepvaartcontrole: het onderdeel van de federale overheid dat in het bijzonder belast is met de in dit wetboek vastgestelde uitvoerings- en handhavingsopdrachten en dat daartoe door de Koning wordt aangeduid.

³ <https://mobilit.belgium.be/nl/scheepvaart/navigatie-belgische-noordzee/belgische-scheepvaartwegen/vaarregels>

⁴ <https://mobilit.belgium.be/nl/scheepvaart/pleziervaart/commissies-en-overlegstructuren/het-federaal-overlegplatform-pleziervaart>

- ❖ Scheepvaartpolitie: lde met de politie te water belaste overheid van de federale politie.
- ❖ MIK: het Maritiem Informatiekruispunt bedoeld in artikel 3, 7°, van het Samenwerkingsakkoord Kustwacht.
- ❖ NAMB: de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging zoals bedoeld in artikel 2.5.2.5 van het Belgische Scheepvaartwetboek.
- ❖ LCMB: een Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging zoals bedoeld in artikel 2.5.2.8 van het Belgische Scheepvaartwetboek.
- ❖ Interregionale Verpakkingscommissie (IVC), verantwoordelijk voor de Belgische wetgeving inzake verpakkingsafval en de doorvoer van afval.

➤ **WAALSE INSTANTIES**

- ❖ SPW Mobilité et Infrastructures;
- ❖ SPW Agriculture, Ressources naturelles et Environnement.

➤ **BRUSSELSE INSTANTIES**

- ❖ BIM: Leefmilieu Brussel

➤ **VLAAMSE INSTANTIES**

- ❖ De Vlaamse Waterweg: de vennootschap van publiek recht bedoeld in artikel 3, §1, van het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap, genaamd "De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht;
- ❖ De havenbedrijven bedoeld in het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens;
- ❖ Het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK)⁵
- ❖ De Openbare Vlaamse Afvalmaatschappij (OVAM), opgericht bij het decreet van 2 juli 1981 betreffende de voorkoming en het beheer van afvalstoffen;

⁵ [Home | Agentschap MDK](#)

- ❖ De Vlaamse Milieumaatschappij (VMM): aanvankelijk opgericht als Vlaamse openbare instelling bij decreet van 12 december 1990 betreffende het bestuurlijk beleid (inzonderheid Titel I, hoofdstuk 9) en omgevormd tot een intern verzelfstandigd agentschap met rechtspersoonlijkheid bij het decreet van 7 mei 2004.

III.4. DE STAKEHOLDERS

14. Het begrip "stakeholders" verwijst naar de belanghebbenden die geen beslissingsbevoegdheid hebben of geen bevoegde organen zijn, maar die belangrijke spelers zijn in de pleziervaartsector, de circulaire economie en het afvalbeheer en die het daarom verdienen om bij de denkoefeningen betrokken te worden.

Kunnen met name bij de stakeholders worden vermeld:

- ❖ European Boating Industry (EBI);
- ❖ Association européenne de Navigation de plaisance (EBA)⁶;
- ❖ De Haven van Brussel (beheerder);
- ❖ Ligue motonautique belge;
- ❖ Watersportfederaties;
- ❖ Commissariaat-generaal voor Toerisme (CGT);
- ❖ Wind en Watersport Vlaanderen;
- ❖ Vlaamse Pleziervaartfederatie;
- ❖ Boot Gent;
- ❖ Jachthavens: Jachthaven Nieuwpoort; Yachting Sud; Bruxelles Royal Yacht Club, ...
- ❖ Fédération Francophone du Yachting Belge;
- ❖ Fédération des recycleurs;
- ❖ ...

⁶ Ten dienste van de pleziervaarders in Europa sinds 1982 – EBA

IV. DEEL I: DE VERLATEN VAARTUIGEN

15. De problematiek van de verlaten pleziervaartuigen is het eerste van de twee hoofdonderdelen van deze studie.

Bij de behandeling van deze eerste problematiek analyseren we achtereenvolgens de volgende punten:

- Het bestaande wet- en regelgevend kader;
- De voorstellen tot wijziging van het wet- en regelgevend kader;
- De bevoegdheidsverdelingsregels.

IV.1. OVERZICHT VAN HET HUIDIGE WETTELIJKE KADER

16. In het eerste hoofdstuk van deel I wordt ingegaan op de belangrijkste huidige wet- en regelgeving met betrekking tot de pleziervaart en in het bijzonder op de kwestie van de zogenaamde 'weesschepen' en hun verwijdering.

Hiertoe zal eerst het internationale wettelijke kader worden besproken.

Voor zover het Europese wettelijke kader niet voorziet in specifieke regels voor het verwijderen van verlaten vaartuigen, zal er geen hoofdstuk aan gewijd worden.

De federale en vervolgens gewestelijke (Vlaams Gewest, Waals Gewest, Brussels Hoofdstedelijk Gewest) wettelijke kaders zullen dit overzicht vervolledigen.

IV.1.1. INTERNATIONAAL WETTELIJK KADER: het Internationaal Verdrag van Nairobi inzake de verwijdering van wrakken⁷

17. Het Verdrag van Nairobi is de belangrijkste internationale tekst met diverse bepalingen die specifiek betrekking hebben op het opruimen van wrakken (zie Bijlage I).

⁷ [136558.pdf \(raadvt-consetat.be\)](#)

De federale overheid heeft ingestemd met het Verdrag van Nairobi door de wet van 8 januari 2017, het Brussels Gewest door de Brusselse ordonnantie van 20 november 2015, het Waals Gewest door het Waalse decreet van 12 maart 2015 en het Vlaams Gewest door het Vlaamse decreet van 12 juli 2013⁸.

18. Voordelen van het standaardiseren van wettelijke regelingen voor het verwijderen van wrakken.

De staten die partij zijn bij het Verdrag van Nairobi erkennen en herhalen in de preambule dat zij zich bewust zijn van de risico's van wrakken en erkennen het belang van een standaardisering van de wettelijke regelingen inzake aansprakelijkheid en verplichtingen met betrekking tot het opruimen van wrakken.

19. Algemene doelstellingen en beginselen.

In artikel 2 van het verdrag worden de doelstellingen en algemene beginselen uiteengezet:

"1. Een Staat die Partij is, kan maatregelen nemen overeenkomstig dit Verdrag met betrekking tot het verwijderen van een wrak dat een gevaar vormt in het Verdragsgebied.

2. De maatregelen genomen door de getroffen Staat overeenkomstig paragraaf 1, moeten in verhouding tot het gevaar staan.

3. Dergelijke maatregelen mogen niet verder reiken dan wat redelijkerwijze nodig is om een wrak dat een gevaar vormt, te verwijderen en moeten eindigen zodra het wrak verwijderd is. Ze mogen de rechten en belangen van andere Staten waaronder de Staat van registratie van het schip, en van gelijk welke betrokken natuurlijke of rechtspersoon, niet onnodig schaden".

20. Toepassingsgebied.

Het Verdrag van Nairobi is van toepassing op wrakken die zich bevinden in "de exclusieve economische zone van een Staat die Partij is, gevestigd in overeenstemming met het internationaal recht of, indien een Staat die Partij is, geen dergelijke zone gevestigd heeft, een gebied buiten en grenzend aan de territoriale zee van die Staat, en dat door die Staat in overeenstemming met het internationaal recht bepaald werd en dat zich niet verder uitstrekt dan 200 zeemijl vanaf de basislijnen vanwaar de breedte van zijn territoriale zee gemeten wordt".

Artikel 3 van het Verdrag van Nairobi staat een staat echter toe het toepassingsgebied van het Verdrag uit te breiden tot scheepswrakken die zich binnen zijn grondgebied bevinden, met inbegrip van de territoriale zee.

⁸ [refLex - Verdragen - Internationaal Verdrag van Nairobi inzake de verwijdering van wrakken](#)

Bijlage

 gedaan te Nairobi op 18 mei 2007 (raadvt-consetat.be)

21. Definities.

Artikel 1.4 van het Verdrag van Nairobi definieert een "wrak ten gevolge van een ongeval op zee" als volgt:

"a) een gezonken of gestrand schip; of

b) gelijk welk deel van een gezonken of gestrand schip, met inbegrip van gelijk welk voorwerp dat aan boord van dat schip is of was; of

c) gelijk welk op zee verloren en van een schip afkomstig voorwerp dat gestrand, gezonken of op drift is; of

d) een schip dat op het punt staat te zinken of te stranden, of waarvan redelijkerwijze mag worden verwacht dat het zal zinken of stranden, indien nog geen enkele doeltreffende maatregel om hulp te verlenen aan het schip of gelijk welk in gevaar zijnde goed, genomen werd;

Artikel 1.7 van het Verdrag van Nairobi definieert "verwijdering" ook als "gelijk welke vorm van preventie, vermindering of uitschakeling van het gevaar door een wrak gecreëerd".

22. Maatregelen om het verwijderen van wrakken te vergemakkelijken.

Artikel 9 van het Verdrag bevat een reeks maatregelen om het verwijderen van wrakken te vergemakkelijken.

Als de getroffen Staat vaststelt dat het wrak een gevaar vormt, moet die Staat onmiddellijk:

- a) de Staat van registratie van het schip en de geregistreerde eigenaar ervan inlichten; en
- b) met de Staat van registratie van het schip en de andere Staten die door het wrak getroffen zijn, overleggen over de te nemen maatregelen met betrekking tot het wrak.

De eigenaar van het wrak is verplicht om het wrak te verwijderen wanneer wordt vastgesteld dat het een gevaar vormt.

Hiertoe kan de eigenaar een contract afsluiten met een bergingsbedrijf of een andere persoon om het wrak te verwijderen als is vastgesteld dat het een gevaar vormt.

Vóór de verwijdering aanvangt, kan de getroffen Staat de voorwaarden ervan opleggen, uitsluitend voor zover noodzakelijk om zeker te stellen dat de verwijdering verloopt op een manier die rekening houdt met overwegingen inzake de veiligheid en de bescherming van het marien milieu.

Zodra de verwijderingsoperaties zijn begonnen, mag de getroffen Staat alleen ingrijpen voor zover dat nodig is om ervoor te zorgen dat de operatie effectief wordt uitgevoerd op een manier die de aspecten met betrekking tot de veiligheid en de bescherming van het mariene milieu respecteert.

Van zijn kant moet **de getroffen Staat**:

- a) een redelijke termijn bepalen waarbinnen de geregistreerde eigenaar het wrak moet verwijderen, rekening houdende met de aard van het gevaar;
- b) de geregistreerde eigenaar schriftelijk inlichten over de opgelegde termijn met de verduidelijking dat, indien hij het wrak niet binnen die termijn verwijdert, hijzelf het wrak op kosten van de geregistreerde eigenaar zal kunnen verwijderen;
- c) de geregistreerde eigenaar schriftelijk inlichten van zijn voornemen om onverwijld op te treden ingeval het gevaar bijzonder ernstig zou worden.

Als de geregistreerde eigenaar het wrak niet binnen de door de Staat gestelde termijn verwijdert, of als de geregistreerde eigenaar niet kan worden gecontacteerd, mag de getroffen Staat het wrak verwijderen op de meest praktische en meest snelle manier mogelijk, met inachtneming van overwegingen inzake de veiligheid en bescherming van het mariene milieu.

23. Conclusie.

Het Verdrag van Nairobi biedt Kuststaten een rationele rechtsgrondslag om wrakken die een gevaar vormen voor de veiligheid van de scheepvaart of voor het mariene en kustmilieu, of beide, van hun kusten te verwijderen of te laten verwijderen.

Het maakt de eigenaars van wrakken verantwoordelijk voor het verwijderen ervan en verplicht hen een verzekering af te sluiten of andere financiële garanties te bieden om de kosten van het verwijderen van wrakken te dekken.

Als de eigenaar niets doet of niet kan worden gecontacteerd, staat het Verdrag de Staat toe om het wrak zelf te verwijderen.

Hoewel het een interessant internationaal wettelijk kader biedt, mag niet uit het oog worden verloren dat het toepassingsgebied van het Verdrag van Nairobi relatief beperkt en ontoereikend blijft om het probleem van verlaten vaartuigen in België aan te pakken, aangezien het Verdrag in principe alleen van toepassing is op wrakken die zich in de exclusieve economische zone bevinden.

IV.1.2. FEDERAAL WETTELIJK KADER

IV.1.2.1. Wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale Akten inzake de zeevaart

24. De wet van 11 april 1989 betreffende de zeevaart werd vervangen door het Belgisch Scheepvaartwetboek op federaal niveau (zie *hieronder*) en werd opgeheven door het Vlaams Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 (zie *hieronder*).

Het Belgisch Scheepvaartwetboek en het Vlaams Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 zijn echter sterk gebaseerd op de wet van 1989.

Zowel in de voorbereidende werken voor deze wetten als in de adviezen van de Raad van State wordt verwezen naar de bepalingen van de wet van 1989, met name naar de artikelen 13 en 18.

Daarom worden in bijlage II van deze studie de belangrijkste punten van de wet van 1989 ter informatie samengevat.

IV.1.2.2. Belgisch Scheepvaartwetboek van 8 mei 2019⁹ en zijn wijzigingen¹⁰

25. Het Belgisch Scheepvaartwetboek is officieel in werking getreden op 1 september 2020 (zie Bijlage III).

Hoewel de bepalingen ervan oorspronkelijk niet van toepassing waren op de pleziervaart, vulde de wet van 16 juni 2021 tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek deze leemte op door een boek 5 in te voegen dat specifiek aan de pleziervaart was gewijd¹¹.

In het bijzonder stelt artikel 5.5.1.1. van het Belgisch Scheepvaartwetboek nu dat de bepalingen met betrekking tot de verwijdering van wrakken en verlaten schepen - hoofdstuk 6 van titel 7 van Boek 2 - van toepassing zijn op pleziervaartuigen.

Een eerste afdeling - artikel 2.7.6.1. van het Wetboek - heeft betrekking op het verwijderen van wrakken en verlaten schepen in de territoriale zee.

Een tweede afdeling - artikel 2.7.6.8. van het Wetboek - heeft betrekking op het verwijderen van wrakken en verlaten schepen in de exclusieve economische zone.

Deze twee delen van het Belgisch Scheepvaartwetboek worden hieronder achtereenvolgens geanalyseerd.

⁹ [LOI - WET \(fgov.be\)](https://www.fgov.be/lois/wet)

¹⁰ [Wet van 13/10/2022 tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek betreffende de maritieme beveiliging \(openjustice.be\)](https://www.openjustice.be/wet-van-13-10-2022-tot-wijziging-van-het-belgisch-scheepvaartwetboek-betreffende-de-maritieme-beveiliging)

¹¹ [LOI - WET \(fgov.be\)](https://www.fgov.be/lois/wet)

(i) Verwijdering van wrakken en verlaten schepen in de territoriale zee

26. Gehoudenheid *in solidum*.

Het Belgisch Scheepvaartwetboek bepaalt dat niet alleen de eigenaar van het vaartuig, maar ook de reder, de gebruiker van het vaartuig en de gezagvoerder *in solidum* gehouden zijn tot het naleven van de verplichtingen die aan de scheepseigenaar worden opgelegd, met inbegrip van de verplichtingen met betrekking tot de verwijdering van wrakken en verlaten schepen.

De autoriteit kan daarom bij elk van deze personen een verzoek tot schadevergoeding indienen (zie *hieronder*).

27. Verwijderingsplicht van de eigenaar.

De eigenaar van een zeeschip dat in de territoriale zee gezonken, vergaan, gestrand of verlaten is, moet het zeeschip vlot brengen, verwijderen en naar de daartoe door de bevoegde overheid aangewezen plaats brengen, met inbegrip van alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden.

Wrakken, wrakstukken, tuig of voorwerpen die in de territoriale zee zijn gezonken of achtergelaten, moeten ook door hun respectieve eigenaars weer vlot worden getrokken, verwijderd en naar de door de bevoegde overheid aangegeven plaats worden gebracht.

De bevoegde overheid heeft altijd de mogelijkheid om meer specifieke voorwaarden op te leggen aan de betrokken eigenaars, in het bijzonder met betrekking tot termijnen.

28. Ambtshalve optreden van de bevoegde overheid.

Indien de eigenaar zijn verwijderingsplicht onvoldoende nakomt, of indien de eigenaar onbekend is, of in spoedgevallen, kan de bevoegde overheid ambtshalve, op risico en gevaar van de eigenaar en de verantwoordelijke voor de gebeurtenis:

- een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten zeeschip, met inbegrip van alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, in het bijzonder de lading, en alles wat vanop een zeeschip in het water is terechtgekomen, vlot brengen, verwijderen, vernietigen, onschadelijk maken, wegruimen of verplaatsen;
- wrakken, wrakstukken of gezonken dan wel achtergelaten tuigen of voorwerpen vlot brengen, verwijderen, vernietigen, onschadelijk maken, wegruimen of verplaatsen;
- alle andere voor de vlotheid en de veiligheid van de scheepvaart nodig geachte maatregelen nemen;

- alle andere nodig geachte maatregelen nemen ter bescherming van het mariene milieu.

Het besluit van de bevoegde overheid om ambtshalve in te grijpen moet vooraf op een passende wijze worden bekendgemaakt, behalve in spoedgevallen.

29. Voorschotten en zekerheden.

Alvorens ambtshalve in te grijpen, heeft de bevoegde overheid het recht om van de eigenaar of zijn verzekeraar een voorschot te eisen ter hoogte van het bedrag dat zij toereikend acht om de kosten van de verwijderingsmaatregelen te dekken.

Dit voorschot kan worden vervangen door het stellen van een zekerheid die de overheid aanvaardbaar en voldoende acht.

Het voorgeschoten bedrag of de waarborg kan worden gebruikt om de uitvoering van ambtshalve maatregelen te financieren.

30. Betaling van de door de bevoegde overheid gemaakte onkosten.

Degene die aansprakelijk is voor de gebeurtenis waardoor een zeeschip is gezonken, vergaan, gestrand of verlaten, en bij gebreke van dergelijke aansprakelijke, de scheepseigenaar, is aan de bevoegde overheid de betaling verschuldigd van de onkosten die voor deze overheid voortvloeien uit haar ambtshalve tussenkomst.

Het Belgisch Scheepvaartwetboek bepaalt dat deze schuldenaars in geen geval gerechtigd zijn om hun aansprakelijkheid te beperken.

31. Aanhouding, beslag en verkoop.

In geval van gedwongen tussenkomst is de bevoegde overheid gemachtigd om het zeeschip of wrak en alle betrokken zaken aan te houden en in beslag te nemen, zonder rechterlijke machtiging.

Ingeval de bevoegde overheid vermoedt door de schuld van een zeeschip schade te hebben geleden, kan zij elk zeeschip waarvan de aansprakelijkheid in het gedrang kan komen, ambtshalve en zonder rechterlijke machtiging aanhouden en in beslag nemen.

Het zeeschip, het wrak of de zaak waarop beslag is gelegd wordt vrijgegeven als het voorschot of de zekerheid is verschaft (zie *hierboven*).

De bevoegde overheid die een zeeschip, een wrak of een andere zaak heeft laten verwijderen of die schuldeiser is voor schade veroorzaakt door de schuld van een zeeschip, heeft in geval van niet-betaling

het recht, het zeeschip of de andere zaken te verkopen en zich, bij voorrang op elke andere schuldeiser, te doen betalen uit de prijs.

Het saldo van de verkoopopbrengst wordt vervolgens in de Deposito- en Consignatiekas gestort.

Ingeval het zeeschip, het wrak of de zaak waarop beslag is gelegd door zijn eigenaar niet wordt teruggenomen, kan de bevoegde overheid deze verkopen, mits voorafgaande bekendmaking van de respectieve mededelingen in het Belgisch Staatsblad en het Belgisch Scheepsregister

De opbrengst van de verkoop wordt in de Deposito- en Consignatiekas gestort.

De bedragen die in de Deposito- en Consignatiekas zijn gestort, vervallen ambtshalve aan de bevoegde overheid na verloop van één jaar te rekenen van de datum van de storting, als binnen die periode niemand van zijn rechten heeft doen blijken.

(ii) Verwijdering van wrakken en verlaten schepen in de exclusieve economische zone

32. Een tweede afdeling bevat bepalingen voor het verwijderen van wrakken en verlaten schepen in de **exclusieve economische zone**.

Deze afdeling behandelt voornamelijk de implementatie van het Verdrag van Nairobi (bekend als het 'WRC-Verdrag'), waarvan de materiële bepalingen als rechtstreeks van toepassing kunnen worden beschouwd (zie artikel 2.7.6.8) en die, ter herinnering, ook betrekking hebben op het opruimen van wrakken in de exclusieve economische zone.

Zo zijn de rechtstreeks toepasselijke bepalingen van het Verdrag van Nairobi, in het bijzonder de bepalingen betreffende de bevoegdheden van de overheid en de verplichtingen van de geregistreerde eigenaar en de exploitant van het zeeschip, van toepassing op wrakken in de Belgische exclusieve economische zone.

In geen geval zijn de geregistreerde eigenaar en de in lid 1 bedoelde exploitant gerechtigd hun aansprakelijkheid te beperken.

De bevoegde overheid oefent alle bevoegdheden uit die het Verdrag van Nairobi aan de Staat verleent met betrekking tot wrakken in de Belgische economische zone.

Met name met het oog op het lokaliseren en markeren van wrakken kan de bevoegde autoriteit meer specifieke verplichtingen, met inbegrip van termijnen, opleggen aan de geregistreerde eigenaar, de exploitant van het zeeschip en alle betrokken derden.

33. Tussenconclusie

Het Belgisch Scheepvaartwetboek voorziet in een relatief uitgebreide wettelijke regeling voor de verwijdering van wrakken en gezonken, vergane, gestrande of verlaten schepen, zowel in de territoriale zee als in de exclusieve economische zone.

Deze regeling is volledig van toepassing op pleziervaartuigen.

Het Belgisch Scheepvaartwetboek geeft echter geen definitie van de begrippen wrak of gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip. Dit is een bron van rechtsonzekerheid.

De eigenaar is verantwoordelijk voor de verwijdering.

Als de eigenaar geen actie onderneemt, of als de eigenaar onbekend is, of in noodgevallen, kan de bevoegde overheid ambtshalve ingrijpen, op risico van de eigenaar, om met name de verwijdering uit te voeren.

De verwijderingskosten zijn voor rekening van de eigenaar.

Bij niet-betaling kan de overheid het vaartuig aanhouden, in beslag nemen of verkopen.

IV.1.3. WETTELIJK KADER IN HET VLAAMS GEWEST

IV.1.3.1. Vlaams Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022¹²

34. Het Vlaamse Gewest heeft een scheepvaartdecreet aangenomen dat sinds 1 juni 2022 van kracht is.

Dit decreet bevat met name een aantal bepalingen¹³ met betrekking tot het verwijderen van verlaten schepen en wrakken uit enerzijds de binnenwateren¹⁴, alsook anderzijds uit de territoriale zee en de exclusieve economische zone wanneer ze een obstakel vormen voor de toegang tot de Vlaamse havens en waterwegen.

In essentie voorziet het Vlaamse decreet in een wettelijke regeling voor Vlaanderen die relatief identiek is aan die welke op federaal niveau door het Belgisch Scheepvaartwetboek is vastgesteld (zie Bijlage IV).

35. Het Vlaamse decreet bevat een interessante definitie van een "onbeheerd schip", dat bestaat uit "*een schip dat zich zonder te zijn verplaatst zestig dagen of meer op dezelfde plaats in de waterweg*

¹² [nl-scheepvaartdecreet.pdf \(itb-in fo.be\)](#) en parlementaire werkzaamheden: [pfile \(vlaamsparlament.be\)](#)

¹³ Zie in het bijzonder de artikelen 16 tot 19, 140 en 141.

¹⁴ In artikel 2, 4° van het decreet gedefinieerd als "*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*".

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".

Na de periode van zestig dagen wordt het vaartuig geclassificeerd als een onbeheerd schip en valt het onder het toepassingsgebied van de volgende bepalingen.

36. Verplichting van de eigenaar, huurder of bevrachter.

Wat de ruiming van gestrande, gezonken of onbeheerde schepen betreft, voorziet het Decreet dat 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, dit schip, met inbegrip van alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, inzonderheid de lading, vlot moet brengen en moet verwijderen naar de daartoe door de bevoegde autoriteit aangewezen plaats.

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

37. Ambtshalve maatregelen.

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, is aan de waterwegbeheerder of het havenbedrijf de betaling verschuldigd van de kosten die voortvloeien uit de ambtshalve, krachtens artikel 140 bevolen maatregelen en uitgevoerde verrichtingen.

In gevallen waarin de eigenaar niet aan zijn verwijderingsplicht heeft voldaan, 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:

- een gestrand, gezonken of onbeheerd schip, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, vlot brengen, verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken;
- de lading van het schip verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken;
- het reeds geborgen of verwijderde schip of lading uit de waterweg of de haven wegruimen;
- 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.

Behalve in spoedeisende gevallen wordt de beslissing van de waterwegbeheerder of het havenbedrijf om gebruik te maken van deze ambtshalve maatregelen vooraf bekendgemaakt.

38. Alvorens ambtshalve maatregelen of handelingen uit te voeren, 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.

Dit voorschot kan worden vervangen door het stellen van een aanvaardbare en toereikende zekerheid.

39. Artikel 88 van het decreet bepaalt ook dat waterwegbeheerders of havenbedrijven die ambtshalve maatregelen nemen, het schip, de wrakstukken, gezonken tuigen of voorwerpen evenals de lading kunnen vasthouden en in beslag kunnen nemen.

In geval van niet-betaling of niet-overname door de eigenaar kunnen de waterwegbeheerders of havenbedrijven het schip verkopen en hun vordering in mindering brengen op de verkoopprijs, alvorens de rest van de verkoopopbrengst over te maken aan de Deposito- en Consignatiekas.

40. De voorbereidende werken hebben enig licht geworpen op de bepalingen van het Decreet.

De relevante uittreksels zijn opgenomen in Bijlage II van deze studie.

41. Tussenconclusie

Het Vlaams decreet bevat een relatief uitgebreide wettelijke regeling voor de ruiming van wrakken, gestrande, gezonken of onbeheerde schepen en alle gezonken tuigen of voorwerpen.

Deze bepalingen zijn van toepassing op de Vlaamse binnenwateren en op zee wanneer het wrak, vaartuig, tuig of voorwerp een belemmering vormt voor de toegang tot de Vlaamse havens en binnenwateren.

De eigenaar is verantwoordelijk voor de verwijdering.

Als de eigenaar geen actie onderneemt, of als de autoriteit dit nodig acht, of als de eigenaar onbekend is, kan de autoriteit ambtshalve maatregelen nemen, waaronder de verwijdering.

De waterwegbeheerder of het havenbedrijf is verantwoordelijk voor het verwijderen van gestrande, gezonken en onbeheerde schepen (verlaten schepen) en kan de eigen kosten verhalen op de persoon

die verantwoordelijk is voor het incident of, bij gebrek aan een dergelijke persoon, op de eigenaars van de betrokken schepen of de eigenaar, huurder, eigenaar of exploitant van het schip, evenals rechtstreeks op hun verzekeraars.

Bij niet-betaling heeft de autoriteit het recht om het vaartuig aan te houden, in beslag te nemen en te verkopen.

Uit contacten met de stakeholders is gebleken dat deze regels nog niet goed of onvoldoende bekend zijn.

Het is duidelijk dat concessiehouders met dit probleem worden geconfronteerd en waterwegbeheerders lijken geen actieve actie te ondernemen, hoewel het wettelijke kader hen daartoe in staat stelt.

IV.1.4. WETTELIJK KADER IN HET WAALS GEWEST

IV.1.4.1. Decreet van 19 maart 2009 betreffende de instandhouding van het gewestelijke openbaar wegen- en waterwegendomein¹⁵

42. Het decreet van 19 maart 2009 beoogt de bescherming van de integriteit, de netheid, de veiligheid en de beschikbaarheid van het gewestelijke openbaar wegen- en waterwegendomein (zie Bijlage VI).

Voor de toepassing van het decreet moet onder "gewestelijk openbaar domein" het gewestelijke openbaar wegen- en waterwegendomein worden verstaan.

Dit omvat niet alleen de autowegen, de gewestelijke wegen en de overige openbare wegen, maar ook de waterwegen en de grote hydraulische werken die onder het rechtstreekse of gedelegeerde beheer van het Waalse Gewest vallen, alsook de desbetreffende bijgebouwen.

Onder "*aanhorigheden*" wordt verstaan alle bouwwerken, voorzieningen, uitrustingen of dienstwegen gelegen naast, onder, op, boven de autowegen, wegen, openbare wegen, waterwegen of hydraulische werken, of die er inherent aan zijn en speciaal gebouwd, geïnstalleerd, aangekocht, ingericht of ter beschikking gesteld worden in het raam van die infrastructures.

¹⁵ LOI - WET (fgov.be)

43. In de zin van het decreet is de beherende overheid ofwel de Waalse Regering (SPW Mobilité et Infrastructures) ofwel de door haar aangewezen overheid, mogelijk een belichaamd overheidsorgaan in de zin van artikel 9 van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980.

44. Voorafgaande schriftelijke toestemming van de beherende overheid is vereist om het gewestelijk openbaar domein te bezetten of te gebruiken op een wijze die het gewone gebruiksrecht, dat iedereen toekomt, te buiten gaat.

Daartoe is de Regering bevoegd algemene voorwaarden te stellen voor de bezetting en het gebruik van het domein, voor de uitvoering van werken of de organisatie van de manifestaties, met inbegrip van heffingen waarvan ze het tarief en de inningsmodaliteiten vastlegt.

45. Het Waalse decreet van 24 november 2016 bracht verschillende wijzigingen aan in het Decreet van 19 maart 2009 betreffende de instandhouding van het gewestelijke openbaar wegen- en waterwegendomein.

Zo werd er met name een hoofdstuk *Vlter* toegevoegd met de titel "*Maatregelen van ambtswege op het gewestelijk openbaar waterwegendomein*", dat diverse bepalingen bevat met betrekking tot (i) verplaatsingen van ambtswege, (ii) achtergelaten schepen en (iii) wrakken.

46. **Ten eerste, met betrekking tot verplaatsingen van ambtswege**, bepaalt het decreet nu dat de beherende overheid (SPW Mobilité et Infrastructures) de eigenaar, of de bestuurder, of de bezetter van het schip of van de drijvende installatie kan verzoeken om de plaatsen te verlaten wanneer:

- het parkeren van zijn vaartuig, in strijd met de wetten en verordeningen of met een injunctie van de beherende overheid, het behoud, het normale gebruik of de veiligheid van de gebruikers van de waterwegen op het spel zet; of
- de houder van een vergunning of van een tijdelijke concessieovereenkomst de erin bepaalde voorwaarden niet naleeft en wanneer een einde wordt gemaakt aan deze overeenkomst of aan deze vergunning.

De beherende overheid bepaalt de termijn waarin het schip of de drijvende installatie verplaatst is, waarbij die termijn niet hoger mag zijn 24 uur.

Na afloop van de termijn gaat de beherende overheid tot de verplaatsing van het schip of van de drijvende installatie over.

De kosten gebonden aan de verplaatsing van ambtswege, aan de vastlegging en aan de bewaring van het schip of van de verplaatste drijvende installatie zijn ten laste van de eigenaar.

Voorts is het zo dat bij de verplaatsing van ambtswege en de vastlegging de manoeuvres op risico van de eigenaar uitgevoerd worden, die eveneens verantwoordelijk blijft voor de bewaring van het schip of de drijvende installatie.

47. Ten tweede, met betrekking tot verlaten schepen of drijvende installaties, is het decreet van toepassing op elk schip of drijvende installatie met een drijfvermogen, verwaarloosd op het openbaar gewestelijk domein en die een gevaar of een langdurige belemmering vormt voor de scheepvaart.

Om een einde te maken aan het gevaar of aan de langdurige belemmering kan de beherende overheid overgaan tot de vordering van de goederen en de personen.

Indien de eigenaar of zijn vertegenwoordiger na het verzoek om een einde te maken aan het gevaar of aan de langdurige belemmering, weigert of nalaat de nodige maatregelen te treffen, kan de beherende overheid met kosten, risico's en gevaar van de eigenaar tussenbeide komen.

In spoedgevallen kan de beherende overheid zo spoedig mogelijk de nodige interventie- en beschermingsmaatregelen, met inbegrip van de bewarings- en manoeuvremaatregelen, treffen.

Het decreet stelt dat het verlaten van het schip of van de drijvende installatie door zijn eigenaar ook voortvloeit uit:

- het gebrek aan vergunning om het domein te bezetten;
- de afwezigheid van eigenaar, bestuurder, bezetter of bewaker aan boord;
- de afwezigheid van bewarings- of manoeuvremaatregel.

Wanneer geen eigenaar, bestuurder, bezetter of bewaker zich manifesteert of de nodige manoeuvre- of onderhoudsmaatregelen treft om einde te maken aan de verwaarlozingstaat binnen zes maanden na de kennisgeving van de vaststelling aan de eigenaar, kan de beherende overheid verklaren dat het schip of de drijvende installatie verwaarloosd is en verwerft ze de eigendom ervan.

De overdracht van eigendom maakt het voorwerp uit van een overschrijving in de registers van de hypotheekbewaringen.

Binnen twee maanden na het verwerven van de eigendom kan de beherende overheid:

- ofwel het schip of de drijvende installatie onder voorbehoud van de bevoorrechte en hypothecaire schuldeisers verkopen;
- ofwel het schip of de drijvende installatie slopen indien zijn/haar handelswaarde zijn/haar verkoop niet rechtvaardigt.

48. Ten derde, wat wrakken betreft, is het decreet van toepassing op wrakken van boten of drijvende installaties die zich op het gewestelijk openbaar domein bevinden.

De wrak van het schip of van de drijvende installatie vloeit voort uit het niet-drijvendigheidsvermogen, uit de afwezigheid van bezetter en uit het gebrek aan bewakings-en manoeuvremaatregelen.

Wanneer de eigenaar van het wrak onbekend is of als hij, behoorlijk in gebreke gesteld, rechtstreeks of in de persoon van zijn vertegenwoordiger, weigert of nalaat over te gaan tot de reddings-, terugwinnings-, verwijderings-, vernietigingsverrichtingen of tot de verrichtingen bestemd om een einde te maken aan de risico's van dit wrak, kan de beherende overheid volgens het geval van ambtswege tussenbeide komen of het wrak op kosten en risico van de eigenaar te verkopen of te slopen.

IV.1.4.2. Besluit van de Waalse Regering van 15 mei 2014 houdende regeling van de scheepvaart op de waterwegen in het Waalse Gewest¹⁶

49. Het besluit van 15 mei 2014 is van toepassing op waterwegen die zijn opgenomen in het gewestelijk openbaar waterwegendomein (zie bijlage VII).

Ten eerste stelt het decreet dat geen enkele boot mag varen of stilliggen, zo het gevaar loopt te zinken ten gevolge van gebrekkige bouw, ouderdom of een gebrek aan onderhoud.

50. Volgens het decreet mogen boten alleen worden stilgelegd, te water gelaten of aan land worden gebracht en mogen goederen en personen alleen worden geladen of afgeladen in de havens of op de plaatsen en onder de voorwaarden die in de bijzondere reglementen daartoe worden bepaald.

51. Artikel 13 over de "verplichtingen van elke stuurman, elke gezaghebbende persoon of elke gebruiker" biedt in het Waalse Gewest ook een wettelijke basis voor het verwijderen van gestrande schepen en wrakken, evenals een systeem om ze door de beheerder te koop te laten aanbieden:

Zo is elke stuurman of eigenaar van een gestrand of gezonken schip ertoe gehouden om:

- de beheerder hiervan onmiddellijk te verwittigen;
- de nodige en aangepaste bakens te plaatsen;
- het vaartuig, met inbegrip van de lading onmiddellijk te lichten;
- het wrak buiten het domein af te voeren.

Bij niet-uitvoering binnen een redelijke termijn bepaalt de beheerder een termijn na welke maatregelen van ambtswege worden genomen met kosten, risico's en gevaar voor de stuurman of de eigenaar van het schip.

¹⁶ [4961 - WALLEX \(wallonie.be\)](http://www.wallex.be)

Wanneer de stuurman of de eigenaar van een gezonken schip onbekend is, worden het schip, de wrakstukken en de lading ervan door de beheerder verkocht.

De opbrengst, na aftrekking van de kosten van de beheerder voor de verwijdering, wordt gestort bij de Deposito- en Consignatiekas die ter beschikking wordt gesteld van de rechthebbenden.

52. Tussenconclusie

Het Waals Gewest beschikt ook over een relatief goed ontwikkeld wettelijk kader voor de verwijdering van verlaten schepen.

Het decreet van 19 maart 2009 is van toepassing op Waalse waterwegen en hun aanhorigheden.

Het biedt juridische hulpmiddelen voor:

- ambtshalve verplaatsing: de overheid kan de eigenaar, stuurman of gebruiker van het schip of de drijvende installatie verplichten de plaatsen te verlaten wanneer het parkeren in strijd is met de geldende bepalingen en het behoud, het normale gebruik of de veiligheid van andere gebruikers van de waterwegen op het spel zet.
Als de eigenaar niet reageert, kan de overheid zelf actie ondernemen.
- Verlaten schepen en drijvende installaties die in geval van gevaar of langdurige belemmering kunnen worden gevorderd door de bevoegde overheid die er de eigendom van kan verwerven
- In het geval van wrakken waarvan de eigenaar onbekend is of inactief blijft, kan de overheid ambtshalve ingrijpen om het wrak te verwijderen.

Het besluit van 2014 vult de bepalingen van het decreet aan om het Waals Gewest een wettelijk kader te bieden dat relatief gelijkaardig is aan wat bestaat op federaal en Vlaams niveau.

IV.1.5. WETTELIJK KADER IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

53. Het wettelijk kader in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest blijft vrij beperkt, waarschijnlijk door het feit dat er slechts 14 kilometer bevaarbare waterwegen zijn, wat wellicht het gebrek aan interesse van de wetgevers en de overheid voor deze materie verklaart.

54. Er dient evenwel te worden opgemerkt dat artikel 70 van de Gewestelijk politieverordening voor het kanaal en de Haven van Brussel¹⁷ bepaalt dat de verantwoordelijke van een schip dat gezonken

¹⁷ [BHG - règlement régional de police du canal et du Port de Bruxelles.pdf \(itb-info.be\)](#)

is of de eigenaar of houder van een voorwerp dat de scheepvaart hindert, erop moet toezien dat dit schip of dit voorwerp wordt opgehaald en eventueel uit het vaarwater wordt verwijderd binnen de door de havenkapitein bepaalde termijn en overeenkomstig de door deze laatste voorgeschreven methode.

55. Tussenconclusie

In zoverre het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet over de wettelijke instrumenten beschikt om verlaten schepen of wrakken te verwijderen die de federale overheid, het Vlaams Gewest en het Waals Gewest wel hebben, zou nu al kunnen worden voorgesteld om werk te maken van de actualisering en uitbreiding van de regels op dit gebied.

IV.1.6. VERGELIJKENDE TABEL

In de onderstaande tabel worden de belangrijkste elementen van de bovengenoemde wetgevingen samengevat.

	VERDRAG VAN NAIROBI	BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK	VLAAMS DECREET	WAALS DECREET
Toepassingsgebied	Exclusieve economische zone (tenzij uitgebreid door de verdragsluitende Staat).	- Territoriale zee - Exclusieve economische zone	- Waterwegen - Op zee, wanneer er een belemmering is voor de toegankelijkheid van Vlaamse havens en waterwegen.	- Waterwegen - Grote hydraulische werken - Hun aanhorigheden
Bevoegde overheid	Niet bepaald door het Verdrag	Deel van de federale overheid bevoegd voor aangelegenheden geregeld bij of krachtens dit Wetboek en daartoe aangeduid door de Koning	De door de Vlaamse Regering (Waterweg of havenbedrijf) of de van het Vlaamse Gewest afhankelijke overheidsinstelling aangewezen dienst die belast is met de uitvoering en de handhaving van de bepalingen van dit decreet of delen ervan.	De beherende overheid is de Waalse regering (SPW Mobilité et Infrastructures) of de door haar aangewezen instantie.

Verantwoordelijke personen	Geregistreerde eigenaar: - Verwijderingsplicht	- Eigenaar - Reder - Gebruiker - Gezagvoerder	-Eigenaar -Huurder -Bevrachter -Exploitant van het schip	Eigenaar Stuurman Gebruiker
Door de verwijderingsplicht beoogde voorwerpen	Wrak	- Wrakken, wrakstukken of gezonken dan wel achtergelaten tuigen of voorwerpen - Gezonken, vergane, gestrande of verlaten schepen	- Gestrande, gezonken of onbeheerde schepen - Wrak - Gezonken tuigen en alles wat vanop een schip in het water is terechtgekomen	- Schip - Drijvende installatie Verwaarloosd en die een gevaar of een langdurige belemmering vormen voor de scheepvaart; - Wrakken
Definities	<p><i>"Wordt verstaan onder "wrak" als gevolg van een ongeval op zee::</i></p> <p>1) een gezonken of gestrand schip, of een deel ervan; 2) een zaak die op zee verloren is door een schip en is gestrand, gezonken of op zee op drift is geraakt; 3) een schip dat op het punt staat te zinken of te stranden of dat, naar redelijkerwijs verwacht kan worden, zal zinken of stranden.</p> <p><i>Wordt verstaan onder "opruiming" elke vorm van voorkomen, beperken of ongedaan maken van het gevaar dat ontstaat door een wrak.</i></p>	/	<p>Wordt verstaan onder "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.</p>	<p>De volgende gevallen zijn ook gevallen van verlating:</p> <p>- Gebrek aan vergunning om het domein te bezetten; - Afwezigheid van eigenaar/bestuurder/bezetter/bewaker - Afwezigheid van bewarings- of manoeuvremaatregelen</p> <p>Geldt als wrak: het schip dat of de drijvende installatie die niet drijft, geen bezetter heeft en waarvoor geen bewakings- en manoeuvremaatregelen werden getroffen.</p>

Verplichtingen van de verantwoordelijke persoon	Verplichting van de geregistreerde eigenaar om het wrak dat een gevaar blijkt te vormen te verwijderen	Verplichting van de eigenaar om het vaartuig of wrak vlot te brengen, te verwijderen en naar de door de bevoegde autoriteit aangegeven plaats te brengen	Verplichting tot vlot brengen en verwijderen	Verplichting om het wrak vlot te brengen en/of te verwijderen in hoofde van elke stuurman of daartoe bevoegde persoon of elke gebruiker (BWR 15 mei 2014)
Mogelijkheden voor de overheid om in de plaats te treden	<ul style="list-style-type: none"> - De nodige maatregelen treffen om ervoor te zorgen dat de verwijdering vlot verloopt - Een termijn vastleggen voor het verwijderen van het wrak - Mogelijkheid om het wrak ambtshalve te verwijderen als de eigenaar niets doet of niet kan worden gecontacteerd. 	<ul style="list-style-type: none"> - Precieze voorwaarden vaststellen, in het bijzonder termijnen - Wanneer de eigenaar niet ingrijpt: <ol style="list-style-type: none"> 1) Een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip vlot brengen, verwijderen, vernietigen, onschadelijk maken, wegruimen of verplaatsen; 2) De wrakken en ander achtergelaten voorwerpen vlot brengen, verwijderen, vernietigen, onschadelijk maken, wegruimen of verplaatsen; 3) Elke maatregel om een vlotte en veilige doorstroming van de scheepvaart en de bescherming van het mariene milieu te garanderen. /!\: de beslissing van de overheid moet het voorwerp uitmaken van een voorafgaande bekendmaking 	<ul style="list-style-type: none"> - Precieze voorwaarden vastleggen voor de verwijdering. - Bij niet-naleving kunnen ambtshalve maatregelen worden genomen na nautische publicatie (behalve in noodgevallen): <ol style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> - Verzoek om de plaats te verlaten - Vastlegging van een mogelijke termijn Na het verstrijken van de termijn (behalve in noodgevallen), ambtshalve maatregelen

			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.	
Financieel	De geregistreerde eigenaar moet de kosten betalen voor het lokaliseren, markeren en verwijderen van het wrak.	Voorschot of garantie	Voorschot of garantie	De kosten gebonden aan de verplaatsing van ambtswege, aan de vastlegging en aan de bewaring van het schip zijn ten laste van de eigenaar.
Inbeslagname en verkoop?	/	Machtiging voor de bevoegde overheid om het eigendom te immobiliseren en in beslag te nemen, zonder rechterlijke machtiging. - Het eigendom wordt vrijgegeven wanneer het voorschot of de garantie is betaald/gesteld - Recht om het eigendom te verkopen in geval van niet-betaling of niet-overname door de eigenaar	Aanhouding of inbeslagname van het schip. Recht op verkoop bij niet-betaling.	Beherende overheid wordt eigenaar van het schip zes maanden na de vaststelling, als de eigenaar zich niet manifesteert. Binnen twee maanden na verwerving mag de overheid het schip verkopen of vernietigen.
Eigendom?	/	De bedragen die in de Deposito- en Consignatiekas zijn gestort, vervallen ambtshalve aan de bevoegde overheid na verloop van één jaar te rekenen van de datum van de storting.	De bevoegde overheid wordt eigenaar van de opbrengst van de verkoop als deze niet binnen een jaar wordt opgeëist.	
Aansprakelijkheid	Op enkele uitzonderingen na ligt de aansprakelijkheid bij de eigenaar	Degene die aansprakelijk is voor de gebeurtenis waardoor een schip is gezonken, vergaan, gestrand of verlaten, en bij gebreke van dergelijke	Ambtshalve maatregelen genomen op risico van de eigenaar, huurder of bevrachter.	Ambtshalve manoeuvres uitgevoerd op risico van de eigenaar. Eigenaar verantwoordelijk voor de bewaring.

		aansprakelijke, de scheepseigenaar: is aan de bevoegde overheid de betaling verschuldigd van de onkosten die voortvloeien uit haar ambtshalve tussenkomst.		
--	--	---	--	--

IV.2. VOORSTELLEN TOT AANPASSING VAN HET WETTELIJK EN REGELGEVEND KADER

56. Hieronder analyseren we de wettelijke mogelijkheden voor verbetering en bekijken we ze achtereenvolgens:

- De kwestie van de definities die in bestaande wetteksten worden voorgesteld;
- Het ontbreken van een wettelijk kader in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- De standaardisering van de bestaande regelingen tussen de gewesten en de federale overheid;
- Het moment waarop een pleziervaartuijg als afval beschouwd kan worden;
- De vraag of een niet-geregistreerd pleziervaartuijg als afval beschouwd kan worden;
- De verantwoordelijkheid van de verwijdering in het kader van de concessies.

IV.2.1. DEFINITIES

57. Zoals uit de vergelijkende tabel blijkt, bestaan er weliswaar vergelijkbare regelingen op internationaal, federaal en gewestelijk niveau, maar zijn ze niet helemaal identiek.

Hoewel het bestaande wettelijke kader al minstens gedeeltelijk voorziet in de nodige instrumenten voor de federale overheid en elk gewest om de verwijdering van verlaten schepen en wrakken uit te voeren, zijn er discrepanties tussen deze regelingen en zijn sommige nog steeds onvolledig, vooral wat betreft de exacte definitie van de schepen en voorwerpen waarop de bevoegde autoriteiten kunnen ingrijpen.

Verscheidene teksten definiëren zelfs niet (zie het geval van het Belgisch Scheepvaartwetboek) op welke schepen en wrakken de verschillende verwijderingsplichten van toepassing zijn en vormen dus een bron van rechtsonzekerheid.

Op deze rechtsonzekerheid werd in de praktijk ook gewezen door de stakeholders tijdens de bijeenkomsten.

58. In dit stadium moet erop worden gewezen dat, tenzij de reikwijdte van de volgende definities uitdrukkelijk wordt beperkt tot de pleziervaart, eventuele wijzigingen in de bovengenoemde

wetgeving waarschijnlijk van invloed zullen zijn op de hele scheepvaartwereld en niet alleen op de pleziervaart.

59. In dit stadium van het onderzoek kunnen de volgende definities worden voorgesteld:

IV.2.1.1. Harmonisatie van het begrip "pleziervaartuig"

60. Het begrip "pleziervaartuig" of "plezierboot" is niet gestandaardiseerd.

Richtlijn (EU) 2016/1629 definieert een pleziervaartuig als *"een schip, niet zijnde een passagiersschip, dat is bestemd voor sportieve en recreatieve doeleinden"*.

Het Vlaams Scheepvaartdecreet volgt deze definitie *in grote lijnen* door een "pleziervaartuig" te definiëren als *"elk schip dat bestemd is voor sportieve of recreatieve doeleinden met uitsluiting van de passagiersschepen"*.

61. Op federaal niveau geeft het Belgisch Scheepvaartwetboek een meer gedetailleerde definitie van pleziervaartuigen.

Krachtens de bepalingen van het wetboek gaat het om *"elk schip dat, al dan niet voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden, aan pleziervaart doet of ervoor bestemd is, met uitsluiting van de schepen gebruikt voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers en schepen die bestemd of gewoonlijk gebruikt worden voor bedrijfs- of beroepsmatige visserij"*.

De wet betreffende de pleziervaart gebruikt min of meer dezelfde definitie: *"elk schip dat, al dan niet voor bedrijfs- of beroepsgebruik, aan pleziervaart doet of ervoor bestemd is, met uitsluiting van de schepen gebruikt voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers"*.

62. Het zou opportuun zijn mochten de federale overheid en de gewesten het eens worden over een gemeenschappelijke definitie van pleziervaartuigen.

IV.2.1.2. Verwaarloosd schip

63. De definitie van "verlaten schip" in de Waalse wetgeving lijkt de meest volledige te zijn. Ze is ook vrijwel identiek aan de definitie die in Frankrijk wordt gebruikt.

Ze biedt het voordeel dat het begrip erdoor duidelijk te onderscheiden is van het begrip wrak door de staat van het drijfvermogen, en het somt ook de omstandigheden op waarin een schip verondersteld kan worden verlaten te zijn, waarbij zo nodig nieuwe omstandigheden aan de reeds bestaande kunnen worden toegevoegd.

De volgende definitie kan als basis dienen voor ons werk:

"elk schip of drijvende installatie met een drijfvermogen, verlaten in de exclusieve economische zone, de territoriale zee of op de waterwegen, en die een gevaar of een langdurige belemmering vormt voor de scheepvaart.

De verlatenheid van het schip of de drijvende installatie wordt vermoed in de volgende gevallen:

- 1° gebrek aan vergunning om deze plaats te bezetten of het op deze plaats stil te leggen;*
- 2° afwezigheid van een eigenaar, bestuurder, bezetter of bewaker aan boord;*
- 3° afwezigheid van bewarings- of manoeuvremaatregelen".*

64. Het Vlaamse decreet bevat dan weer - ter herinnering - een definitie van een "onbeheerd schip" die als volgt luidt *"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"*.

De termijn van 60 dagen die in het decreet is vastgesteld, is interessant omdat het een objectief criterium is dat de ruimte voor interpretatie beperkt.

Daarom kan worden voorgesteld de definitie van een verlaten schip uit te breiden tot het geval waarin een vastgestelde termijn wordt overschreden.

IV.2.1.3. Wrak

65. Ter herinnering: het Waalse decreet definieert de staat van wrak van een schip of drijvende installatie als volgt:

"De wrak van het schip of van de drijvende installatie vloeit voort uit het niet-drijvendigheidsvermogen, uit de afwezigheid van bezetter en uit het gebrek aan bewakings- en manoeuvremaatregelen".

Het Verdrag van Nairobi definieert wrak ook als:

"a) een gezonken of gestrand schip;

- b) gelijk welk deel van een gezonken of gestrand schip, met inbegrip van gelijk welk voorwerp dat aan boord van dat schip is of was;*
- c) gelijk welk op zee verloren en van een schip afkomstig voorwerp dat gestrand, gezonken of op drift is;*
- d) een schip dat op het punt staat te zinken of te stranden, of waarvan redelijkerwijze mag worden verwacht dat het zal zinken of stranden, indien nog geen enkele doeltreffende maatregel om hulp te verlenen aan het schip of gelijk welk in gevaar zijnde goed, genomen werd."*

66. Net als in het geval van het begrip "verlaten schip", kan het opportuun zijn om een algemene definitie te geven, vergezeld van hypothesen waarin een classificatie als wrak wordt verondersteld.

De vraag rijst of in de algemene definitie al dan niet moet worden bepaald dat het schip of de installatie een gevaar of langdurige belemmering voor de scheepvaart moet vormen.

Op dezelfde manier moet worden gekeken naar de relevantie van de "drijvende" installatie die als wrak wordt geclassificeerd omdat ze "niet drijvend" is.

De hypothesen die in het Verdrag van Nairobi worden genoemd, kunnen dan worden opgenomen zoals ze nu zijn of met een definitie van een gezonken of gestrand schip.

Er kan ook worden voorgesteld om een tijdslimiet toe te voegen waarbinnen een niet-drijvend schip als wrak kan worden geclassificeerd (objectief criterium).

IV.2.1.4. Afgedankt schip

67. Frankrijk is bekend met het concept van een "bateau de plaisance ou de sport hors d'usage" (afgedankt plezier- of sportvaartuig), dat het definieert als "*tout bateau qui constitue un déchet, au sens de l'article L. 541-1-1*" (elk vaartuig dat afval vormt in de zin van artikel L. 541-1-1).

L'article L541-1-1 definieert afval als "*toute substance ou tout objet, ou plus généralement tout bien meuble, dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire*" (elke stof of elk voorwerp, of meer in het algemeen elk roerend goed, waarvan de houder zich ontdoet, voornemens is zich te ontdoen of zich moet ontdoen).

68. Indien de Belgische beslissingsautoriteiten een formeel en directer verband willen leggen tussen het begrip "pleziervaartuig" en het begrip "afval", zou de definitie van een afgedankt vaartuig dus een juridische oplossing kunnen zijn.

Een afgedankt vaartuig zou daarbij bijvoorbeeld kunnen worden gedefinieerd als "*een vaartuig waarvan de houder zich ontdoet, voornemens is zich te ontdoen of zich moet ontdoen*".

De definitie zou verder verduidelijkt kunnen worden door in plaats van "vaartuig" te verwijzen naar "elk verlaten vaartuig en elk wrak".

Naast deze algemene definitie kunnen ook de niet-limitatieve gevallen worden opgesomd waarin de houder van een vaartuig geacht wordt de intentie te hebben om zich van het vaartuig te ontdoen (bijvoorbeeld, en onder voorbehoud van een meer gedetailleerde juridische analyse, in het geval van het ontbreken van bewaringsmaatregelen of manoeuvres; in het geval van het overschrijden van een tijdslimiet zonder toestemming om het vaartuig te bezetten of vast te houden; in het geval van het niet registreren van het vaartuig in overeenstemming met de wet op de pleziervaart, enz.)

IV.2.2. Wettelijk kader in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

69. Zoals *hierboven* vermeld, blijft het wettelijk kader in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest relatief onzeker.

Vanuit juridisch oogpunt en om het Gewest te voorzien van een juridisch kader op dit gebied, kan worden voorgesteld om een ordonnantie aan te nemen die *op zijn minst* en inhoudelijk het rechtssysteem reproduceert dat van toepassing is op federaal, Vlaams of Waals niveau.

IV.2.3. Standaardisering van de bestaande regelingen

70. Als onderdeel van een hervorming van de regeling voor het verwijderen van verlaten schepen en wrakken, kan worden voorgesteld om de regels die gelden binnen de bestaande regelingen te standaardiseren.

Naast de definities kunnen we ook wijzen op een standaardisering van de toepassingsgebieden, rekening houdend met de bevoegdheden van elk bevoegdheidsniveau, de verantwoordelijke personen en hun verplichtingen, de voorwerpen die onder de verwijderingsplicht vallen, het actiegebied van de bevoegde overheid en de financiële aspecten.

71. Tijdens bijeenkomsten met de stakeholders en in het licht van de conclusies van de voorstudie die in 2022 is uitgevoerd, is gebleken dat de sector vraagt om een standaardisering van de geldende regels.

IV.2.4. Moment waarop een pleziervaartuig als afval beschouwd kan worden

72. Op dit moment is er geen duidelijke definitie van de voorwaarden waaraan een pleziervaartuig moet voldoen om als afval te worden beschouwd.

In dit verband wordt met name verwezen (zie *hierboven*) naar de wenselijkheid om de definitie van "afgedankt vaartuig" in de wetgeving op te nemen.

73. In alle drie de gewesten van het land wordt afval echter identiek gedefinieerd als *"elke stof of elk voorwerp waarvan de houder zich ontdoet, voornemens is zich te ontdoen of zich moet ontdoen"*¹⁸.

Zodra de "houder van een pleziervaartuig" zich ervan ontdoet, of voornemens is zich ervan te ontdoen of zich ervan dient te ontdoen, wordt dat vaartuig waarschijnlijk beschouwd als afval in de zin van de gewestelijke wetgevingen.

74. Zoals Frankrijk heeft gedaan, kunnen we niettemin de definitie van "afgedankt vaartuig" voorstellen, die op zich geen aanvullende rechten en verplichtingen schept (aangezien het juridische mechanisme tussen het begrip pleziervaartuig en afval al bestaat, ook al wordt dit verband in geen enkele bepaling expliciet genoemd), maar het mogelijk maakt om het feit dat een pleziervaartuig als afval kan worden beschouwd wanneer het aan de voorwaarden voldoet om als zodanig te worden gekwalificeerd, te verduidelijken en expliciet te formaliseren.

IV.2.5. Kan een niet-geregistreerd vaartuig als afval beschouwd worden?

75. Zoals de wetgeving nu is, kan een vaartuig alleen als afval worden beschouwd als het daadwerkelijk voldoet aan de definitie van afval, d.w.z. als de houder van het vaartuig zich ervan ontdoet of van plan is zich ervan te ontdoen of verplicht is zich ervan te ontdoen.

Zoals de zaken er nu voor staan, kan niet automatisch worden aangenomen dat een vaartuig dat niet geregistreerd is, afval is.

76. Aan de andere kant zou kunnen worden toegevoegd (bijvoorbeeld in de wet betreffende de pleziervaart en met name in het hoofdstuk over registratie) dat een eigenaar van een schip die zijn vaartuig niet volgens de wettelijke bepalingen laat registreren, wordt verondersteld voornemens te zijn zich ervan te ontdoen.

¹⁸ In het Waals Gewest: zie het Decreet van 9 maart 2023 betreffende de afvalstoffen, het circulair gebruik van de materialen en de openbare netheid;
In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: zie de Ordonnantie van 14 juni 2012 betreffende afvalstoffen;
In het Vlaams Gewest: zie het Decreet betreffende het duurzaam beheer van materiaalkringlopen en afvalstoffen.

Een dergelijke link zou ook kunnen worden gelegd in de gewestelijke afvalwetgevingen.

Voor zover dit bevoegdheden zijn die onder verschillende bevoegdheidsniveaus vallen, moet overleg tussen de federale overheid en de gefedereerde entiteiten worden overwogen, onder voorbehoud van verdere analyse.

IV.2.6. Verantwoordelijkheid van de verwijdering in het kader van de concessies

77. Tijdens de vergaderingen met de stakeholders werd de kwestie van de gevolgen van het bestaan van een concessie voor verwijdering als een terugkerend probleem naar voren gebracht, in zoverre dat bepaalde bevoegde autoriteiten van mening lijken te zijn dat de verwijdering van wrakken en verlaten schepen op de schouders van de concessiehouders rust.

Concessiehouders worden geconfronteerd met het probleem van verlaten schepen en hebben geen wettelijke instrumenten om actie te ondernemen.

Enkele voorbeelden van concessiecontracten voor jachthavens werden naar ATHOS gestuurd voor analyse.

78. In geen van de concessiecontracten die aan ATHOS bezorgd werden, wordt de kwestie van de verlaten schepen expliciet genoemd.

De contracten verplichten de concessiehouder echter wel om al het "afval" te verwijderen.

79. Er bestaat evenwel geen wettelijk automatisme tussen de begrippen "verlaten vaartuig" en "afval", zodat de verwijdering van afval niet hetzelfde is als de verwijdering van een verlaten vaartuig.

In de eerste plaats hebben concessiehouders niet de wettelijke, reglementaire of contractuele (op basis van de concessieovereenkomsten) bevoegdheid om op te treden, hoewel ze vaak geconfronteerd worden met het probleem van verlaten vaartuigen.

De enige situatie waarin de concessiehouders er wettelijk toe gebracht zouden kunnen worden om op te treden, is als het verlaten vaartuig voldoet aan de definitie van afval en daarom ook als afval kan worden geclassificeerd - in dat geval zouden de concessiehouders ook verantwoordelijk zijn voor het verwijderen ervan - hoewel dit de bevoegde overheid niet volledig van alles zou verlossen, aangezien het nog steeds om een verlaten vaartuig gaat.

80. Zoals hierboven uitgelegd, ligt de wettelijke en regelgevende bevoegdheid om op te treden tegen verlaten schepen in principe bij de waterwegbeheerders/havenbedrijven.

81. Bij gebrek aan een uitdrukkelijke wettelijke bepaling lijkt het bovendien juridisch onmogelijk om in het kader van een concessieovereenkomst de wettelijke en regelgevende bevoegdheden van de rivierautoriteiten/havenbedrijven aan concessiehouders te delegeren.

82. Bovendien valt de vraag - die soms door concessiehouders wordt gesteld - of concessiehouders de autoriteiten die de concessie verlenen kunnen verplichten om weesboten die zich binnen de concessie bevinden te verwijderen, buiten het bestek van deze studie.

IV.2.7. Tenuitvoerlegging van de bestaande wetgevingen bij besluit

83. Uit een analyse van het huidige wetgevende kader blijkt dat alleen artikel 9sexies van het Waalse Decreet van 19 maart 2009 betreffende de instandhouding van het gewestelijke openbaar wegen- en waterwegendomein bepaalt dat de Regering een rol speelt in de handhaving door middel van een besluit - in dit geval het bepalen van de procedures voor het vorderen van goederen en personen.

Noch het Belgisch Scheepvaartwetboek, noch het Vlaams Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 kent de Regering - respectievelijk de federale en de Vlaamse regering - enige rol toe met betrekking tot procedures voor de verwijdering van wrakken en verlaten schepen.

84. Voor zover wij weten, is er momenteel geen besluit van de Waalse regering dat artikel 9sexies van het Waalse decreet van 19 maart 2009 implementeert om de procedures voor het vorderen van goederen en personen vast te leggen.

Eenzijds kan in voorkomend geval worden voorgesteld dat de Waalse regering artikel 9sexies van het decreet ten uitvoer legt door middel van een besluit.

85. Anderzijds kan aan het federale en Vlaamse niveau worden voorgesteld om, in het kader van een eventuele wijziging van hun wetgeving inzake verwijdering, via een besluit preciezere regelgevende bepalingen vast te stellen om een kader te bieden voor de procedure voor de verwijdering van verlaten schepen en wrakken.

Deze aanpak garandeert de rechten van de burgers en de transparantie van de administratie.

Aan de andere kant zal dit proces vooral voor de administratie extra regels met zich meebrengen, met het risico dat de procedures omslachtiger worden en er meer bronnen van fouten of leemten ontstaan.

In dit opzicht zou het dan ook raadzaam zijn om te zorgen voor een eerlijk evenwicht tussen de rechten van burgers en de discretionaire bevoegdheden van de administratie.

IV.3. REGELS VOOR DE VERDELING VAN DE BEVOEGDHEDEN

86. Gezien het Belgische institutionele landschap zijn de verschillende bevoegdheden die te maken hebben met het specifieke probleem van de verwijdering van verlaten schepen en de introductie van een circulaire economie voor de pleziervaart verdeeld over de verschillende bevoegdheidsniveaus.

Het komt er dus op aan deze regels voor de verdeling van de bevoegdheden te onderzoeken om te bepalen op welke niveaus de besluitvormingsinstanties moeten handelen en volgens welke modaliteiten zij moeten samenwerken.

IV.3.1. Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen

87. Artikel 39 van de Belgische Grondwet stelt:

"De wet draagt aan de gewestelijke organen welke zij opricht en welke samengesteld zijn uit verkozen mandatarissen de bevoegdheid op om de aangelegenheden te regelen welke zij aanduidt met uitsluiting van die bedoeld in de artikelen 30 en 127 tot 129 en dit binnen het gebied en op de wijze die zij bepaalt."

Krachtens deze bepaling gaf de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen de gewesten de bevoegdheid om verschillende specifieke zaken te regelen¹⁹.

88. Artikel 6 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 bepaalt dat de aangelegenheden bedoeld in artikel 39 van de Grondwet - **geregionaliseerde aangelegenheden** - met name de volgende zijn:

¹⁹ [LOI - WET \(fgov.be\)](#)

- Wat het leefmilieu en het waterbeleid betreft:
 - De bescherming van het leefmilieu, onder meer die van de bodem, de ondergrond, het water en de lucht tegen verontreiniging en aantasting, alsmede de strijd tegen de geluidshinder;
 - Het afvalstoffenbeleid;

- Wat de landinrichting en het natuurbehoud betreft:
 - De natuurbescherming en het natuurbehoud, met uitzondering van de in-, uit- en doorvoer van uitheemse plantensoorten evenals van uitheemse diersoorten en hun krennen;

- Wat de economie betreft:
 - Het economisch beleid;

- Wat de openbare werken en het vervoer betreft:
 - De waterwegen en hun aanhorigheden;
 - Het juridisch stelsel van de land- en waterwegen, welke ook de beheerder ervan zijn, met uitzondering van de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen;
 - De havens en hun aanhorigheden;
 - De regels van politie over het verkeer op waterwegen, met uitsluiting van de regelgeving inzake het vervoer van dierlijke stoffen die een gevaar vormen voor de bevolking, het vervoer van radioactieve stoffen en het vervoer van ontplofbare stoffen;
 - De regels met betrekking tot de bemanningsvoorschriften inzake de binnenvaart en de regels inzake de veiligheid van binnenschepen en binnenschepen die ook voor niet-internationale reizen op zee worden gebruikt;
 - De minimale technische veiligheidsnormen inzake het bouwen en onderhouden van wegen en hun aanhorigheden, en van waterwegen en hun aanhorigheden;

De bevoegdheden inzake de waterwegen en hun aanhorigheden alsook inzake de havens en hun aanhorigheden houden het recht in om in de territoriale wateren en op het continentaal plat de werken en activiteiten uit te voeren, met inbegrip van het baggeren, die noodzakelijk zijn voor de uitoefening van deze bevoegdheden.

89. Momenteel is de federale overheid²⁰ nog steeds bevoegd voor alle overblijvende zaken waarvoor de gewesten geen bevoegdheid hebben vastgelegd.

In het bijzonder blijft de federale overheid verantwoordelijk voor aangelegenheden met betrekking tot de Noordzee, waaronder Maritieme Mobiliteit en het Mariene Milieu.

²⁰ Zie in dit opzicht artikel 35 van de Grondwet en de overgangsbepaling.

De federale overheid beschikt ook over een algemene bevoegdheid voor kwesties die onder het veiligheidsdomein ressorteren.

Op het vlak van milieu en waterbescherming is de federale overheid krachtens artikel 6, §1, II van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen, bevoegd voor de productnormen.

90. De Vlaamse en Duitstalige **Gemeenschap** en de Federatie Wallonië-Brussel hebben geen specifieke bevoegdheden in de gebieden die in deze studie aan bod komen.

Pleziervaart - met inbegrip van het aspect dat verband houdt met de circulaire economie - valt namelijk niet onder de zaken die kunnen worden gepersonaliseerd in de zin van artikel 128 van de Grondwet.

Bijgevolg maken ze geen deel uit van de bevoegdheden van de Gemeenschappen en de Federatie Wallonië-Brussel.

91. Sinds 1 januari 2020 heeft het Waals Gewest bevoegdheden in verschillende domeinen overgedragen aan de Duitstalige Gemeenschap.

De Duitstalige Gemeenschap oefent zo hoofdzakelijk een hele reeks nieuwe bevoegdheden uit op het vlak van huisvesting, energie en ruimtelijke ordening, alsook in bepaalde aanverwante materies.

In dit verband moet worden opgemerkt dat deze overdracht van bevoegdheden evenmin van toepassing was op de zaken die in deze juridische studie aan bod komen.

IV.3.2. Voorbereidende werken en advies van de Raad van State

92. In het kader van haar adviserende rol heeft de afdeling Wetgeving van de Raad van State bij de analyse van het bestaande wettelijke kader commentaar geleverd op de bovenvermelde federale en regionale wetgeving (zie *hierboven*).

In deze adviezen van de afdeling Wetgeving van de Raad van State wordt de verdeling van de bevoegdheden met betrekking tot de verwijdering van weesschepen verder gedefinieerd.

Hetzelfde geldt voor de voorbereidende werken van deze wetten, die tevens licht werpen op de regels voor de verdeling van bevoegdheden.

We analyseren ze hieronder.

IV.3.2.1. Vlaams Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022

93. De Memorie van Toelichting²¹ bij het Vlaamse Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 bevat de volgende relevante informatie (zie Bijlage V).

94. Ten eerste, voor zover het decreet "regels van politie over het verkeer op waterwegen" bevat, moet er over deze regels overleg worden gepleegd tussen de Federale Regering en de Regeringen van de Gemeenschappen en Gewesten, overeenkomstig artikel 6, §3bis, 6° van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen (BWHI) (p. 19).

Daarom werd het ontwerpdecreet voorgelegd aan het Overlegcomité.

95. Ten tweede wordt er in de Memorie van Toelichting op gewezen dat het ruimen van wrakken, voor zover dit tot doel heeft de integriteit en bruikbaarheid van de scheepvaartwegen te herstellen, in feite een gewestmaterie is.

Het gaat daarbij niet uitsluitend om de binnenwateren, inclusief de kustwateren aan de landzijde van de basislijn van waar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten, maar evenzeer om de territoriale zee en de exclusieve economische zone wat betreft de schepen, wrakstukken, gezonken tuigen of voorwerpen die een aantasting van de bereikbaarheid van de Vlaamse havens en waterwegen vormen.

De Memorie van Toelichting herinnert er ook aan dat de federale wetgever bij het aannemen van het federale Scheepvaartwetboek ook erkende dat de verwijdering van wrakken op zee, in de mate dat dit noodzakelijk is voor de uitoefening van de gewestbevoegdheden inzake waterwegen en havens, op grond van artikel 6, §1, van de BWHI geacht wordt tot de gewestelijke bevoegdheden te behoren.

Afgezien van deze nuance valt het verwijderen van wrakken op zee onder de federale bevoegdheden en wordt dit nu geregeld door het nieuwe Scheepvaartwetboek (p. 461-462).

Met betrekking tot het verwijderen van wrakken op zee zal daarom moeten worden nagegaan of verwijdering al dan niet noodzakelijk is met het oog op de toegankelijkheid van havens en waterwegen.

96. De interfederale interkabinettenwerkgroep van vrijdag 21 mei 2021 over het ontwerpdecreet voor de scheepvaart heeft geen fundamentele opmerkingen opgeleverd over de bevoegdheidsverdeling tussen het Vlaamse en het federale niveau.

²¹ [pfile \(vlaamsparlement.be\)](http://pfile.vlaamsparlement.be)

Er lijkt dus eensgezindheid te bestaan over de modaliteiten om deze bevoegdheden te verdelen (p. 263).

97. In haar advies nr. 69/478/3 van 20 juli 2021 heeft de afdeling Wetgeving van de Raad van State met betrekking tot het voorontwerp van decreet benadrukt dat het ontwerp *in beginsel zijn bevoegheidsrechtelijke grondslag vindt in artikel 6, § 1, X, "naar luid waarvan de gewesten wat de openbare werken en het vervoer betreft, bevoegd zijn voor de regels van politie over het verkeer op waterwegen.*

Voorts kan ook een beroep worden gedaan op de bevoegdheid van de gewesten voor de waterwegen en hun aanhorigheden, voor het juridisch stelsel van de waterwegenis, voor de havens en hun aanhorigheden en voor de dijken.

IV.3.2.2. Belgisch Scheepvaartwetboek

98. De voorbereidende werken van het Belgische Scheepvaartwetboek wijzen verder ook op het volgende (p. 13)²²: *"Sinds de Zesde Staatshervorming behoren niet alleen de "waterwegen en hun aanhorigheden", "het juridisch stelsel van de land- en waterwegenis" en de "havens en hun aanhorigheden", maar ook "de regels van politie over het verkeer op waterwegen" tot de gewestbevoegdheden*

Daaruit volgt dat de verwijdering van wrakken in de binnenwateren niet langer tot de federale bevoegdheden behoort."

99. Het advies nr. 63.004 van de Raad van State van 8 november 2018 over een voorontwerp van wet tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek²³ vermeldde van zijn kant dan weer het volgende met betrekking tot de bevoegdheden: *"Overeenkomstig artikel 6, § 4, 3°, eerste lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 "tot hervorming der instellingen" (hierna: "BWHI") is het voorontwerp om advies voorgelegd aan de gewestregeringen".*

Specifiek met betrekking tot artikel 1.1.4 van het Belgische Scheepvaartwetboek merkte de Raad van State het volgende op: *"De afbakening van zeewateren en binnenwateren vormt bijgevolg een fundamenteel criterium om de respectieve bevoegdheidsfeer van de federale Staat en de gewesten inzake scheepvaart te bepalen".*

IV.3.2.3. Wet betreffende de pleziervaart

²² [V2670t\(toelichting\).indd \(lachambre.be\)](#)

²³ [63004.pdf \(raadst-consetat.be\)](#)

100. In haar advies nr. 63/286/4 van 30 april 2018 heeft de afdeling Wetgeving van de Raad van State vastgesteld dat de gewestregeringen betrokken werden bij de totstandkoming van het voorontwerp van wet, overeenkomstig artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

In het kader van die procedure brachten de Vlaamse Regering en de Waalse Regering beide een gunstig advies uit, voor zover met een aantal opmerkingen rekening gehouden wordt.²⁴

Artikel 6, §4, 3° van de bijzondere wet heeft betrekking op "*het ontwerpen van de regels van de algemene politie met uitzondering van de regels van politie over het verkeer op waterwegen bedoeld in § 1, X, 10°,*

In haar advies stelde de afdeling Wetgeving van de Raad van State vast dat voor zover het project de uitbreiding van de registratie tot binnenschepen beoogde, de materie tot de bevoegdheid van de federale overheid behoorde, maar dat de gewesten overeenkomstig artikel 6, §4, 3° van de BWHI bij de uitwerking van deze regelgeving betrokken dienden te worden.²⁵

Dezelfde logica is dan ook van toepassing wanneer het project eveneens tot doel heeft de veiligheid van de scheepvaart op het waterwegennet te handhaven, waardoor de betrokkenheid van de Regeringen vereist is.

IV.3.3. Conclusie met betrekking tot de bevoegdheidsverdelingsregels

101. Wat de verdeling van bevoegdheden betreft, kunnen we in dit stadium al twee elementen opmerken:

- De Gewesten zijn verantwoordelijk voor de verwijdering uit de waterwegen.
De federale overheid is bevoegd voor de verwijdering uit de territoriale zee en de exclusieve economische zone, behalve als het verlaten schip of wrak een belemmering vormt voor de toegang tot Vlaamse havens en waterwegen, in welk geval het Vlaamse Gewest bevoegd is.
- Wanneer de regels van politie over het verkeer op waterwegen op het spel staan, moet er een overlegprocedure worden ingesteld.
Als het gaat om algemene regels van politie, moet een betrokkenheid tussen autoriteiten worden opgezet.

²⁴ [63286 \(raadvst-consetat.be\)](https://www.raadvst-consetat.be/63286)

²⁵ [18882.pdf \(raadvst-consetat.be\)](https://www.raadvst-consetat.be/18882.pdf)

Hieronder volgt een korte analyse van de samenwerkingsmodaliteiten tussen de federale overheid en de gewesten, en in het bijzonder van de overleg- en betrokkenheidsprocessen.

IV.3.4. Mogelijkheden tot samenwerking tussen de federale overheid en de gefedereerde entiteiten

102. Uit een analyse van voornoemde wetgeving, de voorbereidende werken en de adviezen van de afdeling Wetgeving van de Raad van State blijkt dat enerzijds bevoegdheden werden gedeeld en dat anderzijds vormen van samenwerking tussen de federale overheid en de gewesten noodzakelijk waren.

Aangezien de bevoegdheden die verband houden met het onderwerp van deze juridische studie zowel tot de bevoegdheid van de federale overheid als tot die van de gefedereerde entiteiten behoren, moeten de mogelijkheden tot samenwerking - in de ruimste zin van het woord - tussen de federale overheid en de gefedereerde entiteiten geanalyseerd worden.

IV.3.4.1. Algemeen wetgevend kader

103. De bijzonder wet van 8 augustus 1980 voorziet in verschillende soorten samenwerking in de breedste zin van het woord:

- Het samenwerkingsakkoord (1)
- De eigenlijke raadpleging (2)
- De betrokkenheid (3)
- De informatieverstrekking (4)

We analyseren hieronder (i) het samenwerkingsakkoord, dat een mogelijkheid blijft, (ii) het overleg (toegepast in het kader van het Vlaamse Decreet), (iii) de betrokkenheid (toegepast voor het Belgische Scheepvaartwetboek en de wet op de pleziervaart), (iv) de informatieverstrekking, (v) de voorafgaande kennisgeving en (vi) het voorstel.

IV.3.4.2. Het samenwerkingsakkoord

104. Artikel 92 bis, §1 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, ingevoegd bij de bijzondere wet van 8 augustus 1988, voorziet dat de federale overheid en de gefedereerde entiteiten samenwerkingsovereenkomsten kunnen sluiten die onder meer betrekking hebben op de gezamenlijke oprichting en het gezamenlijk beheer van gemeenschappelijke diensten en instellingen, op het gezamenlijk uitoefenen van eigen bevoegdheden, of op de gemeenschappelijke ontwikkeling van initiatieven:

"§ 1. De Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten kunnen samenwerkingsakkoorden sluiten die onder meer betrekking hebben op de gezamenlijke oprichting en het gezamenlijk beheer van gemeenschappelijke diensten en instellingen, op het gezamenlijk uitoefenen van eigen bevoegdheden, of op de gemeenschappelijke ontwikkeling van initiatieven."

Uit het gebruik van het woord "kunnen" in artikel 92bis, §1, eerste lid van de wet volgt dat het sluiten van samenwerkingsakkoorden geen verplichting is: deze akkoorden worden daarom **facultatieve samenwerkingsakkoorden** genoemd en zijn gebaseerd op de vrije instemming van de partijen.

105. De verschillende partijen kunnen samenwerkingsakkoorden sluiten over elke kwestie die onder hun bevoegdheden ressorteert en zijn vrij om de modaliteiten van de samenwerking te bepalen.

Er is echter een grens aan de wilsautonomie van de partijen bij een samenwerkingsakkoord, aangezien *de samenwerkingsakkoorden geen uitwisseling, afstand of teruggave van bevoegdheden kunnen inhouden zoals die door en krachtens de Grondwet zijn bepaald*²⁶.

De Raad van State voegt er ook aan toe dat wanneer blijkt dat *op een gebied waar de verdeling van bevoegdheden bijzonder complex is en waar de verschillende overheden de wens hebben geuit om de regelgeving te standaardiseren, het wenselijk zou zijn om een samenwerkingsakkoord te sluiten*²⁷.

Afgezien van deze beperkingen is dit een faculteit die wordt benaderd onder de noemer van het consensualisme, zowel vanuit het oogpunt van de wenselijkheid van de samenwerking als vanuit het oogpunt van de middelen en modaliteiten die nodig zijn om die samenwerking te concretiseren²⁸.

106. Elk lid van een regering kan het initiatief nemen tot het sluiten van een samenwerkingsakkoord over aangelegenheden waarvoor ze bevoegd is, voor zover hij daartoe gemachtigd werd door zijn regering.

Elke ontwerp van samenwerkingsakkoord moet ter goedkeuring of ter bevestiging (van een eerder goedgekeurd samenwerkingsakkoord) aan het Overlegcomité worden voorgelegd.

IV.3.4.3. Het overleg

107. Er bestaan twee types van overleg.

²⁶ Parl. st., Kamer, nr. 516/1 (SE 1988), p. 51 e.v.

²⁷ Parl. st., Parl. w. sess. ord., 1997 – 1998, DOC 319/1, bijlage 1, p. 11.

²⁸ M. UYTENDAELE, *Trente leçons de droit constitutionnel*, Limal, Anthémis, 2014, p. 956.

Ten eerste, *het overleg dat vereist wordt van een overheid die exclusief bevoegd is en blijft, maar die andere overheden moet 'raadplegen' alvorens een beslissing te nemen*

Vervolgens *het overleg tussen verschillende overheden die elk bevoegd zijn op hun eigen gebied, met het doel een zekere mate van coördinatie tussen hun respectieve beleidsmaatregelen tot stand te brengen.*

Zonder de vrijheid van handelen te beperken, verplicht dit overlegmechanisme een overheid met beslissingsbevoegdheid om de standpunten van andere overheden te verzamelen alvorens een beslissing te nemen en om daar rekening mee te houden,²⁹ terwijl ze *uiteindelijk* toch het laatste woord behoudt.

Deze overheid zal echter niet verweten kunnen worden dat zij haar bevoegdheden heeft uitgeoefend ondanks het feit dat een andere overheid weigerde aan het overleg deel te nemen³⁰.

Wil dit mechanisme effectief zijn, dan moeten de overheden die worden opgeroepen om overleg met elkaar te plegen, blijk geven van 'een minimum aan goede wil'.

108. Artikel 6, §3bis, bepaalt dat een overleg tussen de federale overheid en de betrokken Regeringen zal plaatsvinden voor:

"2° de planning, de functionaliteit en de compatibiliteit van het autosnelwegen- en waterwegennet;

[...]

6° het vaststellen van de regels van politie over het verkeer op waterwegen."

Er zij ook op gewezen dat er naast deze samenwerkingsprocedures *stricto sensu* een meer algemeen concept van overleg *largo sensu* bestaat, dat tot doel heeft de basis te leggen voor een samenwerking op een specifiek gebied of actieterrein.

In dit verband heeft de Raad van State niet nagelaten erop te wijzen dat *"België een federale staat is. Het is daarom onmogelijk voor zijn rechtverkeer om volledig te ontsnappen aan de spanningen tussen grondwettelijke gelijkheid en federalisme. De betrokken wetgevers kunnen niettemin proberen deze spanningen te verminderen door samen te werken en convergente maatregelen te nemen (...)."*³¹

IV.3.4.4. De betrokkenheid van andere overheden bij de beslissing

²⁹ GH, nr. 2/1992, 15 januari 1992, pt. 2.B.3.

³⁰ Verwijzend naar een arrest van de Raad van State (RvS, nr. 133.797, 12 juli 2004), M. UYTENDAELE, *Trente leçons de droit constitutionnel, op. cit.*, p. 954.

³¹ Advies van de Raad van State, nr. L.27.082/4, 18 november 1997, *Parl. st.*, parl. w., sess. ord. 1997-1998, DOC. 315/1, p. 14.

109. In bepaalde situaties moeten de gefedereerde entiteiten zich verenigen met de federale overheid of moeten ze zich op hun beurt aansluiten bij bepaalde federale reglementen die *een samenbrenging, een gezamenlijke deelname inhouden*.

De Raad van State heeft de gelegenheid gehad om het begrip "betrokkenheid" te verfijnen door eraan toe te voegen dat *het betrekken van een orgaan bij het opstellen van een verordening niet alleen het ontvangen en bestuderen van eventuele suggesties inhoudt, maar ook het voeren van een debat met dat orgaan, d.w.z. ten minste het uitleggen aan dat orgaan, voordat de beslissing wordt genomen, van de redenen waarom het niet opportuun wordt geacht die suggesties op te volgen, als dat het geval is, zodat dat orgaan de garantie kan krijgen dat zijn standpunt niet zonder ontvankelijke redenen terzijde wordt geschoven*.³²

110. Artikel 6, §4 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 bepaalt dat de Regeringen van de gefedereerde entiteiten betrokken zijn bij de volgende gevallen:

"1° het ontwerpen van de federale regelingen inzake produktnormen bedoeld in § 1, II, tweede lid, 1°;
2° (opgeheven)
3° het ontwerpen van de regels van de algemene politie met uitzondering van de regels van politie over het verkeer op waterwegen bedoeld in § 1, X, 10°, en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen".

IV.3.4.5. De informatieverstrekking

111. Deze procedure, die gebaseerd is op de loutere overdracht van informatie, leidt dus niet tot een "gedachtewisseling tussen de betrokken overheden"³³, maar is het mechanisme waarmee gegevens door de gewesten of gemeenschappen aan de Federale Staat worden doorgegeven of omgekeerd³⁴.

IV.3.4.6. De voorafgaande kennisgeving

³² RvSt, nr. 31.587, 14 december 1988, *J.L.M.B.*, 1988, p. 551.

³³ F. DELPÉRIÉE, *Le droit constitutionnel de la Belgique*, Brussel, Bruylant, 2000, p. 627.

³⁴ D. BATSELÉ ; T. MORTIER ; M. SCARCEZ, *Initiation au droit constitutionnel*, 2e ed., Brussel, Bruylant, 2014, p. 871.

112. Het inwinnen van een advies is een voorwaarde voor het nemen van een beslissing en verplicht de overheid met de beslissingsbevoegdheid om het advies van een andere overheid in te winnen. Deze procedure, die het uiten van een mening³⁵ omvat, kan, afhankelijk van het geval, slechts een optie zijn. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen een eenvoudig (niet-bindend) advies en een conform advies (bindend voor de overheid die erom vraagt).

IV.3.4.7. Het voorstel

113. Het voorstel is een techniek die *"de beslissingsbevoegdheid van een overheid ondergeschikt maakt aan het initiatief van een andere overheid of een specifiek orgaan"*³⁶.

Deze formaliteit is de uitdrukking van een mening die kan worden gekwalificeerd als een "presentatie" wanneer het voorwerp ervan betrekking heeft op een persoon.

Dit betekent dat de overheid met de beslissingsbevoegdheid pas een beslissing kan nemen nadat het voorstel is ingediend³⁷.

IV.3.4.8. Conclusie

114. Voor aangelegenheden die betrekking hebben op artikel 6, X, 10°, is in principe overleg vereist voor zover het de regels voor de binnenvaart betreft - bijvoorbeeld via het Overlegcomité en de Interministeriële Conferentie.

In het verlengde hiervan kan het Overlegcomité immers, om het overleg en de samenwerking tussen de federale overheid en de gefedereerde entiteiten te bevorderen, gespecialiseerde comités oprichten, "Interministeriële Conferenties" (IMC) genaamd, die bestaan uit leden van de federale overheid en de regeringen van de gewesten en gemeenschappen.

Net als de thematische commissies werken deze IMC's rond specifieke thema's om specifieke kwesties te onderzoeken voordat het Comité erover bijeenkomt.

Ze richten zich op uiteenlopende onderwerpen als institutionele hervormingen, volksgezondheid, cultuur of leefmilieu (Interministeriële Conferentie Leefmilieu).

Vanuit juridisch oogpunt zou daarom kunnen worden voorgesteld om het Overlegcomité en/of de Interministeriële Conferentie Leefmilieu te gebruiken om voorstellen in te dienen voor de verwijdering van verlaten schepen en/of de invoering van een circulaire economie voor de pleziervaart.

³⁵ D. RENDERS, *Droit administratif général*, Brussel, Bruylant, 2014, p. 296.

³⁶ D. BATSELÉ, T. MORTIER, M. SCARCEZ, *op. cit.*, p. 878.

³⁷ D. RENDERS, *Droit administratif général*, *op. cit.*, p. 295.

115. Hoewel dit slechts een optie is, kan, zoals hierboven uitgelegd, ook een samenwerkingsakkoord worden overwogen.

V. DEEL II: INTRODUCTIE VAN EEN CIRCULAIRE ECONOMIE IN DE PLEZIERVAART

V.1. VOORWOORD

116. Ter herinnering, het tweede deel van de studie heeft als doel de wetgeving te identificeren (op Belgisch en Europees niveau) die kan worden aangepast om een circulaire economie in de Belgische pleziervaartsector te implementeren.

117. Vanuit die optiek begint deel II met een herinnering aan de belanghebbenden die betrokken kunnen worden bij het opzetten van een circulaire economie in de pleziervaartsector.

Vervolgens gaat de studie kort in op de regels voor de verdeling van bevoegdheden die relevant zijn voor dit tweede deel.

Ten derde worden de belangrijkste relevante internationale, Europese en Belgische wet- en regelgevingen opgesomd.

Een deel is gewijd aan het rechtssysteem dat van toepassing is in Frankrijk, dat op dit gebied als 'model' dient.

Tot slot worden verschillende mogelijke juridische denkpistes besproken met het oog op de toekomstige implementatie van een circulaire economie in de pleziervaartsector.

118. Zoals de zaken er nu voor staan, zijn de juridische denkpistes die aan het eind van dit hoofdstuk worden genoemd, toekomstgericht.

Het is duidelijk noodzakelijk dat de besluitvormingsinstanties zowel de impuls geven voor de introductie van een circulaire economie in de pleziervaart als de concrete politieke en filosofische richtlijnen voor een dergelijk systeem aanleveren.

Ter illustratie: de financiering van een dergelijk systeem zou de verantwoordelijkheid kunnen zijn van fabrikanten/importeurs, eigenaars, de maatschappij als geheel of de Staat.

Deze financiering kan afkomstig zijn uit de private of publieke sector, of een combinatie van beide.

Er zijn dus veel financieringsmogelijkheden en de grote lijnen van het systeem moeten van tevoren in kaart worden gebracht door de besluitvormingsinstanties voordat de juridische analyse verder kan worden uitgewerkt.

V.2. BELANGHEBBENDE PARTIJEN

119. Specifiek met betrekking tot de invoering van een circulaire economie voor pleziervaartuigen ligt de focus op de volgende belanghebbenden.

V.2.1. De besluitvormingsinstanties

120. Het begrip "besluitvormingsinstanties" verwijst naar de overheidsinstanties met specifieke wetgevende of regelgevende bevoegdheden met betrekking tot de invoering van een circulaire economie voor pleziervaartuigen.

➤ **Op Europees niveau:**

- ❖ Op wetgevingsgebied is dit het Europees Parlement samen met de Raad (artikel 14 van het Verdrag betreffende de Europese Unie);
- ❖ Wat betreft wetgevingsvoorstellen, is dat de Europese Commissie (art. 17 van het Verdrag betreffende de Europese Unie).

➤ **Op federaal niveau:**

- ❖ In wetgevingsaangelegenheden is dit de Kamer van Volksvertegenwoordigers;
- ❖ Op uitvoerend niveau is dat de federale regering, en in het bijzonder:
 - De Vicepremier en minister van Economie en Arbeid;
 - De minister van Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en de Green Deal;
 - De Vicepremier en minister van Justitie en Noordzee

➤ **Op gewestelijk niveau:**

❖ **In het Vlaams Gewest:**

- Het Vlaams Parlement;
- De Vlaamse Regering en in het bijzonder de minister van Economie en de minister van Leefmilieu ;

❖ **In het Waals Gewest:**

- Het Waals Parlement;
- De Waalse Regering en in het bijzonder de minister van Economie en de minister van Leefmilieu ;

❖ **In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:**

- Het Brussels Parlement;
- De Brusselse Regering en in het bijzonder de minister van Economie en de minister van Leefmilieu.

V.2.2. De bevoegde organen

121. Het begrip "bevoegde organen" omvat alle internationale, Europese, federale en gewestelijke instanties die, zonder daarom over specifieke wetgevende of regelgevende bevoegdheden te beschikken, niettemin bevoegd zijn in zaken die betrekking hebben op de pleziervaart en/of de circulaire economie en/of afvalbeheer en -verwerking.

➤ **Op federaal niveau:**

- ❖ De FOD Mobiliteit en Vervoer;
- ❖ De FOD Economie;
- ❖ De FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu;
- ❖ Interregionale Verpakkingscommissie (IVC), verantwoordelijk voor de Belgische wetgeving inzake verpakkingsafval en de doorvoer van afval.

➤ **Op gewestelijk niveau:**

❖ **In het Vlaams Gewest:**

- De Openbare Vlaamse Afvalmaatschappij (OVAM), opgericht bij het decreet van 2 juli 1981 betreffende de voorkoming en het beheer van afvalstoffen;
- De Vlaamse Milieumaatschappij (VMM): aanvankelijk opgericht als Vlaamse openbare instelling bij decreet van 12 december 1990 betreffende het bestuurlijk beleid (inzonderheid Titel I, hoofdstuk 9) en omgevormd tot een intern verzelfstandigd agentschap met rechtspersoonlijkheid bij het decreet van 7 mei 2004.

❖ **In het Waals Gewest:**

- De SPW Agriculture, Ressources naturelles et Environnement.
- De SPW Economie, Emploi et Recherche;

❖ **In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:**

- BIM: Leefmilieu Brussel;
- Brussel Economie en Werkgelegenheid;

V.2.3. De stakeholders

122. Het begrip "stakeholders" verwijst naar de belanghebbenden die geen beslissingsbevoegdheid hebben of geen bevoegde organen zijn, maar die belangrijke spelers zijn in de sector van de circulaire economie en het afvalbeheer en die het daarom verdienen om bij de denkoefeningen betrokken te worden.

- ❖ European Boating Industry (EBI);
- ❖ Association européenne de Navigation de plaisance (EBA)³⁸;
- ❖ De Haven van Brussel (beheerder);
- ❖ Ligue motonautique belge;
- ❖ Watersportfederaties;
- ❖ Commissariaat-generaal voor Toerisme (CGT);
- ❖ Wind en Watersport Vlaanderen;
- ❖ Vlaamse Pleziervaartfederatie;
- ❖ ...

V.3. REGELS VOOR DE VERDELING VAN DE BEVOEGDHEDEN

123. Ter herinnering: Artikel 6 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 bepaalt dat de aangelegenheden bedoeld in artikel 39 van de Grondwet - **geregionaliseerde aangelegenheden** - met name de volgende zijn:

- Wat het leefmilieu en het waterbeleid betreft:
 - De bescherming van het leefmilieu, onder meer die van de bodem, de ondergrond, het water en de lucht tegen verontreiniging en aantasting, alsmede de strijd tegen de geluidshinder;
 - Het afvalstoffenbeleid;
- Wat de landinrichting en het natuurbehoud betreft:
 - De natuurbescherming en het natuurbehoud, met uitzondering van de in-, uit- en doorvoer van uitheemse plantensoorten evenals van uitheemse diersoorten en hun kringen;
- Wat de economie betreft:
 - Het economisch beleid;
- Wat de openbare werken en het vervoer betreft:
 - De waterwegen en hun aanhorigheden;

³⁸ Ten dienste van de pleziervaarders in Europa sinds 1982 – EBA

- Het juridisch stelsel van de land- en waterwegen, welke ook de beheerder ervan zij, met uitzondering van de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen;
- De havens en hun aanhorigheden;
- De regels van politie over het verkeer op waterwegen, met uitsluiting van de regelgeving inzake het vervoer van dierlijke stoffen die een gevaar vormen voor de bevolking, het vervoer van radioactieve stoffen en het vervoer van ontplofbare stoffen;
- De regels met betrekking tot de bemanningsvoorschriften inzake de binnenvaart en de regels inzake de veiligheid van binnenschepen en binnenschepen die ook voor niet-internationale reizen op zee worden gebruikt;
- De minimale technische veiligheidsnormen inzake het bouwen en onderhouden van wegen en hun aanhorigheden, en van waterwegen en hun aanhorigheden;

De bevoegdheden inzake de waterwegen en hun aanhorigheden alsook inzake de havens en hun aanhorigheden houden het recht in om in de territoriale wateren en op het continentaal plat de werken en activiteiten uit te voeren, met inbegrip van het baggeren, die noodzakelijk zijn voor de uitoefening van deze bevoegdheden.

124. Momenteel is de federale overheid³⁹ nog steeds bevoegd voor alle overblijvende zaken waarvoor de Gewesten geen bevoegdheid hebben vastgelegd.

Op het vlak van milieu en waterbescherming is de federale overheid krachtens artikel 6, §1, II van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen, bevoegd voor de productnormen.

125. Wat de bevoegdheden betreft, en meer bepaald de organisatorische modaliteiten tussen de besluitvormingsinstanties, wees de voorstudie op het volgende:

"Federaal actieplan circulaire economie

Bij het definiëren van de samenwerking is het belangrijk om rekening te houden met het federale plan voor een circulaire economie, dat een aantal prioriteiten bevat voor de periode 2021-2024, en met het werk van het intra-Belgische platform voor de circulaire economie dat werd opgericht door de federale en regionale administraties.

Het federaal plan voor circulaire economie stelt hierover: "De federale ministers van leefmilieu en economie zullen, in het kader van de Interministeriële Conferentie voor het Leefmilieu (ICL) uitgebreid met economie, een initiatief nemen om het huidige intra-Belgische platform voor de circulaire economie om te vormen tot een structureel instrument met een politieke draagwijdte voor een betere coördinatie van het beleid op het gebied van de circulaire economie op nationaal niveau in België."

³⁹ Zie in dit opzicht artikel 35 van de Grondwet en de overgangsbepaling.

Het lijkt daarom gepast om in eerste instantie via dit forum of de opvolger daarvan een oplossing voor de pleziervaart te ontwikkelen (of in ieder geval dit forum daarbij te betrekken), in plaats van parallel een apart initiatief te nemen."

Het zou daarom gepast zijn om binnen de Interministeriële Conferentie voor het Leefmilieu (ICL) het debat over de invoering van een circulaire economie voor de pleziervaart op gang te brengen.

V.4. BESTAAND WETTELIJK KADER

126. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de belangrijkste wet- en regelgeving die van kracht is met betrekking tot het ontwerpen en bouwen van pleziervaartuigen en het recyclen van pleziervaartuigen.

Deze aanpak heeft zowel betrekking op de bepalingen die gelden voor toekomstige schepen als op de bepalingen die gelden voor bestaande schepen.

V.4.1. INTERNATIONAAL WETTELIJK KADER

V.4.1.1. Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen⁴⁰

127. Het Verdrag van Hongkong werd in mei 2009 aangenomen en werd opgesteld met de hulp van de lidstaten van de IMO (Internationale Maritieme Organisatie), niet-gouvernementele organisaties en in samenwerking met de Internationale Arbeidsorganisatie en de partijen bij het Verdrag van Bazel inzake de beheersing van de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering ervan (zie *hieronder*).

Het Internationaal Verdrag van Hongkong zal officieel pas op 26 juni 2025⁴¹ in werking treden, maar aangezien België ermee heeft ingestemd en vanaf de inwerkingtreding gebonden zal zijn door de bepalingen van dit Verdrag, is het relevant om het nu al te bekijken in de context van deze studie.

128. De belangrijkste doelstelling van het Internationaal Verdrag van Hongkong is ervoor te zorgen dat schepen in het mariene milieu die het einde van hun nuttige levensduur hebben bereikt, veilig worden gerecycled zonder onnodige risico's voor de volksgezondheid en het milieu.

⁴⁰ [Wet van 02/07/2013 houdende instemming met het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen, gedaan te Hongkong op 15 mei 2009 \(2\)\(3\) \(openjustice.be\)](#)

⁴¹ [Geplande inwerkingtreding van het Verdrag van Hong Kong inzake scheepsrecycling \(imo.org\)](#)

Zo worden op mondiaal niveau verplichte vereisten ingevoerd om een efficiënte en effectieve oplossing te vinden voor gevaarlijke en milieuschadelijke scheepsrecyclingpraktijken, in de vorm van het Internationaal Verdrag voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen.

Het is bedoeld om alle problemen aan te pakken die te maken hebben met scheepsrecycling, waaronder het feit dat schepen die voor de sloop worden verkocht milieugevaarlijke stoffen kunnen bevatten zoals asbest, zware metalen, koolwaterstoffen of stoffen die de ozonlaag afbreken.

Het wil iets doen aan de bezorgdheid over de arbeids- en milieuomstandigheden in veel scheepsrecyclingbedrijven in de wereld.

129. Het verdrag is van toepassing op elk "schip", dat wordt gedefinieerd als *"een vaartuig van welk type dan ook dat in het mariene milieu opereert of heeft geopereerd en omvat onderwatervaartuigen, drijvende vaartuigen, drijvende platformen, hefbooreilanden, FSU's (floating storage units) en FPSO's (floating production, storage and offloading units), met inbegrip van een schip dat is opgelegd of wordt gesleept"*.

Het verdrag definieert "scheepsrecycling" ook als *"de activiteit waarbij een schip geheel of gedeeltelijk wordt ontmanteld in een recyclinginrichting met het oog op de nuttige toepassing van onderdelen en materialen die opnieuw kunnen worden verwerkt of hergebruikt, waarbij zorg wordt gedragen voor potentieel gevaarlijke materialen en andere zaken, en die alle activiteiten omvat die verband houden met deze activiteit, zoals de opslag en de behandeling ter plaatse van onderdelen en materialen, maar niet de verdere behandeling of verwijdering ervan in afzonderlijke inrichtingen"*.

130. De voorschriften van dit nieuwe verdrag hebben betrekking op het ontwerp, de bouw, de exploitatie en de voorbereiding van schepen om een veilige en milieuhygiënisch verantwoorde recycling van schepen te bevorderen zonder de veilige en efficiënte exploitatie ervan in het gedrang te brengen; de veilige en milieuhygiënisch verantwoorde exploitatie van scheepsrecyclinginrichtingen; en de invoering van een passend handhavingsmechanisme voor scheepsrecycling, met inbegrip van certificerings- en kennisgevingsverplichtingen.

Schepen die bestemd zijn voor recycling zullen bijvoorbeeld een inventaris van potentieel gevaarlijke materialen moeten hebben, die voor elk schip specifiek moet zijn.

Een bijlage bij het verdrag bevat een lijst van deze potentieel gevaarlijke materialen waarvan de installatie of het gebruik verboden of beperkt is op scheepswerven, reparatiewerven en aan boord van schepen van Partijen bij het Verdrag.

De schepen moeten een eerste inspectie ondergaan om de inventaris van potentieel gevaarlijke materialen te controleren, hernieuwde inspecties tijdens de levensduur van het schip en een laatste inspectie voordat ze worden gerecycled.

Scheepsrecyclingwerven moeten een scheepsrecyclingplan voorleggen om aan te geven hoe elk schip moet worden gerecycled, rekening houdend met de bijzonderheden en de inventaris van het schip.

De Partijen bij het Verdrag moeten doeltreffende maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat scheepsrecyclinginrichtingen die onder hun jurisdictie vallen, het Verdrag naleven.

131. Sinds de goedkeuring van het Verdrag van Hongkong heeft het Comité voor de bescherming van het mariene milieu van de IMO alle door het verdrag vereiste richtsnoeren opgesteld en goedgekeurd.

Ze hebben betrekking op de volgende aspecten:

- De opstelling van een scheepsrecyclingplan;
- De opstelling van een inventaris van potentieel gevaarlijke materialen;
- De veilige en milieuvriendelijke recycling van de schepen;
- De bezoeken en afgifte van de certificaten;
- De inspectie van de schepen;
- De toelating die aan de scheepsrecyclinginrichtingen gegeven wordt.

132. Er zij alvast op gewezen dat Verordening (EU) nr. 1257/2013 inzake scheepsrecycling (zie *hieronder*) nauw verband houdt met het Verdrag, aangezien ze is opgesteld om de ratificatie ervan te vergemakkelijken.

V.4.1.2. Verdrag van Bazel inzake de beheersing van de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering ervan⁴² en de relatie met het Verdrag van Hongkong

133. Het Verdrag van Bazel is niet specifiek bedoeld voor scheepsrecycling. Een schip dat moet worden gerecycled, valt alleen onder het Verdrag als het afval is.

Het Verdrag van Bazel definieert "afval" als "*stoffen of voorwerpen die worden verwijderd, bestemd zijn om te worden verwijderd of die volgens de bepalingen van de nationale wetgeving moeten worden verwijderd*".

⁴² [Basel Convention Home Page](#)

134. Een schip kan worden beschouwd als afval in de zin van het Verdrag van Bazel inzake de beheersing van de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering ervan als de eigenaar van plan is het te verwijderen.

Elke export van een schip voor ontmanteling moet daarom voldoen aan het Verdrag van Bazel en Verordening (EG) nr. 1013/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 14 juni 2006 betreffende de overbrenging van afvalstoffen (zie *hieronder*).

135. De vraag naar de relatie tussen het Verdrag van Hongkong en het Verdrag van Bazel is gerezen, aangezien de Conferentie van staten die partij zijn bij het Verdrag van Bazel in haar besluit VII/26 van 2004 heeft aanvaard dat een schip als zodanig afval in de zin van het Verdrag van Bazel kan zijn.

Bovendien wordt dit laatste tweemaal vermeld in de tekst van het Verdrag van Hongkong, in de preambule en in regel 3 van de bijlage.

Zodra het Verdrag van Hongkong van kracht is, zal het niet in de plaats treden van het Verdrag van Bazel of Verordening (EG) nr. 1013/2006 die de bepalingen ervan op Europees niveau omzet.

136. Deze twee autonome Verdragen hebben niet precies hetzelfde doel.

Terwijl het Verdrag van Bazel zich bezighoudt met de grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen (via de procedure van "voorafgaande geïnformeerde toestemming") enerzijds en het milieuvriendelijk beheer van afvalstoffen anderzijds, sluit het Verdrag van Hongkong, hoewel het betrekking heeft op het schip vanaf de bouw tot de ontmanteling, de verwerking van gevaarlijk afval, afvalresiduen en niet-terugwinbaar afval van de ontmanteling uitdrukkelijk uit van het toepassingsgebied.

Deze verwerking wordt immers niet beschouwd als onderdeel van de scheepsrecycling. De overdracht en verwijdering van dit afval zal dan ook moeten voldoen aan het Verdrag van Bazel. Op dit punt lijken het Verdrag van Hongkong en het Verdrag van Bazel elkaar aan te vullen: het eerste biedt een kader voor de recyclingoperatie, terwijl het tweede de behandeling regelt van het afval dat uit deze operatie voortkomt.

In elk geval verbiedt het Verdrag van Bazel niet dat andere internationale instrumenten worden gesloten "betreffende grensoverschrijdende overbrengingen van gevaarlijke afvalstoffen of andere afvalstoffen met partijen of niet-partijen", op voorwaarde dat deze instrumenten "niet afwijken van het in dit verdrag voorgeschreven milieuvriendelijk beheer van gevaarlijke afvalstoffen en andere afvalstoffen" en dat zij bepalingen bevatten die ten minste even "milieuvriendelijk" zijn als die van het Verdrag van Bazel (artikel 11, lid 1).

137. Technische richtsnoeren voor het milieuvriendelijke beheer van de volledige of gedeeltelijke ontmanteling van schepen⁴³.

Dit zijn technische richtsnoeren die ten uitvoer worden gelegd in het kader van het Verdrag van Bazel inzake de milieuvriendelijke behandeling van de volledige en gedeeltelijke ontmanteling van schepen (hierna "de richtsnoeren" genoemd) en die zijn opgesteld als richtsnoer voor landen die beschikken over installaties voor het ontmantelen van schepen of die dat in de toekomst zullen doen.

Ze bevatten informatie en aanbevelingen over de toepassing van procedures, procedés en praktijken om te komen tot een milieuvriendelijk beheer van voorzieningen.

Verder bevatten ze ook advies over de controle en verificatie van activiteiten vanuit milieuoogpunt.

138. Resolutie A.962(23) van de IMO inzake scheepsrecycling⁴⁴.

In deze resolutie wordt met name herinnerd aan de rol van het Verdrag van Bazel op dit gebied en worden enkele opmerkingen gemaakt over het achterlaten van schepen.

De richtsnoeren die hierin zijn opgenomen, zijn opgesteld om vlaggen-, haven- en recyclingautoriteiten, staten, scheepseigenaren, scheepsbouwers, leveranciers van scheepsuitrusting en recyclingbedrijven richtsnoeren te bezorgen over "beste praktijken" die rekening houden met het scheepsrecyclingproces gedurende de hele levenscyclus van het schip.

De resolutie voorziet met name in de invoering van een "groen paspoort".

V.4.2. EUROPEES WETTELIJK KADER

V.4.2.1. Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG⁴⁵

139. Deze verordening onderwerpt schepen die binnen haar toepassingsgebied vallen aan controles gedurende hun hele levenscyclus en beoogt de milieuvriendelijke recycling van deze schepen te waarborgen.

Daarom moet duidelijk worden gemaakt dat een schip dat onder dit alternatieve levenscycluscontroleregime valt, niet onder de bepalingen van Verordening (EG) nr. 1013/2006 valt.

⁴³ [COPYRIGHT ships.doc \(basel.int\)](http://COPYRIGHT_ships.doc(basel.int))

⁴⁴ [A 962 23 \(imo.org\)](http://A_962_23(imo.org))

⁴⁵ [EUR-Lex - 32013R1257 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](http://EUR-Lex - 32013R1257 - EN - EUR-Lex (europa.eu))

140. Doel.

Deze verordening heeft tot doel ongevallen, letsels en andere schadelijke gevolgen voor de volksgezondheid en het milieu in verband met scheepsrecycling te voorkomen, te verminderen, tot een minimum te beperken en, voor zover dat haalbaar is, te elimineren. Het doel van deze verordening is de veiligheid en de bescherming van de menselijke gezondheid en het mariene milieu van de Unie gedurende de hele levenscyclus van een schip te verbeteren en er met name voor te zorgen dat gevaarlijk afval van scheepsrecycling op milieuvriendelijke wijze wordt beheerd.

In deze verordening zijn ook regels vastgelegd om een goed beheer van gevaarlijke materialen aan boord van schepen te waarborgen.

Deze verordening heeft tevens tot doel de ratificatie van het Verdrag van Hongkong van 2009 te vergemakkelijken door op basis van dat verdrag evenredige controles op schepen en scheepsrecyclinginrichtingen toe te passen.

141. Interessant is Overweging 19, waarin het volgende wordt gesteld dat, *in het belang van de bescherming van de menselijke gezondheid en het milieu, en gelet op het beginsel dat de vervuiler betaalt, de Commissie de haalbaarheid dient te onderzoeken van een financieel mechanisme voor alle schepen die een haven of een ankerplaats van een lidstaat aandoen, ongeacht onder welke vlag zij varen, om zo middelen te genereren die de milieuvriendelijke recycling en behandeling van schepen vergemakkelijken, zonder uitvlaggen aan te moedigen.*

Overweging 22 herinnert van haar kant dan weer aan het juridische belang van maatregelen op het niveau van de Unie, overeenkomstig het subsidiariteits- en evenredigheidsbeginsel, *aangezien de doelstelling van deze verordening, namelijk voorkomen, verminderen of wegwerken van de negatieve effecten op de menselijke gezondheid en het milieu van recycling, exploitatie en onderhoud van onder de vlag van een lidstaat varende schepen, wegens het internationale karakter van de scheepvaart en scheepsrecycling, door de lidstaten niet in voldoende mate kan worden verwezenlijkt, en dus, wegens de omvang en de gevolgen ervan, beter op het niveau van de Unie kan worden verwezenlijkt, de Unie overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel maatregelen kan nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.*

142. Werkingsfeer.

Deze verordening, met uitzondering van artikel 12, is van toepassing op schepen die de vlag van een lidstaat voeren.

Artikel 12 is van toepassing op schepen die de vlag van een derde land voeren, die een haven of een ankerplaats van een lidstaat aandoen.

Deze verordening is niet van toepassing op:

- oorlogsschepen, hulpschepen voor de marine of andere schepen die eigendom zijn van of worden geëxploiteerd door een staat en die voorlopig uitsluitend worden aangewend voor een niet-commerciële overheidsdienst;
- schepen met een brutotonnage van minder dan 500 ton;
- schepen die gedurende hun levensduur uitsluitend opereren in wateren die onder de soevereiniteit of jurisdictie vallen van de lidstaat waarvan het schip de vlag voert.

143. Definities.

Voor de toepassing van deze verordening heeft de term "recycling" niet dezelfde betekenis als gedefinieerd in Richtlijn 2008/98/EG. Daarom moest in deze verordening een specifieke definitie van de term "scheepsrecycling" worden opgenomen.

In die zin definieert de Verordening scheepsrecycling als *"het volledig of gedeeltelijk ontmantelen van een schip in een scheepsrecyclinginrichting teneinde onderdelen en materialen terug te winnen om deze opnieuw te bewerken, voor te bereiden voor hergebruik, of te hergebruiken, waarbij wordt gezorgd voor het beheer van gevaarlijke en andere materialen, met inbegrip van de opslag en behandeling van onderdelen en materialen op het recyclingterrein, maar niet van de verdere verwerking of verwijdering ervan in afzonderlijke inrichtingen"*.

De Verordening kent ook het begrip scheepsrecyclinginrichting, dat wordt gedefinieerd als *"een afgebakend gebied zijnde een werf of inrichting gelegen in een lidstaat of een derde land en dat wordt gebruikt voor het recyclen van schepen"*.

De Verordening bevat ook een definitie van het "scheepsrecyclingplan" als *"een plan dat voor elk specifiek onder zijn verantwoordelijkheid te recyclen schip wordt ontwikkeld door de exploitant van de scheepsrecyclingfaciliteit, rekening houdend met de toepasselijke richtsnoeren en resoluties van de IMO"*.

144. Inventaris van gevaarlijke materialen.

De aanwezigheid van een inventaris van gevaarlijke materialen aan boord van een schip gedurende zijn hele levenscyclus is een essentiële vereiste van het Verdrag van Hongkong en van deze verordening. Overeenkomstig regel 8, punt 2, van het Verdrag van Hongkong moet een voor recycling bestemd schip de hoeveelheid afval die verband houdt met zijn exploitatie in de periode vóór zijn aankomst in de recyclinginrichting tot een minimum beperken.

Elk nieuw schip heeft aan boord een inventaris van gevaarlijke materialen, waarin ten minste de in bijlage II bedoelde gevaarlijke materialen in de constructie of de uitrusting van het schip, de locatie en de geschatte hoeveelheid ervan, worden omschreven.

Behoudens artikel 32, lid 2, onder b), voldoen bestaande schepen, voor zover uitvoerbaar, aan lid 1. Voor recycling bestemde schepen moeten vanaf de datum van publicatie van de in artikel 16, lid 2, bedoelde Europese lijst zoveel mogelijk voldoen aan lid 1 van dit artikel.

Behoudens artikel 32, lid 2, punt b), worden de in bijlage I opgenomen gevaarlijke materialen ten minste geïdentificeerd wanneer de lijst van gevaarlijke materialen wordt opgesteld.

145. Algemene voorschriften voor scheepseigenaren.

De Verordening bevat een hele reeks algemene eisen voor scheepseigenaren.

Zo zien de scheepseigenaren erop toe dat schepen die bestemd zijn voor recycling

- enkel gerecycled worden in op de Europese lijst opgenomen faciliteiten;
- in de periode voorafgaand aan het aanlopen van de scheepsrecyclinginrichting, werken op een manier die de hoeveelheid ladingresiduen, resterende stookolie en scheepsafvalstoffen die aan boord blijven, tot een minimum beperkt;
- in het bezit zijn van een 'geschikt voor recycling'-certificaat, afgegeven door de administratie of door een erkende en door de administratie gemachtigde organisatie, voordat er enige scheepsrecycling van het schip plaatsvindt en na ontvangst van het overeenkomstig artikel 7, lid 3, goedgekeurde scheepsrecyclingplan;
- Mededeling aan de exploitant van de scheepsrecyclinginrichting van alle informatie over het schip die nodig is om het recyclingplan op te stellen;
- Kennisgeving aan de administratie van het voornemen om het vaartuig te recyclen;
- Ziet erop toe dat de schepen gerecycled worden in op de Europese lijst opgenomen faciliteiten;
- Ziet erop toe dat schepen zodanig worden geëxploiteerd dat afval tot een minimum wordt beperkt;
- Certificaat dat aangeeft dat het vaartuig klaar is voor recycling;
- Verantwoordelijkheid in hoofde van de eigenaar voor het voldoen van het schip aan de eisen van de administratie totdat de exploitant van de recyclinginstallatie de verantwoordelijkheid voor het vaartuig in kwestie aanvaardt.

Vóór elke scheepsrecyclingoperatie wordt een scheepsspecifiek recyclingplan opgesteld.

146. Scheepsrecyclingplan

Vóór elke scheepsrecyclingoperatie wordt een scheepsspecifiek recyclingplan opgesteld. Het scheepsrecyclingplan behandelt alle aspecten van een specifiek schip die niet onder het plan van de scheepsrecyclinginrichting vallen, of waarvoor speciale procedures nodig zijn.

147. Inspecties en certificaten.

De Verordening voorziet dat er verschillende inspecties worden georganiseerd tijdens de levensduur van een vaartuig: eerste (vóór ingebruikname), hernieuwde, aanvullende en laatste inspectie (vóór buitenbedrijfstelling).

Na het met succes voltooien van een eerste inspectie en een hernieuwde inspectie wordt er een certificaat voor het schip afgeleverd.

148. Scheepsrecyclinginrichtingen.

De verordening legt een reeks verplichtingen op aan "scheepsrecyclinginrichtingen" met het oog op de opname ervan in een Europese lijst.

V.4.2.2. Verordening (EG) nr. 1013/2006 van 14 juni 2006 betreffende de overbrenging van afvalstoffen⁴⁶

149. Om doublures te voorkomen, dienen schepen die de vlag van een lidstaat voeren en onder het toepassingsgebied van deze verordening, Verordening (EG) nr. 1013/2006 en Richtlijn 2008/98/EG van het Europees Parlement en de Raad (2) vallen, te worden uitgesloten.

Verordening (EG) nr. 1013/2006 is van toepassing op de overbrenging van afvalstoffen vanuit de EU, met uitzondering van bepaalde categorieën afvalstoffen die onder een andere regeling vallen.

150. In Overweging 35 van de Verordening staat dat *"gezorgd moet worden voor een veilig en milieuvriendelijk beheer van het slopen van schepen, teneinde de menselijke gezondheid en het milieu te beschermen. Bovendien kan het voorkomen dat een schip afval in de zin van artikel 2 van het Verdrag van Bazel wordt, terwijl het tegelijkertijd op grond van andere internationale voorschriften als schip blijft aangemerkt. Het is van belang erop te wijzen dat voortdurend wordt gewerkt aan onderlinge samenwerking tussen de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO), de International Maritime Organization (IMO) en het secretariaat van het Verdrag van Bazel, teneinde op mondiaal niveau aangenomen dwingende voorschriften vast te stellen om te zorgen voor een doeltreffende en daadwerkelijke oplossing van het probleem van het recycleren van schepen."*

151. Doel.

Het belangrijkste en overheersende doel en element van deze verordening is de bescherming van het milieu, waarbij de gevolgen voor de internationale handel slechts marginaal zijn.

Het is van belang het toezicht en de controle op de overbrenging van afvalstoffen zodanig te organiseren en te reguleren dat rekening wordt gehouden met de noodzaak om de kwaliteit van het milieu en de menselijke gezondheid in stand te houden, te beschermen en te verbeteren en een uniformere toepassing van de verordening in de hele Gemeenschap te bevorderen.

Het is ook belangrijk rekening te houden met de eis van artikel 4, lid 2, punt d), van het Verdrag van Bazel dat de overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen moet worden beperkt tot het minimum dat verenigbaar is met een efficiënt en milieuhygiënisch verantwoord beheer van dergelijke afvalstoffen.

⁴⁶ [CL2006R1013FR0110010.0001.3bi_cp 1..1 \(europa.eu\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32006R1013)

De Verordening herinnert er ook aan dat, hoewel het toezicht en de controle op de overbrenging van afvalstoffen binnen een lidstaat onder de bevoegdheid van die lidstaat vallen, de nationale regelingen voor de overbrenging van afvalstoffen rekening moeten houden met de noodzaak van samenhang met de communautaire regeling teneinde een hoog niveau van bescherming van het milieu en de menselijke gezondheid te waarborgen.

152. Toepassingsgebied.

In deze verordening worden de procedures en controleregelingen voor de overbrenging van afvalstoffen vastgelegd, naar gelang van de herkomst, de bestemming en de route van de overbrenging, het soort overgebrachte afvalstoffen en het soort behandeling dat de afvalstoffen op de plaats van bestemming ondergaan.

Deze verordening is van toepassing op de overbrenging van afvalstoffen:

- a) tussen lidstaten, binnen de Gemeenschap of met doorvoer via derde landen;
- b) die uit derde landen in de Gemeenschap worden ingevoerd;
- c) die uit de Gemeenschap naar derde landen worden uitgevoerd;
- d) tussen derde landen met doorvoer via de Gemeenschap.

153. Schepen die als afval worden beschouwd en voor recycling over de nationale grenzen worden vervoerd, vallen onder het Verdrag van Bazel van 22 maart 1989 inzake de beheersing van de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering ervan (hierna het "Verdrag van Bazel" genoemd) en onder Verordening (EG) nr. 1013/2006 van het Europees Parlement en de Raad.

154. Artikel 1 van de Verordening voorziet ook in gevallen van uitsluiting van het toepassingsgebied:

Onder deze verordening vallen niet:

a) het lossen aan wal van door gewone exploitatie van schepen en offshore-platforms ontstane afvalstoffen, inbegrepen afvalwater en residuen, voor zover die afvalstoffen vallen onder het Internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973, als gewijzigd bij het protocol van 1978 (Marpol 73/78), of onder andere bindende internationale rechtsinstrumenten;

b) afvalstoffen die aan boord van voertuigen, treinen, vliegtuigen en schepen zijn ontstaan, totdat zij met het oog op nuttige toepassing of verwijdering gelost zijn;

[...]

i) schepen die onder de vlag van een lidstaat varen en onder het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad vallen.

155. Voorafgaande schriftelijke kennisgeving en toestemming.

De Verordening bevat verschillende verplichtingen met betrekking tot de overbrenging van afvalstoffen, waaronder verplichtingen inzake de voorafgaande schriftelijke kennisgeving en toestemming.

V.4.2.3. Richtlijn 2013/53/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 betreffende pleziervaartuigen en waterscooters en tot intrekking van Richtlijn 94/25/EG⁴⁷

156. De richtlijn stelt eisen aan het ontwerp en de bouw van met name pleziervaartuigen, deels voltooide pleziervaartuigen, waterscooters en deels voltooide waterscooters of vaartuigen die een ingrijpende verbouwing ondergaan.⁴⁸

157. Definitie.

Een pleziervaartuig wordt erin gedefinieerd als *"alle voor sport- en vrijetijdsdoeleinden bedoelde vaartuigen, behalve waterscooters, ongeacht het type of de wijze van voortstuwing, met een romplengte van 2,5 tot 24 m"*.

De richtlijn heeft geen betrekking op uitsluitend voor wedstrijden bedoelde vaartuigen, kano's, kajaks, surfplanken, voor eigen gebruik gebouwde vaartuigen, duikboten, enz.

158. Essentiële eisen.

Krachtens de richtlijn mogen pleziervaartuigen alleen aangeboden of in bedrijf gesteld worden als zij geen gevaar opleveren voor de gezondheid en de veiligheid van personen, eigendommen of het milieu, wanneer zij correct worden onderhouden en voor het beoogde doel worden gebruikt, en alleen op voorwaarde dat zij aan de toepasselijke essentiële eisen van bijlage I.2 van de Richtlijn voldoen.

De lidstaten moeten ervoor zorgen dat pleziervaartuigen alleen aangeboden of in bedrijf gesteld worden, als ze aan de bovenstaande criteria voldoen.

⁴⁷ [Richtlijn 2013/53/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 betreffende pleziervaartuigen en waterscooters en tot intrekking van Richtlijn 94/25/EG Voor de EER relevante tekst \(europa.eu\)](#)

⁴⁸ Er werden overigens ook guidelines gepubliceerd om de toepassing van de Richtlijn te verduidelijken: [RCD Application Guide - Directive 2013/53/EU - 2nd Edition January 2022.pdf \(europeanboatingindustry.eu\)](#)

Wanneer fabrikanten hun pleziervaartuigen op de markt brengen, moeten ze ervoor zorgen dat ze zijn ontworpen en vervaardigd in overeenstemming met de bovenstaande eisen.

In dit verband is een 'CE-markering' voorzien om te certificeren dat producten voldoen aan de vereisten van de richtlijn.

159. Verplichtingen van importeurs.

Importeurs brengen alleen producten in de Unie in de handel die aan de gestelde eisen voldoen.

Alvorens een product in de handel te brengen, zorgen importeurs ervoor dat de fabrikant de juiste conformiteitsbeoordelingsprocedure heeft uitgevoerd.

Zij zorgen er ook voor dat de fabrikant de technische documentatie heeft opgesteld, dat het product van de in artikel 17 bedoelde CE-markering is voorzien en vergezeld gaat van de documenten die vereist zijn overeenkomstig artikel 15, bijlage I, deel A, punt 2.5, bijlage I, deel B, punt 4, en bijlage I, deel C, punt 2, en dat de fabrikant aan de eisen van artikel 7, leden 5 en 6, heeft voldaan.

Wanneer een importeur van mening is of redenen heeft om aan te nemen dat een product niet voldoet aan de eisen van artikel 4, lid 1, en bijlage I, mag hij het product niet in de handel brengen voordat het conform is gemaakt.

Bovendien brengen importeurs, indien het product een risico oplevert, de fabrikant en de markttoezichtautoriteiten hiervan op de hoogte.

160. Verplichtingen van distributeurs.

Distributeurs die een product op de markt aanbieden, betrachten de nodige zorgvuldigheid met betrekking tot de eisen van deze richtlijn.

161. Ontwerp en bouw.

Voor het ontwerp en de bouw van pleziervaartuigen gelden de procedures als beschreven in bijlage II bij Besluit nr. 768/2008/EG en artikel 20 van de Richtlijn.

V.4.2.4. Richtlijn 2008/98/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende de afvalstoffen en tot opheffing van een aantal Richtlijnen.⁴⁹

162. Richtlijn 2008/98/EU stelt het Europese kader vast dat aanleiding gaf tot de gewestelijke decreten en ordonnanties over afval (zie *hieronder*) in België.

⁴⁹ [EUR-Lex - 32008L0098 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

De richtlijn stelt maatregelen vast om het milieu en de menselijke gezondheid te beschermen door de schadelijke gevolgen van de productie en het beheer van afvalstoffen te voorkomen of te verminderen en door de totale effecten van het gebruik van hulpbronnen te beperken en de efficiëntie van dat gebruik te verbeteren.

163. Uitgebreide producentenverantwoordelijkheid.

Ter stimulering van hergebruik en de preventie, recycling en andere nuttige toepassing van afvalstoffen kunnen de lidstaten wettelijke of andere maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat iedere natuurlijke of rechtspersoon die beroepsmatig producten ontwikkelt, vervaardigt, behandelt, verwerkt, verkoopt of invoert (producent van het product) een uitgebreide producentenverantwoordelijkheid draagt.

Dergelijke maatregelen kunnen onder andere bestaan uit het aanvaarden van teruggebrachte producten en de van gebruikte producten overgebleven afvalstoffen, alsmede het daaropvolgende beheer van de afvalstoffen, en de financiële verantwoordelijkheid voor die activiteiten.

De Richtlijn bepaalt ook dat de lidstaten passende maatregelen kunnen nemen om aan te moedigen dat producten zodanig worden ontworpen dat de milieueffecten en de productie van afvalstoffen tijdens de productie en het latere gebruik van producten worden beperkt, en om ervoor te zorgen dat de nuttige toepassing en verwijdering van producten die afval zijn geworden, plaatsvinden op een wijze die de afvalhiërarchie, de menselijke gezondheid en het milieu vrijwaart.

164. De staten nemen de nodige maatregelen ter bevordering van de terugwinning, het hergebruik en de recycling van afvalstoffen.

De Richtlijn voorziet dat er afvalbeheerplannen worden opgesteld.

V.4.3. WETTELIJK KADER IN HET VLAAMS GEWEST

V.4.3.1. Decreet van 23 december 2011 betreffende het duurzaam beheer van materiaalkringlopen en afvalstoffen⁵⁰

165. Het decreet betreffende het duurzaam beheer van materiaalkringlopen en afvalstoffen vormt het wettelijke basiskader in Vlaanderen waarbinnen een circulaire economie kan worden geïmplementeerd met betrekking tot pleziervaartuigen, in het bijzonder hoofdstuk 6 "Transitie naar een circulaire economie".

⁵⁰ [LOI - WET \(fgov.be\)](http://loi-wet.fgov.be)

166. Artikel 4 van het decreet omschrijft de algemene filosofie ervan, namelijk bijdragen tot het bereiken van de doelstellingen met betrekking tot duurzame ontwikkeling zoals bepaald in artikel 7*bis* van de Grondwet.

Het Decreet heeft ook tot doel maatregelen vast te stellen om een circulaire economie te bevorderen en materiaalkringlopen tot stand te brengen die de gezondheid van de mens en het milieu beschermen door afvalproductie en de negatieve gevolgen van afvalproductie en -beheer te voorkomen of te verminderen, en de uitputting van hernieuwbare en niet-hernieuwbare hulpbronnen, de verspilling van materialen en energie in het algemeen en de schadelijke gevolgen voor mens en milieu verbonden aan het materiaalgebruik en -verbruik tegen te gaan.

167. Het Decreet beschrijft verschillende maatregelen om onder andere de recyclage van afvalstoffen en het gebruik van materialen in gesloten materiaalkringlopen te bereiken.

168. Het Decreet bevat ook een hoofdstuk 5 over milieubijdragen, milieuheffingen en retributies en een hoofdstuk 6 over de transitie naar een circulaire economie.

V.4.3.2. VLAREMA⁵¹

169. Het Decreet betreffende het duurzaam beheer van materiaalkringlopen en afvalstoffen werd uitgevoerd door het besluit van de Vlaamse Regering van 17 februari 2012 tot vaststelling van het Vlaams reglement betreffende het duurzaam beheer van materiaalkringlopen en afvalstoffen (VLAREMA).

170. Het beheerplan voor afval van schepen van de zeevaart wordt geregeld in onderafdeling 5.2.10 van VLAREMA.

In de praktijk betekent dit dat elke haven zijn eigen individuele beheerplan opstelt, goedgekeurd door OVAM.

Het beheerplan voor afval van de binnenvaart wordt geregeld in onderafdeling 5.2.11 van VLAREMA.

In het kader van de afvalbeheerplannen voor schepen op zee of op binnenwateren zijn pleziervaartuigen uitdrukkelijk uitgesloten van deze bepalingen.

V.4.4. WETTELIJK KADER IN HET WAALS GEWEST

⁵¹ [EMIS Navigator \(vito.be\)](http://vito.be)

V.4.4.1. Waals Decreet van 9 maart 2023 betreffende de afvalstoffen, het circulair gebruik van de materialen en de openbare netheid⁵²

171. Het Waals Decreet definieert een afvalstof als *"elke stof of elk voorwerp waarvan de houder zich ontdoet, voornemens is zich te ontdoen of zich moet ontdoen"*.

172. Dit decreet en de uitvoeringsmaatregelen ervan hebben tot doel het milieu en de menselijke gezondheid te beschermen door afvalproductie en de schadelijke effecten van afvalproductie en -beheer te voorkomen of te verminderen, en door de algemene impact van het gebruik van hulpbronnen te beperken en het efficiënt gebruik ervan te verbeteren, wat essentieel is voor de transitie naar een circulaire economie en het concurrentievermogen van het Waals Gewest en de Europese Unie op lange termijn.

173. De planning op het gebied van afvalbeheer en de circulariteit van materialen wordt geregeld door artikel 17 en volgende via een 'Plan wallon des Déchets-Ressources' (Waals plan inzake afval en grondstoffen) dat in het bijzonder doelstellingen voor afvalpreventie en -beheer definieert.

174. Het Decreet bepaalt ook dat de Regering voor elk type of subtype afvalstof dat ze bepaalt:

- 1° de daarmee samenhangende preventie- en beheersmethoden en -technieken kan regelen;
- 2° de inzameling ervan kan regelen;
- 3° het vervoer ervan kan regelen;
- 4° de voorwaarden en verplichtingen kan vastleggen die inherent zijn aan het beheer ervan;
- 5° bijzondere maatregelen kan nemen wegens hun aard, samenstelling, oorsprong, omstandigheden van productie of bezit, hoeveelheid of wijze van beheer, inzonderheid door behandelingsnormen op te leggen.

175. In de artikelen 47 en 48 wordt het systeem van materiële en financiële aansprakelijkheid uiteengezet.

176. Het Waalse decreet van 27 juni 1996 betreffende de afvalstoffen⁵³ wordt ingetrokken door dit nieuwe decreet.

⁵² [1 - WALLEX \(wallonie.be\)](#)

⁵³ [1 - WALLEX \(wallonie.be\)](#)

V.4.4.2. Besluit van de Waalse Regering van 23 september 2010 tot invoering van een terugnameplicht voor bepaalde afvalstoffen⁵⁴

177. Dit besluit richt zich in het bijzonder op autowrakken, waarvoor een aantal verplichtingen gelden (preventie, inzameling, demontage, verwerking, enz.).

Pleziervaartuigen vallen echter niet onder het toepassingsgebied van dit besluit.

V.4.5. WETTELIJK KADER IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

V.4.5.1. Ordonnantie van 14 juni 2012 betreffende afvalstoffen⁵⁵

178. De Ordonnantie definieert een afvalstof als "*elke stof of elk voorwerp waarvan de houder zich ontdoet, voornemens is zich te ontdoen of zich moet ontdoen*".

Ze legt een regeling vast die vergelijkbaar is met die in de andere gewesten van het land, met name via het gewestelijke afvalplan.

V.4.5.2. Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 1 december 2016 betreffende het beheer van afvalstoffen⁵⁶

179. Dit besluit richt zich eveneens op autowrakken, waarvoor een aantal verplichtingen gelden (preventie, inzameling, demontage, verwerking, enz.).

Pleziervaartuigen vallen echter niet onder het toepassingsgebied van dit besluit.

V.4.6. WETTELIJK KADER IN FRANKRIJK⁵⁷

180. Frankrijk geldt als 'model' in Europa voor de invoering van een circulaire economie voor de pleziervaart.

Met dit in gedachten is het de moeite waard om in de volgende regels te kijken naar het model dat Frankrijk heeft ingevoerd.

⁵⁴ [19521 - WALLEX \(wallonie.be\)](#)

⁵⁵ [LOI - WET \(fgov.be\)](#)

⁵⁶ [LOI - WET \(fgov.be\)](#)

⁵⁷ [Het circuit voor de ontmanteling van pleziervaartuigen \(recyclermonbateau.fr\)](#)

V.4.6.1. Voorwoord

181. Er zijn meer dan een miljoen geregistreerde pleziervaartuigen in Frankrijk. Net als in België zijn dit vooral motorboten (74%), gevolgd door zeilboten (19%).

Het aandeel boten onder de 7 meter is 86% (58% voor België).

Frankrijk heeft ook 1.029 jachthavens (volledige telling: 473 maritieme & 556 rivierhavens (*Observatoire des ports de plaisance, Rapport 2015*), een gemiddelde van 1.000 boten per haven⁵⁸.

V.4.6.2. Uitgebreide Producentenverantwoordelijkheid (UPV)

182. De Franse wet van 17 augustus 2015 over de energietransitie voor groene groei ('Loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte') heeft geleid tot de implementatie van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid ('Responsabilité Élargie des Producteurs') voor plezier- en sportvaartuigen in verschillende sectoren.

Vanaf 1 januari 2019 moet elk bedrijf dat geregistreerde plezier- of sportvaartuigen op de Franse markt brengt, bijdragen aan of zorgen voor de verwerking van het afval van deze producten (artikel L541-10-10 van het Franse Milieuwetboek ('Code de l'environnement')).

Zo stelt artikel L541-10 van het Franse Milieuwetboek voortaan dat:

"Vallen onder het principe van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid in toepassing van het eerste lid van I van artikel L. 541-10:

[...]

18° Plezier- of sportvaartuigen;

[...]".

Artikel L541-10, lid I, stelt in essentie dat, in toepassing van het principe van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, elke natuurlijke of rechtspersoon (aangeduid als 'producent') die afvalgenererende producten of componenten en materialen die bij de productie ervan worden gebruikt, ontwikkelt, fabriceert, behandelt, verwerkt, verkoopt of importeert, kan worden verplicht om te zorgen voor of bij te dragen tot de preventie en het beheer van het afval dat hieruit voortvloeit, en een eco-ontwerpbenadering van producten te hanteren, de levensduur ervan te bevorderen door hergebruik- en reparatienetwerken te ondersteunen en de recycling van de afvalstoffen van deze producten te ontwikkelen.

⁵⁸ Voorstudie, p. 12.

183. Bij Decreet⁵⁹ nr. 2016-1840 van 23 december 2016 over de recycling en verwerking van afval van plezier- of sportvaartuigen en schepen ('Décret n° 2016-1840 du 23 décembre 2016 relatif au recyclage et au traitement des déchets issus des bateaux et navires de plaisance ou de sport') heeft Frankrijk het Milieuwetboek ('Code de l'environnement') (art. R543-297 tot R543-302) gewijzigd om een circuit voor de circulaire economie voor pleziervaartuigen op te zetten. In die optiek werd het hoofdstuk 'Déchets' (afvalstoffen) in het Franse Milieuwetboek gewijzigd.

184. In het bijzonder definieert het decreet het begrip 'metteur sur le marché' (*degene die een product op de markt brengt*) als *"toute personne qui fabrique, importe ou introduit pour la première fois sur le marché national à titre professionnel des bateaux de plaisance ou de sport soit destinés à être cédés à titre onéreux ou gratuit à l'utilisateur final, quelle que soit la technique de cession, soit utilisés directement sur le territoire national. Dans le cas où ces bateaux sont cédés sous la marque d'un revendeur ou d'un donneur d'ordre dont l'apposition résulte d'un document contractuel, ce revendeur ou ce donneur d'ordre est considéré comme metteur sur le marché"* » (*elke persoon die beroepsmatig pleziervaartuigen of sportboten vervaardigt, invoert of voor het eerst op de nationale markt introduceert, die bestemd zijn om te worden verkocht of gratis weggegeven aan de eindgebruiker, ongeacht de verkoopmethode, of die rechtstreeks op het nationale grondgebied worden gebruikt. Als deze boten worden verkocht onder de merknaam van een wederverkoper of een klant wiens merknaam in een contractueel document wordt vermeld, wordt deze wederverkoper of klant beschouwd als degene die het respectieve product op de markt brengt.*).

'Personen die producten op de markt brengen', distributeurs en eigenaren van pleziervaartuigen nemen (elk naar eigen vermogen) preventieve maatregelen om de hoeveelheid en schadelijkheid van de afvalstoffen te verminderen en het hergebruik van onderdelen of het hergebruik van afval aan te moedigen.

Om aan deze verplichting te voldoen, hebben de 'personen die producten op de markt brengen' 2 opties:

- Een door het bevoegde ministerie goedgekeurd en gecontroleerd individueel systeem voor de behandeling van hun eigen producten opzetten, beheren en financieren;
- Het beheer van deze verplichting toevertrouwen aan een erkende eco-organisatie (bekend als 'APER'), waarbij het bedrijf is aangesloten en waartoe het financieel bijdraagt, in verhouding tot de producten die het op de markt brengt.

185. De houders van plezier- of sportvaartuigen kunnen afval van deze boten gratis afgeven bij hiertoe voorziene verwerkingscentra.

⁵⁹ [Décret n° 2016-1840 du 23 décembre 2016 relatif au recyclage et au traitement des déchets issus des bateaux et navires de plaisance ou de sport - Légifrance \(legifrance.gouv.fr\)](https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decree/2016/12/23/1840)

186. Andere decreten hebben deze bepalingen van de milieuwetgeving vervolgens gewijzigd.

Bijvoorbeeld:

- Decreet nr. 2020-1725 van 29 december 2020 houdende diverse aanpassingsbepalingen met betrekking tot de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid⁶⁰, waarbij de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid is aangepast;
- Decreet nr. 2023-1144 van 6 december 2023 betreffende het beheer van afvalstoffen afkomstig van schepen en plezier- of sportvaartuigen en de uitgebreide aansprakelijkheid van de producenten ervan⁶¹, tot wijziging van de artikelen R543-297, 300 en 302 van de milieuwet;
- Decreet nr. 2018-766 van 31 augustus 2018 tot verduidelijking van de bepalingen van artikel R. 543-297 van het Franse Milieuwetboek ('Décret n° 2018-766 du 31 août 2018 précisant les dispositions de l'article R. 543-297 du code de l'environnement')⁶².

V.4.6.3. APER

187. Zoals *hierboven* vermeld, heeft de 'Fédération des industries nautiques' een speciale eco-organisatie opgericht om fabrikanten in staat te stellen aan hun verplichtingen te voldoen: APER ('Association pour la Plaisance Eco-Responsable').

De missie van APER is om afval van pleziervaartuigen die het einde van hun levensduur bereikt hebben, te verwerken: decontaminatie, ontmanteling en recycling.

Het vervoer van boten naar het sloopcentrum valt echter niet onder de opdracht van de eco-organisatie.

188. Momenteel bestaan er 26 erkende sloopcentra in Frankrijk, die door APER worden vergoed bij de verwerking van elk pleziervaartuig.

Alleen geregistreerde pleziervaartuigen met een lengte tussen 2,5 en 24 meter kunnen worden behandeld in de sloopcentra.

189. APER wordt bestuurd door een 11 leden tellende Raad van Bestuur die de diversiteit van bedrijven in de sector vertegenwoordigt (fabrikanten, importeurs, grote bedrijven, kmo's, zko's) en alle soorten pleziervaartuigen.

⁶⁰ [Décret n° 2020-1725 du 29 décembre 2020 portant diverses dispositions d'adaptation relatives à la responsabilité élargie des producteurs - Légifrance \(legifrance.gouv.fr\)](#)

⁶¹ [Décret n° 2023-1144 du 6 décembre 2023 relatif à la gestion des déchets de navires et de bateaux de plaisance ou de sport et à la responsabilité élargie de leurs producteurs - Légifrance \(legifrance.gouv.fr\)](#)

⁶² [Journal officiel de la République française - nr. 201 van 1 september 2018 \(ecologie.gouv.fr\)](#)

190. APER wordt erkend als eco-organisatie door het relevante ministerie (Ministère de la transition écologique et solidaire).⁶³

191. De wetgever heeft een aantal cumulatieve maatregelen ingevoerd om personen aan te pakken, die producten op de markt brengen en de geldende bepalingen en hun verplichtingen op dit gebied niet naleven:

- 1° Verhalen van onbetaalde ecocontributiebedragen op basis van het aantal nieuwe producten dat de voorbije 3 jaar op de markt werd gebracht;
- 2° Opleggen van een administratieve boete door het Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire.

192. Het hele systeem is gebaseerd op het algemene principe dat de ontmanteling gratis is voor eigenaars.

De enige kosten voor de eigenaar van de plezierboot zijn de transportkosten naar het aangewezen recyclingcentrum.

De kosten van recycling worden volledig gedekt door APER, dat zijn budget uit de twee onderstaande bronnen haalt:

- '*Droit annuel de francisation et de navigation*' (DAFN)

Eenzijds betaalt de staat een deel van het DAFN aan APER.

Deze belasting op pleziervaartuigen is elk jaar verschuldigd door iedere eigenaar van een pleziervaartuig dat aan een van de volgende voorwaarden voldoet:

- een boot met een lengte van 7 meter of meer;
- een boot met een romplengte van minder dan 7 meter en een motorvermogen van 22 pk of meer;
- gemotoriseerde vaartuigen (jetski's, enz.) met een motorvermogen van 90 kW of meer (Secrétariat d'État chargé de la Mer, 2022).

Voor boten met een lengte van 7 meter of meer wordt de belasting berekend op basis van de lengte van de scheepsromp en het vermogen van de motoren.

Voor gemotoriseerde boten wordt de belasting berekend op basis van het motorvermogen.

- '*Éco-contribution marchand*'

Sinds 1 januari 2019 worden de kosten voor de ontmanteling van pleziervaartuigen gedeeltelijk gefinancierd door een milieubijdrage die producenten en importeurs moeten betalen bij de verkoop van elke nieuwe plezierboot.

⁶³ [Journal officiel de la République française - nr. 52 van 2 maart 2019 \(ecologie.gouv.fr\)](https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT001033634)

Deze bijdrage wordt berekend op basis van het type en de lengte van de boot. Het bedrag wordt niet beïnvloed door de waarde van de boot.

Dit betekent dat de bijdrage voor bijvoorbeeld een motorboot van 7 meter voor iedereen gelijk is, ongeacht het merk en dus de verkoopprijs.

V.4.6.4. Afgedankte plezier- of sportboten

193. Artikel R543-297 van het Franse Milieuwetboek ('Code de l'environnement') maakt een onderscheid tussen afgedankte boten, achtergelaten boten en wrakken.

Afgedankte boten ('bateaux hors d'usage') worden gedefinieerd als "tout bateau mentionné au 1° qui constitue un déchet, au sens de l'article L.541-1-1" (elk vaartuig vermeld bij 1° dat afval is, zoals gedefinieerd in artikel L.541-1-1).

L'article L541-1-1 définit le déchet comme "toute substance ou tout objet, ou plus généralement tout bien meuble, dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se débarrasser" (elke stof of elk voorwerp, of meer in het algemeen elk roerend goed, waarvan de houder zich ontdoet, voornemens is zich te ontdoen of zich moet ontdoen).

In overeenstemming met artikel L541-2 is elke producent of houder van afval verplicht om het te beheren of te laten beheren.

Artikel L541-3 voorziet van zijn kant in het volgende systeem voor verlaten afval ('déchets abandonnés'):

"Wanneer afvalstoffen worden achtergelaten, gestort of beheerd in strijd met de bepalingen van dit hoofdstuk en de voor de toepassing ervan uitgevaardigde verordeningen, met uitzondering van de bepalingen van I van artikel L. 541-21-2-3 en die bedoeld in afdeling 4 van dit hoofdstuk, stelt de bevoegde politieautoriteit de producent of houder van afvalstoffen in kennis van de feiten waarvan hij wordt beschuldigd en van de sancties die hem ten laste kunnen worden gelegd en, na hem in kennis te hebben gesteld van de mogelijkheid om zijn opmerkingen over te maken, mondeling, binnen een termijn van tien dagen, in voorkomend geval bijgestaan door een raadsman of vertegenwoordigd door een gemachtigde naar keuze, kan zij hem veroordelen tot betaling van een geldboete van ten hoogste 15.000 euro en hem aanmanen binnen een bepaalde termijn de handelingen te verrichten die nodig zijn om aan dit reglement te voldoen.

Na afloop van deze procedure kan de bevoegde politieautoriteit, indien de betrokkene niet binnen de in de ingebrekestelling gestelde termijn gevolg heeft gegeven aan het bevel, door middel van een met redenen omklede beslissing waarin de rechtsmiddelen en beroepstermijnen worden vermeld:

1° Hem verplichten om bij een openbaar accountant een som te deponeren die overeenstemt met het bedrag van de voorgeschreven maatregelen, die wordt terugbetaald naarmate deze maatregelen worden uitgevoerd.

Dit bedrag komt in aanmerking voor een pandrecht op gelijke voet met dat van artikel 1920 van het Franse algemene belastingwetboek ('code général des impôts'). Het wordt op dezelfde manier teruggevorderd als vorderingen op de Staat, met uitzondering van belastingen en heffingen. De accountant kan de procedure voor administratief beslag door een derde inleiden zoals bepaald in artikel L. 262 van het Franse boek van belastingprocedures ('livre des procédures fiscales').

Verzet aantekenen bij de administratieve rechter tegen de uitvoerbaarverklaring die is afgegeven ter uitvoering van een door de administratieve autoriteit gelaste consignatiemaatregel, heeft geen schorsende werking;

2° De voorgeschreven maatregelen ambtshalve laten uitvoeren, op de plaats en op kosten van de persoon aan wie de ingebrekestelling is betekend. De overeenkomstig 1° gedeponeerde bedragen kunnen worden gebruikt om de aldus gemaakte kosten te betalen [...]"

V.5. JURIDISCHE PERSPECTIEVEN VOOR DE INVOERING VAN EEN CIRCULAIRE ECONOMIE VOOR PLEZIERVAARTUIGEN

V.5.1. Aanpassing van de Europese regels

194. Uit onze analyse van het huidige wettelijke kader blijkt dat er al bepaalde Europese teksten bestaan, maar dat het zeker nuttig zou zijn om deze te actualiseren en uit te breiden naar de problematiek van de pleziervaartuigen.

195. Enerzijds Richtlijn 2013/53/EU betreffende pleziervaartuigen en anderzijds Verordening (EU) nr. 1257/2013 inzake scheepsrecycling.

196. **Richtlijn 2013/53/EU** legt verplichtingen vast voor fabrikanten, importeurs en distributeurs. Daarnaast bevat ze ook al bepalingen op het vlak van productconformiteit.

Deze bepalingen kunnen verder worden uitgediept, met name om strengere productie-, import- en nalevingsnormen op te nemen teneinde een kader te definiëren voor de circulaire economie van toekomstige pleziervaartuigen.

Er zouden strengere milieunormen kunnen worden opgenomen om de nautische industrie op één lijn te brengen met de milieumambities van de EU en om fabrikanten aan te moedigen te innoveren, met name door schonere materialen te gebruiken.

197. Aangezien uit de voorstudie blijkt dat pleziervaartuigen duidelijk niet meer in België worden geproduceerd, lijkt het bovendien des te belangrijker om niet alleen actie te ondernemen op Europees niveau, maar ook om te zorgen voor passende regels voor importeurs.

198. Verordening (EU) nr. 1257/2013 inzake scheepsrecycling sluit van haar toepassingsgebied schepen uit die gedurende hun hele levensduur alleen actief zijn in wateren die onder de soevereiniteit of jurisdictie vallen van de lidstaat waarvan zij de vlag voeren, alsook schepen met een brutotonnage van minder dan 500 ton. Verder richt de verordening zich ook alleen op zeeschepen.

In die zin is het toepassingsgebied van de verordening relatief beperkt en kan het niet alle Belgische pleziervaartuigen dekken.

De bepalingen in de verordening kunnen echter als inspiratiebron dienen voor pleziervaartuigen en tot hen worden uitgebreid.

199. In alle gevallen vereist een wetswijziging op Europees niveau de politieke wil om dergelijke aanpassingen te stimuleren.

V.5.2. Op federaal niveau

200. De federale overheid blijft verantwoordelijk voor het bepalen van productnormen.

Daarnaast is ook het markttoezicht op de Europese harmonisatiewetgeving een federale verantwoordelijkheid⁶⁴.

Het zal dus de federale overheid (FOD Mobiliteit en Vervoer) zijn die bevoegd zal zijn voor het toezicht op de CE-markering (zie Richtlijn 2013/53/EU) voor pleziervaartuigen.

De federale overheid behoudt dus de bevoegdheid om in deze opzichten op te treden.

⁶⁴ [L 2019169FR.01000101.xml \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/eli/L/2019/169FR/01000101.xml)

V.5.3. Aanpassing van de gewestelijke regels

201. Bijkomende wetgevende of regelgevende wijzigingen zouden kunnen worden doorgevoerd via gewestelijke decreten en ordonnanties met betrekking tot afvalstoffen, alsook via hun respectieve uitvoeringsbesluiten, om ook de problematiek van de pleziervaart erin op te nemen.

202. Ter herinnering: de Gewesten zijn bevoegd inzake afvalstoffen. Het gewestelijke wettelijke kader bestaat al in de drie gewesten van het land, via de Vlaamse en Waalse decreten en de Brusselse ordonnantie.

De uitvoeringsbesluiten van deze wetgeving bestaan ook in deze drie gewesten en voorzien in algemene verplichtingen en specifieke verplichtingen voor bepaalde soorten afvalstoffen (afgedankte batterijen en accu's, gebruikte banden, afvaloliën, afgedankte voertuigen, afgedankte elektrische en elektronische apparatuur, enz.), maar hebben momenteel geen betrekking op pleziervaartuigen.

Een mogelijke juridische denkpiste zou kunnen zijn om aan deze gewestelijke besluiten een afdeling toe te voegen die specifiek gewijd is aan pleziervaartuigen.

Er zou bijvoorbeeld een apart hoofdstuk kunnen worden gewijd aan pleziervaartuigen, maar het begrip "afgedankte voertuigen" zou ook kunnen worden uitgebreid tot pleziervaartuigen (zie in dit verband de voorgestelde definitie van "afgedankt vaartuig" aan het einde van deel I van deze studie).

Het is ook deze aanpak die geïmplementeerd werd in Frankrijk, waar een specifieke sectie in het Milieuwetboek is toegevoegd met specifieke bepalingen voor pleziervaartuigen.

V.5.4. De mogelijkheid van recycling opnemen in de wetgeving inzake de verwijdering van verlaten schepen en wrakken

203. In overeenstemming met deel I over de verwijdering van verlaten schepen, kan ook worden overwogen om de bepalingen van het Belgische Scheepvaartwetboek, het Vlaamse Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 en het Waalse decreet van 19 maart 2009 betreffende de instandhouding van het gewestelijke openbaar wegen- en waterwegendomein aan te passen om de bevoegde overheid, naast de verkoop van het vaartuig, de mogelijkheid te bieden om elk verwijderd verlaten schip/wrak/afgedankt vaartuig in de kringlooeconomie te laten opnemen.

V.5.5. Voorgestelde richtlijnen voor een circulaire economie voor pleziervaartuigen

204. De bevoegdheden van de Gewesten omvatten ook de bevoegdheid om andere bepalingen aan te nemen die nodig zijn voor de uitoefening van hun bevoegdheden.

In die zin kunnen de Gewesten gemachtigd worden om een retributie, belasting, ecotaks, enz. in te voeren die nodig is voor de uitoefening van hun bevoegdheden, in het bijzonder op het vlak van afval.

205. Principe

In overeenstemming met het principe 'de vervuiler betaalt' dat in de bovenvermelde regionale wetgeving is vastgelegd, worden de kosten van afvalbeheer, met inbegrip van de kosten die verband houden met de noodzakelijke infrastructuur en de werking ervan, gedragen door de oorspronkelijke producent van het afval of door de huidige of vorige houder van het afval.

206. Financiering

De kosten van recycling kunnen niet alleen worden gelegd op de schouders van de eerste producent, de verkoper, de opeenvolgende eigenaars, de uiteindelijke eigenaar, maar ook op die van de maatschappij (subsidies, belastingen die door de hele bevolking worden gedragen).

Er kunnen een aantal financieringsmodellen worden overwogen, waaronder een ecotaks, een jaarlijkse bijdrage of een belasting op de eigendomsoverdracht (of een mix van deze verschillende modellen).

Er kunnen ook stimuleringsystemen worden ontwikkeld om eigenaars aan te moedigen hun schepen te laten ontmantelen en een deel van deze kosten te dekken als zij er geheel of gedeeltelijk verantwoordelijk voor zijn.

207. De oprichting van een financieringsfonds kan ook worden overwogen, met een geïndividualiseerde uitsplitsing en monitoring voor elk vaartuig.

Dit fonds zou gefinancierd kunnen worden met een ecotaks en/of een jaarlijkse bijdrage van de eigenaar.

De laatste eigenaar van het vaartuig zou de negatieve delta (indien aanwezig) aan het einde van de levensduur van het vaartuig kunnen dragen als aanvulling op de kosten voor recycling.

Een dergelijk fonds zou ook kunnen worden gebruikt om de recycling te financieren van verlaten schepen en geborgen wrakken waarvan de eigenaren onbekend blijven.

208. Er moet tevens worden bepaald welke activiteiten onder de financiering vallen: gaat het bijvoorbeeld alleen om ontmanteling of ook om het vervoer van schepen en het ophalen ervan?

209. Er kan altijd overleg tussen de gewesten en de federale overheid worden voorgesteld om tot een geharmoniseerd en doeltreffend financieringsmodel te komen.

V.5.6. Informatieplicht

210. Het vooronderzoek en de bijeenkomsten met de stakeholders brachten een transversaal informatieprobleem aan het licht.

Aan de ene kant is er een gebrek aan informatie over de geldende wetgeving met betrekking tot het verwijderen van verlaten schepen en wrakken, evenals de reikwijdte en verantwoordelijkheden die eruit voortvloeien.

Aan de andere kant bracht het tweede deel van het onderzoek ook een informatieprobleem aan het licht in de context van erfopvolging, met erfgenamen die niet altijd op de hoogte bleken van de mogelijkheden met betrekking tot pleziervaartuigen of de diensten waarop ze een beroep konden doen.

211. Daarom moet bijzondere aandacht worden besteed aan het verstrekken van duidelijke, toegankelijke informatie over de kanalen en exploitanten die verantwoordelijk zijn voor de ontmanteling van afgedankte schepen.

In het geval van nalatenschappen zou kunnen worden overwogen om notarissen te verplichten informatie te verstrekken.

BIJLAGEN

BIJLAGE I

Relevante passages uit het Verdrag van Nairobi

"Artikel 1 - Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van dit Verdrag betekent 1 "Verdragsgebied" de exclusieve economische zone van een Staat die Partij is, gevestigd in overeenstemming met het internationaal recht of, indien een Staat die Partij is, geen dergelijke zone gevestigd heeft, een gebied buiten en grenzend aan de territoriale zee van die Staat, en dat door die Staat in overeenstemming met het internationaal recht bepaald werd en dat zich niet verder uitstrekt dan 200 zeemijl vanaf de basislijnen vanwaar de breedte van zijn territoriale zee gemeten wordt.

2 "schip" een zeegaand vaartuig van gelijk welk type, met inbegrip van draagvleugelboten, luchtkussenvaartuigen, duikboten, drijvende vaartuigen en drijvende platformen, behalve wanneer die platformen ter plaatse worden ingezet voor het onderzoek, de ontginning of de productie van de minerale rijkdommen van de zeebodem;

[...]

4. "wrak" ten gevolge van een ongeval op zee:

a) een gezonken of gestrand schip; of

b) gelijk welk deel van een gezonken of gestrand schip, met inbegrip van gelijk welk voorwerp dat aan boord van dat schip is of was;

c) gelijk welk op zee verloren en van een schip afkomstig voorwerp dat gestrand, gezonken of op drift is; of

d) een schip dat op het punt staat te zinken of te stranden, of waarvan redelijkerwijze mag worden verwacht dat het zal zinken of stranden, indien nog geen enkele doeltreffende maatregel om hulp te verlenen aan het schip of gelijk welk in gevaar zijnde goed, genomen werd.

[...]

Art. 5. Aangifte van wrakken

1 Een Staat die Partij is, moet van de kapitein en van de exploitant van een schip dat onder zijn vlag vaart, eisen dat ze onverwijld verslag uitbrengen aan de getroffen Staat als dat schip betrokken is geraakt bij een ongeval op zee dat een wrak tot gevolg had. In de mate dat de verplichting om verslag

uit te brengen op grond van dit artikel door een van beide vervuld werd, is de ander er niet meer toe gehouden.

[...]

Art. 9. Maatregelen om de verwijdering van wrakken te bevorderen

1 Als de getroffen Staat vaststelt dat het wrak een gevaar vormt, moet die Staat onmiddellijk:

- a) de Staat van registratie van het schip en de geregistreerde eigenaar ervan inlichten; en
- b) met de Staat van registratie van het schip en de andere Staten die door het wrak getroffen zijn, overleggen over de te nemen maatregelen met betrekking tot het wrak.

2 De geregistreerde eigenaar moet een wrak waarvan is vastgesteld dat het een gevaar vormt, verwijderen.

3 Als vastgesteld is dat een wrak een gevaar vormt, moet de geregistreerde eigenaar of andere betrokken partij aan de bevoegde overheid van de getroffen Staat het bewijs leveren van de verzekering of andere financiële zekerheid vereist door artikel 12.

4 De geregistreerde eigenaar mag met gelijk welke hulpverlener of andere persoon een overeenkomst sluiten om het wrak, waarvan is vastgesteld dat het een gevaar vormt, te verwijderen voor rekening van de eigenaar. Vóór de verwijdering aanvangt, kan de getroffen Staat de voorwaarden ervan opleggen, uitsluitend voor zover noodzakelijk om zeker te stellen dat de verwijdering verloopt op een manier die rekening houdt met overwegingen inzake de veiligheid en de bescherming van het marien milieu.

5 Eens de verwijdering zoals bedoeld in de paragrafen 2 en 4 begonnen is, kan de getroffen Staat enkel tussenkomen voor zover noodzakelijk om zeker te stellen dat de verwijdering gebeurt op een manier die rekening houdt met overwegingen inzake de veiligheid en de bescherming van het marien milieu.

6 De getroffen Staat moet: a) een redelijke termijn bepalen waarbinnen de geregistreerde eigenaar het wrak moet verwijderen, rekening houdende met de aard van gevaar zoals bepaald overeenkomstig artikel 6; b) de geregistreerde eigenaar schriftelijk inlichten over de opgelegde termijn met de verduidelijking dat, indien hij het wrak niet binnen die termijn verwijdert, hijzelf het wrak op kosten van de geregistreerde eigenaar zal kunnen verwijderen; en c) de geregistreerde eigenaar schriftelijk inlichten van zijn voornemen om onverwijld op te treden ingeval het gevaar bijzonder ernstig zou worden.

7 Indien de geregistreerde eigenaar het wrak niet verwijdert binnen de termijn bepaald overeenkomstig artikel 6 (a), of indien de geregistreerde eigenaar niet kan gecontacteerd worden, mag de getroffen Staat het wrak verwijderen op de meest praktische en meest snelle manier mogelijk, met inachtneming van overwegingen inzake de veiligheid en bescherming van het marien milieu.

8 Wanneer de omstandigheden een onmiddellijk ingrijpen vereisen en de getroffen Staat de Staat van registratie van het schip en de geregistreerde eigenaar hierover heeft ingelicht, mag de getroffen Staat het wrak verwijderen op de meest praktische en meest snelle manier mogelijk, met inachtneming van overwegingen inzake de veiligheid en bescherming van het marien milieu.

9 De Staten die Partij zijn, nemen de gepaste maatregelen in het kader van hun nationale wetgeving om ervoor te zorgen dat hun geregistreerde eigenaars de bepalingen van de paragrafen 2 en 3 naleven.

10 De Staten die Partij zijn, stemmen ermee in dat de getroffen Staat handelt overeenkomstig de bepalingen van de paragrafen 4 en 8, als dit nodig is.

11 De informatie bedoeld in dit artikel moet door de getroffen Staat bezorgd worden aan de geregistreerde eigenaar, geïdentificeerd in de verslagen bedoeld in paragraaf 2 van artikel 5.

Art. 10. Aansprakelijkheid van de eigenaar

1 Onder voorbehoud van artikel 11 is de geregistreerde eigenaar gehouden tot betaling van de kosten van de plaatsbepaling, de markering en de verwijdering van het wrak, gemaakt in toepassing van respectievelijk de artikelen 7, 8 en 9, tenzij hij bewijst dat het ongeval op zee dat het wrak tot gevolg heeft:

- a) voortvloeit uit een oorlogsdaad, vijandelijkheden, een burgeroorlog, een opstand of een natuurverschijnsel van uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard;
- b) volledig voortvloeit uit een opzettelijke handeling of verzuim van een derde partij met het oogmerk om te schaden t; of
- c) volledig voortvloeit uit de nalatigheid of een andere onrechtmatige daad van een regering of andere overheid verantwoordelijk voor het onderhoud van de lichten of andere navigatiehulpmiddelen in de uitoefening van deze functie.

2 Geen enkele bepaling van dit Verdrag tast het recht van de geregistreerde eigenaar aan om zijn aansprakelijkheid te beperken overeenkomstig een toepasselijk nationaal of internationaal stelsel, zoals het Verdrag van 1976 inzake de beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, zoals gewijzigd.

[...]"

BIJLAGE II

Relevante passages uit de wet van 11 april 1989

"Artikel 12

Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

1° eigenaar van het vaartuig: de eigenaar, de bevrachter en de reder van een vaartuig, alsmede degene in wiens handen de exploitatie daarvan is gelegd.

2° scheepvaartweg: de waterweg die gewoonlijk door de scheepvaart wordt gebruikt.

3° overheid: de openbare overheid of haar gemachtigde zoals vermeld in het politie- of scheepvaartreglement voor de scheepvaartweg, de haven of de territoriale zee.

In de territoriale zee en de exclusieve economische zone is dit hoofdstuk niet van toepassing op de vaartuigen, wrakken, wrakstukken, gezonken tuigen of voorwerpen die geen aantasting van de bereikbaarheid van de Belgische havens en waterwegen vormen. De bepalingen van dit hoofdstuk doen geen afbreuk aan de bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Artikel 13

De eigenaar, de kapitein of de schipper van een vaartuig dat aan de grond gelopen of gezonken is, moet dit vaartuig - met inbegrip van alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, inzonderheid de lading - vlot brengen en verwijderen naar de daartoe door de overheid aangewezen plaats.

Het lichten en verwijderen van de lading moet geschieden met inachtneming van de maatregelen die worden opgelegd door de wetten en reglementen inzonderheid degene die betrekking hebben op de opruiming van gevaarlijke of schadelijke stoffen.

De Overheid kan daartoe verplichtingen, onder meer een termijn opleggen.

De vorige leden gelden ook ten aanzien van alles wat vanop een vaartuig in het water is terecht gekomen.

Wrakken, wrakstukken, gezonken tuigen of voorwerpen moeten volgens dezelfde verplichtingen door hun respectieve eigenaars gelicht en buiten het openbaar domein verwijderd worden.

In het geval de veiligheid van de scheepvaart in de territoriale zee of de exclusieve economische zone in gevaar wordt gebracht, heeft de eigenaar van een vaartuig dat aan de grond is gelopen of gezonken is, de verplichting zijn wrak, de wrakstukken, de gezonken tuigen, de lading, de aan boord aanwezige schadelijke stoffen of voorwerpen te lichten en te verwijderen.

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

Artikel 14

Als niet voldaan is aan artikel 13 of in spoedgevallen waarover de overheid oordeelt of als de eigenaar, de kapitein of de schipper onbekend zijn, kan de overheid ambtshalve en op risico van de eigenaar en van de persoon die aansprakelijk gehouden wordt voor de gebeurtenis waardoor het vaartuig gezonken of gestrand is:

- a) een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten vaartuig, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, vlot brengen, verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken,*
- b) de lading van het vaartuig verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken,*
- c) het reeds geborgen of verwijderde vaartuig, wrak of lading uit de territoriale zee of van het openbaar domein wegruimen,*
- d) alle andere nodige maatregelen treffen voor de veiligheid, de vrijheid van de scheepvaart, de vrijwaring van het regime van de scheepvaartweg of de instandhouding ervan,*

De uitoefening van de bevoegdheden, aan de overheid door dit artikel gegeven, kan niet worden verhinderd door enige beslag- of dwangmaatregel.

Het besluit van de overheid om, ten aanzien van een vaartuig, gebruik te maken van de prerogatieven vermeld in het eerste lid, wordt bekendgemaakt overeenkomstig het politiereglement betreffende de scheepvaartweg, de haven of de territoriale zee.

In spoedgevallen waarover de overheid oordeelt, kan deze bekendmaking achterwege gelaten worden.

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

Artikel 15

Vóór elke uitvoering van de in artikel 14 vermelde maatregelen of verrichtingen kan de bevoegde overheid eisen dat de eigenaar of enige persoon van wie de aansprakelijkheid in het geding kan komen of, rechtstreeks, dat de verzekeraar van hun respectieve aansprakelijkheid, haar de som voorschiet die zij voldoende acht om de kosten van die maatregelen of verrichtingen te dekken.

Voor de eigenaar van het gestrande of gezonken vaartuig en voor die van het vaartuig 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 zijn aansprakelijkheid kan beperken op grond van artikel 18.

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

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

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 één 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 overheid worden aangewend voor de financiering van de uitvoering der maatregelen en verrichtingen waarvan sprake in artikel 14.

De voorgeschoten som en de garantie zijn uitsluitend bestemd voor de voldoening van de vorderingen van de overheid betreffende de kosten vermeld in artikel 16. 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,]¹ van degene die de som heeft voorgeschoten of de garantie gesteld, heeft geen gevolg voor die som of die garantie.

Artikel 16

Degene die aansprakelijk is voor de gebeurtenis waardoor het vaartuig is gezonken of gestrand en - bij gebreke van zulke aansprakelijke - de eigenaar vermeld in artikel 13, is aan de overheid de betaling verschuldigd van de kosten die voor deze overheid voortvloeien uit de ambtshalve, krachtens artikel 14 bevolen maatregelen en uitgevoerde verrichtingen.

De in het vorige lid vermelde kosten zijn bevoorrecht op de bedragen die, wegens het verlies van het vaartuig of wegens de gebeurtenis waardoor het vaartuig is gestrand of gezonken, verschuldigd zijn door de verzekeraars van de eigen schade of van de aansprakelijkheid van de personen die krachtens artikel 15 of onderhavig artikel, schuldenaar zijn van de overheid.

De overheid mag deze verzekeraars rechtstreeks aanspreken.

Geen betaling door deze verzekeraars bevrijdt zolang de vorderingen van de overheid niet werden voldaan.

Artikel 17

§ 1. *De overheid die gebruik maakt van een of meer der bevoegdheden haar opgedragen door artikel 14, kan het vaartuig, het wrak, de wrakstukken, gezonken tuigen of voorwerpen evenals de lading vasthouden en in beslag nemen.*

De overheid die vermoedt schade te hebben geleden door de schuld van een vaartuig, kan elk vaartuig waarvan de aansprakelijkheid in het gedrang kan komen, vasthouden en in beslag nemen.

De ambtenaren belast met het vasthouden of in beslag nemen worden aangewezen door de politie- of scheepvaartreglementen vermeld in artikel 12, 3°.

Het in beslag genomen vaartuig of goed wordt vrijgegeven:

1° als, voor de vorderingen vermeld in artikel 16, de som is voorgeschoten of de garantie gesteld, zoals bepaald in artikel 15;

2° als, voor de vorderingen van de overheid waarvoor rechtens de beperking van de aansprakelijkheid zou kunnen ingeroepen worden, het beperkingsfonds gevormd is waarop die vorderingen kunnen verhaald worden;

3° als, voor de overige vorderingen, een garantie is gesteld die beantwoordt aan de voorschriften ter zake van artikel 15.

De overheden die een vaartuig, wrak of een ander goed hebben laten verwijderen of die schuldeiser zijn voor schade veroorzaakt door de schuld van een vaartuig, hebben in geval van niet betaling het

recht, het vaartuig, wrak of de andere goederen, daaronder begrepen de lading, te verkopen en zich bij voorrang op elke andere schuldeiser, te betalen uit de prijs.

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

Als schade geleden door de overheid worden inzonderheid aangemerkt:

- 1° schade aan kunstwerken of aan havens, dokken, scheepvaartwegen, alsmede aan hulpmiddelen bij de navigatie - zelfs in volle zee gelegen - waarvoor een overheid instaat.*
- 2° de kosten van maatregelen genomen ter voorkoming of vermindering van schade alsmede deze van verdere, door zulke maatregelen veroorzaakte schade.*
- 3° schade aangericht bij de uitvoering van de artikelen 13 en 14;*
- 4° de kosten vermeld in artikel 16;*

§ 2 *Als het geredde vaartuig of de opgehaalde wrakken, lading, tuigen of voorwerpen door hun respectieve eigenaar niet worden teruggenomen, kan de overheid ze verkopen.*

Daartoe laat de overheid, onverminderd § 4, vóór de verkoop in twee nieuwsbladen van de plaats en met vijftien dagen tussentijd, twee mededelingen van de verrichte berging verschijnen, met opgave van de merken en kentekens van de voorwerpen en met het verzoek tot elke rechthebbende, van zijn rechten te doen blijken en de kosten van de berging 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 overheid het geredde vaartuig of de opgehaalde wrakken, lading, tuigen of 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 overheid gemaakte kosten.

§ 3 *De bedragen die bij toepassing van de vorige paragrafen in de Deposito- en Consignatiekas werden gestort, vervallen aan de bevoegde overheid 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 lading aan bederf onderhevig of reeds beschadigd, of is van hetgeen geborgen is een grotere netto opbrengst bij onderhandse verkoop te verwachten, een en ander ter beoordeling van de betrokken overheid, dan kan de verkoop geheel of gedeeltelijk onderhands geschieden, zonder dat de in § 2 vermelde publiciteits- en termijnvoorwaarden moeten worden nageleefd.*

§ 5 *Wordt gestraft met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot één jaar en met een geldboete van vijfhonderd frank tot twee miljoen frank of met één van deze straffen, degene die:*

- 1° de artikelen 13 tot 16 van deze wet overtreedt;*
- 2° de besluiten die ter uitvoering van de artikelen 13 tot 16 van deze wet zijn genomen, overtreedt.*

Artikel 18

De eigenaar van een zeegaand schip, die - op grond van artikel 16 - schuldenaar is van de betaling van de kosten, kan daarbij zijn aansprakelijkheid beperken tot de volgende bedragen:

- 1° Voor zijn schip van niet meer dan 500 ton: tot 370.000 EUR;*
- 2° Voor zijn schip van meer dan 500 ton wordt het onder 1° vermelde bedrag vermeerderd met:*

– 445 EUR per ton voor elke toename van de tonnenmaat met één ton van 501 tot en met 6 000 ton;

– 175 EUR per ton voor elke toename van de tonnenmaat met één ton van 6 001 tot 70 000 ton;

– 125 EUR voor elke toename van de tonnenmaat met één ton boven 70 000 ton.

De verzekeraar van voormelde eigenaar kan zich op dezelfde beperking beroepen.

De Koning is bevoegd om de voormelde bedragen ten allen tijde aan te passen, rekening houdend met de economische toestand.

De aansprakelijke eigenaar is niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken als bewezen werd 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.

Voor de toepassing van dit artikel wordt onder tonnenmaat verstaan, voor de zeegaande schepen onderworpen aan het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen, 1969: de brutotonnenmaat berekend overeenkomstig de voorschriften van meting, vervat in Bijlage I van dat Verdrag.

Voor de overige zeegaande schepen bepaalt de Koning de aansprakelijkheidsgrenzen alsmede de criteria en de grondslag van hun berekening."

BIJLAGE III

Relevante passages uit het Belgisch Scheepvaartwetboek

"HOOFDSTUK 6. - Scheepsbeslag

Afdeling 1. - Territoriale zee

Art. 2.7.6.1. Toepassingsgebied

Deze afdeling is van toepassing op de wrakken in de territoriale zee.

Art. 2.7.6.2. Gehoudenheid in solidum

Telkens dit hoofdstuk verplichtingen, inbegrepen de verwijderingsplicht en financiële verplichtingen, oplegt aan de scheepseigenaar, zijn deze laatste, de reder, de scheepsgebruiker en de gezagvoerder in solidum gehouden deze verplichtingen na te komen, en kan de bevoegde overheid elk van hen aanspreken ten einde volledige genoegdoening te bekomen, onverminderd het recht van verhaal waarover de aangesprokene desgevallend beschikt.

Art. 2.7.6.3. Verwijderingsplicht

§ 1. § 1. De eigenaar van een zeeschip dat in de territoriale zee gezonken, vergaan, gestrand of verlaten is, moet dit zeeschip, met inbegrip van alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, in het bijzonder de lading, en alles wat vanop een zeeschip in het water is terechtgekomen, vlot brengen, verwijderen en brengen naar de daartoe door de bevoegde overheid aangewezen plaats.

§ 2. De eigenaar van zich in de territoriale zee bevindende wrakken, wrakstukken of gezonken dan wel achtergelaten tuigen of voorwerpen moet deze vlot brengen, verwijderen en brengen naar de daartoe door de bevoegde overheid aangewezen plaats.

§ 3. De in de paragrafen 1 en 2 bedoelde verplichtingen moeten worden nagekomen met inachtneming van de maatregelen die worden opgelegd door de wetten en reglementen, in het

bijzonder deze welke betrekking hebben op de verwijdering van gevaarlijke of schadelijke stoffen. De bevoegde overheid kan de betrokken eigenaars nadere verplichtingen opleggen, met inbegrip van termijnen.

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

De voorgaande leden gelden onverminderd de meldingsplichten bepaald in dit wetboek

Art. 2.7.6.4. Ambtshalve optreden van de bevoegde overheid

§ 1. Ingeval de in artikel 2.7.6.3 bedoelde verplichtingen niet of gebrekkig worden nagekomen, in spoedgevallen waarover de bevoegde overheid oordeelt of ingeval de eigenaar onbekend is, kan de bevoegde overheid, ambtshalve en op risico van de eigenaar en van de verantwoordelijke voor de gebeurtenis waardoor het tuig of voorwerp op zee is terechtgekomen:

1° een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten zeeschip, met inbegrip van alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, in het bijzonder de lading, en alles wat vanop een zeeschip in het water is terechtgekomen, vlot brengen, verwijderen, vernietigen, onschadelijk maken, wegruimen of verplaatsen;

2° andere zich in de territoriale zee bevindende wrakken, wrakstukken of gezonken dan wel achtergelaten tuigen of voorwerpen vlot brengen, verwijderen, vernietigen, onschadelijk maken, wegruimen of verplaatsen;

3° alle andere voor de vlotheid en de veiligheid van de scheepvaart nodig geachte maatregelen nemen;

4° alle andere nodig geachte maatregelen nemen ter bescherming van het mariene milieu.

De uitoefening van de in het vorige lid bedoelde bevoegdheden kan niet worden verhinderd door enige beslag- of dwangmaatregel en doet geen afbreuk aan de primaire verwijderingsplicht van de eigenaar omschreven in artikel 2.7.6.3.

§ 2. Het besluit van de bevoegde overheid om, ten aanzien van een zeeschip of wrak, de in paragraaf 1 bedoelde bevoegdheden uit te oefenen wordt op een passende wijze bekendgemaakt.

In spoedgevallen waarover de bevoegde overheid oordeelt, kan de bekendmaking achterwege gelaten worden.

Zodra het besluit van de overheid werd bekendgemaakt, is het verboden de weg te ruimen zaken te verwijderen zonder vergunning van de bevoegde overheid.

Art. 2.7.6.5. Voorschotten en zekerheden

§ 1. Voorafgaand aan de uitvoering van de in artikel 2.7.6.4 bedoelde maatregelen kan de bevoegde overheid eisen dat de eigenaar of enige persoon van wie de aansprakelijkheid in het geding kan komen dan wel, rechtstreeks, de verzekeraar van hun respectieve aansprakelijkheid, haar de som voorschiet die zij voldoende acht om de kosten van de betrokken maatregelen te dekken.

§ 2. Het in paragraaf 1 bedoelde voorschot kan, zonder lasten voor de bevoegde overheid, worden vervangen door het stellen van een zekerheid die de overheid aanvaardbaar en voldoende acht.

De zekerheid is aanvaardbaar indien redelijkerwijze mag worden aangenomen dat het bedrag ervan werkelijk beschikbaar en vrij overdraagbaar zal zijn zodra de zekerheid verstrekt is.

De zekerheid is voldoende indien haar bedrag overeenstemt met de in het eerste lid bedoelde som, vermeerderd met de wettelijke interesten voor een geschikt geachte tijdsduur.

§ 3. Het voorschot of de zekerheid verschaft door een van de personen waarvan de aansprakelijkheid in het gedrang kan komen, dan wel door zijn verzekeraar, wordt geacht te zijn verschaft door al deze personen.

§ 4. Het voorschot en de zekerheid mogen door de bevoegde overheid worden aangewend voor de bekostiging van de uitvoering van de in artikel 2.7.6.4 bedoelde maatregelen.

Het voorschot en de zekerheid zijn uitsluitend voor de vergoeding van de onkosten van de bevoegde overheid bestemd en zijn niet vatbaar voor beslag op verzoek van andere schuldeisers.

§ 5. Het vonnis dat na de verschaffing van het voorschot of de zekerheid het faillissement uitspreekt van degene die het voorschot of de zekerheid heeft verschafft, uitspraak doet over de aanvraag tot homologatie van diens reorganisatieplan of dat de overdracht onder gerechtelijk gezag beveelt, heeft voor het voorschot of de zekerheid geen gevolg.

Art. 2.7.6.6. Betaling van de door de bevoegde overheid gemaakte onkosten

§ 1. Degene die aansprakelijk is voor de gebeurtenis waardoor een zeeschip is gezonken, vergaan, gestrand of verlaten, en bij gebreke van dergelijke aansprakelijke, de scheepseigenaar, is aan de bevoegde overheid de betaling verschuldigd van de onkosten die voor deze overheid voortvloeien uit de ambtshalve, krachtens artikel 2.7.6.4 uitgevoerde maatregelen.

In geen geval zijn de in het vorige lid bedoelde schuldenaars gerechtigd hun aansprakelijkheid te beperken.

§ 2. De in paragraaf 1 bedoelde vordering is bevoorrecht op de bedragen die, wegens het verlies van het zeeschip of wegens de gebeurtenis waardoor het zeeschip is gezonken, vergaan, gestrand of verlaten of waardoor de betrokken zaak in zee is terechtgekomen, verschuldigd zijn door de verzekeraars van de eigen schade of van de aansprakelijkheid van de personen die krachtens dit hoofdstuk van de bevoegde overheid schuldenaar zijn.

De bevoegde overheid mag deze verzekeraars rechtstreeks aanspreken.

Geen enkele betaling door deze verzekeraars bevrijdt zolang de vorderingen van de bevoegde overheid niet zijn voldaan.

Art. 2.7.6.7. Aanhouding, beslag en verkoop

§ 1. Bij de uitoefening van de in artikel 2.7.6.4 bedoelde bevoegdheden kan de bevoegde overheid het zeeschip of wrak en alle betrokken zaken ambtshalve en zonder rechterlijke machtiging aanhouden en in beslag nemen.

Ingeval de bevoegde overheid vermoedt door de schuld van een zeeschip schade te hebben geleden, kan zij elk zeeschip waarvan de aansprakelijkheid in het gedrang kan komen, ambtshalve en zonder rechterlijke machtiging aanhouden en in beslag nemen.

De personeelsleden van de overheid belast met het aanhouden en in beslag nemen worden aangeduid door de Koning.

§ 2. Het zeeschip, het wrak of de zaak waarop overeenkomstig paragraaf 1 beslag is gelegd wordt vrijgegeven als overeenkomstig artikel 2.7.6.5 het voorschot of de zekerheid is verschafft.

§ 3. De bevoegde overheid die een zeeschip, een wrak of een andere zaak heeft laten verwijderen of die schuldeiser is voor schade veroorzaakt door de schuld van een zeeschip, heeft in geval van niet-betaling het recht, het zeeschip of de andere zaken te verkopen en zich, bij voorrang op elke andere schuldeiser, te doen betalen uit de prijs.

Het saldo van de verkoopopbrengst wordt in de Deposito- en Consignatiekas gestort ten name van de eigenaars, indien deze gekend zijn, of van degene die van zijn rechten zal doen blijken.

§ 4. Ingeval het zeeschip, het wrak of de zaak waarop overeenkomstig paragraaf 1 beslag is gelegd door zijn eigenaar niet wordt teruggenomen, kan de bevoegde overheid deze verkopen.

Daartoe laat de overheid, onverminderd paragraaf 6, voorafgaand aan de verkoop en met vijftien dagen tussentijd, twee mededelingen van de verrichte berging verschijnen, met opgave van de merken en kentekens van de zaken en met het verzoek tot elke rechthebbende, van zijn rechten te doen blijken en de kosten van de verwijdering, wegruiming of andere maatregelen te betalen binnen de dertig dagen te rekenen van de datum van verschijning van de laatste mededeling. De mededelingen worden bekendgemaakt:

1°) in het Belgisch Staatsblad;

2°) op de website van het Belgisch Scheepsregister;

3°) op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.

Na het verstrijken van die termijn verkoopt de overheid de wrakken, tuigen of zaken.

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 bevoegde overheid gemaakte onkosten.

§ 5. De bedragen die bij toepassing van de paragrafen 3 en 4 in de Deposito- en Consignatiekas worden gestort, vervallen aan de bevoegde overheid na verloop van één jaar te rekenen van de datum van de storting, als binnen die periode niemand van zijn rechten heeft doen blijken.

§ 6. Is overeenkomstig het advies van de bevoegde overheid de geborgen lading aan bederf onderhevig of reeds beschadigd, of is van hetgeen verwijderd of opgeruimd bij onderhandse verkoop een grotere netto-opbrengst te verwachten dan kan de verkoop geheel of gedeeltelijk onderhands geschieden, zonder dat de in paragraaf 4 vermelde bekendmakings- en termijnvoorschriften moeten worden nageleefd.

§ 7. Voor de toepassing van dit artikel worden als schade geleden door de bevoegde overheid aangemerkt, onder meer:

1° schade aan kunstwerken, zelfs in volle zee gelegen, waarvoor deze overheid instaat;

2° de kosten van maatregelen genomen ter voorkoming of vermindering van schade alsook deze van maatregelen ter voorkoming of vermindering van door zulke maatregelen veroorzaakte schade;

3° schade berokkend bij de nakoming van de in artikel 2.7.6.3 bedoelde verplichtingen;

4° schade berokkend bij de uitoefening van de in artikel 2.7.6.4 bedoelde bevoegdheden;

5° de onkosten bedoeld in artikel 2.7.6.6;

6° schade bedoeld in de wet van 11 december 2022 ter bescherming van het marien milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de Belgische zeegebieden.

Afdeling 2. - Exclusieve economische zone

Art. 2.7.6.8. WRC-Verdrag

De rechtstreeks werkende bepalingen van het WRC-Verdrag, in het bijzonder deze betreffende de bevoegdheden van de overheid en de verplichtingen van de geregistreerde eigenaar en de exploitant van het zeeschip zijn van toepassing op wrakken in de Belgische exclusieve economische zone.

In geen geval zijn de in het vorige lid bedoelde geregistreerde eigenaar en de exploitant gerechtigd hun aansprakelijkheid te beperken.

[...]

Art. 2.7.6.10. Bevoegdheden van de bevoegde overheid

§ 1. De bevoegde overheid oefent alle bevoegdheden uit die het WRC-Verdrag met betrekking tot wrakken in de Belgische economische zone toekent aan de Staat.

§ 2. In het bijzonder kan de bevoegde overheid met het oog op de lokalisering en markering van wrakken aan de geregistreerde eigenaar, de exploitant van het zeeschip en alle betrokken derden nadere verplichtingen opleggen, met inbegrip van termijnen.

Art. 2.7.6.11. Beslag- en dwangmaatregelen

De naleving door de geregistreerde eigenaar en de exploitant van hun respectieve verplichtingen, noch de uitoefening door de bevoegde overheid van haar bevoegdheden, kan worden verhinderd door enig beslag- of dwangmaatregel.

Art. 2.7.6.12. Melding van wrakken

§ 1. De kapitein en de exploitant van een Belgisch zeeschip dat betrokken is geraakt bij een maritiem ongeval, dat geleid heeft tot een wrak, moet dit onverwijld melden aan de bevoegde overheid van de getroffen Staat. Zodra door de kapitein of de exploitant van het zeeschip aan de meldingsplicht uit

hoofde van dit artikel is voldaan, is de ander daarvan ontslagen.

§ 2. De in paragraaf 1 bedoelde verplichting geldt in alle zeegebieden en andere delen van het grondgebied van de Partijen bij het WRC-Verdrag waarop de regeling van dat verdrag van toepassing is.

§ 3. In de in paragraaf 1 bedoelde meldingen worden de naam en het hoofdkantoor van de geregistreerde eigenaar en alle relevante gegevens aangegeven die voor de getroffen Staat nodig zijn ten einde te bepalen of het wrak een gevaar vormt in de zin van artikel 6 van het WRC-Verdrag, waaronder:

1° de precieze locatie van het wrak;

2° het type, de omvang en constructie van het wrak;

3° de aard van de schade aan en de toestand van het wrak;

4° de aard en kwantiteit van de lading, in het bijzonder alle gevaarlijke en schadelijke stoffen; en

5° de hoeveelheden en soorten olie, met inbegrip van bunkerolie en smeerolie, aan boord.

Art. 2.7.6.13. Rechtstreekse vordering

§ 1. Elke vordering tot vergoeding van kosten die voortvloeit uit dit hoofdstuk kan rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar of andere persoon die financiële zekerheid stelt ter dekking van de aansprakelijkheid van de geregistreerde eigenaar krachtens artikel 12.1 van het WRC-Verdrag of artikel 2.3.2.9, § 3 of 2.3.2.15, § 3 van dit wetboek. In een dergelijk geval kan de verweerder zich beroepen op de verweermiddelen waarop de geregistreerde eigenaar een beroep zou hebben kunnen doen, met inbegrip van beperking van aansprakelijkheid uit hoofde van een van toepassing zijnde nationale of internationale regeling. Voorts kan de verweerder, zelfs indien de geregistreerde eigenaar niet gerechtigd is tot beperking van zijn aansprakelijkheid, de aansprakelijkheid beperken tot een bedrag gelijk aan het bedrag van de verzekering of andere financiële zekerheid dat in overeenstemming met artikel 12.1 van het WRC-Verdrag of artikel 2.3.2.9, § 3 of 2.3.2.17, § 3 van dit wetboek in stand moet worden gehouden. De verweerder kan voorts een beroep doen op het verweer dat het maritieme ongeval veroorzaakt is door opzettelijk wangedrag van de geregistreerde eigenaar; maar de verweerder kan zich niet beroepen op enig ander verweermiddel dat de verweerder zou hebben kunnen aanvoeren in een door de geregistreerde eigenaar tegen de verweerder aangespannen rechtsgeding. De verweerder heeft evenwel het recht te vorderen dat de geregistreerde eigenaar mede in het geding wordt betrokken.

Art. 2.7.6.14. Opruiming van andere zaken dan wrakken

Op de opruiming in de exclusieve economische zone van andere zaken dan wrakken bedoeld in artikel 1.4 van het WRC-Verdrag, die rechtstreeks of onrechtstreeks gevaar opleveren voor het mariene milieu, zijn de artikel en 2.7.6.1 tot 2.7.6.7 van overeenkomstige toepassing."

BIJLAGE IV

Relevante passages uit het Vlaams Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022

"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;

[...]

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;

[...]

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

[...]

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 punt 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.

[...]

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 rechtens 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.

[...]

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."*

BIJLAGE V

Relevante passages uit de voorbereidende werken van het Vlaamse Decreet

x. Volgende elementen uit de Voorbereidende Werken bij de totstandkoming van het Scheepvaartdecreet zijn relevant in de **Memorie van toelichting**:

- **“Pagina 12 – 13:** *‘De MORA vroeg zich voorts af hoe de bepalingen van het ontwerp van decreet, waarbij de waterwegbeheerders en havenbedrijven die ambtshalve*

maatregelen inzake gestrande, gezonken en onbeheerde schepen, lading of andere voorwerpen hebben genomen, of die vermoeden schade te hebben geleden door de schuld van een schip, schepen en andere voorwerpen kunnen vasthouden, in beslag nemen, desnoods laten verkopen en zich bij voorrang laten betalen uit de opbrengst van de verkoop, in verhouding staan tot de federale scheepsvoorrangsrechten.

De scheepsvoorrangsrechten die worden toegekend door het federale Scheepvaartwetboek hebben uitsluitend betrekking op het geval van een uitvoerend beslag op een zee- of binnenschip (zie artikel 2.2.5.11 en 3.2.3.11 van het Belgisch Scheepvaartwetboek (BSW)). Zoals in de memorie van toelichting wordt uiteengezet, betreffen de voornoemde bepalingen in het ontwerp van decreet daarentegen een bijzondere publiekrechtelijke dwangmaatregel, die niet te verwarren is met de privaatrechtelijke regels inzake beslag. De bepalingen zijn derhalve op onderscheiden situaties van toepassing.'

- Pagina 28: *'Uit deze definities volgt dat allerhande categorieën van schepen, zoals pleziervaartuigen of passagiersschepen steeds ofwel binnenschepen, ofwel zeeschepen zijn. Geen enkel schip valt onder geen van beide categorieën. Deze indeling is onder meer van belang voor het bepalen van het toepasselijke regime van beperking van aansprakelijkheid voor wrakkenruiming.*

De definitie van 'binnenwateren' (4°) is geïnspireerd door de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen. De afbakening ten aanzien van de zeewateren is de basislijn van waar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten. De definitie van de binnenwateren is dus afgestemd op het verdrag van de Verenigde Naties van 10 december 1982 inzake het recht van de zee. De toevoeging dat de zeehavens en de kustwateren aan de landzijde van de basislijn in de binnenwateren worden inbegrepen, dient louter ter verduidelijking. De vermelding dat het de wateren betreft die voor de scheepvaart kunnen worden gebruikt, sluit de onbevaarbare waterlopen uit.'

- Pagina 28 -29: *Een 'onbeheerd schip' (16°) wordt gedefinieerd als een schip dat zich zonder te zijn verplaatst zestig dagen of meer op dezelfde plaats in de waterweg of in een haven bevindt, zonder door de waterwegbeheerder of het havenbedrijf gerechtigd te zijn om hetzij gedurende de gehele periode, hetzij ononderbroken vanaf een bepaald ogenblik binnen die periode op die plaats te mogen stilliggen. Een schip kan bijvoorbeeld tot stilliggen gerechtigd zijn bij vergunning of concessie, of omdat het aan de waterwegbeheerder zelf toebehoort of door hem wordt gebruikt. De bevoegdheid om, indien nodig, maatregelen te nemen ten aanzien van onbeheerde schepen komt overigens toe aan de waterwegbeheerder of het havenbedrijf zelf. Het bewijs dat een schip zich meer dan zestig dagen op dezelfde plaats bevindt, kan worden geleverd aan de hand van de vaststellingen van de met het toezicht op de naleving van het Scheepvaartdecreet belaste personen.*

Het begrip ‘pleziervaartuig’ (20°) wordt in het decreet gebruikt om aan te geven dat de erin vervatte voorschriften met betrekking tot veiligheid en bemanning van binnenschepen op pleziervaartuigen niet van toepassing zijn. Voor die aangelegenheden wordt immers de federale overheid bevoegd geacht. Dit is het geval voor alle pleziervaartuigen, ongeacht hun afmetingen, en inzonderheid ongeacht of zij aan de Europese regels inzake technische voorschriften voor binnenschepen onderworpen zijn. In plaats van te bepalen dat een pleziervaartuig een vaartuig is dat aan pleziervaart doet, wat weinig verduidelijking zou brengen, wordt ervoor geopteerd om in de definitie te bepalen dat het gaat om schepen die bestemd zijn voor sportieve of recreatieve doeleinden. Deze definitie werd geïnspireerd door de definitie van pleziervaartuig in de richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, tot wijziging van Richtlijn 2009/100/EG en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG.

- Pagina 30 (artikel 3): ‘Titel 2 en 3 van het decreet zijn in principe, tenzij anders bepaald in een onderdeel van het decreet, van toepassing op de binnenwateren. Het betreft alle binnenwateren in het Vlaamse Gewest, daarin begrepen de zeehavens en de kustwateren aan de landzijde van de basislijn van waar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten. In principe vindt het decreet dus ook toepassing met betrekking tot zeeschepen die zich op de binnenwateren bevinden. Ook op dat beginsel worden in bepaalde onderdelen echter uitzonderingen gemaakt (in het bijzonder de onderdelen met de veiligheidsvoorschriften en bemanningsvoorschriften voor binnenschepen, inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren en inzake het laden en lossen van bulkschepen). Zoals blijkt uit de definitie in artikel 2, 4°, omvatten de binnenwateren ook de wateren in de havens. Zowel de handelshavens als de industriële havens en de jachthavens zijn gevat. Al deze wateren zijn immers bestemd of gebruikt voor de scheepvaart. Voor de duidelijkheid kan worden opgemerkt dat ook de kusthavens, overeenkomstig de in het decreet opgenomen definities, tot het ruimtelijke toepassingsgebied van titel 2 en 3 van het decreet behoren. De getijdenzone, bijvoorbeeld ter hoogte van de vaargeulen van de havens van Nieuwpoort en Blankenberge, valt onder het toepassingsgebied omdat deze laatste voor de scheepvaart worden gebruikt.’

- Pagina 38 – 39:

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

16 tot en met 19

In deze bepalingen worden de principes van hoofdstuk V van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart (de zogenaamde Wrakkenwet) overgenomen. Ter wille van de duidelijkheid is op diverse plaatsen uitdrukkelijk toegevoegd dat de regeling niet enkel geldt voor gezonken of gestrande schepen, maar ook voor onbeheerde schepen.

De bepalingen inzake maatregelen van ambtswege, die in de huidige Wrakkenwet zijn opgenomen, worden niet hier opgenomen, maar in afdeling 2 van hoofdstuk 4 van titel 6.

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

Deze bepalingen zijn – net als in het huidige recht – mede van toepassing in de havengebieden beheerd door de havenbedrijven, bedoeld in het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens. Voor zover de wrakkenruiming de integriteit en de bruikbaarheid van de scheepvaartwegen beoogt te herstellen, betreft het een gewestmaterie. Het gaat daarbij niet uitsluitend om de binnenwateren, inclusief de kustwateren aan de landzijde van de basislijn van waar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten, maar evenzeer om de territoriale zee en de exclusieve economische zone wat betreft de schepen, wrakstukken, gezonken tuigen of voorwerpen die een aantasting van de bereikbaarheid van de Vlaamse havens en waterwegen vormen. Bij het aannemen van het federale Scheepvaartwetboek erkende ook de federale wetgever dat de wrakkenverwijdering op zee, in de mate dat zij noodzakelijk is voor de uitoefening van de gewestbevoegdheden inzake waterwegen en havens, op grond van artikel 6, §1, X, tweede lid, BWHI wordt geacht tot de gewestelijke bevoegdheden te behoren.

Binnen de perken van de gewestelijke materies valt de gehele (publiek- en privaatrechtelijke) regeling van de rechten en plichten van de vaarweg- en havenbesturen en de vaarweg- en havengebruikers onder de bevoegdheid van de gewestelijke wetgevers. Het vaststellen van algemene regels in verband met de aansprakelijkheid behoort in beginsel tot de residuaire bevoegdheid van de federale overheid. De gewesten zijn evenwel bevoegd om specifieke aansprakelijkheidsregels vast te stellen, voor zover die regels beschouwd kunnen worden als eigen aan de aangelegenheid waarvoor zij bevoegd zijn en in het kader waarvan zij die regels vaststellen. Dit geldt in het bijzonder ook voor het vaststellen van aansprakelijkheidsregels en contractuele regels die – al dan niet in afwijking van het gemeen recht – verband houden met de gewestbevoegdheden inzake de waterwegen en hun aanhorigheden, de havens en hun aanhorigheden, de dijken en de loodsdiensten en de bebakeningsdiensten van en naar de havens, evenals de reddings- en sleepdiensten op zee en de minimale technische veiligheidsnormen inzake het

bouwen en onderhouden van waterwegen en hun aanhorigheden (artikel 6, §1, X, eerste lid, 2°, 3°, 5°, 9° en 12°, BWHI). In het advies 51.715/1/V van 2 augustus 2012 stelde de Raad van State in die zin bijvoorbeeld dat een beperking van de aansprakelijkheid inherent is aan een regeling inzake verkeersbegeleiding of het optreden bij scheepvaartincidenten.

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

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

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

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

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

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

steeds de mogelijkheid om de zaken te verkopen en zich te betalen uit de prijs, op basis van artikel 88.

Wanneer het Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012) van toepassing is (d.i. hoofdzakelijk voor bedrijfsmatig gebruikte binnenschepen), zal de eigenaar, huurder, bevrachter of exploitant van het schip zijn aansprakelijkheid kunnen beperken op basis van de directe werking van het verdrag. Het gaat om een regime van algemene aansprakelijkheidsbeperking, waarbij de vordering van de waterwegbeheerder of het havenbedrijf in samenloop kan komen met andere vorderingen die voortkomen uit dezelfde gebeurtenis. De nadere regelingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek, die onder meer de procedurele aspecten betreffen, zullen erop van toepassing zijn.

Artikel 19 regelt de aansprakelijkheidsbeperking in hoofde van de eigenaars, huurders, bevrachters of exploitanten van schepen, voor zover het Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012) niet van toepassing is. Voor de betrokken schepen geldt een bijzondere beperkingsregeling. Dat is ook in het huidige recht het geval voor de zeeschepen.

De “vorderingen met betrekking tot het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van een gezonken, vergaan, gestrand of onbeheerd schip, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden” en de “vorderingen met betrekking tot het verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van de lading van het schip” werden door de Belgische wetgever in 1989 immers uitgesloten van de toepassing van de aansprakelijkheidsbeperkingsregeling van het verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976 (LLMC-Verdrag). Toch werd destijds geoordeeld dat een onbeperkte aansprakelijkheid voor dergelijke vorderingen de commerciële aantrekkelijkheid van de Belgische zeehavens zou kunnen schaden. Die overweging lijkt ook heden ten dage haar relevantie te behouden. De bijzondere beperkingsregeling wordt in dit decreet niet alleen toepasselijk gemaakt op zeeschepen, maar op alle gevallen waarop het CLNI 2012 niet van toepassing is, teneinde ongewenste lacunes en rechtsonzekerheid te vermijden.’

- **Pagina 80:**

‘Artikel 140 en 141

Deze artikelen hernemen, met kleine aanpassingen, de bepalingen van artikel 14 en 15 van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart (de zogenaamde Wrakkenwet). Zij zijn mede van toepassing op de havenbedrijven zoals bedoeld in het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens. Overeenkomstig artikel 16 zijn zij

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. Omdat deze bepalingen bestuurlijke maatregelen van ambtswege betreffen, is het wenselijk dat de modaliteiten van deze maatregelen bij decreet worden omschreven.

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

De bevoegdheid zou, naargelang de omstandigheden, tevens kunnen worden aangewend om bijvoorbeeld woonboten die zonder recht of titel op een hinderlijke plaats aangemeerd liggen, te verwijderen – ofschoon een dergelijke maatregel allicht ook op artikel 138 zou kunnen worden gesteund.

Het besluit van de waterwegbeheerder of het havenbedrijf, om van de in artikel 140 vermelde ambtshalve maatregelen gebruik te maken, dient, behalve in spoedeisende gevallen, te worden bekendgemaakt in een nautische publicatie."

BIJLAGE VI

Relevante passages uit het Waalse Decreet van 19 maart 2009 betreffende de instandhouding van het gewestelijke openbaar wegen- en waterwegendomein

Hoofdstuk VI ter

Maatregelen van ambtswege op het gewestelijk openbaar waterwegendomein

Afdeling 1

Verplaatsing van ambtswege

Art. 9ter

§1. De beherende overheid verzoekt de eigenaar, of de bestuurder, of de bezetter van het schip of van de drijvende installatie om de plaatsen te verlaten wanneer:

1° het parkeren van zijn vaartuig, in strijd met de wetten en verordeningen of met een injunctie van de beherende overheid, het behoud, het normale gebruik of de veiligheid van de gebruikers van de waterwegen op het spel zet;

2° de houder van een vergunning of van een tijdelijke concessieovereenkomst de erin bepaalde voorwaarden niet naleeft en wanneer een einde wordt gemaakt aan deze overeenkomst of aan deze vergunning.

Bij de toepassing van 1° deelt de beherende overheid een nieuwe parkeerplaats aan de eigenaar, de bestuurder of de bezetter mee.

§2. De beherende overheid bepaalt de termijn waarin het schip of de drijvende installatie verplaatst is, waarbij die termijn niet hoger mag zijn 24 uur. Na afloop van de termijn gaat de beherende overheid tot de verplaatsing van het schip of van de drijvende installatie over.

Wanneer het schip of de drijvende installatie als woonplaats of verblijfplaats dient, bepaalt de in § 1 bedoelde ingebrekestelling een uitvoeringstermijn die vanaf de betekening ervan niet kleiner dan zeven dagen is. De verplaatsing van ambtswege van het schip of van de drijvende installatie wordt zodanig uitgevoerd dat de toegang ertoe wordt verleend aan de eigenaar, aan de bestuurder of aan de bezetter.

Behalve in spoedgevallen kan de ingebrekestelling alleen uitgevoerd worden nadat de eigenaar, de bestuurder of de bezetter hun schriftelijke of mondelinge opmerkingen hebben kunnen formuleren.

Deze ingebrekestelling informeert hen dat ze door een raadsman kunnen worden bijgestaan.

Bij onmiddellijk gevaar kunnen de schepen of drijvende installaties van ambtswege zonder voorafgaandelijk ingebrekestelling verplaatst worden. De beherende overheid deelt dan ook de nieuwe parkeerplaats aan de eigenaar mee.

Art. 9quater

De kosten gebonden aan de verplaatsing van ambtswege, aan de vastlegging en aan de bewaring van het schip of van de verplaatste drijvende installatie zijn ten laste van de eigenaar.

Bij de verplaatsing van ambtswege en de vastlegging worden de manoeuvres op risico van de eigenaar uitgevoerd.

De eigenaar blijft verantwoordelijk voor de bewaring van het schip of de drijvende installatie.

Afdeling 2

Verwaarloosde schepen en scheepswrakken

Onderafdeling 1

Verwaarloosde schepen of drijvende installaties

Art. 9quinquies

Deze onderafdeling is van toepassing op elk schip of drijvende installatie met een drijfvermogen, verwaarloosd op het openbaar gewestelijk domein en die een gevaar of een langdurige belemmering vormt voor de scheepvaart.

Art. 9sexies

Om een einde te maken aan het gevaar of aan de langdurige belemmering kan de beherende overheid overgaan tot de vordering van de goederen en de personen.

De Regering bepaalt de modaliteiten van de vordering van de goederen en personen.

In geval van vordering zoals bedoeld in het eerste lid bepalen de hoven en rechtbanken de vergoeding.

Art. 9septies

§1. Indien de eigenaar of zijn vertegenwoordiger na het verzoek om binnen de in artikel 9ter, § 2, bedoelde termijn een einde te maken aan het gevaar of aan de langdurige belemmering, weigert of nalaat de nodige maatregelen te treffen, kan de beherende overheid met kosten, risico's en gevaar van de eigenaar tussenbeide komen.

In spoedgevallen kan de beherende overheid zo spoedig mogelijk de nodige interventie- en beschermingsmaatregelen, met in begrip van de bewarings- en manoeuvremaatregelen, treffen.

§2. Het verlaten van het schip of van de drijvende installatie door zijn eigenaar vloeit ook voor uit:

- 1° het gebrek aan vergunning om het domein te bezetten;*
- 2° de afwezigheid van eigenaar, bestuurder, bezetter of bewaker aan boord;*
- 3° de afwezigheid van bewarings- of manoeuvremaatregel.*

De personeelsleden bedoeld in artikel 6 stellen het verlaten van het schip of van de drijvende installatie vast.

Het proces-verbaal van vaststelling wordt binnen vijftien dagen na de opmaking ervan bij aangetekend schrijven overgemaakt. Het proces-verbaal van vaststelling geldt als ingebrekestelling voor eigenaar van het schip of van de drijvende installatie om een einde te maken aan de verwaarlozingstaat binnen twee maanden na de kennisgeving ervan.

Wanneer geen eigenaar, bestuurder, bezetter of bewaker zich manifesteert of de nodige manoeuvre- of onderhoudsmaatregelen treft om einde te maken aan de verwaarlozingstaat binnen zes maanden na de kennisgeving van de vaststelling aan de eigenaar, kan de beherende overheid verklaren dat het schip of de drijvende installatie verwaarloosd is en verwerft ze de eigendom ervan.

De overdracht van eigendom maakt het voorwerp uit van een overschrijving in de registers van de hypotheekbewaringen.

Binnen twee maanden na het verwerven van de eigendom kan de beherende overheid:

- 1° ofwel het schip of de drijvende installatie onder voorbehoud van de bevoorrechte en hypothecaire schuldeisers verkopen;*
- 2° ofwel het schip of de drijvende installatie slopen indien zijn/haar handelswaarde zijn/haar verkoop niet rechtvaardigt.*

Onderafdeling 2

Scheepswrakken

Art. 9octies

Deze onderafdeling is van toepassing op de scheepswrakken of op de wrakken van drijvende installatie gelegen op het openbaar gewestelijk domein.

De wrak van het schip of van de drijvende installatie vloeit voort uit het niet-drijvendigheidsvermogen, uit de afwezigheid van bezetter en uit het gebrek aan bewakings- en manoeuvremaatregelen.

Art. 9novies

Wanneer de eigenaar van het wrak onbekend is of als hij, behoorlijk in gebreke gesteld, rechtstreeks of in de persoon van zijn vertegenwoordiger, weigert of nalaat over te gaan tot de reddings-, terugwinnings-, verwijderings-, vernietigingsverrichtingen of tot de verrichtingen bestemd om een einde te maken aan de risico's van dit wrak, kan de beherende overheid volgens het geval van

ambtswege tussenbeide komen of het wrak op kosten en risico van de eigenaar te verkopen of te slopen.

De schuldvordering van de redders en de schuldvordering voortvloeiend uit de reddingswerken wordt gewaarborgd door een voorrecht op de waarde van het wrak van dezelfde rang als het voorrecht van de kosten voor de bewaring van de zaak.

Afdeling 3

Beslagen en gedwongen uitvoering inzake langdurig parkeren

Art. 9 decies

In geval van niet-betaling van de heffingen zoals bepaald in de tijdelijke concessieovereenkomst kan het schip of de drijvende installatie het voorwerp uitmaken van een uitvoerend beslag op roerend goed.

Het uitvoerend beslag op roerend goed wordt verricht volgens de vormen en de procedure voorgeschreven bij de artikelen 1545 tot 1559 van het Gerechtelijk wetboek".

BIJLAGE VII

Relevante passages van het Besluit van de Waalse Regering van 15 mei 2014 houdende regeling van de scheepvaart op de waterwegen in het Waalse Gewest

"Artikel 13 Verplichtingen van elke stuurman, elke gezaghebbende persoon of elke gebruiker

§1. Elke stuurman, elke gezaghebbende persoon of elke gebruiker die een schade heeft toegebracht aan het domein, verwittigt onmiddellijk de beheerder.

§2. Elke stuurman, elke gezaghebbende persoon of elke gebruiker die op het domein een voorwerp verliest die de vaart of het domein kan hinderen, verwittigt onmiddellijk de beheerder en wijst hem zo precies mogelijk op de plaats waar het voorwerp verloren is. Indien nodig zet hij een merkstreep op de plaats.

§3. Elke stuurman of eigenaar van een gestrand of gezonken schip:

1° verwittigt onmiddellijk de beheerder;

2° plaatst de nodige en aangepaste bakens;

3° licht het vaartuig, met inbegrip van de lading onmiddellijk;

4° voert de wrak buiten het domein af.

Bij niet-uitvoering binnen een redelijke termijn bepaalt de stuurman een termijn na welke maatregelen van ambtswege worden genomen met kosten, risico's en gevaar voor de beheerder of de eigenaar van het schip.

Wanneer de stuurman of de eigenaar van een gezonken schip onbekend is, worden het schip, de wrakstukken en de lading ervan door de beheerder verkocht.

De opbrengst, na aftrekking van de kosten van de beheerder voor de verwijdering, wordt gestort bij de Deposito- en Consignatiekas die ter beschikking wordt gesteld van de rechthebbenden.

§4. Elke stuurman of elke gezaghebbende persoon verwittigt onmiddellijk de beheerder wanneer hij:

1° een toestand vaststelt die de vaart of het domein zou kunnen hinderen of aan bedoelde vaart en domein een schade zou kunnen veroorzaken, zoals een vreemd voorwerp, een beschadigde of gebrekkige afbakening, een brand, een aanvaring of een milieuschade;

2° een nood- of attentiesignaal hoort;

3° verplicht is stil te liggen op een verboden plaats.

Hij wijst bovendien de beheerder zo precies mogelijk op de plaats waar één van de hierboven vermelde toestanden zijn vastgesteld.

§5. Elke stuurman, elke gezaghebbende persoon of elke gebruiker die van mening is dat hij een schade heeft ondervonden waarvoor de beheerder verantwoordelijk zou kunnen zijn, verwittigt hem onmiddellijk om de contradictoire vaststelling zo spoedig mogelijk te maken

Indien die stuurman evenwel beslist zich voort te bewegen, verwittigt hij er de beheerder van uiterlijk bij de doorvaart van het eerste ontmoete kunstwerk. Daartoe dient hij zijn bezwaarschrift in het register in dat te zijner beschikking is gesteld, zoals bedoeld in artikel 8, § 3, lid 9 van dit besluit."

BIJLAGE VIII

Aanvullende wet- en regelgeving

I. INTERNATIONAAL

- ❖ Code Européen des Voies navigables intérieures (CEVNI)⁶⁵ en, in het bijzonder, artikel 1.17.
- ❖ Verdrag van 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen⁶⁶
- ❖ Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart⁶⁷
- ❖ Verdrag van Londen inzake de voorkoming van verontreiniging van de zee ten gevolge van het storten van afval en andere stoffen⁶⁸
- ❖ Verdrag van Straatsburg inzake de verzameling, afgifte en inname van afval afkomstig van de Rijn- en binnenvaart⁶⁹

⁶⁵ [Untitled-2 \(unece.org\)](#)

⁶⁶ [RS 0.747.331.53 \(admin.ch\)](#)

⁶⁷ [clni_2012_fr.pdf \(ccr-zkr.org\)](#)

⁶⁸ [RS 0.814.287 \(admin.ch\)](#)

⁶⁹ [cdni-2021fr.pdf \(itb-info.be\)](#)

- ❖ Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973 (MARPOL)⁷⁰

II. EUROPEES

- ❖ Richtlijn (EU) 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afvalafgifte van schepen, tot wijziging van Richtlijn 2010/65/EU en tot intrekking van Richtlijn 2000/59/EG⁷¹
- ❖ Richtlijn (EU) 2018/849 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 tot wijziging van de Richtlijnen 2000/53/EG betreffende autowrakken, 2006/66/EG inzake batterijen en accu's, alsook afgedankte batterijen en accu's, en 2012/19/EU betreffende afgedankte elektrische en elektronische apparatuur⁷², die betrekking heeft op wielvoertuigen.
- ❖ Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 september 2000 betreffende autowrakken - Verklaringen van de Commissie⁷³
- ❖ Richtlijn (EU) 2018/850 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 tot wijziging van Richtlijn 1999/31/EG van de Raad betreffende het storten van afvalstoffen⁷⁴
- ❖ Richtlijn 1999/31/EG van de Raad van 26 april 1999 betreffende het storten van afvalstoffen, zoals voor het laatst gewijzigd bij Richtlijn (EU) 2018/850 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018
- ❖ Richtlijn (EU) 2018/851 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 tot wijziging van Richtlijn 2008/98/EG betreffende afvalstoffen⁷⁵

Een van de belangrijkste aspecten van deze richtlijn betreft bijproducten en de eindeafvalstatus ('end of waste').

De eindeafvalstatus houdt in dat afval "ophoudt afval te zijn" en een afvalgrondstof of secundair materiaal wordt. Bijproducten worden gedefinieerd als "een stof die of voorwerp dat het resultaat is van een productieproces dat niet in de eerste plaats bedoeld is om die stof of dat voorwerp te produceren", indien bepaalde voorwaarden in acht worden genomen.

Wat de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid betreft, moeten de lidstaten ervoor zorgen dat er systemen zijn om te controleren of de producenten hun verplichtingen nakomen.

⁷⁰ [MARPOL versie 2.1 \(ispm.ac.ma\)](http://ispm.ac.ma)

⁷¹ [Richtlijn \(EU\) 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afvalafgifte van schepen, tot wijziging van Richtlijn 2010/65/EU en tot intrekking van Richtlijn 2000/59/EG \(europa.eu\)](#)

⁷² [EUR-Lex - 32018L0849 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

⁷³ [EUR-Lex - 32000L0053 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

⁷⁴ [EUR-Lex - 32018L0850 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

⁷⁵ [Richtlijn \(EU\) 2018/851 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 tot wijziging van Richtlijn 2008/98/EG betreffende afvalstoffen \(europa.eu\)](#)

- ❖ Richtlijn (EU) 2018/852 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 tot wijziging van Richtlijn 94/62/EG betreffende verpakking en verpakkingsafval⁷⁶
- ❖ Richtlijn 94/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 1994 betreffende verpakking en verpakkingsafval, zoals voor het laatst gewijzigd door Richtlijn (EU) 2018/852 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018
- ❖ Verordening (EG) nr. 1272/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2008 betreffende de indeling, etikettering en verpakking van stoffen en mengsels;
- ❖ Richtlijn 94/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 1994 betreffende verpakking en verpakkingsafval, voor het laatst gewijzigd door Richtlijn (EU) 2018/852 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018, met name bij zijn artikel 1;

II. FEDERAAL

- ❖ De wet van 5 juli 2018 betreffende de pleziervaart⁷⁷
- ❖ Het koninklijk besluit van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart⁷⁸
- ❖ Koninklijk besluit van 15 juli 2020 inzake milieuvriendelijke scheepvaart⁷⁹, en in het bijzonder de artikelen 2.3.1 tot en met 2.3.9, die uitvoering geven aan Verordening (EU) nr. 1257/2013 inzake scheepsrecycling.
- ❖
- ❖ Algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk - Koninklijk besluit van 15 oktober 1935⁸⁰
- ❖ Wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting⁸¹
- ❖ Bijzondere reglementen van sommige scheepvaartwegen - Koninklijk besluit van 7 september 1950, aangevuld en gewijzigd door de koninklijke besluiten vermeld bij elk bijzonder reglement⁸²
- ❖ Wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen⁸³
- ❖ Koninklijk besluit van 18 augustus 1975 houdende het reglement van de politie en scheepvaart voor het zeekanaal van Brussel naar de Rupel en voor de Haven van Brussel.
- ❖ Politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust - Koninklijk besluit van 4 augustus 1981⁸⁴

⁷⁶ [Richtlijn \(EU\) 2018/852 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 tot wijziging van Richtlijn 94/62/EG betreffende verpakking en verpakkingsafval \(europa.eu\)](#)

⁷⁷ [139057.pdf \(raadvt-consetat.be\)](#); biedt niettemin een definitie van "pleziervaarttuig", voorziet in een registratiesysteem en specificeert dat pleziervaartuigen in een "staat van veiligheid" moeten verkeren.

⁷⁸ [142179.pdf \(raadvt-consetat.be\)](#)

⁷⁹ [LOI - WET \(fgov.be\)](#)

⁸⁰ [LOI - WET \(fgov.be\)](#)

⁸¹ (Microsoft Word - Loi du 5 mai 1936 sur l'affr\350tement fluvial) (itb-info.be); geconsolideerd: [geconsolideerde-versie-wet-5-mei-1936-fr.pdf \(itb-info.be\)](#)

⁸² Microsoft Word - NL REGL BIJZONDERE 06-06-1988 (itb-info.be)

⁸³ [bel27084.doc \(fao.org\)](#) en gewijzigd door [bel201604.pdf \(fao.org\)](#)

⁸⁴ [LOI - WET \(fgov.be\)](#)

- ❖ Scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde - Koninklijk besluit van 23 september 1992⁸⁵
- ❖ Politiereglement van de Beneden-Zeeschelde - Koninklijk besluit van 23 september 1992⁸⁶
- ❖ Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen - Koninklijk besluit van 23 september 1992⁸⁷

- ❖ Koninklijk besluit van 2 juni 1993 betreffende het stuurbrevet vereist voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk met betrekking tot zekere categorieën van pleziervaartuigen
- ❖ Koninklijk besluit van 4 juni 1999: 1° betreffende de inschrijving en de registratie van de pleziervaartuigen; 2° tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 april 1996 betreffende de registratie van de zeeschepen; 3° tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement van de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust (aangehaald als: besluit betreffende de registratie van pleziervaartuigen)⁸⁸
- ❖ Scheepvaartreglement gemeenschappelijke Maas - Wet van 15 maart 2002⁸⁹
- ❖ Koninklijk besluit van 23 februari 2005 houdende vaststelling van essentiële veiligheidseisen en van essentiële eisen in verband met de geluids- en uitlaatemissies voor pleziervaartuigen⁹⁰
- ❖ Algemeen politiereglement voor de scheepvaart op de binnenwateren – KB van 24 september 2006⁹¹
- ❖ Koninklijk besluit van 9 maart 2007 houdende de bemanningsvoorschriften op de scheepvaartwegen van het Koninkrijk⁹²
- ❖ Koninklijk besluit van 19 maart 2009 betreffende de technische voorschriften voor binnenschepen⁹³
- ❖ Koninklijk besluit van 28 juni 2009 tot oprichting van een federaal overlegplatform voor de pleziervaart⁹⁴
- ❖ Koninklijk besluit van 30 mei 2011 betreffende het internationaal certificaat voor de bestuurder van een pleziervaartuig en tot wijziging van het koninklijk besluit van 2 juni 1993 betreffende het stuurbrevet vereist voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk met betrekking tot zekere categorieën van pleziervaartuigen⁹⁵
- ❖ Koninklijk besluit van 4 december 2012 tot aanwijzing van de ambtenaren die belast zijn met de uitvoering van en de controle op de wettelijke en reglementaire bepalingen inzake de

⁸⁵ [LOI - WET \(fgov.be\)](#)

⁸⁶ [LOI - WET \(fgov.be\)](#)

⁸⁷ [LOI - WET \(fgov.be\)](#)

⁸⁸ [inschrijving en registratie pleziervaartuigen.pdf \(kustwacht.be\)](#)

⁸⁹ [Microsoft Word - FR REGL MAAS 06-01-1993 \(itb-info.be\)](#)

[LOI - WET \(fgov.be\)](#)

[LOI - WET \(fgov.be\)](#)

⁹⁰ [Législation/AIR/Exigences essentielles de sécurité et d'émission gazeuses \(bateaux de plaisance\) \(wallonie.be\)](#)

⁹¹ [LOI - WET \(fgov.be\) of NL REGL APSB \(17-12-2018\) \(visuris.be\)](#)

⁹² [\(Microsoft Word - Arr\352t\351 royal du 9 mars 2007 portant les prescriptions d\) \(itb-info.be\)](#)

⁹³ [Staatsblad Moniteur \(fgov.be\)](#)

⁹⁴ [002a FOP KB 28-6-2009 oprichting Fed Platf.pdf \(wsklum.be\)](#)

⁹⁵ [Moniteur Belge - Belgisch Staatsblad \(fgov.be\)](#)

scheepvaart en tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 juni 2003 tot vaststelling van het model van legitimatiekaart waaruit de hoedanigheid van de ambtenaren belast met de scheepvaartcontrole blijkt⁹⁶

- ❖ Koninklijk besluit van 22 juni 2016 betreffende de brandingsporten⁹⁷
- ❖ Koninklijk besluit van 12 maart 2017 betreffende de vereisten van het markttoezicht op de uitrusting van recreatieve vaartuigen⁹⁸
- ❖ Koninklijk besluit van 7 oktober 2018 betreffende de samenstelling en werking van de Commissie voor de Pleziervaart⁹⁹
- ❖ Koninklijk besluit van 21 september 2020 tot vaststelling van de retributies inzake scheepvaart¹⁰⁰

- ❖ Ministerieel besluit van 20 september 2016 tot wijziging van het ministerieel besluit van 13 maart 2000 betreffende de vlaggenbrieven¹⁰¹
- ❖ Ministerieel besluit van 12 november 2020 betreffende de verplichte en aanbevolen uitrusting in het kader van pleziervaart¹⁰²
- ❖ Ministerieel besluit van 20 mei 2021 betreffende de beroeps- of pleziervaartvaarbevoegdheidsbewijzen die aanleiding geven tot een ICC¹⁰³

- ❖ Federaal Actieplan Marien Zwerfvuil¹⁰⁴
- ❖ Federaal actieplan circulaire economie¹⁰⁵

III. VLAAMS GEWEST

- ❖ Decreet van 2 maart 1999, houdende het beleid en het beheer van de zeehavens
- ❖ Decreet 23 december 2011 betreffende het duurzaam beheer van materiaalkringlopen en afvalstoffen
- ❖ Besluit van 17 februari 2012 van de Vlaamse regering tot vaststelling van het Vlaams reglement betreffende het duurzaam beheer van materiaalkringlopen en afvalstoffen

⁹⁶ Koninklijk besluit van 04/12/2012 koninklijk besluit tot aanwijzing van de ambtenaren die belast zijn met de uitvoering van en de controle op de wettelijke en reglementaire bepalingen inzake de scheepvaart en tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 juni 2003 tot vaststelling van het model van legitimatiekaart waaruit de hoedanigheid van de ambtenaren belast met de scheepvaartcontrole blijkt (openjustice.be)

⁹⁷ Koninklijk besluit van 22/06/2016 koninklijk besluit betreffende de brandingsporten

⁹⁸ Koninklijk besluit van 12/03/2017 koninklijk besluit betreffende de vereisten van het markttoezicht op de uitrusting van recreatieve vaartuigen (openjustice.be)

⁹⁹ Koninklijk besluit van 07/10/2018 koninklijk besluit betreffende de samenstelling en werking van de Commissie voor de Pleziervaart (openjustice.be)

¹⁰⁰ LOI - WET (fgov.be)

¹⁰¹ Ministerieel besluit van 20/09/2016 ministerieel besluit tot wijziging van het ministerieel besluit van 13 maart 2000 betreffende de vlaggenbrieven (openjustice.be)

¹⁰² Moniteur Belge - Belgisch Staatsblad (fgov.be)

¹⁰³ mb-beroeps--of-pleziervaartvaarbevoegdheidsbewijzen-icc.pdf (itb-info.be)

¹⁰⁴ federaal_actieplan_marien_zwerfvuil_2022-2027.pdf (belgium.be)

¹⁰⁵ Microsoft Word - PAF FACE sept 2022 FR M 26 31ok.docx (fgov.be), met name p. 18.

- ❖ Besluit van de Vlaamse Regering van 2 juli 2021 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 12 december 2008 tot uitvoering van titel XVI van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid

IV. WAALS GEWEST

- ❖ Besluit van de Waalse Regering van 2 juni 2022 tot wijziging van het Besluit van de Waalse Regering van 15 mei 2014 houdende regeling van de scheepvaart op de waterwegen in het Waalse Gewest en tot opheffing voor het Waalse Gewest van sommige bepalingen van het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 houdende algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk¹⁰⁶
- ❖ Ministerieel besluit van 3 oktober 2022 tot wijziging van het ministerieel besluit van 4 april 2019 houdende gedeeltelijke uitvoering inzake circulaire economie¹⁰⁷
- ❖ Ministerieel besluit tot wijziging van het ministerieel besluit van 4 april 2019 houdende gedeeltelijke uitvoering inzake circulaire economie van het besluit van de Waalse Regering van 23 februari 2017 houdende uitvoering van de hoofdstukken 1, 3 en 4 van het decreet van 21 december 2016 houdende de toekenning van steun via een in het Waalse Gewest geïntegreerd steunportfolio aan projectontwikkelaars en kleine en middelgrote ondernemingen, ter vergoeding van de diensten ter bevordering van het ondernemerschap of de groei, en strekkende de oprichting van een databank van authentieke bronnen die verbonden is met die geïntegreerde portefeuille¹⁰⁸
- ❖ Ministerieel besluit van 5 juni 2019 tot vaststelling van de bijzondere reglementen die van toepassing zijn op de waterwegen en grote waterbouwkundige kunstwerken, zoals bepaald in bijlagen I en II van het besluit van de Waalse Regering van 15 mei 2014 houdende regeling van de scheepvaart op de waterwegen in het Waalse Gewest¹⁰⁹
- ❖ In het Waalse Gewest is de Europese terugnameplicht vastgelegd in het besluit van de Waalse Regering van 23 september 2010 tot invoering van een terugnameplicht voor bepaalde afvalstoffen.¹¹⁰
- ❖ Het 'Plan wallon des Déchets-Ressources' (Waals plan inzake afval en grondstoffen), dat op 22 maart 2018 werd goedgekeurd door de Waalse Regering en op 23 mei 2018 door het

¹⁰⁶ [68209 - WALLEX \(wallonie.be\)](#)

¹⁰⁷ [74366 - WALLEX \(wallonie.be\)](#)

¹⁰⁸ [Ministerieel besluit van 04/04/2019 ministerieel besluit houdende gedeeltelijke uitvoering inzake circulaire economie van het besluit van de Waalse Regering van 23 februari 2017 houdende uitvoering van de hoofdstukken 1, 3 en 4 van het decreet van 21 december 2016 houdende de toekenning van steun via een in het Waalse Gewest geïntegreerd steunportfolio aan projectontwikkelaars en kleine en middelgrote ondernemingen, ter vergoeding van de diensten ter bevordering van het ondernemerschap of de groei, en strekkende de oprichting van een databank van authentieke bronnen die verbonden is met die geïntegreerde portefeuille \(openjustice.be\)](#)

¹⁰⁹ [Ministerieel besluit tot vaststelling van de bijzondere reglementen die van toepassing zijn op de waterwegen en grote waterbouwkundige kunstwerken, zoals bepaald in bijlagen I en II van het besluit van de Waalse Regering van 15 mei 2014 houdende regeling van de scheepvaart op de waterwegen in het Waalse Gewest](#)

¹¹⁰ [19521 - WALLEX \(wallonie.be\)](#)

Parlement, heeft met name tot doel Richtlijn (EU) 2018/851 van 30 mei 2018 om te zetten door concrete acties in te voeren om de circulaire economie te ontwikkelen.¹¹¹

V. BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

- ❖ Ordonnantie van 3 december 1992 betreffende de exploitatie en de ontwikkeling van het kanaal, de haven, de voorhaven en de aanhorigheden ervan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
- ❖ Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 juli 2006 tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 30 april 2003 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingsresiduen
- ❖ Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 4 april 2019 betreffende de aanwervingssteun voor projecten van economische groei en circulaire economie.
- ❖ Besluit van 19 september 1991 van de Executieve van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest houdende regeling van de verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen, gewijzigd door de besluiten van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 30 januari 1997, 16 september 1999 en 6 september 2001.
- ❖ Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 april 2002 tot vaststelling van de lijst van afvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen.
- ❖ Ministerieel besluit van 03 mei 2019 betreffende de drempels en waarden voor de circulaire economieprojecten
- ❖ Het Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie (GPCE), dat 3 hoofddoelstellingen en een honderdtal maatregelen omvat, verdeeld over 4 strategische onderdelen: transversale maatregelen, sectorale maatregelen, territoriale maatregelen en governancemaatregelen.

¹¹¹ [Plan Wallon des Déchets \(wallonie.be\)](http://wallonie.be)



FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

www.mobilit.belgium.be

