

VLAAMSE RAAD

ZITTING 1994-1995

13 MAART 1995

ONTWERP VAN DECREET

**houdende goedkeuring van het verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden,
het Koninkrijk België en het Vlaamse Gewest tot herziening van het Reglement
ter uitvoering van artikel IX van het tractaat van 19 april 1839
en van Hoofdstuk 11, Afdelingen 1 en 2, van het tractaat van 5 november 1842,
zoals gewijzigd, voor wat betreft het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht daarop
(Scheldereglement)**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden
uitgebracht door de heer H. Suykerbuyk**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : de heer S. De Clerck.

Vaste **leden** : de heren F. Cauwenberghs, S. De Clerck, P. Deprez
en H. Suykerbuyk en mevrouw R. Van Cleuvenbergen ;

de heren J. De Bremaeker, J. Sleenckx, D. Van der Maelen en J.
Van der Sande ;

de heren H. De Croo, A. Kempinaire en G. Versnick ;

de heer K. Van Overmeire ;

de heer P. Van Grembergen ;

de heer P. Luyten.

Plaatsvervangers :

de heren H. Candries, F. Ghesquière, L. Martens, C. Moors en H.
Van Wambekc ;

de heren F. Dielens, P. Hostekint, J. Leclercq en G. Vermassen ;

de heren J. Gabriels, S. Platteau en D. Ramoudt ;

de heer L. Van Nieuwenhuysen ;

de heer H. Schiltz ;

de heer L. Steenwegen.

Zie :

715 (1994-1995)

— Nr. 1 : Ontwerp van decreet

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden heeft op haar vergadering van 9 maart 1995 het voorliggend ontwerp van decreet besproken en aangenomen.

A. ALGEMENE BESPREKING

1. Inleidende toelichting door de heer J. Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming

Het verdrag inzake het nieuwe Scheldereglement werd door mevrouw A. Jorritsma-Lebbink, Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat, de heer C. Verdonck, Ambassadeeraad, gevolmachtigde van de Belgische regering, en door mij, namens de Vlaamse regering, op 11 januari 1995 te Middelburg ondertekend. Het verdrag maakt deel uit van vier „waterverdragen”, waarvan de drie overige op 17 januari 1995 te Antwerpen werden ondertekend.

Dit verdrag en de daarbij gevoegde bijlage hebben tot doel het Reglement van 20 mei 1843 ter uitvoering van artikel IX van het Tractaat van 19 april 1839 (het Scheidingsverdrag) en van Hoofdstuk II, afdelingen 1 en 2, van het Tractaat van 5 november 1842 betreffende het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht (Scheldereglement), vooral aan te passen aan de zich voorgedane ontwikkelingen inzake het loodsen en het functioneren van de loodsdiensten.

Het loodsen van vaartuigen op de Schelde en op het Kanaal Gent-Terneuzen, dat voor het overgrote deel op Nederlands grondgebied plaatsgrijpt, en het toezicht daarop, is dus van oudsher een Belgisch (nu Vlaams) - nederlandse aangelegenheid.

Het oude Scheldereglement werd gedurende 150 jaar toegepast. De toename van zowel het aantal als van de afmetingen van de schepen en het algemeen gebruik van het zeer tijdgebonden containervervoer, vereisen dat het scheepvaartverkeer naar de havens snel en veilig verloopt.

Dit heeft tot gevolg dat in de havens niet alleen de technische uitrusting en de operationele aanpak voortdurend aangepast moeten worden, maar ook de bereikbaarheid van de havens optimaal moet worden verzekerd.

De veilige en continue vaart op de Schelde en op het Kanaal Gent-Terneuzen wordt onder meer bevorderd door de vakbekwaamheid en de inzet van de loodsen door het gebruik van moderne navigatie-apparatuur. Bovendien kan de scheepvaart thans rekenen op radarbegeleiding vanuit de radar- en verkeerscentrales, op helikopterbeloodsing en op het loodsen op afstand om op een maximale wijze onafhankelijk te worden van de weersomstandigheden.

Het sterk verouderde Scheldereglement, dat deze nieuwe technieken uiteraard niet behandelde, diende dan ook aangepast te worden aan de vereisten van een vlotte loodsdienstenregeling.

Een ambtelijke commissie heeft ongeveer 8 jaar gewerkt aan het tot stand komen van het nieuwe Scheldereglement.

De doorgevoerde wijzigingen zijn de volgende :

— het opheffen van voorbijgestreefde en overbodige bepalingen ;

- het opnemen van de verdelingsregeling tussen de Vlaamse en Nederlandse loodsdiensten ;
- de delegatie van een aantal uitvoeringsmaatregelen aan de ministers en permanente commissarissen ;
- het invoeren van het principe van de verscherpte loodsplicht met de eraan verbonden strafsancities ;
- het doorvoeren van het beginsel „geen loods, geen loodsgeld” ;
- en tenslotte de aanpassing van de tekst aan de gewijzigde verdeling van de bevoegdheden over de bestuurslagen in België.

Ingevolge de laatste Belgische Staatshervorming beschikt Vlaanderen voor de aangelegenheden waarvoor het intern bevoegd is, ook over de bevoegdheid inzake de internationale betrekkingen, met inbegrip van het sluiten van verdragen.

Het verdrag inzake Scheldereglement is een gemengd verdrag dat langs Belgische zijde door een gevolmachtigde namens de federale regering, en door mij namens de Vlaamse regering, werd ondertekend, ieder wat zijn bevoegdheden betreft.

De federale bijdrage betreft een beperkt aantal artikelen, die betrekking hebben op federaal gebleven bevoegdheden, zoals de vrijstelling van douane- of andere rechten, de afrekening bij de dienst der invoerrechten en accijnzen en het strafvervolgingsbeleid inzake het niet-naleven van de loodsplicht.

Het Vlaamse Gewest is bevoegd voor alle overige bepalingen van het verdrag, die betrekking hebben op de eigenlijke inrichting en werking van de loodsdienst en de functie van de loods.

De principes opgenomen in dit nieuwe Scheldereglement worden in het voorontwerp van decreet betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende het brevet van havenloods (loodsdecreet), dat door mij eveneens bij de Vlaamse Raad werd ingediend, veralgemeend naar alle Vlaamse havens toe.

Het is immers ondenkbaar dat er tussen de Vlaamse havens verschillende concurrentievoorwaarden, onder meer inzake het loodsen van vaartuigen, zouden bestaan.

De Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) sluit zich aan bij de wijze waarop het voorontwerp van loodsdecreet de normen bepaalt waaraan de toekomstige inrichting en werking van de Vlaamse loodsdiensten zullen moeten voldoen. Het ontwerp van loodsdecreet heeft volgens deze Raad de verdienste in te spelen op de moderne technieken in de beloodsing van zeeschepen en daarbij te streven naar een verhoging van de veiligheid.

Aangezien, zoals hiervoren uiteengezet het om dezelfde principes gaat, betreft deze positieve beoordeling van de SERV ook de inhoud van het Scheldereglement.

De Vlaamse regering heeft op 2 maart 1994 bij de bespreking van het advies van de SERV inzake het ontwerp van loodsdecreet onder meer de volgende beslissingen genomen :

- dat om de concurrentiepositie van de Vlaamse havens niet in gevaar te brengen, de retributie voor het gebruik maken van het verkeersbegeleidingssysteem (VBS-vergoeding) slechts zal ingevoerd worden op het ogenblik dat Nederland een gelijkaardige vergoeding invoert ;

— dat bijkomende loodsen slechts kunnen in dienst genomen worden op voorwaarde dat de VBS-retributie in Vlaanderen is ingevoerd ;

— dat ten laatste 1 jaar na de invoering van het in het ontwerp van decreet voorziene vrijstellingsregime (met inbegrip van de lengtenorm) inzake verscherpte loodsplicht, een evaluatie zal gemaakt worden over de toepassing ervan ;

— dat zal gestreefd worden naar een zo ruim mogelijke toepassing van het loodsen op afstand (LOA).

Ook bij de uitvoering van de bepalingen van het Scheldereglement en van het loodsdecreet zal de Vlaamse regering dus zorg dragen voor de belangen van de Vlaamse havens en vooral voor het in stand houden van een goede concurrentiepositie ten overstaan van de Nederlandse havens.

Het advies van de Raad van State is positief en bevat slechts twee vormopmerkingen waarmee rekening werd gehouden bij de opstelling van de definitieve tekst.

2. Bespreking

Een lid stelt vast dat steeds meer schepen onder een goedkope vlag gaan varen, wat heel wat meer risico's voor de veiligheid meebrengt. Dit nieuwe Scheldereglement moet daaraan verhelpen via een beter georganiseerde beloodsing, maar het lid vraagt zich af of dat werkelijk ook zo is en of er inderdaad effectief een verhoogde veiligheid door dit reglement zal worden gerealiseerd.

Verder stelt het lid vast dat de minister een aantal van zijn bevoegdheden naar commissarissen delegeert. De vraag is of controle op de commissarissen nog mogelijk blijft.

Er zou ook een tekort aan loodsen zijn op dit ogenblik. Wellicht zal de toepassing van dit reglement de vraag naar nog meer loodsen doen ontstaan. Als dit zo is, dan wil het lid weten op welke manier dit kan worden ondervangen.

De minister beaamt dat de toepassing van deze overeenkomst zeker de veiligheid op de Schelde zal verhogen. Men zal nooit alle ongevallen kunnen vermijden maar door een zeer strikt beloodsingsbeleid zal men kunnen optreden ook tegen de zogenaamde cowboys op de vaarweg, tegen de rederijen die onvoldoende veiligheidsmaatregelen nemen en tegen de schepen die gevaarlijk zijn.

Men is zeer streng in het toelaten van de loodsen, want de Schelde is een moeilijke rivier met verschillende momenten van controle (van in de Noordzee tot Antwerpen) en de grote vooruitgang in deze nieuwe toestand, geschapen door deze overeenkomst met Nederland, is dat men een verplichte loodsaanwezigheid krijgt. Dat zal betekenen dat er een 20 percent meer schepen zullen beloodst worden. Daartoe zijn afspraken gemaakt met de loodsendgroep. Het aantal loodsen zal verhogen en er zullen nieuwe loodsen dienen te worden aangeworven.

Aan de bestaande en nieuwe loodsen, die een nieuw ambtenarenstatuut moeten krijgen, maar die ook genieten van een gunstig geldelijk statuut, wordt gevraagd dat zij in ruil daarvoor hun productiviteit verhogen en daartoe de vereiste maatregelen nemen. Dit is geen gemakkelijk gesprek geweest en er zijn ter zake reeds heel wat moeilijkheden gerezen.

Er zijn afspraken gemaakt die er op neer komen dat meer loodsen zullen worden aangeworven, indien het scheepsverkeer toeneemt. Er is geraamd dat een dertigtal extra loodsen

zullen dienen aangeworven met de verwachte verhoging van het verkeer.

De minister wijst er op dat de opbrengst aan loodsgelden en andere vergoedingen ongeveer 2 miljard frank bedraagt.

Deze middelen worden ingebracht in de algemene middelen van de Vlaamse Gemeenschap. De loodsdiensten zouden zelfbedruipend zijn als men geen ondersteunende diensten hoefde te betalen, zoals voor de bebakening e.d.m.. Gisteren werden overigens de loodstarieven verhoogd.

Een lid heeft vernomen dat de commissaris van de Koningin in Zeeland zou hebben gewezen op het feit dat hij een project heeft opgezet in verband met de registratie van gevaarlijke stoffen. Het lid wil weten of er iets gaat veranderen aan de navigatieopdracht van de loodsen. De minister antwoordt dat de opdracht van de loodsen alleen zal bestaan uit de navigatie van de schepen.

B. STEMMING

Het ontwerp van decreet wordt eenparig met 8 stemmen aangenomen.

De verslaggever,

H. SUYKERBUYK

De voorzitter,

S. DECLERCK
