

# V L A A M S E   R A A D

---

ZITTING 1994-1995

2 MAART 1995

---

## ONTWERP VAN DECREET

**betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest  
en betreffende het brevet van havenloods**

## MEMORIE VAN TOELICHTING

**DAMES EN HEREN,**

Onderhavig ontwerp heeft tot doel de bepalingen van de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen aan te passen aan de sedert haar inwerkingtreding fundamenteel gewijzigde juridische of feitelijke omstandigheden waarin het loodsen van schepen van en naar de Vlaamse havens geschiedt. Sommige aanpassingen hebben ook een budgettair doel.

Ten eerste werden de regeling en de uitvoering van het loodsen door de Bijzondere wet van 8 augustus 1988 tot hervorming der instellingen toevertrouwd aan het Vlaamse Gewest.

Nu Vlaanderen zelf instaat voor de organisatie van het loodsen, is het niet meer dan logisch dat terzake een eigen Vlaams normenstelsel tot stand komt.

De uitvoering van de loodswet van 1967 wordt trouwens sedert 1 januari 1989 daadwerkelijk verzekerd door de Vlaamse regering.

Ten tweede hebben zich inzake het loodsen sedert 1967 een aantal opmerkelijke technische evoluties voorgedaan.

De ingebruikneming van de Schelderadarketen en de algemene ontwikkeling van de communicatiemiddelen hebben het onder meer mogelijk gemaakt het zogenaamd loodsen op afstand (L.O.A.) te organiseren. Alleen in bepaalde ongunstige weersomstandigheden, waardoor de loods zich niet meer aan boord van het schip kan begeven, en onder welbepaalde voorwaarden, worden de loodsadviezen vanop afstand gegeven : d.i. normaal van aan de wal en met behulp van radarbeelden en radio-apparatuur. Maar in de toekomst kan LOA allicht worden uitgebouwd tot een aan het gewone loodsen evenwaardige dienstverlening.

Dankzij de verbetering van de techniek en de invoering van de informatica kon verder een modern verkeersbegeleidingssysteem (V.B.S.) worden ingevoerd.

Ook de helicopterbeloodsing, waarbij de loods, vooral bij slechte weersomstandigheden, aan boord wordt gebracht per helicopter, werd in 1967 niet toegepast.

Het is nodig deze en andere nieuwe technische ontwikkelingen juridisch in te kaderen.

Ten derde werden onlangs een aantal nieuwe afspraken gemaakt met Nederland.

Het loodsen naar en vanuit de havens van Antwerpen en Gent wordt krachtens de Scheldeverdragen van oudsher gemeenschappelijk geregeld door België en Nederland.

Op 11 januari 1995 werd te Middelburg een nieuw verdrag inzake het Scheldereglement gesloten tussen de Nederlandse, Belgische en Vlaamse regeringen. Bijna alle bepalingen van het nieuwe Scheldereglement behoren tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest. Alleen de erin opgenomen bepalingen inzake de strafvervolgning en de douane zijn een bevoegdheid van de Belgische Staat gebleven. Het Scheldereglement is dus een gemengd verdrag.

De Nederlandse en de Vlaamse regeringen zijn in het nieuwe Scheldereglement onder meer overeengekomen op de Schelde een **verscherpte** loodsplicht en een stringente GTA/GTV-regeling<sup>1)</sup> in te voeren.

Deze nieuwigheden beogen een verbetering van de dienstverlening aan de scheepvaart; zij zullen ongetwijfeld een gunstig effect hebben op de continuïteit en de veiligheid van de scheepvaart. De modernisering van de loodsregeling zal ongetwijfeld bijdragen tot het vergroten van de aantrekkingskracht van de Vlaamse havens.

Ten vierde heeft de voorgestelde aanpassing een beperkt en zeer specifiek budgettair doel.

De bouw van de Schelderadarketen en de aanpassing van de algemene dienstverlening aan de nieuwste evoluties inzake communicatietechniek hebben van de overheid een grote financiële inspanning gevergd.

1) GTA en GTV zijn de afkortingen van de begrippen „Geschat Tijdstip van Aankomst” resp. „Geschat Tijdstip van Vertrek”. In het Engels, de internationale scheepvaarttaal, worden de meer gangbare afkortingen ETA (Estimated Time of Arrival) en ETD (Estimated Time of Departure) gebruikt.

Het is niet meer dan billijk de kosten van deze verbetering van de dienstverlening in redelijke proporties te verhalen op de rechtstreekse gebruikers.

Daarom voorziet onderhavig ontwerp de inning van een vergoeding voor het loodsen op afstand en van een specifieke VBS-vergoeding voor de mededelingen die de loodsdienst aan de scheepvaart verstrekt, met het oog op een vlotte afwikkeling van de aankomst- en vertrekprocedure.

Ook hieromtrent werd overeenstemming bereikt tussen de Nederlandse en Vlaamse regeringen. De desbetreffende afspraak werd eveneens uitgewerkt in het Scheldereglement van 11 januari 1995.

Het dient benadrukt dat het budgettair doel van het ontwerp beperkt is tot het terugwinnen van een deel van de investerings- en werkingskosten van de Schelderadarketen.

Ten vijfde voert het ontwerp het brevet van havenloods in. Op de drukke en smalle wateren van de meeste havens treden thans private loodsen of loodsmaatschappijen op, die werken in opdracht van het gedecentraliseerde havenbestuur en onder de door dat bestuur bepaalde voorwaarden. De regeling van het ontwerp sterkt ertoe de desbetreffende voorwaarden te harmoniseren en de juridische sanctionering van de bekwaamheidsvereisten te verbeteren. Zij sluit in die zin aan bij de nieuwe regeling voor de Vlaamse gewestelijke loodsdienst.

Verder wordt van de voorgestelde modernisering van de loodswetgeving gebruik gemaakt om een aantal onduidelikheden of redactionele gebreken van de wet van 3 november 1967 weg te werken.

Vrijwel alle bepalingen van de voornoemde wet worden opgenomen in het ontwerp, zodat voor het Vlaamse Gewest een basistekst over het loodsen tot stand komt.

Slechts enkele bepalingen van de wet van 3 november 1967, die betrekking hebben op aan de federale wetgever voorbehouden aangelegenheden, blijven van kracht.

Tenslotte kan er op gewezen worden dat het ontwerp geen beletsel vormt voor de invoering van een andere beheers- of uitbatingsvorm voor het loodswezen. Formeel staat het ontwerp volledig los van de vraag welke overheid het loodsen uitvoert.

## **1. ALGEMENE BESPREKING**

### **A. Algemene ontwikkeling van de wetgeving inzake het loodsen van zeevaartuigen**

#### ***1. Tijdens het Ancien Régime***

De oudste bekende geschreven bepalingen betreffende het loodsen in Noord-West-Europa zijn opgenomen in de Rollen van Oléron, de vonnissen van Damme en het Consulaat van de zee.

De loods was dus bekend in het oudste Europese zeerecht.

In de voormelde teksten werden de verhoudingen tussen de kapitein en de loods, alsmede de aansprakelijkheid van de loods, geregeld <sup>(2)</sup>.

Een volwaardige publiekrechtelijke organisatie van het loodsen kwam in onze streken tot stand onder de Bourgon-diërs.

Vanaf de vijftiende eeuw moesten de loodsen aan de kust erkend zijn door de stadsbesturen.

In de desbetreffende teksten werden ook de privaatrechtelijke aspecten van het loodsen geregeld <sup>(3)</sup>.

Te Antwerpen werd de organisatie van de loodsdienst eveneens geregeld door de stadsmagistraat <sup>(4)</sup>.

De centrale ordonnanties op de zeevaart uit de zestiende eeuw bevatten ook bepalingen met betrekking tot de loodsen <sup>(5)</sup>.

Op enkele binnenwateren waren de loodsen verenigd in gilden <sup>(6)</sup>.

Dat de overheid reeds tijdens het Ancien Régime toezicht hield op het loodsen illustreert het traditioneel belang van deze activiteit voor de economische ontplooiing van de Vlaamse havens.

## 2. De Franse wetgeving

Zoals op tal van andere domeinen voerden de Franse bezetters inzake het loodsen een voor alle streken éénvormige en meer systematische regeling in.

Een keizerlijk *décret* van 12 december 1806 regelde de benoeming, de opdrachten en de bezoldiging van de loodsen <sup>(7)</sup>.

<sup>2</sup> Zie o.m. het art. 13 van de Rollen van Oléron, het hoofdstuk CCV van het Consulaat van de zee, het vonnis XXIV van de Vonnissen van Damme, en ook de art. 1,2 en 39 van het Zeerecht van Wisby.

<sup>3</sup> Ordonnantie van de Vier Leden van Vlaanderen uit 1448 of 1449 en hertogelijke Ordonnantie van 7 februari 1484; zie inz. R. DEGRYSE, „Brugge en de organisatie van het Loodswezen van het Zwin op het einde van de 15de eeuw”, *Handelingen van het Genootschap voor geschiedenis 'Société d'Emulation' te Brugge*, 1975, 61-130; ook M. RYCKAERT en A. VANDEWALLE, „De strijd voor het behoud van het Zwin”, in V. VERMEERSCH (ed.), *Brugge en de zee. Van Bryggia tot Zeebrugge*, Antwerpen, Mercatorfonds, 1982 (53), 54-55; omtrent de loodsdienst te Oostende, zie R. BAETENS, „Het uitzicht en de infrastructuur van een kleine Noordzeehaven tijdens het Ancien Régime : het voorbeeld van Oostende”, *Med. Marine Academie*, 1973-74-75, XXIII, 55; omtrent de loodsdienst te Wenduine, zie kort E. VLIETINCK, *De Yden van Vlaanderen van Duinkerke tot Sluis*, Antwerpen, Standaard-Boekhandel, 1936,16).

<sup>4</sup> G. ASAERT, „Scheepsbezit en havens”, in G. ASAERT, J. VAN BEYLEN en H.P.H. HANSEN, *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, 1, Bussum, De Boer Maritiem, 1976 (180), 191-192.

<sup>5</sup> Zie o.m. art. XIII van de Ordonnantie van 19 juli 1551 en verder art. VI van titel 111 en de ar. 1 en VII van titel VI van de Ordonnantie van 1563.

<sup>6</sup> Voor de Bovenschelde, zie Cass., 7 december 1863, Pas., 1864, 1, 22 met concl. Adv.-Gen. FAIDER.

<sup>7</sup> Tekst van het décret o.m. in C.J. FORTUIJN, *Verzameling van wetten, besluiten, en andere rechtsbronnen van Franschen oorsprong*, 11, Amsterdam, Johannes Müller, 1840, 419-429; zie ook M. CLOQUET, *Reccueil de lois maritimes et commerciales*, Brussel, La Société Nationale, 1840,53.

### 3. *Het Hollands bewind*

Tijdens het Hollands bewind werd de centrale loodsadministratie te Oostende gereorganiseerd bij de besluiten van 25 juli 1816 en 21 november 1818 <sup>(8)</sup>.

In dezelfde periode werd voor het eerst, bij gemeenteraadsverordeningen, het loodsen binnen de Antwerpse havendokken gereguleerd <sup>(9)</sup>.

### 4. *De Belgisch-nederlandse verdragsregeling*

De tussen Nederland en België overeengekomen verdragsrechtelijke regeling met betrekking tot het statuut van de Schelde en het kanaal van Gent naar Terneuzen bevat een bijzondere reglementering van het loodsen.

Terzake zijn vooral van belang :

— de artikelen 9 en 10 van het scheidingsverdrag van Londen van 19 april 1839 <sup>(10)</sup>;

— het hoofdstuk 11 van het uitvoeringstractaat van 's Gravenhage van 5 november 1842 <sup>(11)</sup>;

— het Reglement van 20 mei 1843 ter uitvoering van artikel 9 van het tractaat van 19 april 1839, en van hoofdstuk 11, afdeling 1 van het tractaat van 5 november 1842, betreffende de scheepvaart op de Schelde en hare mondingen <sup>(12)</sup>;

— het Reglement van 20 mei 1843 ter uitvoering van het artikel 9 van het tractaat van 19 april 1839, en van hoofdstuk 11, afdeling 1 van het tractaat van 5 november 1842, betreffende het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht <sup>(13)</sup>;

— het Reglement van 20 mei 1843 ter uitvoering van artikel 10 van het tractaat van 19 april 1839, en van Hoofdstuk 11, afdeling 2 van het tractaat van 5 november 1842, betreffende de scheepvaart op het kanaal van **Terneuzen** <sup>(14)</sup>;

— het verdrag van 'S Gravenhage van 23 oktober 1957 regelende de verlichting en de bebakening van de Westerschelde en hare **mondingen** <sup>(15)</sup>;

— de overeenkomst van Brussel van 29 november 1978 inzake het aanleggen van een walradarketen langs de Westerschelde en haar mondingen <sup>(16)</sup>.

8 Tekst van het niet-gepubliceerd besluit uit 1818 in Pand. B., V° Pilotage, 760-766.

9 Stedelijk reglement van 24 juli 1821 (tekst in A. VAN DEN BOGAERT, Recueil d'ordonnances, **règlements** et **arrêts** émanés de l'autorité locale d'Anvers, Antwerpen, G. Van Merlen et Fils, 1852, 403, nr. 162).

10 Dit tractaat werd goedgekeurd bij W. 5 juni 1839 (**Bull. Off., XIX**). Zoals bekend verklaart het tractaat de artikelen 108 en 117 van de Slotakte van Wenen van toepassing op de bevaarbare stromen en rivieren die het grondgebied van België en dat van Nederland scheiden of daar doorheen lopen.

11 Dit tractaat werd goedgekeurd bij W. 3 februari 1843 (**Bull. Off., XXVII**); wijz. verdrag van Brussel van 24 oktober 1957, goedgekeurd bij W. 8 augustus 1959 (B.S. 17 september 1959).

12 Oorspronkelijke tekst in Bull. Off., XXVIII.

13 Oorspronkelijk tekst in Bull. Off., XXVIII.

14 Oorspronkelijke tekst in Bull. Off., XXVIII.

15 Dit verdrag werd goedgekeurd bij W. 24 juni 1959 (B.S. 10 augustus 1959).

16 B.S. 16 december 1980. De overeenkomst werd gewijzigd door overeenkomst gesloten door notawisseling gedagtekend te Brussel op 10 en 15 mei 1984.

Enkele van deze teksten werden in de loop der jaren herhaaldelijk gewijzigd en thans werd, zoals reeds werd aangestipt, op 11 januari 1995 te Middelburg een nieuw verdrag inzake het Scheldereglement ondertekend, dat werd opgesteld in 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.

Met de bepalingen van dit nieuw Scheldereglement werd nauwgezet rekening gehouden bij de opstelling van onderhavig ontwerp.

In feite worden bij dit ontwerp de regelingen die werden afgesproken met Nederland voor wat de Scheldevaart betreft, veralgemeend naar alle Vlaamse havens toe. Het is immers noodzakelijk de concurrentievoorwaarden tussen de Vlaamse havens gelijk te houden.

### ***5. De oprichting van de Belgische loodsdienst***

Na de Belgische omwenteling had de Stad Oostende haar oude rechten inzake de organisatie van de loodsdienst hernomen <sup>(17)</sup> ; de Stad Antwerpen oefende op het loodsen toezicht uit krachtens een koninklijk besluit.

In uitvoering van het artikel 9 van het tractaat van 19 april 1839 plaatste de wet van 1 juni 1839 <sup>(18)</sup> het loodsen van schepen echter definitief onder de bevoegdheid van de centrale regering.

### ***6. De wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen***

De inmiddels sterk verouderde reglementering van de Belgische loodsdienst werd door de kaderwet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen <sup>(19)</sup> aangepast aan de feitelijke ontwikkelingen en tevens juridisch vaster onderbouwd.

Het decreet van 1806 en de wet van 1839 werden opgeheven.

Aan de afspraken met Nederland werd door de wet van 1967 echter niet getornd.

Het hoofddoel van onderhavig ontwerp is, zoals reeds gezegd, deze wet van 1967 te moderniseren.

### ***7. De wet van 8 juni 1983 inzake het statuut van de Noordzeeloodsen***

De wet van 8 juni 1983 houdende instelling van een certificaat van Noordzee-loods voor het loodsen van schepen op de Noordzee en in het Kanaal <sup>(20)</sup> kwam tot stand in uitvoering van de richtlijn van de EEG-Raad van Ministers van 21 december 1978.

17 M. CLOQUET, o.c., 53.

18 Bull. Off., XXVIII; zie ook het K.B. van 16 juni 1839, Bull. Off., LV.

19 B.S. 5 januari 1968. Het belangrijkste uitvoeringsbesluit is het K.B. van 8 juni 1971 (B.S. 14 juli 1971), gewijzigd bij K.B. 24 oktober 1980 (B.S. 21 november 1980).

20 B.S. 21 juli 1983. De wet werd uitgevoerd door het K.B. van 17 oktober 1984 (B.S. 13 november 1984) en het M.B. van dezelfde datum (ibidem).

Aan de regeling van de activiteit van de Noordzee-loodsen, die geen ambtenaren zijn maar particulieren aan wie een specifieke erkenning is verleend, wordt in onderhavig ontwerp niet geraakt.

**8. De wet van 30 augustus 1988 inzake de aansprakelijkheid van de loodsdiensten en de loodsen**

De wet van 3 november 1967 werd gewijzigd bij de wet van 30 augustus 1988, waardoor in de loodswet een artikel **3bis** werd ingevoegd <sup>(21)</sup>.

Deze wetswijziging werd doorgevoerd om de voor de staatsfinanciën reusachtige financiële implicaties van het cassatie-arrest van 15 december 1983 te ontlopen en om de Belgische wetgeving terug in overeenstemming te brengen met die van de ons omringende landen.

Dit arrest had de Belgische Staat immers aansprakelijk gesteld voor de fouten van de loods <sup>(22)</sup>.

Het nieuwe artikel **3bis** van de loodswet, waardoor zowel de organisator van de loodsdienst als de loods zelf, met terugwerkende kracht, bijna geheel van aansprakelijkheid werden ontheven, zorgde zoals bekend voor grote deining in de rechtsleer <sup>(23)</sup>.

Nochtans bevestigt de wet van 1988 slechts de regeling die voortvloeide uit de oude, vaste en in de betrokken kringen algemeen bekende en feitelijk ook aanvaarde rechtspraak.

Om de verder uiteengezette redenen blijft het stelsel van deze wet van 1988 in dit ontwerp onaangeroerd.

<sup>21</sup> W. 30 augustus 1988 houdende wijziging van de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen (B.S. 17 september 1988).

<sup>22</sup> Cass., 15 december 1983, Arr. Cass., 1983-84, nr. 207; Pas., 1984, 1, nr. 207, met concl. Adv.-Gen. LIEKENDAEL, Rechtspr. Antw., 1983-84, nr. 203, met concl. en noot L. DELWAIDE, „De aansprakelijkheid van de staat voor de fouten van een loods bij aanvaring”, R.G.A.R., 1984, nr. 10485, met concl.; R.W., 1984-85, 1247, H. BOCKEN, „De Burgerlijke aansprakelijkheid van de loods : problemen met mogelijke oplossingen”, T.P.R., 1986, 789-821; E. BOON, „Evolutie in de overheidsaansprakelijkheid ook in het zeerecht ? Het cassatierecht van 15 december 1983”, in Liber amicorum Lionel Tricot, Antwerpen, Kluwer, rechtswetenschappen, 1988, 83-93; zie ook Cass., 17 mei 1985, Arr. Cass., 1984-85, 1276.

<sup>23</sup> Zie A. VAN OEVELEN, „De wet van 30 augustus 1988 tot wijziging van de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen : te verregaande aansprakelijkheidsvrijstellingen en een ongehoord verre retroactiviteit”, R.W. 1988-89, 946-959; H. LIBERT, „De loods : dankzij een ongelukkige wet een beroep in de juridische kijker”, R.W., 1988-89, 1244-1245; A. VAN OEVELEN, „Nawoord op de reactie van prof. H. Libert”, R.W., 1988-89, 1245-1246; ook X. DELGRANGE en L. LE HARDY DE BEAULIEU, „Responsabilité des pouvoirs publics et rétroactivité de la loi. Le cas du pilotage des bâtiments de mer”, R.G.A.R., 1991, nr. 11.756; L. DELWAIDE en J. BLOCKX, „Kroniek van zeerecht. Overzicht van rechtspraak en rechtsleer 1976-1989”, T.B. H., 1991, (943), 957-960, nrs. 122-125; voor een kritische bespreking van de cassatie-rechtspraak zie recent J. VAN DE VELDE, „De ommekeer van de rechtspraak inzake de aansprakelijkheid voor de fouten van de loods, in het licht van enkele vergeten verdragen”, T.P.R., 1992, 1133-1185. Een beroep tot vernietiging van de wet van 1988 bij het Arbitragehof werd afgewezen (Arbitragehof, 5 juli 1990, B.S. 6 oktober 1990, R.W. 1990-91, 291, met noot, Rechtspr. Antw., 1898-90, 117). Voor een toepassing van de nieuwe wet, zie Antwerpen, 26 oktober 1988, Eur. Vervoerr., 1990, 678, ook Cass., 26 januari 1990, Arr. Cass., 1989-90, 683 en Cass., 19 april 1991, R.W., 1991-92, 294. Tegen de wet van 1988 is nog wel een procedure hangende voor het Europees Hof voor de Rechten van de Mens.

Dit alles betekent, dat overeenkomstig artikel *3bis* van de loodswet van 3 november 1967, ook wat de loodsdienst van het Vlaamse Gewest betreft, de volgende regeling blijft gelden :

1° de organisator van de loodsdienst kan noch rechtstreeks noch onrechtstreeks, aansprakelijk gesteld worden voor schade die een beloodst schip zou lijden of veroorzaken, wanneer die schade te wijten is aan een fout van de organisator zelf of van een lid van zijn personeel dat handelt in de uitoefening van zijn functie, ongeacht of die fout in een handeling dan wel in een verzuim bestaat; voor de bedoelde schade is het schip aansprakelijk (art. 3 bis, § 1, eerste en vierde lid van de wet);

2° de organisator van de loodsdienst kan evenmin rechtstreeks of onrechtstreeks aansprakelijk worden gesteld voor schade die te wijten is aan een defect aan of een gebrek in de apparaten die dienen om inlichtingen of instructies aan zeeschepen te geven en die toebehoren aan of gebruikt worden door de loodsdienst (art. 3bis, § 1, tweede lid);

3° het personeelslid door wiens handeling of verzuim de in 1° bedoelde schade is veroorzaakt, is niet aansprakelijk, tenzij er zijnerzijds opzet of grove schuld aanwezig is; het personeelslid is tot het vergoeden van de door zijn grove schuld veroorzaakte schade slechts gehouden tot een bedrag van vijfhonderdduizend frank per schadeverwekkende gebeurtenis, met dien verstande dat de uitvoerende macht dit bedrag kan aanpassen, rekening houdende met de economische toestand (art. 3 bis, § 1, vijfde en zesde lid).

### *9. De staatshervorming van 1988*

Door de bijzondere wet van 8 augustus 1988 werd het loodsen van zeevaartuigen aangemerkt als een aangelegenheid waarvoor de Gewesten bevoegd zijn <sup>(24)</sup>.

Artikel 6, § 1, X, 9° van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen plaatst onder de gewestelijke bevoegdheden: „de loodsdiensten en de bebakeningsdiensten van en naar de havens, evenals de reddings- en sleepdiensten op zee”.

Deze bevoegdheid houdt het recht in „om in de territoriale wateren en op het continentaal plat de werken en activiteiten uit te voeren, [...] die noodzakelijk zijn voor de uitoefening van deze [bevoegdheid]” <sup>(25)</sup>.

Tijdens de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet van 8 augustus 1988 werd verklaard dat de bevoegdheids-overdracht inzake het loodsen meer bepaald slaat op „de taken die toevertrouwd waren aan het Bestuur van het Zee- en van de Binnenvaart”. Deze taken zijn:

— de uitoefening van de loodsdienst op zeeschepen in internationale wateren, in de Belgische territoriale wateren, op de Westerschelde, op het Kanaal van Gent naar Terneuzen, op de Beneden-Zeeschelde en op de Bovenschelde tot de sluis van Wintham;

(24) Art. 4, § 11 van de wet van 8 augustus 1988 tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

(25) Art. 6, § 1, X, tweede lid Bijz. W. tot hervorming der instellingen.



- de ondersteuningsdiensten ‘op het water in de **internationale** wateren, in de Belgische territoriale wateren, op de rede van Vlissingen en op de Schelde;
- de ondersteuningsdiensten aan wal, opererend vanuit de kusthavens Vlissingen, Gent en Antwerpen;
- de walradarketen langs de kust en de Schelde tot de rede van Antwerpen;
- het sluiten namens de Belgische Staat, van akkoorden met Nederland over de loodsgeldtarieven en het innen van loodsgelden;
- de uitvoering van de bebakening in internationale wateren, in de Belgische territoriale wateren, op de Westerschelde en op de Beneden-Zeeschelde; [...]
- de diensten die technische bijstand verlenen, of instaan voor de bouw van de voor de vermelde diensten bestemde uitrustingen en schepen”.

Hierbij aansluitend werd **verklaard** dat de bevoegdheden bedoeld in artikel 6, § 1, X, 1” tot en met 9” de bevoegdheid omvatten „tot regeling van de eventuele rechten en heffingen, evenals van het recht om ze te innen” <sup>(26)</sup>.

Reeds uit de lezing van deze passages uit de parlementaire stukken blijkt dat de bijzondere wetgever de gewestelijke bevoegdheid inzake het loodsen zeer **ruim opvatte**. Het is betekenisvol dat de parlementaire voorbereidingswerken wat betreft deze bevoegdheid geen enkele restrictie vermelden.

De bijzondere wetgever van 1988 beoogde de gewestelijke bevoegdheden uit te breiden en aan de Gewesten „homogene bevoegdheidspakketten” toe te kennen <sup>(27)</sup>. Hierbij dient opgemerkt dat het komaf maken met de versnippering van allerlei bevoegdheden, en de beperking van de uitzonderingen op de gewestelijke bevoegdheden tot het stricte minimum, onder de hoofddoeleinden van de bijzondere wet van 1988 werden gerekend <sup>(28)</sup>.

<sup>(26)</sup> *Parl.St.*, Kamer, B.Z. 1988, nr. 516/1, 17; zie ook L. LE HARDY DE BEAULIEU, **Le droit belge de la mer. Notions générales et répartition des compétences au lendemain des réformes institutionnelles**, Namen, *Faculté de droit*, 1990, 97-99, nrs. 107-109.

<sup>(27)</sup> *Parl.St.*, Kamer, B.Z. 1988, nr. 516/1, 13.

<sup>(28)</sup> Zie o.m. R. ERGEC, „La réforme de l’Etat. V. - Les compétences économiques”, *J.T.*, 1989, (141), 141; ook P. BERCKX, **150 jaar institutionele hervormingen in België**, Antwerpen, Kluwer rechtswetenschappen, 1990, 689 en 724-726.

Men houdt overigens terecht voor, dat de Gewesten in dergelijke overgedragen materies over de volheid van bevoegdheid beschikken, en dat de eventuele „federale” uitzonderingen restrictief moeten worden geïnterpreteerd <sup>(29)</sup>. Dit strookt met de rechtspraak van het Arbitragehof, dat als regel vooropstelt: „Voor zover zij er niet anders over hebben beschikt moeten de Grondwetgever en de bijzondere wetgever worden geacht aan de Gemeenschappen en de Gewesten volledige bevoegdheid te hebben toegekend tot het uitvaardigen van de regels die eigen zijn aan de hun toegewezen aangelegenheden, en zulks onverminderd de mogelijkheid om desnoods beroep te doen op artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980” <sup>(30)</sup>.

Ook de afdeling wetgeving van de Raad van State heeft de ruime gewestelijke bevoegdheid inzake het loodsen erkend. In een advies van 20 november 1989 verklaarde de Raad van State uitdrukkelijk, dat het invoeren van strafrechtelijke bepalingen in de aangelegenheid van het loodsen, waaronder het strafbaar stellen van de niet-naleving van de verscherpte loodsplicht, tot de uitsluitende bevoegdheid van de decreetgever behoort, en dat de nationale wetgever terzake onbevoegd is <sup>(31)</sup>.

In het licht hiervan acht de Vlaamse regering het onbegrijpelijk dat de afdeling wetgeving van de Raad van State in haar advies over onderhavig ontwerp juist andersom oordeelt: destijds wees de Raad een ontwerp van wet betreffende de verscherpte loodsplicht af omdat het om een gewestelijke materie ging; thans dient de Vlaamse regering een ontwerp van decreet betreffende de verscherpte loodsplicht in en verklaart de Raad van State dat deze materie op federaal vlak moet worden geregeld !

Dit is des te onbegrijpelijker daar de Vlaamse regering de Raad van State heel in het bijzonder heeft herinnerd aan het geciteerde advies van 20 november 1989. In het advies over onderhavig ontwerp negeert de Raad dit eerdere advies totaal.

Hoe onverklaarbaar de houding van de Raad van State in deze materie ook is, de Vlaamse regering heeft de bevoegdheidskwestie zeer grondig onderzocht en zij is tot het besluit gekomen dat er over de bevoegdheid van de decreetgever om onderhavig ontwerp aan te nemen niet de minste twijfel kan bestaan. Dit is overigens ook het ondubbelzinnige en eenstemmige oordeel van de twee specialisten die de Vlaamse regering in deze zaak heeft geraadpleegd <sup>(32)</sup> en van de Juridische Dienst van het Departement Leefmilieu en Infrastructuur van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (advies van 10 augustus 1994). De bespreking van het advies van de Raad die hierna volgt is mede op hun adviezen gesteund.

(29) Zie *Parl.St.*, Senaat, B.Z. 1988, nr. 405/2, 54 en ook 12; zie verder P. GILLIAUX, „Aperçu des methodes d'interprétation des règles répartitrices de compétences”, in *Présence du droit public et des droits de l'homme. Mélanges offerts à Jacques Vêlu*, 11, Brussel, Bruylant, 1992, (1045) 1047-1048, nrs. 5-6; vgl. ook R. ERGEC, O.C., 141.

(30) Arbitragehof, nr. 25 van 26 juni 1986, *B.S.*, 15 juli 1986; Arbitragehof, nr. 27 van 22 oktober 1986, *B.S.*, 13 november 1986; zie ook recent nog A. ALEN, „De afdeling wetgeving van de Raad van State. Enkele kanttekeningen bij haar adviespraktijk”, in *Publiek recht, ruim bekeken. Opstellen aangeboden aan Prof. J. Gijssels*, Antwerpen, Maklu, 1994, (1) 18, nr. 18.

(31) Advies nr. L. 19.279/9, onuitg.

(32) De Vlaamse regering heeft het advies ingewonnen van prof. dr. M. Boes (publiek recht, KUL; advies van 19 december 1994) en van prof. dr. E. Van Hooydonk (zee- en transportrecht, UFSIA en UIA; adviezen van 19 en 20 juli 1994 en van 27 december 1994).

In het advies van de Raad van State wordt de bevoegdheid van de decreetgever inzake het loodsen geïnterpreteerd op een zeer minimalistische en praktisch onwerkbare manier. De Raad verwijst naar een alleenstaande verklaring van de Vice-Eerste Minister en Minister van Institutionele Hervormingen (F) in de bevoegde Senaatscommissie, volgens welke de in artikel 6, § 1, X, 9° bedoelde loodsdiensten „uitvoeringstaken zijn die in overeenstemming moeten zijn met internationale normen met betrekking tot het scheepvaartverkeer [...en dat] de regelgevende bevoegdheid op dat gebied [...] nationaal [blijft]“.

De Raad van State baseert zich hierop om te verklaren dat de bevoegdheid welke inzake de openbare werken en het vervoer aan de Gewesten werd overgedragen, „betrekking heeft op het beheer en op uitvoeringstaken, eerder dan op regelgeving“.

Deze stelling wordt volgens de Raad van State versterkt door de invoering bij de bijzondere wet van 16 juli 1993 tot vervollediging van de federale staatsstructuur, van een 2°bis in de lijst van artikel 6, § 1, X van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen. De bedoelde nieuwe bepaling verklaart de Gewesten bevoegd voor „het juridisch stelsel van de land- en waterwegen“. Door deze bevoegdheid aan de Gewesten toe te kennen, heeft de bijzondere wetgever van 1993 „meteen impliciet de beperkte draagwijdte bevestigd van de bevoegdheidsoverdracht die in 1988 had plaatsgevonden“, aldus steeds de Raad van State.

Een derde argument om de decreetgever *in casu* onbevoegd te verklaren, vindt de Raad van State in de bepaling van artikel 6, § 4, 3° van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen. Luidens deze tekst moeten de Gewestregeringen worden betrokken bij „het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen“. Uit de parlementaire stukken leidt de Raad af, dat „de algemene politiereglementen en de reglementering op het verkeer en het vervoer in de meest ruime zin tot de bevoegdheid van de federale overheid zijn blijven behoren“.

De Raad van State komt tot het besluit dat het Vlaamse Gewest onbetwistbaar bevoegd is om de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest te regelen, doch „dat ter zake ernstig voorbehoud moet worden gemaakt bij de bepalingen van het ontwerp die betrekking hebben op de zgn. „verscherpte loodsplicht“ (artikel 7) en op het brevet van havenloods (artikel 19)“. Het opleggen aan de gezagvoerders van de verplichting om een loods aan boord te nemen of om een beroep te doen op L.O.A., is een „normatieve“ maatregel die volgens de Raad van State „verder reikt dan de loutere uitvoerings- en beheerstaak die aan het Gewest inzake de „loodsdiensten“ is opgedragen“, en deze met het oog op o.m. de veiligheid van het scheepvaartverkeer getroffen maatregel is bovendien te kwalificeren als een „maatregel van algemene politie“. De Raad van State beweert verder dat de zaken „anders liggen“ wat betreft de verplichting om het geschat tijdstip van aankomst en van vertrek te melden: deze verplichting kan „in redelijkheid worden geacht verband te houden met de organisatie — en dus met het „beheer“ — van de loodsdienst“.

De Raad van State mildert zijn afwijzend advies tenslotte nog enigszins door te herinneren aan de mogelijkheid artikel 10 van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen in te roepen betreffende de zogenaamde impliciete bevoegdheden van de Gewesten.

Principieel dient echter vastgesteld, dat de decreetgever hoe dan ook bevoegd is krachtens artikel 6, § 1, X van de bijzondere wet alleen, zonder steun te moeten zoeken in de regel betreffende de impliciete bevoegdheden.

De afwijzende houding van de Raad van State is immers bij nader inzicht niet sterk gefundeerd. De drie argumenten die de Raad aanhaalt om tot onbevoegdheid van het Gewest te besluiten, zijn niet terzake.

Het onderscheid tussen zogezegd „federaal” gebleven regelgeving enerzijds, en „gewestelijke” beheers- en uitvoeringstaken anderzijds, is slechts gesteund op een alleenstaande verklaring in de Senaatscommissie. Van dit onderscheid is geen enkel spoor terug te vinden in de tekst van de bijzondere wet. De tekst van artikel 6, § 1, X van de wet, die de loodsdiensten onder de gewestelijke bevoegdheid plaatsen, bevat geen enkele restrictie in de zin die de Raad van State aanwijst. Indien de Gewesten niet bevoegd zouden zijn voor regelgeving inzake de loodsdiensten, zou dit ongetwijfeld uitdrukkelijk zijn gespecificeerd in de wettekst zelf (vgl. de oude teksten omtrent de bevoegdheidsverdeling inzake milieubeleid). Dit is helemaal niet het geval. Dat in de parlementaire voorbereiding van het wetsartikel een informatieve opsomming is terug te vinden van „taken” en „diensten” welke het geregionaliseerde loodswezen toentertijd uitoefende resp. verzekerde, kan in redelijkheid niet worden geïnterpreteerd als een uitsluiting van gewestelijke regelgeving betreffende die taken en diensten. Het uitgangspunt blijft integendeel de wettekst: overeenkomstig artikel 19 van de bijzondere wet „*regelt* het decreet de aangelegenheden bedoeld in de artikelen 4 tot 9” van de wet, dus ook de aangelegenheid bedoeld onder de vermelding „de loodsdiensten” in artikel 6. Principieel beschikt de decreetgever dus juist wel over „regelgevende” bevoegdheid, wat tijdens de parlementaire voorbereiding overigens met zoveel woorden werd bevestigd wat de „rechten en heffingen” betreft. Een uitzondering op de duidelijke wettekst moet door de wet zelf voorzien zijn. Er weze hier trouwens herinnerd aan de speciale bedoeling van de bijzondere wetgever van 1988 om ruime en homogene bevoegdheidspakketten toe te kennen; dit is een reden temeer om niet duidelijk in de wet voorziene restricties af te wijzen. Daarbij komt nog dat het onderscheid tussen „regelgeving” enerzijds en „beheer en uitvoering” anderzijds praktisch onwerkbaar is in een materie waar het gaat om de rechtsverhouding tussen een overheidsdienst en de burgers. Elke „regelgeving” met betrekking tot de organisatie en de werking van een overheidsdienst heeft automatisch een weerslag op de rechtspositie van de gebruikers van die overheidsdienst, en omgekeerd. De loodsregeling heeft uit haar aard bijna noodzakelijk tegelijk een normatief aspect en een beheersaspect. De Raad van State aanvaardt trouwens wel dat het decreet een GTA/GTV-regeling invoert, welke regeling evenzo een verplichting oplegt aan de gezagvoerders.

Het onderscheid tussen regelgeving en uitvoering of beheer is dus wel zeer kunstmatig. Wanneer de invoering van de verscherpte loodsplicht zou afhangen van een beslissing van de federale wetgever, die de gewestelijke loodsdienst dan alleen zou mogen „uitvoeren”, zou er van gewestelijke autonomie inzake het loodsen uiteraard geen sprake meer zijn. Het schema van bevoegdheidsverdeling dat de Raad van State vooropstelt druist in tegen zijn eigen eerder advies over dezelfde kwestie, tegen de wettekst, tegen de bedoeling van de wetgever („homogeniteit” van het „bevoegdheidspakket”) en tegen de redelijkheid.

Ten tweede verwijst de Raad van State zoals gezegd naar de invoering van artikel 6, § 1, X, 2°bis in de bijzondere wet

tot hervorming der instellingen. Deze tekst betreft alleen „het juridisch stelsel van de land- en waterwegen”, had een zeer specifiek en beperkt doel en bevestigt in feite slechts dat de gewestelijke bevoegdheden ruim moeten geïnterpreteerd worden. Volgens de rechtsleer, die zich steunt op de parlementaire voorbereiding van deze tekst, kent het artikel geenszins een nieuwe of bijkomende bevoegdheid toe aan de Gewesten, maar „bevestigt” of „preciseert” het slechts wat in feite reeds uit de bijzondere wet van 8 augustus 1988 voortvloeide <sup>(33)</sup>. Hieruit een restrictie op de bevoegdheid inzake het loodsen afleiden, lijkt wel zeer ver gezocht.

Tenslotte verwijst de Raad naar artikel 6, § 4, 3° van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen. De invoering van een verscherpte loodsplicht kan niet worden geacht onder de bewoordingen van dit wetsartikel te vallen. Blijkens de parlementaire voorbereiding slaat het begrip „algemene politie” op het stuk van de scheepvaart op de „politie-reglementen van toepassing op de verschillende vervoerswijzen, zoals: [...] - het algemeen reglement op de scheepvaartwegen; [...] - de politie op de zeevaart [...]” <sup>(34)</sup>. Met het „algemeen reglement” is kennelijk het bij koninklijk besluit van 15 oktober 1935 vastgestelde algemeen reglement betreffende de politie en de scheepvaart op de bevaarbare waterwegen bedoeld <sup>(35)</sup>. Deze bijna zestig jaar oude tekst heeft echter nooit iets geregeld dat rechtstreeks of zijdelings verband houdt met het loodsen van vaartuigen. Hij is dus niet relevant. Evenmin van belang is de „politie op de zeevaart”. Daarmee heeft de regering duidelijk gedacht aan het normenstelsel betreffende het (inderdaad federaal gebleven) zeevaartpolitiekorps, dat gebaseerd is op de wet van 27 september 1842 „over de politie der zeevaart” <sup>(36)</sup>. Ook deze wet heeft nooit iets bepaald dat rechtstreeks of onrechtstreeks betrekking had op het loodswezen. Hetzelfde geldt voor het gedetailleerde uitvoeringsbesluit van deze wet: ook daarin wordt niets geregeld inzake het loodsen <sup>(37)</sup>. Het loodswezen heeft steeds het voorwerp uitgemaakt van een geheel afzonderlijk normenstelsel, gebaseerd op de vermelde algemene wet van 3 november 1967, en los van de eigenlijke of „algemene” politie van de scheepvaart. Er is geen enkele concrete aanduiding voorhanden die het mogelijk maakt te stellen dat de federale overheid een bevoegdheid inzake het loodswezen zou kunnen putten uit het artikel 6, § 4, 3° van de bijzondere wet, dat overigens geen eigen bevoegdheidsregelende draagwijdte heeft en dat bovendien, voor zover er uitzonderingen op de gewestelijke bevoegdheden uit kunnen worden afgeleid, restrictief te interpreteren is. Dat in de parlementaire voorbereiding het woordje „zoals” wordt gebruikt, betekent trouwens nog niet dat de kwestieuze passage „in de meest ruime zin” moet worden uitgelegd.

(33) Omtrent artikel 6, § 1, X, 2°bis, zie o.m. R. ANDERSEN, „Les compétences”, in *La Constitution fédérale du 5 mai 1993*, Brussel, Bruylant, 1993, 137; Centre d'Etudes constitutionnelles et administratives, *Le Belgique fédérale*, Brussel, Bruylant, 1994, 294-295, nr. 344; J. CLEMENT e.a., *Het Sint-Michielsakkoord en zijn achtergronden*, Antwerpen, Maklu, 1993, 54; P. COENRAETS en E. MARON, „Les transferts de compétences”, in *Les réformes institutionnelles de 1993*, Brussel, Bruylant, 1994, 143-144; P. PEETERS, „Wijzigingen aan de bevoegdheden”, in A. ALEN en L.P. SUETENS (ed.), *Het federale België na de vierde staatshervorming*, Brugge, Die Keure, 1993, 49; B. SEUTIN en G. VAN HAEGENDÖREN, *De nieuwe bevoegdheden van Gemeenschappen en Gewesten*, Brugge, Die Keure, 1994, 96.

(34) *Parl.St.*, Kamer, B.Z. 1988, nr. 516/1, 21.

(35) *B.S.*, 15 oktober 1936, meermaals gewijzigd.

(36) *Bull. Off.*, LXXXIV, nr. 816, wijz. W. 5 mei 1936 (*B.S.*, 8 juni 1936) en W. 21 december 1990 (*B.S.*, 29 december 1990).

(37) Inrichtingsreglement van de zeevaartpolitie, vastgesteld bij K.B. 10 september 1929 (*B.S.*, 2 oktober 1929, meermaals gewijzigd).

Men mag niet van de redenering vertrekken, dat alle reglementeringen welke met de scheepvaart verband houden en die strafrechtelijk gesanctioneerd zijn, *ipso facto* federaal zijn. Krachtens artikel 19 van de bijzondere wet kan het decreet de in artikel 6 vermelde materie van de „loodsdiensten” „regelen”; krachtens artikel 11 kunnen de decreten „de niet-naleving van hun bepalingen strafbaar stellen en de straffen wegens die niet-naleving bepalen”; zij kunnen onder meer ook „de hoedanigheid van agent of officier van gerechtelijke politie toekennen aan de beëdigde ambtenaren van de Gemeenschaps- of Gewestregering of van instellingen die onder het gezag en het toezicht van de Gemeenschaps- of Gewestregering ressorteren”. Welnu, de invoering van de verscherpte loodsplicht houdt in wezen enkel in dat de verplichting om een loods aan boord te nemen strafrechtelijk wordt gesanctioneerd. Nu de decreetgever principieel bevoegd is voor alles wat de loodsdienst aangaat, kan hij in deze materie ook nieuwe strafbepalingen uitvaardigen.

Vanuit rechtspolitiek oogpunt moet tenslotte worden opgemerkt dat de materie van het loodsen geen enkel gewestoverschrijdend aspect bevat. Terwijl er natuurlijk scheepvaart plaats grijpt van en naar de twee andere Gewesten (hetgeen de federale reserve van artikel 6, § 4, 3° van de bijzondere wet verklaart), is de materie van het loodsen van zeevaartuigen vast verankerd op het Vlaamse grondgebied. Er is inzake de verscherpte loodsplicht geen enkel gevaar voor een uiteenlopende, onverenigbare of tegenstrijdige normgeving in de drie Gewesten. Ook hierom kan een blijvende federale bemoeiing niet stroken met de bedoeling van de wetgever.

De Raad van State herinnert wel aan de mogelijkheid om een beroep te doen op de regel der impliciete bevoegdheden. Overeenkomstig artikel 10 van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen kunnen de decreten rechtsbepalingen bevatten in aangelegenheden waarvoor de Raden niet bevoegd zijn, voor zover die bepalingen noodzakelijk zijn voor de uitoefening van hun bevoegdheid. Volgens vaststaande rechtspraak van het Arbitragehof moeten de bepalingen niet alleen noodzakelijk zijn, maar moet de materie zich ook lenen voor een gedifferentieerde regeling, en mag de regeling slechts een marginale weerslag hebben op de federale materies.

De Raad van State stelt dat het moet worden „betwijfeld” of de regeling van het ontwerp betreffende de verscherpte loodssplicht aan deze voorwaarden voldoet (wat dus geen categoriek afwijzend standpunt is). De Raad van State aanvaardt wél de noodzakelijkheid van de bepalingen van het ontwerp betreffende het verbod van afvaart en de aanwijzing van de rechtbank die bevoegd is om kennis te nemen van de geschillen over de betaling van loodsgelden, alsook de opheffing van artikel 569, 13° van het Gerechtelijk Wetboek. De Raad steunt dit oordeel op de uitvoerige verantwoording die in de memorie van toelichting met betrekking tot de bedoelde bepalingen wordt gegeven.

In verband met de toepassing van de regel der impliciete bevoegdheden op de bepalingen omtrent de verscherpte loodsplicht, dient ten eerste opgemerkt dat deze kwestie hier maar subsidiair wordt behandeld, aangezien de decreetgever, naar het oordeel van de Vlaamse regering, die bepalingen kan aannemen *zonder* een impliciete bevoegdheid in te roepen. Zoals betoogd begeeft het ontwerp zich immers geenszins op het bevoegdheidsterrein van de federale wetgever.

Voor zover als nodig, dient te worden opgemerkt dat zonder twijfel aan de toepassingsvoorwaarden van artikel 10 van de bijzondere wet is voldaan. De invoering van een verscherpte loodsplicht is werkelijk de hoeksteen van het ont-

werp. Zonder die invoering verliest het ontwerp grotendeels zijn inhoud en verliezen ook de andere bepalingen van het ontwerp hun belang.

Het heeft geen zin de loodsregelen te moderniseren zonder juist de allerbelangrijkste modernisering daarin te verwerken. Bovendien is de invoering van de verscherpte loodsplicht noodzakelijk gelet op het feit dat de Vlaamse en Nederlandse regeringen reeds formeel zijn overeengekomen de verscherpte loodsplicht in te voeren op de zogenaamde tractaatwateren. De interne wetgeving betreffende de organisatie en de werking van de Vlaamse loodsdienst moet uiteraard aan het nieuwe Scheldereglement, dat een internationale overeenkomst is, worden aangepast. Over de noodzakelijkheid van de regeling kan dus geen twijfel bestaan. De bestaande loodswet van 3 november 1967 is helemaal niet meer in overeenstemming met de nieuwe met Nederland overeengekomen regeling en moet dringend vervangen worden.

Ook de voorwaarde van „marginale weerslag” is vervuld. De bepalingen van het ontwerp interfereren op geen enkel punt met bestaande of zelfs maar geplande federale wets- of reglementsbeepalingen. De loodsregeling maakte overigens steeds het voorwerp uit van een afzonderlijk normenstelsel, los van de eigenlijke scheepvaartreglementen.

Het algemeen besluit is dus dat de decreetgever wel degelijk bevoegd is voor de in het ontwerp opgenomen regelingen, en dat, geheel ondergeschikt, in alle geval voldaan is aan de toepassingsvoorwaarden van artikel 10 van de bijzondere wet betreffende de impliciete bevoegdheden.

Dit alles geldt ook voor wat betreft de invoering van het *brevet van havenloods*. Volgens de Raad van State is het Ge- west terzake niet bevoegd, ook niet op grond van artikel 6, § 1, X, 3° van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen, dat „de havens en hun aanhorigheden” onder de gewestelijke bevoegdheden vermeldt. De Raad van State meent dat het ontwerp ook hier een „normatieve” draagwijdte heeft en dus op het terrein van de federale wetgever komt. Bovendien stelt de Raad van State, ervan uitgaande dat de ontworpen regeling private loodsen of loodsmaatschappijen betreft, dat de decreetgever niet bevoegd is om de „beroepsuitoefeningsvoorwaarden” of de „toegang tot het beroep” of de „vestigingsvoorwaarden” te regelen. De Raad van State sluit de toepassing van de regel der impliciete bevoegdheden ook hier echter niet definitief uit.

Ook op dit punt is de zienswijze van de Raad van State naar het oordeel van de Vlaamse regering onjuist. De invoering van het brevet van havenloods betreft niet de loutere regeling van één of andere willekeurige professionele activiteit in de private sector, maar wel de uitvoering van welbepaalde openbare diensten in opdracht en onder rechtstreeks toezicht van gewestelijke gedecentraliseerde instellingen, met name de havenbesturen.

De loodsactiviteit in de dokken behoort virtueel tot de uitsluitende bevoegdheid van de (gewestelijke) havenbesturen. Slechts wanneer deze (gewestelijke) instellingen beslissen om niet zélf het loodsen in de dokken te verzorgen, ontstaat ruimte voor de private sector, om onder de door het havenbestuur bepaalde voorwaarden de schepen te loodsen. De private natuurlijke en rechtspersonen die havenloodsdiensten verzorgen, kunnen dit slechts doen op basis van een vergunning of een concessie van het plaatselijke havenbestuur, dat traditioneel zelf de desbetreffende normen vastlegt <sup>(38)</sup>.

Thans worden de betrokken bekwaamheidsvoorwaarden enz. volledig door de havenbesturen bepaald, dus ook op gewestelijk (zij het gedecentraliseerd) niveau. Het loodsen in de dokken wordt m.a.w. dus nu reeds integraal op gewestelijk niveau genormeerd. Door de opname van die regeling in een decreet ontstaat de mogelijkheid de voorwaarden te harmoniseren en ook om de regeling juridisch efficiënt te sanctioneren (op dit punt vertonen de plaatselijke regelingen van de havenbesturen soms gebreken). De materie wordt dus nu eenvoudig op een ander plan geregeld: in plaats van op het niveau van het lokale havenbeleid, op het niveau van het Vlaamse centrale havenbeleid, waarvoor het Vlaamse Gewest bevoegd is. In alle geval is de opwerping van de Raad van State dat het hier gaat om beroepsuitoefeningsvoorwaarden niet terecht, aangezien hier een specifieke activiteit gevisieerd wordt, die altijd en overal ofwel door, ofwel in opdracht van de overheid wordt uitgeoefend; het gaat m.a.w. steeds om een openbare dienst-activiteit. Een vergelijking met de regeling van de toegang tot het beroep van ondernemer van wegvervoer gaat dus helemaal niet op (in de parlementaire voorbereiding wordt trouwens nergens, ook niet onrechtstreeks, naar de havenloodsen verwezen). Hier gaat het om een aspect van de havenbestuurlijke organisatie die niets te maken heeft met de toegang tot de private markt van het goederenvervoer. De regeling van het ontwerp geldt voor alle havenloodsen, zowel voor loodsen-ambtenaren van de havenbesturen, als voor loodsen die optreden op grond van een door het bestuur verleende vergunning of concessie van openbare dienst.

## **B. Krachtlijnen van het ontwerp**

### ***1. Precisering van het toepassingsgebied van de kaderregeling***

Zoals de wet van 3 november 1967 is ook het huidige ontwerp een kaderdecreet dat nader moet uitgevoerd worden door de Vlaamse regering.

Het centrale hoofdstuk 11 van het ontwerp regelt uitsluitend de loodsprestaties en de aanverwante diensten die worden verzekerd door de loodsdienst van het Vlaamse Gewest.

Ook de oorspronkelijke wet van 3 november 1967 was uitsluitend van toepassing op de loodsdiensten verstrekt door de Belgische Staat.

Het ontwerp is derhalve niet van toepassing op de activiteit van de Noordzee-loodsen, waarvoor de hogergenoemde wet van 8 juni 1983 blijft gelden.

(38) Omtrent de alleenrechten van de havenbesturen, zie E. VAN HOOYDONK, **Grondslagen en draagwijdte van de havenbestuurlijke autonomie**, IV, Antwerpen, doctoraal proefschrift U.I.A., 1994, 631 e.v., nrs. 179 e.v.



Evenmin regelt het centrale hoofdstuk 11 iets met betrekking tot de loodsdiensten die worden verstrekt in de wateren van gedecentraliseerd bestuurde havens en kanalen. De regeling van het loodsen aldaar behoort traditioneel tot de bevoegdheid van het plaatselijke haven- of kanaalbestuur (de steden Antwerpen, Gent en Oostende, de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen en de N.V. Zeekanaal en Watergebonden Grondebeheer Vlaanderen).

In die haven- en kanaalwateren treden ofwel ambtenaren van het plaatselijk bestuur op als loods, ofwel werknemers of vennoten van loodsvennootschappen of -verenigingen, ofwel natuurlijke personen welke houder zijn van een vergunning of een erkenning.

In het korte hoofdstuk **III** van het ontwerp wordt voor die havenloodsen alleen een bekwaamheidsbrevet ingevoerd. Alle andere aspecten van de organisatie van het loodsen in de havens blijven zoals voorheen te regelen door de plaatselijke havenbesturen; een uitzondering geldt slechts te Gent waar de gewestelijke loodsdienst, in afspraak met het havenbestuur, thans het loodsen ook verzekert binnen de haven.

Om alle verwarring te vermijden, is onderhavig ontwerp niet getiteld „decreet betreffende het loodsen van zeevaartuigen”, maar wel „decreet betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaams Gewest en betreffende het brevet van havenloods”.

De wet van 3 november 1967 bevatte na de invoering van het artikel 3bis in 1988 trouwens een wetgevingstechnisch feil op dit punt : het aansprakelijkheidsregime van dit artikel 3bis gold voor alle (publieke of private) organisatoren van loodsdiensten, maar de overige bepalingen betroffen kennelijk alleen de staatsloodsdienst.

## 2. *Regeling van het loodsen op afstand (L. O.A.)*

Door de ingebruikname van de Schelderadarketen is het mogelijk geworden zeevaartuigen te loodsen op afstand (LOA), d.i. door een loods die zich niet aan boord van het vaartuig bevindt, maar wel aan wal <sup>(39)</sup>.

Deze dienstverlening wordt zoals reeds aangestipt alleen in ongunstige weersomstandigheden en onder beperkende voorwaarden uitgevoerd; ten opzichte van het gewone loodsen wordt LOA dus slechts in ondergeschikte orde aangeboden.

Het is aangewezen de bevoegdheid van de loodsdienst om LOA te verstrekken bij decreet vast te leggen en in het decreet tevens de nadere regeling van deze dienstverlening, alsmede de inning van een vergoeding voor de specifieke kosten van LOA, mogelijk te maken.

Ook in de nieuwe Nederlandse Loodsenwet is trouwens de mogelijkheid om LOA te organiseren voorzien <sup>(40)</sup>.

39 Omtrent de werking van de Schelderadarketen, zie R. VAN HOEK, Een rivier in beeld. De Schelderadar, een gezamenlijk project van België en Nederland, Vlissingen, Projectbureau Schelderadar, 1991, 138 p.

40 Zie inz. art. 2.2. van de Wet van 7 juli 1988, houdende regels betreffende loodsen (Loodsenwet), Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden, Jg. 1988, nr. 353.

Het is noodzakelijk de voorwaarden waaronder LOA wordt verstrekt nader te laten bepalen door de Vlaamse regering.

Het verstrekken van LOA is immers een relatief nieuwe techniek die in de toekomst mogelijk nog voor verbetering en verfijning vatbaar is, en waarvan de praktische mogelijkheden bij gebrek aan een lange ervaring wellicht nog niet volledig bekend zijn; de voorhanden zijnde technische hulpmiddelen blijken trouwens voor perfectionering vatbaar.

Om die redenen worden de bedoelde voorwaarden niet vastgelegd in het ontwerp zelf.

Op dit ogenblik wordt LOA alleen verstrekt (i) op het zee-traject van de loodskruispost naar Vlissingen, waar een rivier- of kanaalloods wordt ingescheept, (ii) nadat tijdens een radiogesprek werd vastgesteld dat de taalkennis van de bemanning en de manoeuvreereigenschappen van het vaartuig voldoende zijn, (iii) hoe dan ook slechts aan vaartuigen met beperkte lengte en diepgang <sup>(41)</sup>, en (iv) wanneer de loods- en verkeersdiensten van oordeel zijn dat het individuele vaartuig voor LOA in aanmerking komt.

In de toekomst zullen de intrinsieke mogelijkheden van het LOA-systeem ongetwijfeld verder worden ontwikkeld. Op lange termijn is het niet ondenkbaar dat LOA wordt uitgebouwd tot een aan het gewone loodsen gelijkwaardige dienstverlening.

Inmiddels komt het aangewezen voor de juridische en organisatorische aspecten van het LOA-systeem in enkele algemene bepalingen te regelen.

### ***3. Juridische inkadering van het Verkeerbegeleidingssysteem (V. B.S.)***

Zeker na de ingebruikname van de Schelderadarketen en het bijhorende Informatieverwerkend Systeem (I.V.S.) vervult het loodswezen een cruciale rol in de algemene begeleiding van het scheepvaartverkeer.

Dankzij de ontwikkelingen inzake communicatiemiddelen en informatieverwerking kan de loodsdienst alle gegevens omtrent de op- en afvaart van de vaartuigen verzamelen, verwerken, ordenen, overbrengen en mededelen aan de scheepvaart en aan de publieke en private instellingen die bij de op- en afvaart betrokken zijn.

Deze gegevensverwerking en informatieverstrekking vergemakkelijken de gehele op- en afvaartprocedure en maken een nieuwsoortige dienstverlening aan de scheepvaart uit.

Ook in het buitenland worden verkeersbegeleidingssystemen geïnstalleerd.

---

41 De limieten zijn thans, voor Scheldevaarders, 200 m lengte en 10 m diepgang, en, voor vaartuigen die naar Zeebrugge varen, of er uit vertrekken, 169 m lengte en 8 m diepgang.

De Internationale Maritieme Organisatie (I.M.O.) moedigt deze initiatieven trouwens aan <sup>(42)</sup>.

Het huidige ontwerp bevestigt de rol van de Vlaamse gewestelijke loodsdienst in deze verkeersbegeleiding.

Bovendien wordt voorzien dat het Gewest voor de bedoelde dienstverlening een vergoeding kan vragen aan de gebruikers.

De inkomsten van deze heffing vergoeden een deel van de investerings- en exploitatiekosten van de Schelderadarketen.

De invoering van het VBS-tarief dient stapsgewijze te gebeuren en mag niet leiden tot een bruuske verhoging van de kosten voor de scheepvaart.

#### **4. Invoering van een GTA/GTV-regeling**

Onderhavig ontwerp voert het principe in van de verplichte GTA/GTV-melding.

De GTA/GTV-melding is de mededeling door de gezagvoerder of de aangestelde van de reder van het vermoedelijke tijdstip van aankomst van het schip (GTA) op een bepaalde plaats (bij een loodsstation op een kruispost, in de haven,...) of van het vertrek (GTV) ervan.

In het ontwerp is voorzien dat een GTA/GTV-melding moet gebeuren aan de loodsdienst.

Bij gebrek aan melding stelt de gezagvoerder zich, zoals ook voorzien is in de Nederlandse wetgeving, bloot aan een strafrechtelijke vervolging.

De meldingsverplichting wordt niet alleen ingevoerd om de interne organisatie en werking van de loodsdienst te verbeteren en om alle partijen kosten en tijdverlies te besparen, maar ook met het oog op de beveiliging van het scheepvaartverkeer.

Een vlotte en ordelijke inscheping en ontscheping van de loodsen bevordert de gehele verkeersafwikkeling en voorkomt of beperkt toch minstens verwarringen, misverstanden, lang voor anker gaan en andere stoornissen van het verkeer.

Op het punt van de praktische uitwerking van de GTA/GTV-regeling hadden reeds uitvoerige besprekingen plaats met de Nederlandse Administratie.

42 Te vermelden zijn o.m. „Guidelines for Vessel Traffic Services” (Resolutie A. 578 (14), aangenomen op 20 november 1985) en de „General Principles for Ship Reporting Systems” (resolutie A. 531 (13). Omtrent de juridische aspecten van de werking van Verkeersbegeleidingsstelsels in het buitenland, zie o.m. A.G. CORBET, „Development of Vessel Traffic Services : Legal Considerations” Maritime Policy and Management, 1989, 227-292; E. GOLD, „Vessel Traffic Regulation : The Interface of Maritime Safety and Operational Freedom”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, 1983, 1-21; MacDONALD DEMING, „Legal Implications of Port Traffic Services : Good Samaritan Extended”, in *Annual Proceedings of the Fordham Corporate Law Institute, International Regulation of Maritime Transportation*, New York, Matthew Bender, 1978, 403-413; D.A. JACOBSEN, „Commentary on Vessel Traffic Services and Systems for Ports”, *ibidem*, 413-419. De aansprakelijkheid bij de uitbating van Verkeersbegeleidingsstelsels wordt in ons land volledig gedekt door artikel 3bis van de wet van 3 november 1967 (zie *infra*).

### **5. Regeling van de helicop terbeloodsingen**

In normale omstandigheden worden **de** loodsen op de kruisposten ingescheept en ontscheept met de jollen van de loodsbotten.

Bij slechte weersomstandigheden dient de loodsboot echter de dienst te staken. Na afspraken tussen de loodsdienst, het Ministerie van Landsverdediging en de Antwerpse Scheepvaartvereniging zijn sedert einde 1986 echter helicopterbeloodsingen mogelijk, waarbij de loods door middel van een lier vanuit een helicopter aan boord van het schip wordt gezet.

De daaraan verbonden bijzondere onkosten moeten door de schepen worden vergoed, ongeacht of een helicopter van derden dan wel, wat in de toekomst eventueel mogelijk is, een eigen toestel van de loodsdienst wordt gebruikt.

Zonder daarmee een nieuwigheid in te voeren, expliciteert het ontwerp deze terugbetalingsverplichting en preciseert het bovendien dat de gezagvoerders ook bij helicopterbeloodsing instaan voor de veiligheid van de loods bij het in- en ontschepen.

### **6. Invoering van de verscherpte loodsplicht**

Deze maatregel strekt ertoe de veiligheid van de scheepvaart te verhogen.

Tot op heden gold alleen een gewone loodsplicht, die inhield dat de gezagvoerder in alle geval de loodsgelden verschuldigd was, ook al deed hij geen beroep op de diensten van een loods. Een verplichting om van de diensten van een loods daadwerkelijk gebruik te maken bestond niet.

De gewone loodsplicht draagt wegens haar aard zelf, niet optimaal bij tot de veiligheid van de scheepvaart. Zij laat in theorie immers toe dat een groot aantal schepen zonder loods op- en afvaren.

In de praktijk varen op het zeetraject (loodskruispost tot Vlissingen-rede) thans ongeveer 20 % van de schepen zonder loods, en op het rivier- en kanaaltraject (Vlissingen-rede tot Antwerpen en Gent) maximum 5 %.

De laatste jaren zijn de densiteit van het verkeer en de afmetingen van de vaartuigen merkkelijk toegenomen, en verschenen op de betrokken wateren meer en meer schepen die gevaarlijke goederen vervoeren.

Deze ontwikkeling houdt gevaren in voor de schepen en hun bemanningen, voor de continuïteit van het verkeer naar de havens, voor het mariene milieu, en niet in het minst voor de nabij wateren en havens wonende bevolking.

De loodsplicht dient dus verstrengd te worden in die zin dat bepaalde vaartuigen, ofwel, daadwerkelijk een loods aan boord zullen moeten nemen, ofwel, indien dit niet mogelijk is, en voor zover aan de desbetreffende voorwaarden is voldaan, de begeleiding via het LOA-systeem zullen moeten aanvaarden.

Bepaalde categorieën vaartuigen, zoals vissersschepen, sleepboten en reddingsvaartuigen moeten, wegens hun beperkte afmetingen en de bekendheid met de bevaren wateren, niet aan deze verscherpte loodsplicht onderworpen worden.

De Vlaamse regering kan de draagwijdte en de toepassingsmodaliteiten van de verscherpte loodsplicht reglementair vaststellen.

### **7. Behoud van de aansprakelijkheidsregeling uit de wet van 1988**

Inzake de regeling van de aansprakelijkheid van het Vlaamse Gewest en de in zijn dienst werkende loodsen wordt, zoals er hiervoor reeds werd op gewezen, geen wijziging van de bestaande regeling doorgevoerd. Dit betekent niet dat er van uitgegaan wordt dat de Vlaamse Raad terzake niet zou bevoegd zijn.

Ten eerste is de regeling van het artikel 3bis van de wet van 3 november 1967 naar het oordeel van de Vlaamse regering inhoudelijk een correcte regeling, die ook gunstig is voor het Gewest, uitdrukkelijk ook toepasselijk is verklaard op de in dit ontwerp geregelde nieuwe vormen van het loodsen, overeenstemt met de buitenlandse wetgeving, in haar beginselen strookt met de traditionele opvattingen terzake, en thans ook de facto aanvaard is in scheepvaartkringen.

Daarbij komt, dat een decreetgevende ingreep, al ware het een loutere overname van de geldende tekst in een Vlaams decreet, de thans geluwde discussies op een volstrekt onnodige wijze opnieuw zouden doen opleven.

Verder zou een decreetgevende tussenkomst een scheiding veroorzaken tussen het regime van de gewestelijke loodsdienst enerzijds, en dat van de andere organisatoren van loodsdiensten anderzijds.

Ook de rechtszekerheid gebiedt derhalve het behoud van de thans geldende regeling.

### **8. Invoering van strafrechtelijke sanctioneringen**

Onderhavig ontwerp voert een aantal nieuwe strafrechtelijke sanctioneringen in.

Dergelijke strafbepalingen hebben in ' hoofdzaak een afschrikkend doel; uit de praktijk blijkt trouwens dat scheepvaartovertradingen in het algemeen zelden aanleiding geven tot daadwerkelijke vervolgingen.

De aanwezigheid van strafsancities spoort de betrokkenen er wel toe aan om de reglementeringen ernstig te nemen en na te leven.

Op deze wijze. dragen de incriminaties werkelijk bij tot de verhoging van de veiligheid van het scheepvaartverkeer.

In onderhavig ontwerp worden meer bepaald strafbaar gesteld :

- het zich onttrekken aan de verscherpte loodsplicht;
- het niet tijdig melden van de aankomst of het vertrek;
- het optreden als loods door een niet-gekwaliceerd persoon;
- het bemoeilijken van de vaststellingen van overtradingen;
- het niet naleven van een verbod tot opvaart of afvaart.

Anderzijds bleek het ook aangewezen strafsancities te voorzien voor het aanvragen van loodsprestaties, wetende dat de kosten niet kunnen betaald worden, en voor het ontduiken van de krachtens het ontwerp verschuldigde vergoedingen.

Deze strafsancities hebben tot doel de daadwerkelijke in-niing van de loodsgelden en de aanverwante vergoedingen te verzekeren. In de praktijk komt het voor dat zeeschepen de Vlaamse wateren en havens aanlopen of eruit vertrekken en

het oogmerk hebben zich aan de heffing van de loodsvergoeding te onttrekken. In veel gevallen betreft het zogenaamde sub-standaard schepen die éénmaal binnenlopen en bovendien soms in eigendom toebehoren aan of bevracht zijn door spookmaatschappijen. Niet zelden gaat het om schepen die ook op het vlak van de bouw, de technische uitrusting en de bemanning minder veilig zijn.

Voor zover als nodig dient bevestigd dat het hoofdstuk IV van het ontwerp betreffende de strafbepalingen is gesteund op artikel 11 van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen.

### **9. Invoering van het brevet van havenloods**

Zoals reeds werd vermeld voert het hoofdstuk 111 van het ontwerp het brevet van havenloods in.

Deze maatregel strekt ertoe de thans op het plaatselijke vlak geldende normen inzake de vereiste bekwaamheid van de loodsen die afhangen van de havenbesturen, te vervangen door een uniforme regeling welke geldt voor alle Vlaamse havens.

Het ontwerp bevat ook een sluitende juridische sanctionering van de bekwaamheidsvereisten (zie het artikel betreffende de strafsancities) : wie zijn diensten als havenloods aanbiedt zonder in het bezit te zijn van het brevet, is strafbaar.

## **II. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING**

### Artikel 1

Deze tekst behoeft geen nadere commentaar.

### Artikel 2

Dit artikel bevat een aantal begripsomschrijvingen.

De omschrijving van de **aan** dit ontwerp van decreet onderworpen vaartuigen (1°) stemt grotendeels overeen met de tekst van artikel 2 van de wet van 3 november 1967.

Wel wordt thans de mogelijkheid gelaten om ook niet uit zee komende of naar zee varende binnenschepen aan de toepassingen van de loodsregeling te onderwerpen. Daartoe zal een specifiek besluit van de regering vereist zijn. Inzonderheid kan gedacht worden aan de eventuele toepassing op de gewone binnenscheepvaart van de verkeersbegeleidingsregeling.

De omschrijving van het begrip gezagvoerder (2°) is zeer algemeen gehouden en heeft niet alleen betrekking op de kapiteins van zeeschepen, maar ook op de schippers van een beperkt aantal aan de loodsregeling onderworpen binnenschepen in de zin van de Zeewet, alsmede op de gezagvoerders van de andere aan de loodsregeling onderworpen tuigen.

Met het begrip loodsdienst (3°) wordt dat deel van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap aangeduid dat het loodswezen onder zijn bevoegdheid heeft.

Thans is het loodswezen georganiseerd binnen het Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen.

Voor de duidelijkheid weze bevestigd dat het ontwerp er geenszins toe strekt aan deze dienst rechtspersoonlijkheid toe te kennen.

Wel wordt er in de gebruikte definitie rekening mee gehouden dat de decreetgever later de taken van het Loodswezen geheel of gedeeltelijk zou kunnen toevertrouwen aan een rechtspersoon.

Onder het gewone loodsen (4°) wordt het traditionele loodsen verstaan, zoals dit wordt verzekerd door de loods aan boord van het schip. Deze begripsomschrijving komt in de plaats van die van de eerste zin van het artikel 5 van de wet van 3 november 1967.

Loodsen op afstand of LOA (5°) is het loodsen vanaf de wal.

Zoals in de nieuwe Nederlandse Loodsenwet wordt ook de mogelijkheid voorzien dat de loods zijn taak uitvoert vanop een ander vaartuig. Ook deze laatste techniek valt dus onder het begrip loodsen op afstand.

Zowel het gewone loodsen als LOA kunnen maar verstrekt worden door een gekwalificeerde loods (6°). Voor het adviseren van de scheepvaart zijn immers een zeer specifieke bekwaamheid en ervaring vereist.

De verkeersbegeleiding (7° en 8°) omvat alle bij de scheepvaartcoördinatie nodige mededelingen aan de scheepvaart, met uitzondering van het gewone loodsen en van LOA. Een groot aantal taken van de verkeersbegeleiding behoren tot de opdracht van de radarwaarnemers. Sommige aspecten die een nautische kennis vereisen, worden opgedragen aan loodsen.

De gedecentraliseerd bestuurde havens en kanalen (9°) zijn de op het grondgebied van het Vlaamse Gewest gelegen wateren (insteekdokken, verbindingsdokken, kanaaldokken, gewone zeekanalen, . . .). die worden bestuurd of uitgebaat door een gedecentraliseerd bestuur (thans de steden Antwerpen, Gent en Oostende, de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen, de N.V. Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen en de Dienst voor de Scheepvaart).

De loodsgelden (10°) omvatten 3 componenten.

Allereerst is er het „gewone loodsgeld” (11°), d.i. de retributie die het Gewest int van de vaartuigen die gebruik maken van het gewone loodsen.

Vervolgens omvatten zij de LOA-vergoeding (12°) die een retributie is die het Gewest eist van de vaartuigen die gebruik maken van LOA.

Tenslotte maakt ook de VBS-vergoeding (13°) er deel van uit. Dit is de retributie die het Gewest int wegens de mededeling aan de gezagvoerder of aan andere natuurlijke of rechtspersonen van gegevens in verband met de scheepvaartbegeleiding.

### Artikel 3

In de hoger vermelde wet van 8 juni 1983 wordt niet bepaald dat de beschikkingen van de loodswet van 3 november 1967 niet van toepassing zijn op de activiteit van de Noord-zee-loodsen.

Laatstgenoemde wet bepaalt in zijn artikel 1 zonder meer dat hij van toepassing is op „het loodsen van zeevaartuigen”. Dit houdt duidelijk een gevaar voor verwarring in. Men zou er bijvoorbeeld over kunnen twisten of de bij de artikelen 9

en 12 van de wet van 1967 aan de gezagvoerders opgelegde verplichtingen, ook gelden t.o.v. het Noordzeeloodsen.

Het is derhalve nodig in dit ontwerp elke mogelijke betwisting over zijn toepassingsgebied uit te sluiten. Het ontwerp voorziet daarom uitdrukkelijk dat het niet toepasselijk is op de Noordzee-loodsens.

De wet van 8 juni 1983 inzake de Noordzee-loodsens zelf blijft onverkort van kracht en het huidig ontwerp raakt op geen enkele wijze aan die materie.

#### Artikel 4

Het artikel 4 van het ontwerp bakent duidelijk het toepassingsgebied van het hoofdstuk 11 af.

Het eerste lid bevestigt dat het ontwerp er geenszins toe strekt afbreuk te doen aan de internationale verplichtingen die inzake het loodsens en de aanverwante activiteiten rusten op het Vlaamse Gewest.

Uiteraard zijn daarmee in hoofdzaak de bepalingen bedoeld die opgenomen zijn in de verdragsrechtelijke regelingen betreffende de vaart op de Schelde en het kanaal Gent-Terneuzen en in het nieuwe Scheldereglement van 11 januari 1995.

Dit beginsel was ook opgenomen in het eerste zinsdeel van het artikel 1 van de wet van 3 november 1967.

Verder bepaalt dit artikel dat Hoofdstuk 11 van het ontwerp alleen van toepassing is op de loodsdienst van het Vlaamse Gewest.

Zoals aangestipt bij de bespreking van artikel 3, bepaalde artikel 1 van de wet van 3 november 1967 dat hij van toepassing was op „het loodsens van zeevaartuigen”.

Weliswaar werd in artikel 5 van voornoemde wet het alleenrecht van de Belgische Staat om op bepaalde wateren een loodsdienst te organiseren nader omschreven, doch in dit artikel werd niet met zoveel woorden gezegd dat de overige, materiële bepalingen alleen op de staatsloodsdienst van toepassing waren.

Deze laatste regel kon wel worden afgeleid uit de parlementaire voorbereidingswerken, waarin werd verklaard dat de andere organisatoren van loodsdiensten er door de bevoegde minister konden toe uitgenodigd worden om hun regeling op de nationale wet af te stemmen <sup>(43)</sup>.

Absolute duidelijkheid omtrent de niet-toepasselijkheid van de wet van 1967 op de havenloodsdiensten bestond echter niet. Er zij verwezen naar de hoger besproken interpretatiemoeilijkheden met betrekking tot de in 1983 uitgevaardigde wet betreffende de Noordzee-loodsens.

In 1988 werd bovendien het reeds besproken artikel 3bis in de wet van 3 november 1967 ingevoegd.

Dit artikel 3bis geldt voor alle organisatoren van loodsdiensten en niet alleen voor de loodsdienst van de centrale overheid.

---

43 Zie Pad. St., Kamer, 1966-67, nr. 373/2,11-2.



Aldus heeft de wetgever een groot gevaar voor verwarring gecreëerd.

Het ontwerp tracht hieraan te verhelpen door duidelijk te verklaren dat het centrale Hoofdstuk 11 uitsluitend van toepassing is op de activiteit van de gewestelijke loodsdienst.

De bepaling van het artikel 3bis van de wet van 1967 blijft echter gelden, niet alleen voor de gewestelijke loodsdienst, maar ook voor alle andere organisatoren van loodsdiensten.

Het verzekeren van loodsdiensten in gedecentraliseerd bestuurd havens en kanalen blijft onderworpen aan de plaatselijke reglementering, ongeacht de wijze waarop deze loodsdiensten zijn georganiseerd.

Dit laatste beginsel is verwoord in het tweede lid van artikel 4.

In voormelde havens en kanalen kan het loodsen op verschillende manieren georganiseerd zijn.

Ten eerste is het mogelijk dat het gedecentraliseerde havenbestuur eigen ambtenaren-loodsen ter beschikking van de gezagvoerders stelt.

Dit was tot voor kort het geval op het Boudewijnkanaal en in de achterhavens van Brugge en Zeebrugge, bestuurd door de M.B.Z.

Ten tweede kan het bedoelde haven- of kanaalbestuur het loodsen opdragen aan een vennootschap of vereniging die daartoe een concessie verkrijgt; zo wordt gehandeld in de dokken van Antwerpen en thans ook in de achterhavens en het kanaal van Brugge-Zeebrugge.

Tenslotte is het mogelijk dat het bestuur aan natuurlijke personen individuele erkenningen of vergunningen aflevert; een dergelijk stelsel is in voege in de haven van Oostende en op het kanaal Brussel-Rupel. Met deze laatste mogelijkheid is in artikel 3bis van de wet van 1967 geen rekening gehouden; die tekst spreekt alleen over de concessieverlening.

Er wordt uitdrukkelijk bevestigd dat het hoofdstuk II van het ontwerp geen afbreuk doet aan die verschillende plaatselijke regelingen, en alleen de eigen loodsdienst van het Vlaamse Gewest betreft. Duidelijkheidshalve moet worden herhaald dat de gewestelijke loodsdienst ook bevoegd is in de Gentse stadsdokken; het vroegere stedelijke stelsel van de individuele dokloodsvergunningen geldt te Gent niet meer.

De bepaling van hoofdstuk 111 over het brevet van havenloods en de strafrechtelijke sanctionering ervan zijn dus de enige bepalingen van het ontwerp die op de haven- en kanaalloodsdiensten betrekking hebben.

## Artikel 5

Het artikel 5, § 1 bepaalt de territoriale draagwijdte van het alleenrecht van het Vlaamse Gewest om de loodsdienst te organiseren.

Dit beginsel was reeds neergelegd in artikel 3 van de wet van 3 november 1967.

Het principe wordt in het ontwerp wel enigszins anders uitgewerkt.

Ten eerste is bepaald dat het alleenrecht van het Vlaamse Gewest zich ook uitstrekt tot het loodsen op afstand.

Ten tweede zijn de wateren waarop het Gewest, bij uitsluiting van andere besturen of personen, de loodsdienst kan organiseren, duidelijk aangewezen.

De opsomming is grotendeels overgenomen uit het koninklijk besluit van 8 juni 1971 (art. 2).

Aan die opsomming is wel toegevoegd dat het Gewest ook het monopolie bezit op de andere in het Gewest gelegen waterwegen die niet onder de bevoegdheid van de gedecentraliseerd bestuurde havens en kanalen vallen.

Aldus wordt de omschrijving van het artikel 3 van de wet van 3 november 1967 tegelijk verduidelijkt en vereenvoudigd.

De precisering van het laatste lid van § 1 is meer bepaald overgenomen uit het eerste lid van het artikel 3 van de wet van 3 november 1967.

Artikel 5, § 2 bepaalt dat de Vlaamse regering de wateren aanwijst waarop door het Gewest daadwerkelijk loodsdiensten worden georganiseerd.

Dit principe lag reeds verwoord in het eerste zinsdeel van het artikel 4 van de wet van 3 november 1967.

Het houdt dus in dat de Vlaamse regering nader bepaalt in hoeverre het Gewest van het monopolie inzake het loodsen effectief gebruik zal maken.

In het ontwerp is gepreciseerd dat de Vlaamse regering tevens bepaalt op welke wateren de loodsdienst het loodsen op afstand verstrekt.

Momenteel blijkt het verstrekken van LOA boven Vlissingen nog niet realiseerbaar.

Daar de technische mogelijkheden nog steeds verder worden verfijnd is het onmogelijk om in het ontwerp nu reeds vast te leggen waar LOA moet georganiseerd worden.

Artikel 5, § 3 belast de loodsdienst met de informatieverwerking in het kader van de scheepvaartbegeleiding. De Vlaamse regering bepaalt de gebieden waarbinnen de loodsdienst deze activiteit daadwerkelijk uitoefent.

Aan deze materie werd in de wet van 3 november 1967 geen aandacht besteed.

#### Artikel 6

Dit artikel vormt de basis voor het bepalen van de bekwaamheidsvereisten voor het uitoefenen van de functie van loods in dienst van de gewestelijke loodsdienst.

Een gelijkaardige tekst was opgenomen in het tweede en het derde lid van het artikel 5, en in het artikel 6 van de wet van 3 november 1967.

Wat het verzekeren van het gewone loodsen en het afleveren van tijdelijke loodsvergunningen betreft, verandert er ten gronde niets.

Er weze slechts opgemerkt dat het afleveren van de brevetten en de vergunningen door de regering dient te geschieden.

## Artikel 7

Het artikel 7 voert het principe van de verscherpte loodsplicht in.

Met het oog op de bevordering van de veiligheid van het scheepvaartverkeer zullen de vaartuigen voortaan daadwerkelijk een loods aan boord moeten nemen; het zal dus niet meer volstaan de loodsgelden te betalen.

De Vlaamse regering is echter gemachtigd een vrijstellingsregime in te voeren, zoals dit trouwens nu reeds bestaat in het kader van de gewone loodsplicht. Een gelijkaardige mogelijkheid was aan de uitvoerende macht gegeven bij artikel 4 van de wet van 3 november 1967.

Het huidige ontwerp formuleert echter een aantal beginselen, op grond waarvan de vrijstellingsregeling moet worden uitgewerkt, zonder dat daardoor het uiteindelijke appreciatie-recht van de Vlaamse regering wordt beperkt met betrekking tot de vastlegging van de precieze vrijstellingsvoorwaarden.

Zo moet onder meer rekening worden gehouden met het type, de afmetingen en/of de soort lading van de vaartuigen.

De bedoeling is uiteraard dat moeilijk manoeuvreerbare vaartuigen of vaartuigen geladen met gevaarlijke goederen zo nodig strenger worden behandeld.

De mogelijkheid om individuele vrijstellingen te verlenen omwille van bijzondere omstandigheden bestaat nu ook wat de betaling van loodsgelden betreft. Men denke b.v. aan scheepvaartmanifestaties waarbij talrijke bijzondere vaartuigen een bepaalde haven aandoen (bvb. de manifestatie Sail 93 te Antwerpen). Voor dergelijke gevallen kan in het nieuwe regime eventueel ook een vrijstelling worden voorzien.

De mogelijkheid om vrijstellingen te verlenen wegens de bijzondere vertrouwdheid van de gezagvoerder met een bepaald traject bestaat thans eveneens. De voor de hand liggende hypothese is die van een regelmatige veerdienst van en naar een Engelse haven. De gezagvoerder legt frequent hetzelfde traject af en wordt na een bepaald aantal op- en afvaarten verondersteld dit traject voldoende te kennen om zonder loods te varen. Een dergelijke vrijstelling moet echter verleend worden aan de individuele gezagvoerder, en niet aan het vaartuig als dusdanig. De in de regelmatige dienst ingezette vaartuigen kunnen immers ook varen onder het gezag van een met het traject minder vertrouwde kapitein. De vrijstelling is met andere woorden persoonlijk; elke kapitein moet zijn bijzondere ervaring op het betrokken traject aantonen en er kan dus geen sprake zijn van een automatische of abstracte vrijstelling voor een bepaalde scheepvaartlijn. Bovendien is de vrijstelling beperkt tot eenzelfde vaartuig of tot gelijkaardige vaartuigen : de gezagvoerder kan zich maar op zijn vrijstelling beroepen wanneer hij met hetzelfde soort schip vaart.

Analoge regelen gelden voor LOA. Indien het gewone loodsen niet kan verstrekt worden, kan de gezagvoerder, indien hij wenst verder te varen, er toe verplicht worden om LOA te aanvaarden. In de toekomst wordt het wellicht mogelijk op bepaalde trajecten uitsluitend LOA te verstrekken, in de plaats van het gewone loodsen.

Indien de loodsdienst zulks nodig acht, kan een normaal vrijgesteld vaartuig er in uitzonderlijke gevallen toe verplicht worden hetzij van het gewone loodsen, hetzij van LOA gebruik te maken.

Krachtens het artikel 7, § 4 is het de vaartuigen die niet in orde zijn met de regelen inzake de verscherpte loodsplicht

verboden verder te varen; hetzelfde verbod geldt krachtens § 5 wanneer de loodsdienst niet in staat is het gewone loodsen of LOA te verstrekken.

In uitzonderlijke omstandigheden kan dit principieel verbod door de bevoegde ambtenaren echter worden opgeheven.

Het artikel 7, § 6 geeft aan met welke belangen de Vlaamse regering en ook de loodsdienst zelf moeten rekening houden bij de uitvoering van de principes inzake de verscherpte loodsplicht (veiligheid van de scheepvaart, bescherming van de vaarwegen, de bevolking en het leefmilieu).

De bedoelde tekst is inzonderheid te zien als een waarborg tegen een willekeurig optreden van individuele ambtenaren en poogt discriminatoire beslissingen uit te sluiten.

#### Artikel 8

Artikel 8 omschrijft de rol van de loods bij de navigatie van het vaartuig.

Zoals in artikel 5 van de wet van 3 november 1967, is bepaald dat de loods optreedt als raadgever van de gezagvoerder, en dat alleen deze laatste meester is over de leiding en de manoeuvres.

Dit artikel preciseert verder dat deze taakomschrijving tevens geldt voor het verstrekken van LOA. Dit is evident want van een overname van het commando kan uiteraard nog minder sprake zijn wanneer de loods bij het verstrekken van LOA zelfs niet aan boord is.

De tekst erkent verder ook de zeer oude praktijk waarbij de loods zich met de instemming en onder de verantwoordelijkheid van de gezagvoerder inlaat met de feitelijke navigatie. De decretale uitbreiding van de taakomschrijving is te zien tegen de achtergrond van het artikel 3bis van de wet van 3 november 1967. De daarin voorziene aansprakelijkheidsontheffingen gelden immers maar voor zover de loods zijn bevoegdheden niet heeft overschreden.

#### Artikel 9

Deze bepaling voert zoals hoger aangekondigd een GTA/GTV-regeling in.

Omtrent deze materie was niets bepaald in de wet van 3 november 1967.

De Vlaamse regering krijgt de opdracht om de praktische modaliteiten van de GTA/GTV-melding vast te leggen. Het is onmogelijk om die aspecten in het ontwerp te regelen, omdat rekening moet gehouden worden met de evolutie van de technische mogelijkheden, de organisatorische kenmerken van de loodsdienst, de afspraken met Nederland, en de feitelijke ervaring die de loodsdienst met het nieuwe stelsel nog moet opdoen. Wat de nadere bepaling betreft van de wijze waarop de melding moet geschieden, kan worden gewezen op de problematiek van de regelmatige veerdiensten. Het is niet uit te sluiten dat terzake genoeg kan worden genomen met een voorafgaande mededeling van het vaarschema.

Verder dient duidelijkheidshalve bevestigd, dat het vaartuig dat niet onmiddellijk van het gewone loodsen gebruik kan maken wegens ontstentenis van een regelmatige GTA/GTV-melding, daar uiteraard geen argument uit kan putten om dan maar LOA te eisen. Het betrokken vaartuig zal desgevallend langer op een loods moeten wachten.

## Artikel 10

Artikel 10 verplicht de gezagvoerder ertoe om de loods van voeding en logies te voorzien en om in te staan voor zijn veiligheid.

Deze regel was reeds opgenomen in artikel 12 van de wet van 3 november 1967.

In het huidige ontwerp wordt gepreciseerd dat de verplichting om in te staan voor de veiligheid van de loods bij het in- en ontschepen geldt ongeacht de wijze waarop dit geschiedt.

Daarbij is gedacht aan de mogelijkheid van de helicopterbeloodsing. ¶

Helicopterbeloodsing wordt maar uitgevoerd wanneer aan dek voldoende vrije ruimte aanwezig is om de loods veilig aan boord te brengen.

Het vrijhouden van een veilige ruimte is een evidente verantwoordelijkheid van de gezagvoerder.

## Artikel 11

De artikelen 11 en 12 betreffen de vaststelling en de inning van de gewone loodsgelden; dit zijn de vergoedingen die aan de loodsdienst verschuldigd zijn wegens het gewone loodsen.

De principes lagen vroeger vervat in de artikelen 7 en 8 van de wet van 3 november 1967.

Alle vaartuigen die ertoe verplicht zijn van de diensten van een loods gebruik te maken, zullen loodsgelden moeten betalen.

Niet aan de verscherpte loodsplicht onderworpen vaartuigen die toch een loods aanvragen, zullen uiteraard ook loodsgelden moeten betalen.

Ook de gezagvoerders aan wie een algemene vrijstelling inzake verscherpte loodsplicht is verleend voor een bepaald traject zullen weliswaar verminderde loodsgelden verschuldigd zijn.

In dit verband weze opgemerkt dat de loodsgelden hoe dan ook het karakter hebben van een retributie, en niet kunnen worden beschouwd als een belasting, hoewel het Gewest zich het monopolie van het loodsen voorbehoudt. Op het punt van de kwalificatie van het loodsgeld als retributie verandert er dus niets <sup>(44)</sup>.

*Wet van 1994-1995*

---

44 Zie reeds **Parl. St.**, Kamer, 1966-67, nr. 373/1,4.

De opmerking van de Raad van State als zou het loodsgeld het karakter van een belasting verkrijgen door het enkele feit van de vrijstelling van verscherpte loodsplicht ten behoeve van een beperkt aantal gezagvoerders, is niet aan te nemen. Ten eerste dient er op gewezen dat de betrokken regeling voortvloeit uit een uitdrukkelijke afspraak met Nederland. Het is overigens ondoenbaar de loodstarieven op te nemen in het decreet daar deze tarieven juist regelmatig worden aangepast in overleg met de Nederlandse autoriteiten. Het is nodig dat de tariefaanpassingen op een soepele manier kunnen worden opgenomen in het interne recht. Bovendien houdt de regeling van het ontwerp waarbij bepaalde gezagvoerders worden vrijgesteld van verscherpte loodsplicht, in feite een gunst in aan de scheepvaart. Uit het bestaan van deze beperkte gunst afleiden dat het loodsgeld in het algemeen een belasting wordt, is niet logisch. De betaling van verminderde loodsgelden door van verscherpte loodsplicht vrijgestelde gezagvoerders is overigens te rechtvaardigen doordat zij hoe dan ook gebruik maken van de algemene voorzieningen die door de loodsdienst worden aangeboden (zoals thans de bebakening en verlichting), en doordat de loodsdienst in alle geval kosten maakt in verband met de administratieve verwerking van elke op- en afvaart. Derhalve kan de decreetgever de bevoegdheid om de tarieven te bepalen wettig opdragen aan de Vlaamse regering.

De mogelijkheid voor de gezagvoerders om een terugbetaling te bekomen wanneer zij kunnen aantonen dat zij niet in de mogelijkheid waren om daadwerkelijk op de diensten van een loods een beroep te doen (art. 8, tweede lid van de wet van 3 november 1967) is niet meer opgenomen in het huidige ontwerp.

Deze hypothese heeft immers haar praktisch belang verloren in zoverre de loodsplichtige vaartuigen in beginsel niet meer zullen mogen verder varen wanneer geen loods aan boord is.

#### Artikel 12

Zoals voorheen blijft de Vlaamse regering belast met de vaststelling van de tarieven.

In de praktijk worden tariefwijzigingen pas doorgevoerd na afspraken met Nederland.

#### Artikel 13

Onder bepaalde voorwaarden kunnen de gezagvoerders worden bijgestaan via het LOA-systeem.

Indien van LOA gebruik wordt gemaakt, zullen de gezagvoerders in de plaats van het gewone loodsgeld een LOA-vergoeding moeten betalen, ongeacht of LOA vrijwillig dan wel verplicht wordt verstrekt.

Omtrent het tarief van de LOA-vergoeding dienen eveneens afspraken gemaakt met Nederland.

Het spreekt vanzelf dat, indien de LOA-vergoeding verschuldigd is, het gewone loodsgeld niet meer moet betaald worden.

## Artikel 14

Zoals aangekondigd zal de Vlaamse regering geleidelijk een VBS-tarief invoeren, dat ertoe strekt minstens een deel van de kosten van de verkeersbegeleiding te recupereren.

Dit principe was niet opgenomen in de wet van 3 november 1967.

De VBS-vergoeding zal verschuldigd zijn bovenop het gewone loodsgeld of de LOA-vergoeding.

Sommige vaartuigen zullen hoe dan ook worden vrijgesteld, aldus bvb. de vaartuigen die niet van de verkeersbegeleidingsdienst gebruik maken en louter op doorvaart zijn in de Belgische territoriale zee. Het artikel 18 van het verdrag van Genève van 29 april 1958 inzake de territoriale zee en de aansluitende zone bepaalt immers :

„1. Aan vreemde schepen, mag niets in rekening worden gebracht louter op grond van het feit, dat zij door de territoriale zee varen.

2. Aan een vreemd schip dat door de territoriale zee vaart, mogen alleen kosten in rekening worden gebracht voor bepaalde ten behoeve van het schip verrichte diensten. Deze kosten worden in rekening gebracht zonder enige discriminatie”.

## Artikel 15

Artikel 15 bepaalt dat **de gezagvoerders** bovenop de hogervermelde vergoedingen ook nog de terugbetaling verschuldigd zijn van de bijzondere onkosten die de loodsdienst heeft gemaakt.

Hetzelfde principe lag vervat in artikel 9 van de wet van 3 november 1967.

Thans wordt in het bijzonder ook rekening gehouden met de mogelijkheid van helicopterbeloodsing.

## Artikel 16

Deze bepaling schrijft voor dat de krachtens het decreet verschuldigde bedragen tevens kunnen gevorderd worden van de reder, de scheepseigenaar, de bevrachter, de scheepsagent of de mandatarissen van deze personen.

Een gelijkaardige regeling wordt traditioneel opgenomen in alle havenreglementen wat de inning van havengelden betreft.

Deze bepaling heeft uiteraard tot doel de daadwerkelijke inning van de verschuldigde bedragen te verzekeren.

## Artikel 17

Artikel 17 regelt de inning van de aan de loodsdienst verschuldigde loodsgelden, vergoedingen en onkosten.

De bedoelde bedragen moeten in beginsel worden betaald binnen één maand nadat zij verschuldigd werden, en dit bij de ontvangers van de loodsdienst.

In bepaalde gevallen kan het instellen van een zekerheid worden geëist.

De desbetreffende regelen van de §§ 1 en 2 van het artikel 17 stemmen overeen met hetgeen was bepaald in de §§ 1 en 2 van artikel 10 van de wet van 3 november 1967.

Bijzondere aandacht verdienen de bepalingen van de §§ 3 en 4 van het artikel 17 van huidig ontwerp.

Deze teksten regelen de administratieve aanhouding van vaartuigen die in gebreke blijven de verschuldigde bedragen te betalen.

De oude regeling van het artikel 10, § 3 van de wet van 3 november 1967 voldoet niet.

De laatstgenoemde tekst beperkt er zich toe te bepalen dat geen „bewijs van toelichting” wordt afgeleverd indien het vaartuig niet in orde is met de betalingen.

Dit wekt de indruk, dat de loodsdienst een in gebreke blijvend vaartuig maar kan aanhouden met medewerking van het douanebestuur.

In de praktijk wordt zo niet te werk gegaan, maar deelt de loodsdienst, in ernstige gevallen, en bovendien na een aanmaning, aan de zeevaartpolitie mede dat het vaartuig niet in orde is.

Vervolgens gaat de waterschout over tot de aanhouding.

De aanhouding wordt opgeheven na mededeling van de loodsdienst dat de bedragen betaald zijn.

Het optreden van de zeevaartpolitie is gesteund op artikel 1, tweede lid, 10° van de wet van 27 september 1842 „over de polici der zeevaart”, dat de waterschouten onder meer belast met de aanhouding van zee- en binnenschepen van een rederij „A. waarvan een vaartuig, wegens een misdrijf tegen de wetten en reglementen, een boete verbeurd heeft; B. ten laste van welke een schuldvordering ten bate van den Staat of van door hem opgerichte instellingen is blijven bestaan”.

Dezelfde tekst preciseert dat „de aldus aangehouden zee- en binnenschepen kunnen worden vrijgelaten zodra de schuldvordering betaald is of tegen vestiging van een doelmatigen borg”.

Het is dus niet in de eerste plaats het douanebestuur, maar wel de waterschout die volgens de vigerende wetgeving moet zorgen voor de aanhouding van de vaartuigen die de loodsgelden en de andere aan de loodsdienst verschuldigde bedragen niet betalen of geen voldoende zekerheid stellen.

Alvorens de nieuwe regeling van het ontwerp toe te lichten, kan er op gewezen worden dat aan de tekst van artikel 10, § 3 van de wet van 3 november 1967 niet wordt geraakt.

Hoewel aan het praktische nut van deze tekst kan getwijfeld worden, is de decreetgever niet bevoegd om hem te wijzigen of op te heffen in de mate dat hij een bepaling bevat met betrekking tot de opdrachten of de bevoegdheden van het douanebestuur, welke aangelegenheden immers door de federale wetgever moeten geregeld worden.

De tekst van artikel 17, §§ 3 en 4 van het ontwerp strekt ertoe de gangbare werkwijze te versoepelen en de snelheid en de efficiëntie van de aanhouding te vergroten.

Het ontwerp bepaalt dat de aanhouding door de loodsdienst zelf wordt medegedeeld aan de betrokkenen, en dat deze mededeling als wettig verbod tot afvaart geldt.

De tijdrovende omweg langs het trouwens onder de federale overheid ressorterende waterschoutsambt wordt aldus vermeden.

Het ontwerp maakt dus een vlugger, eenvoudiger en efficiënter optreden mogelijk.



Wel is in het ontwerp voorzien dat de loodsdienst voor de handhaving van een vaarverbod de medewerking van andere diensten kan inroepen. Naast de waterschouten zijn dit de havenkapiteinsdiensten welke ressorteren onder de van het Vlaamse Gewest afhangelde gedecentraliseerde havenbesturen en de havenmeesters, brug- en sluismeesters die rechtstreeks van het Gewest afhangen.

De mogelijkheid om de hulp van deze ambtenaren in te roepen is geïnspireerd door de bepaling van het artikel 1471 van het Gerechtelijk Wetboek, met dien verstande dat de in die laatste tekst opgesomde formaliteiten hier natuurlijk niet moeten nageleefd worden : een informeel optreden krachtens de tekst van het ontwerp volstaat, maar de Vlaamse regering kan nadere procedureregelen uitwerken.

Artikel 17, § 4 van het ontwerp regelt de aanhouding van zusterschepen van de rederij die het schip uitbaat dat niet in orde is. Het is immers mogelijk dat het schip dat niet in orde is, de Vlaamse wateren reeds heeft verlaten, terwijl inmiddels een ander schip van dezelfde reder in een haven is binnengelopen.

In de praktijk komt het nu reeds voor dat de loodsdienst een zusterschip laat aanhouden.

Een dergelijke maatregel is trouwens volledig in overeenstemming met de geldende wet van 27 september 1842, die de eventualiteit van de aanhouding van andere schepen van dezelfde rederij zeer duidelijk voorziet.

In de wet van 3 november 1967 was de aanhouding van zusterschepen echter niet uitdrukkelijk geregeld.

De aanhouding van zusterschepen is naar internationaal recht nochtans volledig geoorloofd.

Het verdrag van Brussel van 10 mei 1952 tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen inzake conservatoir beslag op zeeschepen <sup>(45)</sup> vermeldt in zijn artikel 1, (1), (j) de vorderingen inzake loodsdiensten uitdrukkelijk als vorderingen waarvoor bewarend scheepsbeslag is toegelaten.

Het bewarend beslag op zusterschepen is uitdrukkelijk toegelaten door het artikel 3 van dit verdrag.

Het aldus geregelde beslag is echter het privaatrechtelijk beslag; wat betreft de loodsdiensten kan een dergelijk beslag worden uitgelokt door de particuliere loodsmaatschappijen die werkzaam zijn in de havens.

Het verdrag van Brussel laat echter ook de administratieve aanhouding van vaartuigen toe door overheidsbesturen : luidens artikel 2 van het verdrag mag „geen enkele bepaling van dit Verdrag (...) worden beschouwd als een uitbreiding of een beperking van de rechten en bevoegdheden, welke den Staten, Overheden of Havenautoriteiten door hun landswet of reglementen zijn toegekend, om binnen hun rechtsgebied een schip in beslag te nemen, aan te houden of anderszins te beletten zee te kiezen”.

Dit betekent dat de verdragspartijen de mogelijkheid erkennen dat het publiekrecht van de staten ruimere beslag- of aanhoudingsmogelijkheden biedt aan de overheidsbesturen.

<sup>45</sup> Dit verdrag werd goedgekeurd bij W. 24 maart 1961 (B.S. 19 juli 1961).

Welnu, wanneer zelfs private personen zustersschepen kunnen in beslag nemen wegens vorderingen inzake loodsdiensten, dan kan a fortiori een aanhoudingsmacht worden toegekend aan publieke loodsdiensten.

Om een expeditief en nuttig optreden toe te laten, volstaat het volgens het ontwerp dat de loodsdienst redelijke vermoedens koestert dat een schip een zusterschip is van het in gebreke blijvend schip.

Anderzijds volgt uit de tekst van het ontwerp wel, dat een zusterschip slechts kan worden aangehouden wanneer het in gebreke blijvend schip zelf niet meer kan worden aangehouden.

Het is dus onmogelijk om twee of meer vaartuigen van dezelfde rederij aan te houden wanneer slechts één vaartuig in gebreke is gebleven.

De definitie van zusterschip is merkkelijk ruimer dan die van het Brussels verdrag en van de overeenstemmende bepaling van het artikel 1469 van het Gerechtelijk Wetboek; de aanhoudingsbevoegdheid van de loodsdienst is dus ruimer dan de mogelijkheid waarover de beslagleggende private schuldeiser beschikt.

Het spreekt vanzelf dat van de aanhoudingsmogelijkheid geen onredelijk, onbesuisd, willekeurig of roekeloos gebruik mag worden gemaakt.

#### Artikel 18

Artikel 18 stelt orde op zaken wat de rechterlijke bevoegdheid betreft. Artikel 11 van de wet van 3 november 1967 bepaalde dat de rechtbank van koophandel kennis nam van geschillen over de betaling van loodsgelden en andere vergoedingen; art. 569, eerste lid, 13° van het Gerechtelijk Wetboek verklaarde echter de rechtbank van eerste aanleg bevoegd. Deze tegenstrijdigheid wordt thans weggewerkt. De voorkeur wordt gegeven aan de rechtbank van koophandel, die immers reeds in het algemeen bevoegd is om geschillen te beoordelen inzake zee- en binnenvaart.

Ten tweede preciseert dit artikel dat wanneer het vaartuig vertrekt of aankomt in een Belgische haven die niet in het Vlaamse Gewest is gelegen, de rechtbank te Antwerpen bevoegd is. In de praktijk gaat het om de havens van Brussel en Luik. Uiteraard zal de Antwerpse rechtbank maar een oordeel kunnen vellen over de loodsgelden verschuldigd aan de Vlaamse loodsdienst. De Antwerpse rechtbank is ook bevoegd wanneer het schip geen Belgische haven aandoet maar enkel door de Belgische territoriale zee vaart.

#### Artikel 19

Dit artikel voert zoals hoger aangekondigd het brevet van havenloods in.

#### Artikel 20

Het artikel 20 bevat een aantal strafbepalingen.

Wat de achtergrond van de invoering van strafsancties betreft, wordt verwezen naar de algemene bespreking van het ontwerp.

Wat de strafmaat aangaat, is in de mate van het mogelijke een overeenstemming met de Nederlandse wetgeving betracht.

Wat dit aspect betreft kan echter worden opgemerkt, dat de Nederlandse wetgeving met andere categorieën van straffen werkt, en dat de bestraffing van de in het huidige ontwerp voorziene misdrijven in Nederland gedeeltelijk door de Loodsenwet, en gedeeltelijk door de Scheepvaartverkeerswet<sup>(46)</sup> worden geregeld.

Het is niet aangewezen voor de verschillende in het ontwerp voorziene misdrijven uiteenlopende strafminima en -maxima te voorzien; het volstaat de rechter een ruime marge te laten om de zwaarwichtigheid van de feiten te appreciëren. Een alleenstaande overtreding van de **GTV/GTA-regeling** kan bvb. minder zwaar gestraft worden dan een ontduiking van loodsgelden of het negeren van een vaarverbod.

#### Artikel 21

Artikel 21 regelt, binnen de perken van de bevoegdheid van de decreetgever, de opsporing en de vaststelling van de in artikel 20 vermelde misdrijven.

De Vlaamse regering kan in abstracto de ambtenaren van de loodsdienst aanwijzen die de bedoelde misdrijven zullen vaststellen.

De loodsen zowel als de houders van een tijdelijke loodsvergunning zullen in ieder geval bevoegd zijn, zij het enkel wanneer zij in actieve dienst zijn. Noch de houder van het loodsbrevet die geen loodstaken meer uitvoert, noch de loods die een vrije dag geniet, kunnen een proces-verbaal opmaken.

Opmerkenswaard is dat het zich onttrekken aan de verscherpte loodsplicht gemakkelijk, zelfs de visu, kan worden vastgesteld door de gezagvoerder van de loodsboot.

De vaststellingen zullen geschieden in processen-verbaal, die bewijskracht hebben tot het tegenbewijs is geleverd.

De desbetreffende bepaling is gesteund op het nieuwe artikel 11, derde lid, 2° van de Bijzonder Wet tot hervorming der Instellingen.

Thans kunnen de loodsen een verslag opstellen dat zij dan overmaken aan de waterschout die het eigenlijke proces-verbaal opmaakt.

Het spreekt vanzelf dat dit inhoudelijk weinig verschil uitmaakt, daar de federale waterschout maar kan akteren wat de loods zelf meedeelt.

Er is geen enkel bezwaar om de loodsen de bevoegdheid toe te kennen zelfstandig processen-verbaal op te stellen; deze werkwijze bespaart tijd en werk zonder de intrinsieke waarde van de vaststelling ook maar enigszins aan te tasten.

Het is vanzelfsprekend dat van de verbaliseringsbevoegdheid van de ambtenaren van de loodsdienst en de houders van tijdelijke vergunningen slechts gebruik kan worden gemaakt voor de in dit ontwerp voorziene misdrijven.

<sup>46</sup> Wet van 7 juli 1988, houdende algemene regeling met betrekking tot het scheepvaartverkeer op de binnenwateren en op zee (Scheepvaartverkeerswet, Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden, jg. 1988, nr. 352.

De suggestie van de Raad van State om de tekst te wijzigen werd niet gevolgd, omdat de door hem voorgestelde tekst zou kunnen worden geïnterpreteerd als een uitsluiting van de bevoegdheid van andere officieren van gerechtelijke politie om de inbreuken op het decreet vast te stellen. Het is aangewezen dat bijvoorbeeld ook de waterschout bevoegd blijft om desnoods zelfstandig inbreuken vast te stellen, en dat de havenkapitein krachtens de wet van 5 mei 1936 bevoegd blijft om bijvoorbeeld inbreuken op de regeling inzake het brevet van havenloods vast te stellen.

Op te merken valt tenslotte nog dat de loodsen die zich zelf schuldig maken aan een overtreding van de scheepvaartwetgeving strafbaar blijven overeenkomstig het artikel 54 van het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij, en desgevallend ook nog op grond van het gemeen strafrecht.

#### Artikel 22

Artikel 22 vermeldt welke bepalingen van de wet van 3 november 1967 behouden blijven en dus niet worden overgenomen in het huidige ontwerp.

Het gaat om de bepalingen van de artikelen 3bis (aansprakelijkheidsregime) en 10, § 3 (optreden van het douanebe-stuur).

#### Artikel 23

Deze bepaling heft de tekst van het Gerechtelijk Wetboek op die de rechtbank van eerste aanleg bevoegd verklaarde om kennis te nemen van geschillen over loodsgelden.

#### Artikel 24

Dit artikel treft een overgangsregeling met betrekking tot het statuut van de thans reeds actieve havenloodsen.

#### Artikel 25

Deze bepaling behoeft geen nadere commentaar.

Brussel, 23 februari 1995.

*De minister-president van de Vlaamse regering,*

L. VAN DEN BRANDE

*Voor de Vlaamse minister van Verkeer,  
Buitenlandse Handel en Staatshervorming, afwezig,*

*De Vlaamse minister van Tewerkstelling en  
Sociale Aangelegenheden*

L. PEETERS

---

**VOORONTWERP VAN DECREET**

## VOORONTWERP VAN DECREET

betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst  
van het Vlaamse Gewest en betreffende het brevet van havenloods

## DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatsher-  
vorming,

Na beraadslaging,

**BESLUIT :**

De Vlaamse minister, bevoegd voor vervoer, is ermee belast, in naam van de Vlaamse regering, bij de Vlaamse Raad het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

## Artikel 1

Dit decreet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 107quater van de Grondwet.

## Artikel 2

Voor de toepassing van dit decreet wordt verstaan onder :

1° „vaartuigen” :

a. de vaartuigen omschreven in artikel 1 van boek 11 van het Wetboek van Koop-  
handel ;

b. de vaartuigen, lichters, dokken, wrakken en drijvende tuigen met bestemming  
naar of komend uit zee ;

c. de andere uitdrukkelijk bij besluit van de Vlaamse regering aangeduide vaartui-  
gen, lichters, dokken, wrakken en drijvende tuigen ;

2° „gezagvoerder” : de kapitein, de schipper of de persoon die belast is met het bevel  
over een vaartuig, of die dit bevel in feite voert ;

3° „de loodsdienst” of „de loodsdienst van het Vlaamse Gewest” het met de in artikel  
4 bedoelde taken belaste bestuur dat binnen de diensten van de Vlaamse regering  
functioneert, of de rechtspersoon aan wie deze taken krachtens het decreet geheel of  
gedeeltelijk zijn toevertrouwd ;

4° „gewone loodsassistentie” : het verstrekken van inlichtingen en raadgevingen bij  
de navigatie van een vaartuig, door een loods aan boord van dat vaartuig ;

5° „loods op afstand” of „LOA-assistentie” : het verstrekken van inlichtingen en  
raadgevingen bij de navigatie van een vaartuig, vanaf de wal of vanaf een ander varend  
of stilliggend vaartuig, door een loods, met behulp van radiocommunicatiemiddelen en  
eventueel van radarbeelden ;

6° „loods” : de houder van het loodsbrevet of van de tijdelijke loodsvergunning  
bedoeld in artikel 5 ;

7° „verkeersbegeleiding” : de verzameling, de verwerking, de overbrenging en de  
mededeling aan de gezagvoerders en aan andere personen of instellingen van gegevens  
in verband met de ordening en de coördinatie van het scheepvaartverkeer, met uitzon-  
dering van de specifieke activiteiten omschreven onder 4° en 5° ;

8° „verkeersbegeleidingssysteem” of „VBS” : het organisatorische en operationele  
systeem waarin de verkeersbegeleiding wordt verstrekt ;

9° „gedecentraliseerd bestuurde havens en kanalen” : de op het grondgebied van het

Vlaamse Gewest gelegen havens en kanalen die zijn onttrokken aan de werking van de getijden en die ter uitvoering van de wet, het decreet of een met het Vlaamse Gewest gesloten overeenkomst, bestuurd of geëxploiteerd worden door een gedecentraliseerd bestuur ;

**10°** Joodsgelden” : het gewone loodsgeld, de LOA-vergoeding en de VBS-vergoeding ;

**11°** „gewoon loodsgeld” : een retributie verschuldigd wegens het gebruik maken van gewone loodsassistentie ;

**12°** „LOA-vergoeding” : een retributie verschuldigd wegens het gebruik maken van LOA-assistentie ;

**13°** „VBS-vergoeding” : een retributie verschuldigd wegens het gebruik maken van het verkeersbegeleidingssysteem ;

## HOOFDSTUK II

### Organisatie en werking de loodsdienst van het Vlaamse Gewest

#### AFDELING 1

##### Toepassingsgebied

##### Artikel 3

Onverminderd de internationale verplichtingen die in verband met deze aangelegenheid op het Vlaamse Gewest rusten, regelt dit hoofdstuk de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest. Dit hoofdstuk is niet van toepassing :

**1°** op de Noordzee-loodsen zoals bedoeld in de wet van 8 juni 1983 houdende instelling van een certificaat van Noordzee-loods voor het loodsen van schepen op de Noordzee en in het Kanaal ;

**2°** op de besturen, vennootschappen, verenigingen en natuurlijke personen belast met de verstrekking van gewone loodsassistentie of van LOA-assistentie, of met de verkeersbegeleiding in gedecentraliseerd bestuurde havens en kanalen, onverminderd de bepaling van artikel 4, § 1, **8°**.

#### AFDELING 2

##### Organisatie van de loodsdienst

##### Artikel 4

**§ 1.** Alleen de loodsdienst van het Vlaamse Gewest is bevoegd om gewone loodsassistentie en LOA-assistentie te verstrekken aan de vaartuigen die gebruik maken van of zich bevinden op de volgende wateren :

**1°** de Belgische territoriale zee, in westelijke richting uitgebreid tot de rede van Duinkerke, en in oostelijke richting uitgebreid tot de rede van Vlissingen ;

**2°** de Scheldemonden van de rede van Vlissingen tot de kruisstations van de loodsbotten in zee ;

**3°** de vaarwateren tussen de kruisstations van de loodsbotten tot de kusthavens ;

**4°** de Schelde stroomafwaarts Antwerpen tot de rede van Vlissingen ;

**5°** de rede van Antwerpen ;

**6°** de Schelde stroomopwaarts Antwerpen tot Dendermonde ;

**7°** de Rupel van haar monding tot in de sluis van Wintam ;

**8°** het zeekanaal van Gent naar Terneuzen, met inbegrip van de oude kanaalarmen, de Moervaart, en de op deze wateren aansluitende en door de Stad Gent beheerde dokken en darsen ;

**9°** de tijhavens van Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort en de wateren tussen deze havens en de aanpalende redenen ;

10° de toegangseuven van de op de voormelde wateren aansluitende keer- en schutsluizen ;

11° de andere op het grondgebied van het Vlaamse Gewest gelegen stromen, rivieren, kanalen en bevaarbare wateren, die geen gedecentraliseerd bestuurde havens of kanalen zijn.

Deze bevoegdheid omvat ook het verstrekken van gewone loodsassistentie en LOA-assistentie aan de vaartuigen die een aan een van de genoemde wateren gelegen haven of aanlegplaats aanlopen of verlaten.

§ 2. De Vlaamse regering bepaalt de gebieden waarbinnen de loodsdienst daadwerkelijk gewone loodsassistentie en LOA-assistentie verstrekt.

§ 3. De loodsdienst is belast met de verkeersbegeleiding.

#### Artikel 5

§ 1. De verstrekkers van gewone loodsassistentie en van LOA-assistentie moeten houder zijn van een loodsbrevet. De loodsbrevetten worden uitgereikt, geschorst en ingetrokken door de Vlaamse regering, die de voorwaarden vaststelt waaronder zulks geschiedt. De loodsen worden voorzien van een legitimatiebewijs. De Vlaamse regering bepaalt de vorm van dit bewijs en de vermeldingen die erop voorkomen.

§ 2. Wanneer het belang van de scheepvaart zulks vereist, reikt de Vlaamse regering, overeenkomstig de door haar bepaalde regelen, tijdelijke loodsvergunningen uit. De Vlaamse regering bepaalt de geldigheidsduur van de vergunningen en regelt de schorsing en de intrekking ervan. De Vlaamse regering bepaalt in het bijzonder volgens welke regelen de houders van een dergelijke vergunning dienen op te treden.

#### Artikel 6

De Vlaamse regering regelt de nadere organisatie en de werking van de loodsdienst.

### AFDELING 2

#### De verscherpte loopsplacht

#### Artikel 7

§ 1. De Vlaamse regering bepaalt de gebieden waarbinnen de vaartuigen verplicht zijn om een loods aan boord te nemen.

§ 2. De Vlaamse regering duidt de categorieën van vaartuigen aan die van deze verplichting zijn vrijgesteld. Daarbij dient de Vlaamse regering onder meer :

1° een onderscheid te maken naar het type, de bestemming, de afmetingen en/of de hoeveelheid of de soort lading van de vaartuigen ;

2° een stelsel in te voeren van individuele vrijstellingen die als gevolg van bijzondere omstandigheden worden verleend door de ambtenaren die de Vlaamse regering aanwijst ;

3° een algemene vrijstelling te verlenen aan gezagvoerders die binnen een bepaalde termijn een bepaald aantal keren eenzelfde traject afleggen. Zij wordt verleend aan de betrokken gezagvoerder en niet aan een vaartuig, aan een scheepvaartlijn of aan een reder. Ze geldt slechts voor het betrokken traject en ze is bovendien beperkt om met één welbepaald vaartuig of met vaartuigen van hetzelfde type te varen.

In uitzonderlijke omstandigheden of gevallen kunnen door de Vlaamse regering aangewezen ambtenaren een krachtens de voorgaande leden vrijgesteld vaartuig toch aan de verscherpte loopsplacht onderwerpen, of verplichtingen opleggen in verband met het gebruik maken van meer dan één loods.

§ 3. De Vlaamse regering bepaalt de gebieden waarbinnen en de omstandigheden waaronder de categorieën vaartuigen die zij aanduidt, van het loodsen op afstand gebruik moeten maken. De bepalingen van § 2 zijn van overeenkomstige toepassing.

§ 4. Het is de vaartuigen die onderworpen zijn aan de verscherpte loopsplacht, en



die geen loods aan boord nemen, alsook de vaartuigen die van het loodsen op afstand gebruik moeten maken, en die nalaten of weigeren dit te doen, verboden de opvaart, de afvaart of de doorvaart aan te vatten of voort te zetten. De door de Vlaamse regering aangewezen ambtenaren kunnen dit verbod in uitzonderlijke omstandigheden of gevallen opheffen door vooraf een individuele toestemming te geven om te varen.

§ 5. Wanneer noch gewone loodsassistentie, noch LOA-assistentie kan worden verstrekt, is het de vaartuigen verboden verder te varen, tenzij de door de Vlaamse regering aangewezen ambtenaren, rekening houdend met de in § 6 bedoelde belangen, een individuele toestemming hebben verleend om te varen.

§ 6. Bij de uitvoering van dit artikel en van de besluiten genomen ter uitvoering ervan, wordt inzonderheid rekening gehouden met het belang van :

1° de vrijwaring van de veiligheid, het vlotte verloop en de continuïteit van het scheepvaartverkeer ;

2° de instandhouding, de bescherming en het waarborgen van de bruikbaarheid van de vaarwegen en hun aanhorigheden ;

3° de bescherming van de bevolking en van het leefmilieu.

#### AFDELING 4

##### De uitvoering van de loodstaken

##### Artikel 8

Zowel bij het verstrekken van gewone loodsassistentie, als bij het loodsen op afstand, treden de loodsen op als raadgever van de gezagvoerder. Alleen deze laatste is meester over de leiding en de **manceuvres** van het vaartuig. De loodsen kunnen ter uitvoering van hun opdracht, maar wel onder de uitsluitende verantwoordelijkheid van de gezagvoerder, alle door de gezagvoerder nuttig of nodig geachte en eventueel zelfs stilzwijgend gedoogde intellectuele en materiële handelingen verrichten, met inbegrip van handelingen die betrekking hebben op aspecten van de eigenlijke navigatie.

##### Artikel 9

Met het oog op de goede werking van de loodsdienst en de veiligheid van de verkeersafwikkeling, zijn de gezagvoerders ertoe verplicht hun aankomst en vertrek vooraf aan de loodsdienst te melden op de wijze, in de vorm en binnen de termijn die door de Vlaamse regering bepaald zijn.

##### Artikel 10

De gezagvoerder is ertoe verplicht de loods, zolang hij aan boord blijft, kosteloos van behoorlijke voeding en logies te voorzien. Hij is verantwoordelijk voor de veiligheid van de loods, zowel tijdens de volledige duur van het verblijf aan boord als bij het in- en ontschepen, ongeacht de wijze waarop het in- en ontschepen plaatsvindt.

#### AFDELING 5

##### Vaststelling en inning van de loodsgelden en andere vergoedingen

##### Artikel 11

Alle gezagvoerders van vaartuigen die er krachtens artikel 7 – hetzij ingevolge een reglementaire bepaling, hetzij ingevolge een beslissing met individuele strekking – toe verplicht zijn een loods aan boord te nemen, zijn voor de verstrekking van gewone loodsassistentie de betaling van het gewone loodsgeld verschuldigd.

Het gewone loodsgeld is ook verschuldigd :

1° door de gezagvoerders van de vaartuigen die er niet toe verplicht zijn een loods aan boord te nemen, maar vrijwillig gebruik maken van gewone loodsassistentie ;

2° door de gezagvoerders aan wie overeenkomstig artikel 7, § 2, tweede lid, 3°, een algemene vrijstelling is verleend voor een bepaald traject.

#### Artikel 12

De Vlaamse regering bepaalt de gewone en bijzondere tarieven van het door de onderscheiden categorieën vaartuigen verschuldigde gewone loodsgeld, alsook de wijze waarop en de dienst of rechtspersoon door wie het gewone loodsgeld wordt geïnd.

Bij wijze van uitzondering kan de Vlaamse regering gezagvoerders van met een pedagogisch, humanitair of filantropisch doel ingezette en met name aangeduide vaartuigen die gebruik maken van gewone loodsassistentie, per bezoek of per doorvaart, vrijstellen van de betaling van het gewone loodsgeld.

#### Artikel 13

Voor het loodsen op afstand zijn alle gezagvoerders van vaartuigen die er krachtens artikel 7 – hetzij ingevolge een reglementaire bepaling, hetzij ingevolge een beslissing met individuele strekking – toe verplicht zijn van LOA-assistentie gebruik te maken, de betaling van een LOA-vergoeding verschuldigd.

De LOA-vergoeding is ook verschuldigd :

- door de gezagvoerders van de vaartuigen die er niet toe verplicht zijn van LOA-assistentie gebruik te maken, maar vrijwillig van deze assistentie gebruik maken ;
- door de gezagvoerders aan wie overeenkomstig artikel 7, § 2, tweede lid, 3°, en § 3 van hetzelfde artikel, een algemene vrijstelling is verleend voor een bepaald traject, voor zover op dit traject uitsluitend LOA-assistentie wordt verstrekt.

De Vlaamse regering bepaalt het tarief van de door de onderscheiden categorieën vaartuigen verschuldigde LOA-vergoeding, alsook de wijze waarop en de dienst of de rechtspersoon door wie de LOA-vergoeding wordt geïnd. Bij wijze van uitzondering kan de Vlaamse regering gezagvoerders van met name aangeduide en met een pedagogisch, humanitair of filantropisch doel ingezette vaartuigen die gebruik maken van LOA-assistentie, per bezoek of doorvaart, vrijstellen van de betaling van de LOA-vergoeding. De gezagvoerder die de LOA-vergoeding verschuldigd is, is geen gewoon loodsgeld verschuldigd.

#### Artikel 14

Benevens het gewone loodsgeld of de LOA-vergoeding dienen de gezagvoerders van de vaartuigen de VBS-vergoeding te betalen. De Vlaamse regering duidt de categorieën van vaartuigen aan die van deze verplichting zijn vrijgesteld.

De Vlaamse regering bepaalt het tarief van de VBS-vergoeding alsook de wijze waarop en de dienst of de rechtspersoon door wie zij wordt geïnd. De Vlaamse regering bepaalt welke vergoeding de andere personen of instellingen verschuldigd zijn om gegevens te ontvangen met betrekking tot de gewone loodsassistentie, de LOA-assistentie en de verkeersbegeleiding.

#### Artikel 15

Benevens het gewone loodsgeld of de LOA-vergoeding, en de VBS-vergoeding, dienen de gezagvoerders de vergoedingen te betalen voor reis-, verplaatsings-, verblijfs-, voedings- en oponthoudkosten van de loodsen, alsook alle andere extra kosten in verband met het loodsen, waaronder eventueel de kosten voor de helikopterbeloodsing, onder de voorwaarden en overeenkomstig de regelen die door de Vlaamse regering bepaald zijn.

## Artikel 17

§ 1. De gezagvoerders zijn verplicht alle krachtens deze afdeling verschuldigde bedragen binnen één maand en in elk geval voor het eerstvolgende vertrek van het vaartuig naar zee of naar het buitenland, te betalen bij de door de Vlaamse regering aangewezen ontvangers, tenzij een door de bevoegde ontvanger voldoende geachte zekerheid is gesteld.

§ 2. De gezagvoerders van naar zee of naar het buitenland vertrekkende vaartuigen moeten in elk geval bij de bevoegde ontvanger een voldoende zekerheid stellen om de bedragen te dekken die na het vertrek van het vaartuig verschuldigd blijven.

§ 3. Aan de vaartuigen waarvoor niet tijdig voldaan wordt aan de in dit artikel bepaalde verplichtingen tot betaling of zekerheidsstelling, of waarvoor anderszins enig bedrag aan de loodsdiens of het Vlaamse Gewest schuldig blijft in verband met de in dit decreet bedoelde aangelegenheden, wordt door de dienst die met de inning van het betrokken bedrag is belast, een verbod tot afvaart opgelegd.

Een dergelijk verbod wordt van kracht na eenvoudige mededeling ervan door de betrokken dienst aan de gezagvoerder, de reder of zijn aangestelde. Om de naleving of de tenuitvoerlegging van het verbod te verzekeren, kan de betrokken dienst een beroep doen op de medewerking van de havenkapiteindiensten, de havenmeesters, de brug- en sluiswachters en de andere bevoegde ambtenaren. Het verbod wordt opgeheven nadat de betrokken dienst meegedeeld heeft dat het vaartuig aan de uit dit decreet en zijn uitvoeringsbesluiten voortvloeiende verplichtingen heeft voldaan. De Vlaamse regering kan ter zake nadere procedurevoorschriften vaststellen en bepalen welke ambtenaren met het nemen van de in dit artikel bedoelde maatregelen belast zijn.

§ 4. Indien tegen het vaartuig waarop de vordering van de loodsdiens of het Vlaamse Gewest betrekking heeft, geen afdoend afvaartverbod kon worden uitgesproken, kan eenzelfde verbod ook worden uitgesproken tegen elk zusterschip van het vaartuig waarop de bedoelde vordering betrekking heeft, zelfs al is dit zusterschip gereed om uit te varen. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder zusterschip verstaan, elk vaartuig waarvan de betrokken dienst weet of althans, rederlijkerwijze kan vermoeden, dat de eigenaar of eigenaars, of de bevrachter, dezelfde of voor een overwegend gedeelte dezelfde zijn als die van het vaartuig waarop de vordering van de betrokken dienst betrekking heeft.

## Artikel 18

De rechtbank van koophandel van het rechtsgebied waarin de haven van vertrek of aankomst gelegen is neemt kennis van elke vordering betreffende de krachtens deze afdeling verschuldigde bedragen. Wanneer het vaartuig verscheidene havens heeft aangelopen, zijn alle rechtbanken van koophandel van het rechtsgebied waarin deze havens gelegen zijn, gelijkelijk bevoegd.

De rechtbank van koophandel te Antwerpen is bevoegd :

1<sup>o</sup> wanneer de haven van vertrek of aankomst buiten het koninkrijk ligt of onbekend is ;

2<sup>o</sup> wanneer de haven van vertrek of aankomst in het koninkrijk ligt, maar buiten de grenzen van het Vlaamse Gewest.

## HOOFDSTUK 111

## Het brevet van havenloods

## Artikel 19

De loodsen die werkzaam zijn in de gedecentraliseerd bestuurd havens en kanalen, moeten houder zijn van een brevet van havenloods dat overeenkomstig de door de Vlaamse regering bepaalde regelen wordt uitgereikt, na het slagen voor een bekwaamheidsproef voor een bijzondere commissie. De Vlaamse regering regelt ook de schorsing, de intrekking en de geldigheidsduur van dit brevet. De gedecentraliseerde haven- en kanaalbesturen blijven echter bevoegd om de overige aspecten van de organisatie van het loodsen te regelen.

## HOOFDSTUK IV

## Strafbepalingen

## Artikel 20

Met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en een geldboete van duizend tot drieduizend frank, of met één van die straffen alleen, worden gestraft :

1° de gezagvoerder die er krachtens artikel 7 toe verplicht is een loods aan boord te nemen of van het loodsen op afstand gebruik te maken, en zonder geldige toestemming om te varen, nalaat of weigert dit te doen, of die poogt zich aan de toepassing van de desbetreffende regelen te onttrekken ;

2° de gezagvoerder die een, krachtens artikel 7 – hetzij ingevolge een reglementaire bepaling, hetzij ingevolge een beslissing met individuele strekking – geldend verbod om de opvaart, de afvaart of de doorvaart aan te vatten of voort te zetten schendt of poogt te schenden ;

3° de gezagvoerder die nalaat tijdig de in artikel 9 bedoelde meldingen te doen ;

4° hij die op de in artikel 4, § 1 bedoelde wateren gewone loodsassistentie verstrekt zonder in het bezit te zijn van een regelmatig loodsbrevet of een tijdelijke vergunning als bedoeld in artikel 5, alsook hij die in dit verband wederrechtelijk zijn diensten aanbiedt ;

5° hij die de in artikel 4 § 2 bedoelde wateren opvaart, of aan de loodsdienst enigerlei prestatie aanvraagt, en weet dat hij niet in staat is alle krachtens afdeling 5 van hoofdstuk 11 verschuldigde bedragen te betalen ;

6° hij die bewust de inning van de krachtens afdeling 5 van hoofdstuk 11 verschuldigde bedragen ontduikt of poogt te ontduiken ;

7° hij die de in artikel 21 bedoelde personen verhindert of poogt te verhinderen de hen door hetzelfde artikel opgedragen taak te vervullen ;

8° hij die zich onttrekt of poogt te onttrekken aan één van de verbodsmaatregelen bedoeld in artikel 17 ;

9° hij die, zonder houder te zijn van het brevet van havenloods, optreedt als loods of zich als dusdanig aanbiedt in de gedecentraliseerd bestuurde havens en kanalen.

## Artikel 21

§ 1. Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie, zijn belast met de opsporing en de vaststelling van de in artikel 20 bedoelde misdrijven :

1° de houders van het loodsbrevet, de houders van een tijdelijke loodsvergunning en de gezagvoerders van de loodsboten, als zij in actieve dienst zijn ;

2° de nautische directeurs van de loodsdienst ;

3° de andere ambtenaren aangewezen bij besluit van de Vlaamse regering.

§ 2. De in § 1 bedoelde personen stellen de misdrijven vast in processen-verbaal die als bewijs gelden zolang het tegendeel niet bewezen is.

## HOOFDSTUK V

## Opheffings-, inwerkingtredings- en overgangsbepalingen

## Artikel 22

De wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen wordt, met uitzondering van de artikelen 3bis en 10, § 3, opgeheven wat het Vlaamse Gewest betreft.

## Artikel 23

Het artikel 569, eerste lid, 13° van het Gerechtelijk Wetboek wordt opgeheven wat het Vlaamse Gewest betreft.

## Artikel 24

§ 1. De Vlaamse regering bepaalt de datum waarop artikel 14 in werking treedt. Tot op die datum kan de VBS-vergoeding worden geïntegreerd in het gewone loodsgeld op voorwaarde dat het deel dat de VBS-vergoeding uitmaakt, wordt gespecificeerd.

§ 2. De Vlaamse regering bepaalt de regelen voor de toepassing van artikel 19 ten aanzien van de op de datum van inwerkingtreding van dit decreet al in de gedecentraliseerd bestuurde havens en kanalen werkzame loodsen. De loodsen die door het bevoegde gedecentraliseerde haven- of kanaalbestuur erkend zijn of in het bezit zijn van een door dat bestuur afgegeven vergunning, kunnen in afwachting van nadere uitvoeringsmaatregelen in alle geval hun ambt blijven uitoefenen.

## Artikel 25

De besluiten genomen ter uitvoering van de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen, blijven van kracht tot op de dag waarop zij overeenkomstig dit decreet door nieuwe bepalingen worden vervangen of opgeheven.

Brussel,

*De minister-president van de Vlaamse regering,*

L. VAN DEN BRANDE

*De Vlaamse minister van Verkeer,  
Buitenlandse Handel en Staatshervorming,*

J. SAUWENS

---



**ADVIES VAN DE SOCIAAL-ECONOMISCHE  
RAAD VAN VLAANDEREN**





SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD  
VAN VLAANDEREN

***Advies over het voorontwerp  
van decreet over de organisatie en de werking  
van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest (loodsdecreet)***

**Brussel, 9 februari 1994**

## 1. Inleiding

Op 23 december 1993 **heeft** de Vlaamse Minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming de SERV om een advies gevraagd over het “Voorontwerp van decreet betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest.” De Vlaamse Regering heeft op 8 december 1993 het voorontwerp van decreet en de bijbehorende memorie van toelichting principieel goedgekeurd.

Daarop aansluitend maakte de Minister een document over aan de SERV waarin verslag wordt uitgebracht over de bespreking van het loodsdecreet met de Antwerpse havenmiddens. Hij wenste dit verslag toe te voegen aan het dossier.

Het voorgelegde voorontwerp van decreet moet gezien worden in relatie met enerzijds het Scheldereglement en anderzijds de reorganisatie van de dienst van het loodswezen. Beide stukken, die niet het voorwerp uitmaken van dit advies, worden kort toegelicht.

Het Scheldereglement of het “Voorontwerp van overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden, het Koninkrijk België en het Vlaamse Gewest tot herziening van het reglement ter uitvoering van artikel IX van het traktaat van 19 april 1839 en van Hoofdstuk II, afdelingen 1 en 2, van het traktaat van 5 november 1842, zoals gewijzigd, voor wat betreft het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht daarop” werd door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurd. Het Scheldereglement regelt de verdeling van de loodsprestaties tussen Vlaanderen en Nederland en regelt de verdeling van de te dragen kosten en de te realiseren opbrengsten van de loodsprestaties. Het reglement bevat de bepalingen die een praktische samenwerking tussen de Vlaamse en Nederlandse loodsdiensten mogelijk moeten maken en regelt het gemeenschappelijke toezicht op de samenwerking tussen de loodsdiensten. Het Scheldereglement bevat heel wat elementen op het vlak van de uitvoering van principes van het loodsdecreet.

Begin 1991 werden door de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer belangrijke inspanningen gedaan om de Dienst van het Loodswezen te reorganiseren. Het voorwerp van deze reorganisatie waren vooral de reglementering, de arbeidsorganisatie en de algemene omkadering en de administratieve omkadering van de beloodsingsactiviteiten. De doelstelling is een

verregaande verzelfstandiging van de Dienst van het Loodswezen. Op dit moment is er nog geen definitieve beslissing genomen over de wijze waarop de Loodsdiensten zullen gereorganiseerd worden.

## 2. Korte samenvatting van het loodsdecreet

De wet van 3 november 1967 regelde de loodsprestaties en de aanverwante dienstverstrekkingen die werden georganiseerd door de Belgische Loodsdienst. De regionalisering maakte van de Loodsdienst een regionale materie. De organisatie en de werking van de Loodsdienst van het Vlaamse Gewest werd tot nu toe door de wet van 3 november 1967 geregeld. Het voorontwerp van decreet zal bij invoeging deze wet vervangen. Het voorontwerp van decreet is niet van toepassing op de activiteiten van de Noordzeeloodsen en ook niet op de loodsdiensten die worden verstrekt in de wateren van achterhavens en kanalen.

Het loodsdecreet definieert het toepassingsgebied van het decreet en bepaalt een aantal algemene principes over de betaling voor de verkregen loodsdiensten. Voor wanbetalingen of andere vormen van niet-eerbiediging van het decreet worden strafbepalingen voorzien. Deze punten kwamen ook reeds in de (nationale) wet van 3 november 1967 aan bod.

Bovenop de elementen die reeds in de wet van 3 november 1967 werden geregeld werden een aantal belangrijke artikels toegevoegd. Deze behandelen de volgende zaken:

- Door de ingebruikname van de Schelderadarketen en de algemene ontwikkeling van de communicatiemiddelen is het mogelijk geworden om het “loodsen op afstand” (LOA) te organiseren. Het loodsdecreet voorziet dat daarvoor een vergoeding kan worden aangerekend;
- door de verbetering van de techniek en de invoering van informatica kon een modern verkeersbegeleidingssysteem worden ingevoerd. Er wordt in het voorontwerp van decreet voorzien dat een deel van de kosten van het systeem wordt verhaald op de rechtstreekse gebruikers;
- Het voorontwerp van decreet voert een verscherpte loodsplicht in (er moet in de meeste gevallen daadwerkelijk een loods aan boord van het schip zijn terwijl vroeger enkel de verplichting tot het betalen van het loodsgeld bestond). Tevens wordt aan de schepen een strenge melding van het GTA/GTV (geschat tijdstip van aankomst / vertrek) opgelegd;
- het brevet van havenloods wordt ingevoerd.

### 3. Advies

De SERV sluit zich aan bij de wijze waarop het voorontwerp van decreet de normen bepaalt waaraan de toekomstige verlening van loodsdiensten zal moeten voldoen. Het loodsdecreet heeft de verdienste in te spelen op de moderne technieken in de beloodsing van zeeschepen en streeft daarbij een verhoging van de veiligheid na.

Niettemin wenst de Raad een aantal bemerkingen te formuleren.

#### 3.1 Het voorontwerp van decreet beperkt zich tot het decretaal vastleggen van een normering voor de organisatie en werking van de loodsdienst

**De SERV** wenst te benadrukken dat het loodsdecreet op geen enkele wijze een belemmering mag vormen voor de verzelfstandiging van de loodsdiensten. In de memorie van toelichting wijst de Minister daar overigens ook op.

De Raad vraagt wel verduidelijking bij artikel 6. In elk geval mag dit artikel geen afbreuk doen aan de decretale regeling die nog moet uitgevoerd worden.

#### 3.2 De aansprakelijkheid van de Overheid en de loodsen

De wet van 30 augustus 1988 voorzag een aanpassing van de wet van 3 november 1967. De organisator van de loodsdienst wordt ontheven van de aansprakelijkheid voor de schade die een beloodst schip zou lijden of veroorzaken, wanneer die schade te wijten is aan een fout van de organisator zelf of een lid van zijn personeel. Het personeelslid door wiens grove schuld schade zou ontstaan is slechts gehouden tot het betalen van een bedrag van 500.000 BF per schadeverwekkende gebeurtenis. De maatregel werd genomen met een terugwerkende kracht van 30 jaar.

Schadelijders die door deze wijziging in de wetgeving hun schadeloosstelling niet zullen kunnen vorderen van de Belgische Staat of van de loodsen, hebben een klacht ingediend bij het Europese Hof van Justitie. Op 6 september 1993 verklaarde het Europese Hof deze klacht ontvankelijk. In het voorontwerp van decreet werd geen enkele aanpassing van de aansprakelijkheidsregeling voorzien.

De Raad wijst erop dat het nodig zal zijn deze problematiek grondiger uit te werken in het licht van deze procedure, meer in het bijzonder in verband met de

internationale maritieme verdragen. De Vlaamse regering zal desgevallend initiatieven moeten nemen ten aanzien van de federale overheid, aangezien de aansprakelijkheidsregeling een federale materie is.

### 3.3 De vergoeding van het verkeersbegeleidingssysteem (VBS)

Artikel 14 van **het** voorontwerp van decreet stelt dat “Benevens het gewone **loodsgeld** of **de** LOA-vergoeding dienen de gezagvoerders van de vaartuigen de VBS-vergoeding te betalen. (...)”.

Door het VBS worden diensten geleverd aan enerzijds gebruikers die loodsgeld betalen en anderzijds de gebruikers die geen loodsgeld betalen aangezien zij geen gebruik maken van de gewone loodsassistentie of de LOA-assistentie. Wat deze laatste groep gebruikers betreft vindt de Raad dat een vergoeding voor het verkeersbegeleidingssysteem verantwoord is.

Voor de gebruikers die reeds het gewone loodsgeld betalen vindt de Raad dat de Vlaamse regering “de mogelijkheid moet krijgen om” een VBS-vergoeding aan te rekenen doch zij wenst de betreffende formulering in Artikel 14 van het voorontwerp minder affirmatief te stellen: “Benevens het gewone loodsgeld of de LOA-vergoeding **kan** de Vlaamse regering de gezagvoerders van de vaartuigen opleggen een VBS-vergoeding te betalen. (...)”.

Bij de concrete invoering van deze vergoeding bovenop het loodsgeld moet de verhouding tussen de kwaliteit van de aangeboden diensten en de prijs die daarvoor wordt aangerekend zodanig zijn dat geen afbreuk wordt gedaan aan de concurrentiepositie van de Vlaamse havens tegenover het buitenland. Meer in het algemeen is de SERV van mening dat de VBS-vergoeding die wordt aangerekend gekoppeld moet zijn aan een levering van diensten.

### 3.4 De vrijstellingsregeling

Het artikel 7 in het voorontwerp van decreet voert het principe van de verscherpte loodsplicht in. Daarbij is het niet meer voldoende om het loodgeld te betalen. In principe moeten alle vaartuigen daadwerkelijk een loods aan boord nemen. In een aantal gevallen kan een vrijstelling worden verleend.

In de tweede paragraaf van **artikel 7** worden de principes geformuleerd op basis waarvan de Vlaamse regering de vrijstellingsregeling moet uitwerken.

De Raad heeft geen bezwaar tegen de wijze waarop artikel 7 in het voorontwerp van decreet wordt geformuleerd. De Raad benadrukt echter dat de vrijstellingsregeling geen “dode letter” mag blijven. Zonder afbreuk te doen aan het streven naar een optimale veiligheid voor het scheepvaartverkeer moet het mogelijk zijn om in de praktijk vrijstelling te verkrijgen wanneer aan een aantal billijke voorwaarden wordt voldaan.

### **3.5 Het loodsen op afstand (LOA)**

Artikel 7 paragraaf 3 stelt dat de Vlaamse regering de gebieden bepaalt waarbinnen en de omstandigheden waaronder de categorieën vaartuigen die zij aanduidt, van het loodsen op afstand gebruik moeten maken.

De memorie van toelichting vermeldt dat de LOA alleen in ongunstige weersomstandigheden en onder beperkende voorwaarden wordt uitgevoerd. Ten opzichte van de gewone loodsassistentie wordt de LOA-assistentie in ondergeschikte orde aangeboden. Het gaat om een relatief nieuwe techniek die in de toekomst nog voor verbetering en verfijning vatbaar is. Op lange termijn is het niet ondenkbaar dat LOA wordt uitgebouwd tot een aan de gewone loodsassistentie gelijkwaardige dienstverlening.

De Raad is van mening dat loodsen op afstand moet beschouwd worden als een volwaardig alternatief voor de gewone beloodsing. Om dat op termijn ook effectief mogelijk te maken moeten de nodige stappen worden gezet.

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE**

KONINKRIJK BELGIE.  
-----ADVIES VAN DE BAAD VAN STATE.  
-----

De BAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, achtste kamer, op 8 maart 1994 door de Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming verzocht hem van advies te dienen over een voorontwerp van decreet "betreffende de organisatie 'en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende het brevet van haven-**loods**", heeft, na de zaak te hebben onderzocht op de zittingen van 29 maart 1994, 5 april 1994 en 7 juni 1994, op laatstvermelde datum het volgend advies gegeven :



ALGEMENE OPMERKINGEN.

1.1. Zoals wordt uiteengezet in de memorie van toelichting, heeft het voor advies voorgelegde voorontwerp van decreet tot doel de bepalingen van de wet van 3 november 1967 betreffende het **loodsen** van zeevaartuigen aan te passen aan de sedert de inwerkingtreding van deze wet fundamenteel gewijzigde omstandigheden waarin het loodsen van schepen van en naar de Vlaamse havens geschiedt.

Die "gewijzigde omstandigheden" zijn volgens de toelichting **"deels** van juridische, deels van feitelijke (en) deels van budgettaire **aard"** en bestaan inzonderheid hierin :

- dat de regeling en de uitvoering van het loodsen door de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen aan de Gewesten werden opgedragen:
- dat zich sedert 1967 een aantal opmerkelijke technische evoluties hebben voorgedaan die de invoering van het **"loodsen op afstand"** (L.O.A.) **en van** een modern verkeersbegeleidingssysteem (V.B.S.) hebben mogelijk gemaakt:
- dat **met** het Koninkrijk der Nederlanden afspraken zijn gemaakt in verband **met** het opleggen van de "verscherpte

loodsplicht" (1) en van een meldingsplicht inzake het geschat tijdstip van aankomst (G.T.A.) en het geschat tijdstip van vertrek (G.T.V.);

- dat, naast loodsgelden, ook L.O.A.- en V.B.S.-vergoedingen moeten worden opgelegd: en
- dat, als waarborg voor eenveilige verkeersafwikkeling in de havens, een brevet van havenloods moet worden ingevoerd voor de "private loodsen of loodsmaatschappijen".

1.2. Om al die redenen wordt voor het Vlaamse Gewest een eigen regeling uitgewerkt die in grote lijnen als volgt kan worden omschreven.

1.2.1. Als beginsel geldt **dat alleen** de loodsdienst van het Vlaamse Gewest bevoegd is om gewone loodsassistentie en L.O.A.-assistentie te verstrekken aan de vaartuigen die gebruik maken van of zich bevinden op de in het ontwerp of de uitvoeringsbesluiten ervan bepaalde wateren (artikel 4).

1.2.2. Alleen de houder van een door de Vlaamse regering uitgereikt loodsbrevet mag loodsassistentie en L.O.A.-assistentie verstrekken; er wordt evenwel voorzien in de mogelijkheid om tijdelijke loodsvergunningen uit te reiken

- 
- (1) Die verscherpte loodsplicht bestaat hierin dat voortaan daadwerkelijk van de diensten van een loods of van het loodsen op afstand gebruik moet worden gemaakt en dat het dus niet meer volstaat de verschuldigde loodsgelden te betalen zonder effectief een loods aan boord te nemen of een beroep te doen op L.O.A.-assistentie.

"wanneer het belang van de scheepvaart zulks **vereist**" (artikel 5).

1.2.3. Artikel 7 voert de hiervoren sub 1.1. bedoelde "verscherpte **loodsplicht**" in zowel voor de gewone loods-assistentie als voor de L.O.A.-assistentie.

1.2.4. Luidens artikel 8 van het ontwerp treedt de loods uitsluitend op als raadgever van de gezagvoerder en is alleen deze laatste meester over de leiding en de manoeuvres van het vaartuig: de gezagvoerder is verantwoordelijk voor de veiligheid van de loods, ook tijdens het in- en ontschepen (artikel 10).

1.2.5. Artikel 9 van het ontwerp legt aan de gezagvoerders van de vaartuigen de hiervoren sub 1.1. bedoelde meldingsplicht inzake het geschat tijdstip van aankomst en vertrek **op**.

1.2.6. De gezagvoerders die overeenkomstig artikel 7 van het ontwerp verplicht zijn een loods aan boord te nemen of gebruik te maken van L.O.A.-assistentie, zijn loodsgelden verschuldigd, waarvan het tarief bepaald wordt door de Vlaamse regering; die loodsgelden zijn eveneens verschuldigd door gezagvoerders die vrijwillig gebruik maken van loods-assistentie en zelfs door gezagvoerders aan wie een algemene vrijstelling van de verplichting om loodsassistentie te vragen is verleend voor een bepaald traject (artikelen 11 tot 13); een analoge regeling geldt voor het betalen van de VBS-vergoeding (artikel 14).

1.2.7. De voormelde loodsgelden en vergoedingen zijn hoofdelijk verschuldigd door de reder, de scheepseigenaar, de bevrachter, de scheepsagent en hun gemachtigden (artikel 16): hiervoor kan een eventuele "zekerheidsstelling" worden gevraagd en bij gebreke van betaling of zekerheidsstelling kan een verbod tot afvaart worden opgelegd: dat verbod kan in voorkomend geval worden uitgesproken tegen een "zusterschip" (artikel 17).

1.2.8. Luidens artikel 18 van het ontwerp is alleen de rechtbank van koophandel bevoegd om kennis te nemen van elke vordering betreffende de geschillen over de betaling van loodsgelden en andere vergoedingen: datzelfde artikel regelt ook de bevoegdheid *ratione loci* ter zake: dienovereenkomstig wordt artikel 569, eerste lid, **13°**, van het Gerechtelijk Wetboek opgeheven (artikel 23).

1.2.9. Het brevet van havenloods wordt ingevoerd voor de loodsen die werkzaam zijn in de gedecentraliseerd bestuurd havens en kanalen: dit brevet wordt overeenkomstig de door de Vlaamse regering bepaalde regelen uitgereikt (artikel 19).

1.2.10. De artikelen 20 en 21 van het ontwerp regelen de strafbaarstelling van de niet-naleving van de ontworpen regeling alsmede de opsporing en de vaststelling van de overtredingen.

1.2.11. De wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen wordt opgeheven, met uitzondering van de

het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest naar gelang van hun ligging (1).

De bevoegdheid om, met betrekking tot de hun toegewezen aangelegenheden, heffingen op te leggen vinden de Gewesten in de artikelen 170, § 2, (belastingen) en 173 (retributies) van de Grondwet.

Artikel 11 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ten slotte bepaalt dat de decreten de niet-naleving van hun bepalingen strafbaar kunnen stellen, de straffen wegens.' die niet-naleving kunnen bepalen en maatregelen inzake de opsporing en de vaststelling van de bedoelde overtredingen kunnen nemen.

2.1. Zoals blijkt uit de memorie van toelichting bij het wetsontwerp dat de (bijzondere) wet van 8 augustus 1988 is geworden, is de bevoegdheid die aan de Gewesten werd toegekend door de titel "de openbare werken en het vervoer" (artikel 6, § 1, X, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980) "een beheersbevoegdheid in de ruime zin . . . (die) kadert in de filosofie van dit ontwerp om de bevoegdheden

---

(1) Zie inzonderheid het op grond van paragraaf 4, tweede lid, van dat artikel 57 vastgestelde koninklijk besluit van 23 februari 1994 tot vaststelling van de lijst van goederen van de Staat beheerd door het Ministerie van Verkeerswezen (Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart) overgedragen naar het Vlaamse Gewest (B.S., 8 april 1994).

artikelen ibis (aansprakelijkheidsregeling) en 10, § 3 (optreden van het douanebestuur) (artikel 22 van het ontwerp).

2. Artikel 6, § 1, X, **2°**, **2°bis**, 3' en **9°**, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd bij de (bijzondere) wet van 8 augustus 1988 en bij de bijzondere wet van 16 juli 1993 tot vervollediging van de federale staatsstructuur, draagt aan de Gewesten de bevoegdheid op inzake "de waterwegen en hun aanhorigheden" (**2°**), inzake "het juridisch stelsel van de land- en waterwegenis, welke ook de beheerder ervan zijn" (**2°bis**), inzake "de havens en hun aanhorigheden" (3") en inzake "de loodsdiensten en de bebakeningsdiensten van en naar de havens, evenals de reddings- en sleepdiensten op zee" (9").

Luidens artikel 8 van de voornoemde bijzondere wet van 8 augustus 1980 behoort tot de bevoegdheid van de Gewesten in de aangelegenheden opgesomd in onder meer artikel 6 eveneens "het aannemen van bepalingen en andere maatregelen betreffende de infrastructuur die noodzakelijk is voor de uitoefening van die bevoegdheden". Er dient in dit verband overigens te' worden opgemerkt dat krachtens artikel 57, §§ 2 en 4, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en Gewesten "de roerende en onroerende goederen van de Staat, zowel behorend tot het openbaar als tot het privaat domein, die ressorteren onder de bevoegdheid van de Gewesten krachtens artikel 6, § 1, . . . X, van de (bijzondere) . . . wet (van 8 augustus 1980) " van rechtswege zijn overgedragen aan

van de Gewesten uitte breiden en hen homogene bevoegdheidspakketten toe te kennen" (1). De in artikel 6, § 1, X, **9°**, bedoelde (beheers)bevoegdheid omvat meer bepaald "de taken die nu toevertrouwd zijn aan het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart", welke taken inzonderheid bestaan in "de uitoefening van de loodsdienst op zeeschepen, de ondersteunings-"**diensten**" op het water en aan wal, "de **uitvoering**" van de bebakening, de **sleep-"dienst**" en de **reddings-"dienst**" en de **"diensten**" die technische bijstand verlenen of instaan voor de bouw van de voor de vermelde diensten bestemde uitrustingen en schepen (2). De voormelde bevoegdheden omvatten wel "de bevoegdheid tot <regeling> van de eventuele rechten en heffingen, evenals van het recht om 'ze te innen" (3).

Tijdens de bespreking van het ontwerp van bijzondere wet in de bevoegde Senaatscómmis­sie heeft de Vice-Eerste Minister en Minister van Institutionele Hervormingen (F), in verband met de omvang van de aldus overgedragen bevoegdheden, verklaard dat **"voor** de regionalisering van het vervoer . . . duidelijk onderscheid (is) gemaakt tussen enerzijds het algemeen beleid, de normen en de technische voorschriften inzake vervoermiddelen - aangelegenheden die nationaal blijven - en anderzijds het sectorieel economische beleid, dat aan de Gewesten wordt

---

(1) Parl. St., Kamer, nr. 516/1 - 1988, p. 13; zie in dezelfde zin, Parl. Hand., Senaat, verg. van 3 augustus 1988, p. 1308.

(2) Parl. St., Kamer, nr. 516/1 - 1988, p. 17.

(3) Ibidem.

toegewezen" (1). Wat meer bepaald de in artikel 6, § 1, X, 9°, bedoelde **"loodsdiensten"** betreft, stelde de Minister **"dat het uitvoeringstaken** zijn die in overeenstemming moeten zijn met internationale normen met betrekking tot het scheepvaartverkeer . . . (en dat) de regelgevende bevoegdheid op dat gebied . . . nationaal (blijft) (2). "

Dat de bevoegdheid welke inzake de openbare werken en het vervoer aan de Gewesten werd overgedragen door de bijzondere wet van 8 augustus 1988, betrekking heeft op 'het beheer en op uitvoeringstaken; eerder dan op regelgeving, wordt bevestigd door het bepaalde in **2°bis** dat in artikel 6, § 1, X, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 werd ingevoegd door de bijzondere wet van 16 juli 1993 tot vervollediging van de federale staatsstructuur.

Zoals in de rechtsleer wordt aangegeven (3), werd deze bepaling (die aan de Gewesten de bevoegdheid toekent om "het juridisch stelsel van de land- en waterwegen" vast te stellen) immers in de bijzondere wet opgenomen ingevolge een advies L. 21.550/9 van 22 juni 1992 van de Raad van State over een **"voorontwerp** van organieke ordonnantie voor het wegennet in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest". In dat advies had de afdeling wetgeving doen opmerken dat "de bevoegdheid toegekend bij de titel <de openbare werken en

---

(1) Parl. St., Senaat, nr. 405/2 (B.Z. 1988), p. 116.

(2) Ibidem, p. 118.

(3) B. SEUTIN en G. VAN HAEGENDOREN, "De nieuwe bevoegdheden van Gemeenschappen en Gewesten", Die Keure, 1994, p. 97.



het vervoer> uitsluitend een beheersbevoegdheid in de ruime zin (is)" en dat de Gewesten op grond van die bijzondere wetsbepaling inzonderheid niet bevoegd waren om "**eigendomsproblemen** te regelen die verband houden met het wegennet", noch om "de **openbaar-domeinregeling**" vast te stellen of om "de administratieve politie over het wegennet" te regelen.

Door aan de Gewesten de bevoegdheid toe te kennen om het juridisch stelsel van de land- en waterwegen vast te stellen, heeft de bijzondere wetgever van 16 juli 1993 de bezwaren van de Raad van **State** uit de weg geruimd wat de eerste twee vermelde aangelegenheden betreft (eigendomsproblemen inzake de wegen en openbaar-domeinregeling) **(1)**, doch heeft hij meteen impliciet de beperkte draagwijdte bevestigd van de bevoegdheidsoverdracht die in 1988 had plaatsgevonden.

Ten slotte moet bij het onderzoek van de precieze omvang van de bevoegdheid welke door artikel 6, § 1, X, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 aan de Gewesten werd opgedragen, ook nog de bepaling worden betrokken van artikel 6, § 4, 3°, van diezelfde bijzondere wet luidens welke de Gewestregeringen moeten worden betrokken bij "het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen".

---

(1) Wat de bevoegdheid betreft om de administratieve politie te regelen, blijkt de bijzondere wet van 16 juli 1993 niets te hebben willen wijzigen.

Uit de memorie van toelichting bij het wetsontwerp dat de (bijzondere) wet van 8 augustus 1988 is geworden, blijkt dat met "algemene politie" in artikel 6, § 4, 3°, bedoeld is "de politiereglementen van toepassing op de verschillende vervoerswijzen, <zoals> . . . het algemeen reglement van de scheepvaartwegen: . . . (en) de politie op de zeevaart . . ." (1). Uit het gebruik van het woord "**zoals**" in die toelichting moet worden afgeleid dat de opsomming van de verscheidene politiereglementen slechts exemplarisch - **en** dus niet limitatief - is, zodat moet worden aangenomen dat de algemene (2) politiereglementen en de reglementering op

---

(1) Parl. St., Kamer, nr. 516/1 - 1988, p. 21.

(2) Wat het onderscheid betreft tussen "**algemene**" en "bijzondere" politie, verwijst de Raad van State naar het advies L. 22.933/8 over een voorontwerp van decreet betreffende de zeehavens waarin werd opgemerkt "eensdeels, dat de **Belgische Staat** bij de afdeling administratie van de Raad van State een beroep heeft ingesteld tot nietigverklaring van een besluit waarbij de Vlaamse Regering een adjunct-havenkapitein heeft benoemd (zaak A. 46.033/IV-13.669), in welk beroep inzonderheid de schending wordt aangevoerd van artikel 6, § 1, X, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 en argumenten worden ontleend aan het onderscheid tussen de bijzondere en de algemene politie en, anderdeels, dat de Vlaamse minister van Openbare Werken bij de afdeling administratie van de Raad van State een adviesaanvraag heeft ingediend betreffende de afbakening van de federale en de regionale bevoegdheden op het vlak van de openbare werken en het vervoer, welke adviesaanvraag onder meer betrekking heeft op het onderscheid tussen de algemene en de bijzondere politie en op de bevoegdheidsverdeling inzake het vaststellen van reglementen met betrekking tot de waterwegen (zaak A. 53.929/IV-9-1169). **Het aanhangig** zijn van die betwisting (en van de adviesaanvraag) voor de afdeling administratie staat eraan in de weg dat de afdeling wetgeving thans nader zou ingaan op de aldus opgeworpen rechtsvragen".

het verkeer en het vervoer in de meest ruime zin tot de bevoegdheid van de federale overheid zijn blijven behoren.

Op te merken valt overigens dat de bepaling van artikel 6, § 4, 3°, in zoverre ze de bedoelde regels, reglementering en voorschriften tot de bevoegdheid van de federale overheid rekent, niet aansluit bij een andere bijzondere wetsbepaling die in dat verband een uitdrukkelijke uitzondering maakt op een aan de Gewesten opgedragen algemene bevoegdheid (1), doch dat de bijzondere wetgever, volledig in overeenstemming met wat hiervoren aan de hand van de parlementaire voorbereiding werd uiteengezet, ervan is uitgegaan dat de regels inzake algemene politie en de reglementering van het verkeer en het vervoer tot de residuaire bevoegdheid van de federale overheid zijn blijven behoren en dat de bevoegdheidsopdracht vervat in artikel 6, § 1, X, daaraan geen afbreuk doet. Daardoor wordt nogmaals de beperkte omvang van die bevoegdheidstoewijzing benadrukt. Meer bepaald blijkt daaruit te moeten worden afgeleid dat het regelen van de door de bedoelde politiereglementen beoogde aspecten van de openbare orde en de veiligheid niet behoort tot de **"beheersbevoegdheid in de ruime zin"** welke door artikel 6, § 1, X, aan de Gewesten is overgedragen.

De conclusie uit het vorenstaande blijkt te moeten zijn dat het Vlaamse Gewest in artikel 6, § 1, X, 9°, gecombineerd met artikel 8 van de bijzondere wet van

---

(1) Dit is bijvoorbeeld wel het geval met de bepaling van artikel 6, § 4, 1°, inzake de produktnormen en inzake de doorvoer van afvalstoffen, "bedoeld in § 1, II, tweede lid, 1° en 3°".

8 augustus 1980, onbetwistbaar de bevoegdheid vindt om de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest te regelen, doch dat ter zake ernstig voorbehoud moet worden gemaakt bij de bepalingen van het ontwerp die betrekking hebben op de zgn. "verscherpte **loodsplicht**" (artikel 7) en op het brevet van havenloods (artikel 19).

2.1.1. Er kan immers niet in redelijkheid worden betwist dat de decreetgever, in de mate dat het voornoemde artikel 7 van het ontwerp aan de gezagvoerders van vaartuigen de verplichting oplegt om een loods aan boord te nemen of om een beroep te doen op L.O.A.-assistentie, een "**normatieve**" maatregel vaststelt die verder reikt dan de loutere uitvoerings- en beheerstaak die aan het Gewest inzake de "**loodsdiensten**" is opgedragen, eensdeels, en dat hij, met het oog op o.m. de veiligheid van het scheepvaartverkeer (1), een maatregel van algemene politie neemt, anderdeels.

Wat de door artikel 9 van het ontwerp opgelegde verplichting betreft om het geschat tijdstip van aankomst en van vertrek te melden, liggen de zaken anders : die verplichting kan in redelijkheid worden geacht 'verband te

---

(1) In de memorie van toelichting wordt het invoeren van de verscherpte loodsplicht o.m. hierdoor verantwoord dat de toenemende densiteit van het scheepvaartverkeer, de steeds groter wordende afmetingen van de schepen en de omstandigheid dat meer en meer schepen gevaarlijke goederenvervoeren, gevaren inhouden "**voor** de schepen en hun bemanningen, voor de continuïteit van het verkeer naar de havens, voor het mariene milieu, en niet in het minst ook voor de nabij wateren en havens wonende **bevolking**".

houden met de organisatie - en dus met het **"beheer"** - van de loodsdienst.

2.1.2. Het voorschrift van artikel 19 van het ontwerp in verband met het bezit van het brevet van havenloods heeft betrekking, niet op de loodsen van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest, maar op "de loodsen die werkzaam zijn in de gedecentraliseerd bestuurd havens en kanalen", dit zijn blijkens de memorie van toelichting bij het ontwerp "private loodsen of **loodsmaatschappijen**".

Het opleggen van het brevet van havenloods blijkt dan ook niet te kunnen worden ingepast in de bevoegdheid welke het Vlaamse Gewest ontleent aan het bepaalde sub 9° van artikel 6, § 1, X, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 - die bepaling betreft immers alleen de loodsdiensten "van en naar de havens" -, doch zou alleen kunnen steunen op de bevoegdheid welke inzake "de havens en hun aanhorigheden" aan de Gewesten is opgedragen door de bepaling sub 3° van artikel 6, § 1, X.

Zoals bij herhaling wordt benadrukt in de memorie van toelichting bij het ontwerp, **"(vormen)** de bepaling van bekwaamheidsvereisten en de instelling van een specifiek brevet . . . waarborgenvoor <eenveiligeverkeersafwikkeling> in de **havens**" en "(kadert) deze maatregel in de bedoeling van de Executieve (lees : regering) om <de veiligheid van het scheepvaartverkeer> . . . te verhogen".

Om deze reden alleen al kan, gelet op wathervoren sub 2.1., in fine, werd gesteld, worden betwist dat het Gewest bevoegd is om de ontworpen regeling vastte stellen.

Daarbij komt nog dat in de memorie van toelichting bij het wetsontwerp dat de (bijzondere) wet van 8 augustus 1988 is geworden en in het verslag van de bevoegde Senaatscommissie uitdrukkelijk werd gesteld dat, **"zoals** dit bij alle vervoertakken het geval is, . . . de reglementering inzake toegang tot het beroep en tot de markt van ondernemer van nationaal en internationaal **personenvervoer over** de weg (inhoudende de vereisten inzake vakbekwaamheid, betrouwbaarheid, . . .) tot de bevoegdheid blijft behoren van de nationale Regering" (1) en dat **"voor** het Departement van Verkeerswezen de volgende aangelegenheden nationaal blijven : . . . de afgifte van nationale en internationale vervoervergunningen en van bewijzen van beroepsbekwaamheid voor het stads- en streekvervoer, voor gespecialiseerd regelmatig vervoer en voor taxi's; . . ." (2).

In de mate dat de ontworpen bepaling kan worden aangemerkt als een regeling inzake de beroepsuitoefeningsvoorwaarden, moet ten slotte ook nog worden gewezen op het bepaalde in artikel 6, § 1, VI, vijfde lid, **6°**, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 luidens hetwelk de regeling van "de **vestigingsvoorwaarden**" tot de bevoegdheid van de federale overheid is blijven behoren.

2.1.3. Uit de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wetten van 8 augustus 1988 en 16 juli 1993 blijkt derhalve te moeten worden geconcludeerd dat de in de artikelen 7 en 19 van het ontwerp geregelde aangelegenheden (de verscherpte loodsplicht en het brevet van havenloods)

---

(1) Parl. St., Kamer, nr. 516/1 - 1988, p. 17.

(2) Parl. St., Senaat, nr. 405/2 (B.Z. 1988), p. 117.

moeten worden geacht tot de bevoegdheid van de federale overheid te zijn blijven behoren.

Die vaststelling staat er evenwel niet aan in de weg dat het Gewest met betrekking tot die aangelegenheden toch regelend zou kunnen optreden, op voorwaarde met name dat het zich kan beroepen op de toepassing van artikel 10 juncto artikel 19, § 1, eerste lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 (1). Uit die bepalingen volgt immers dat het decreet een door de Grondwet of de bijzondere wetten aan de federale wetgever voorbehouden aangelegenheid of een aangelegenheid die tot de residuaire bevoegdheid van de federale overheid behoort kan regelen, doch alleen indien zulks **"noodzakelijk"** is voor de uitoefening van de bevoegdheden van de Gemeenschap of het Gewest, eensdeels, en indien voldaan is aan de door de rechtspraak van het Arbitragehof gestelde dubbele voorwaarde dat de tot de gereserveerde bevoegdheid van de federale wetgever behorende aangelegenheid zich tot een gedifferentieerde regeling leent en dat de weerslag op de betrokken aangelegenheid slechts marginaal is, anderdeels (2).

- 
- (1) Luidens artikel 10 kunnen de decreten rechtsbepalingen bevatten in aangelegenheden waarvoor de Raden niet bevoegd zijn, voor zover die bepalingen noodzakelijk zijn voor de uitoefening van hun bevoegdheid.

Artikel 19, § 1, eerste lid, bepaalt dat het decreet, **"behoudens"** toepassing van artikel **10**", de aangelegenheden bedoeld in de artikelen 4 tot 9 regelt "onverminderd de bevoegdheden die door de Grondwet aan de wet zijn **voorbehouden**".

- (2) Zie onder meer het arrest nr. 32/92 van 23 april 1992, considerans B.3.6.

In casu lijkt evenwel **te moeten** worden betwijfeld of het regelen van de bedoelde aangelegenheden kan worden geacht, voor de uitoefening van de overige bevoegdheden van het Gewest, **"noodzakelijk"** te zijn in de zin van het voornoemde artikel 10.

2.2. De bepalingen van artikel 17 (inzake het verbod van afvaart), artikel 18 (inzake de aanwijzing van de rechtbank die bevoegd is om kennis te nemen van de geschillen over de betaling van loodsgelden) en artikel 23 van het ontwerp (opheffing van artikel 569, eerste lid, **13°**, van het Gerechtelijk Wetboek) regelen aangelegenheden van gerechtelijk recht die behoren tot de door de Grondwet (artikel 146) aan de federale wetgever voorbehouden bevoegdheden.

Gelet op de uitvoerige verantwoording die in de memorie van toelichting met betrekking tot de vermelde artikelen van het ontwerp wordt gegeven, lijkt in het onderhavige geval, onder voorbehoud van een andersluidende beoordeling door het Arbitragehof, wel te kunnen worden aangenomen dat de gewestwetgever, met toepassing van de eerdervermelde artikelen 10 en 19, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, bevoegd is om de bedoelde bepalingen vast te stellen.

3. Luidens de artikelen 12, eerste lid, 13, derde lid, en 14, derde lid, van het ontwerp bepaalt de Vlaamse regering het bedrag van de gewone loodsgelden, van de L.O.A.-vergoedingen en van de V.B.S.-vergoedingen.



Zoals is gebleken uit wat hiervoren sub 2 en 2.1. is uiteengezet, doet zich inzake het opleggen van de bedoelde heffingen en rechten geen bevoegdheidsprobleem voor.

Er dient met betrekking-tot de vermelde bepalingen van het ontwerp evenwel te worden opgemerkt dat slechts kan worden aangenomen dat het vaststellen van het bedrag van die heffingen en rechten aan de regering wordt overgelaten, indien die heffingen en rechten kunnen worden aangemerkt als retributies, en niet als belastingen.

Voor het invoeren van een belasting is immers, volgens artikel 170 van de Grondwet, de rechtstreekse bemoeiing van de bevoegde wetgever vereist, niet alleen voor het invoeren van de belasting zelf, doch ook voor het bepalen van de hoofdbestanddelen ervan. De bevoegde wetgever moet het beginsel van de belasting vaststellen, de grondslag ervan bepalen en de heffing ervan regelen. Die bevoegdheid van de wetgever kan niet aan de uitvoerende macht worden overgedragen, tenminste wat de hoofdbestanddelen ervan betreft : de grondslag en het tarief van de belasting. Daarentegen vereist artikel 173 van de Grondwet slechts de onrechtstreekse bemoeiing van de bevoegde wetgever voor het invoeren van retributies. Wanneer die wetgever bepaalt in welke gevallen een retributie verschuldigd is, kan hij aan de uitvoerende macht opdragen er de grondslag van vast te stellen.

Algemeen wordt aangenomen dat van een retributie enkel sprake kan zijn, als de heffing verschijnt als de geldelijke vergoeding van een dienst die de overheid presteert ten voordele van de heffingsplichtige individueel

beschouwd. Er moet dus een vergoeding van kosten zijn en die kosten moeten veroorzaakt zijn door een aan de individuele heffingsplichtige bewezen dienst. Bovendien moet er een redelijke verhouding bestaan tussen, enerzijds, de waarde van de bewezen dienst en, anderzijds, de gevorderde retributie : bij gemis van een zodanige verhouding zou de retributie haar vergoedend karakter verliezen en van fiscale aard worden. Het is meer bepaald dat vergoedend karakter en het vereiste van de redelijke verhouding tussen de gepresteerde dienst en de gevorderde retributie, die verantwoordt dat het vaststellen van het bedrag van de retributie aan de uitvoerende macht wordt opgedragen.

Er zou zich in casu geen moeilijkheid voordoen om de in de artikelen 11 tot 14 van het ontwerp bedoelde loodsgelden en vergoedingen als retributies te kwalificeren, ware het niet dat luidens de artikelen 11, tweede lid, 2°, en 13, tweede lid, tweede streepje, van het ontwerp het gewone loodsgeld respectievelijk de **L.O.A.-vergoeding** ook verschuldigd is door gezagvoerders aan wie vrijstelling is verleend van de verplichting om een loods aan boord te nemen of om een beroep te doen op L.O.A.-assistentie : vermits er ten behoeve van die gezagvoerders - per hypothese - **geen** prestatie is verricht, kan de heffing die hen wordt opgelegd niets anders zijn dan een belasting. Er dient in dat verband wel te worden opgemerkt dat de tekst van het ontwerp niet in overeenstemming is met de memorie van toelichting waarin het principe "geen loods, geen loodsgeld" wordt gehuldigd (zie de toelichting bij artikel 11).

4. Luidens artikel 5, § 1, eerste lid, van het ontwerp moeten de verstrekkers van gewone loodsassistentie en van LOA-assistentie houder zijn van een loodsbrevet en worden de bedoelde loodsbrevettenuitgereikt, geschorsten ingetrokken door de Vlaamse regering, die de voorwaarden vaststelt waaronder zulks geschiedt.

Luidens de schriftelijketoelichtingverstrektdoor de gemachtigde van de Vlaamse regering regelt die bepaling van het' ontwerp **"slechts** de bekwaamheidsvereisten met betrekking tot de uitoefening van het ambt van loods in dienst van . . . (de) loodsdienst (van het Vlaamse Gewest), die zoals artikel 2, 4°, van het ontwerp reedsaankondigt een dienst van de Vlaamse regering kan zijn of een later bij decreet op te richten dienstgewijze gedecentraliseerde instelling van het Gewest. (Artikel 5, § 1, eerste lid, van het ontwerp handelt) met andere woorden (over) een aspect van het statuut van een bijzondere soort gewestelijk ambtenaar . . . . (Die) regeling . . . dient dus te worden vastgeknoopt aan artikel 87 van de bijzondere wet (van 8 augustus 1980) tot hervorming der instellingen . . .".

Hoewel de opvatting kan worden bijgetreden dat **de** opdracht die door artikel 5, § 1, eerste lid, van het ontwerp aan de Vlaamse regering wordt gegeven, betrekking heeft op de vaststelling van het administratief statuut van de loodsen-ambtenaren van de loodsdienst van het Vlaams Gewest - wat impliceert dat de Vlaamse regering die statutaire bepalingen kan vaststellen, hetzij op grond van artikel 87, § 3, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, wat haar **"diensten"** betreft, hetzij op grond van artikel 9 van die bijzondere wet, wat de gedecentraliseerde instellingen

betreft -, moet daaromtrent toch de aandacht worden gevestigd op de gevolgen van de vernietiging door de afdeling administratie van de Raad van State van het koninklijk besluit van 22 november 1991 tot bepaling van de algemene principes van het administratief en geldelijk statuut van de rijksambtenaren die van toepassing zijn op het personeel van de Executieven en van de publiekrechtelijke rechtspersonen die ervan afhangen (1).

Zowel artikel 9 als artikel 87, § 3, van de bijzondere wet bepalen immers dat de bevoegdheid van de **Gemeenschaps-** of Gewestregeringen om statutaire bepalingen vast te stellen slechts geldt "**onverminderd** artikel 87, § 4", wat betekent dat de regeringen ter zake rekening moeten houden met de "algemene principes van het administratief en geldelijk statuut van het rijkspersoneel" die bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit worden aangewezen en die van rechtswege van toepassing zijn op het personeel van de Gemeenschappen en de Gewesten, evenals op het personeel van de publiekrechtelijke rechtspersonen die ervan afhangen.

Uit de vernietiging van het voornoemde koninklijk besluit van 22 november 1991 vloeit voort dat de bedoelde "algemene principes" moeten worden geacht nooit te zijn vastgesteld. De inwerkingtreding van het koninklijk besluit tot vaststelling van die algemene principes is nochtans de voorwaarde die door de (bijzondere) wet van 8 augustus 1988 tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot henrorming der instellingen wordt gesteld voor de inwerking-

---

(1) Arrest Leclercq, nr. 47.689, van 31 mei 1994.

treding van de bepalingen **van** de artikelen 9 en 87, § 3, die aan de organen van de Gewesten en de Gemeenschappen de bevoegdheid opdragen om het statuut van het personeel van hun diensten of van hun instellingen vast te stellen (1).

Bij ontstentenis van het bedoelde "algemene principes-besluit" blijven m.a.w. de bepalingen gelden, eensdeels, van het oorspronkelijke artikel 87, § 3, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 luidens **welke** het personeel van de diensten van de Gemeenschappen en de Gewesten onderworpen is aan de wettelijke en statutaire regelen die van toepassing zijn op het personeel van het Rijk en, anderdeels, van artikel 13, § 6, van dezelfde bijzondere wet krachtens welke voor het vaststellen van het administratief en het geldelijk statuut van het personeel van de instellingen van de Gemeenschappen en de Gewesten het akkoord vereist is van de federale Minister tot wiens bevoegdheid de Ambtenarenzaken behoren.

In afwachting dat het nieuwe artikel 12, § 2, van de (bijzondere) wet van 8 augustus 1988 (dat het nieuwe artikel 87, § 3, invoegt) - andermaal - in werking treedt, met name ingevolge de vaststelling en de inwerkingtreding van een nieuw "algemene **principes-besluit**", zijn de loodsen (die volgens de ontworpen regeling deel uitmaken van de diensten

- 
- (1) Zie artikel 18, § 3, tweede lid, van de voornoemde (bijzondere) wet van 8 augustus 1988, luidens welke bepaling artikel 12, § 2, van die wet (dat het nieuwe artikel 87, § 3, invoegt) en artikel 16, 4°, van die wet (dat artikel 13, § 6, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 opheft) in werking treden op dezelfde datum als het koninklijk besluit bedoeld in artikel 12, § 3 (nieuw artikel 87, § 4).

van de Vlaamse Gemeenschap) bijgevolg onderworpen aan de statutaire regelen die van toepassing zijn op het rijkspersoneel. In die omstandigheden zou de Vlaamse regering slechts bijzondere bekwaamheidsvereisten voor de bedoelde personeelsleden kunnen uitvaardigen in de mate dat het statuut van het rijkspersoneel het vaststellen van dergelijke specifieke vereisten voor een bepaald ministerieel departement toestaat (1); in voorkomend geval zal de regering daarbij bovendien de bijzondere voorwaarden moeten in acht nemen waaraan het statuut het vaststellen van die regelen onderwerpt (bijvoorbeeld het advies inwinnen of het akkoord verkrijgen van een federale overheid).

#### BIJZONDERE OPMERKINGEN.

##### Artikel 1.

De verwijzing naar artikel 107quater van de Grondwet dient te worden aangepast aan de herschikking van de grondwetsbepalingen in de gecoördineerde Grondwet. Men vervange derhalve "artikel **107quater**" door "artikel 39".

##### Artikel 2.

1. Voorgesteld wordt de bepaling sub 3" als volgt te redigeren :

---

(1) Zie bijvoorbeeld artikel 17 van het koninklijk besluit van 2 oktober 1937 houdende het statuut van het rijkspersoneel.

"3° <<de loodsdienst>> : de functionele dienst van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap belast met de in artikel 4 bedoelde taken of de **rechtspersoon waaraan** bij decreet die taken, geheel of gedeeltelijk, worden **toevertrouwd**;".

2. In de bepaling sub 7° vervange men de woorden "andere personen of instellingen" door "andere natuurlijke of **rechtspersonen**".

#### Artikel 3.

1. Wat de bepaling van het tweede lid, 1°, betreft waarbij de Noordzee-loodsen uit het toepassingsgebied van hoofdstuk 11 worden gesloten, wordt in de memorie van toelichting gesteld dat "het ontwerp . . . niet van toepassing (is) op de activiteit van de Noordzee-loodsen . . .".

Die bepaling hoort dus niet thuis in afdeling 1 van hoofdstuk 11, welke afdeling ertoe strekt het toepassingsgebied te omschrijven van dat hoofdstuk 11 dat betrekking heeft op de \*\*organisatie en werking (van) de loodsdienst van het Vlaamse **Gewest**". Logischerwijze zou die bepaling moeten worden opgenomen in een afzonderlijk artikel van hoofdstuk 1 van het ontwerp.

2. De resterende bepaling van het tweede lid redigere men als volgt :

"De bepalingen van dit hoofdstuk zijn niet van toepassing op de natuurlijke en rechtspersonen belast met het verstrekken van gewone loodsassistentie of van LOA-assistentie of met de verkeersbegeleiding in gedecentraliseerd bestuurd havens en kanalen, uitgezonderd wat het zeekanaal van Gent naar Terneuzen, met inbegrip van de oude kanaalarmen, de Moervaart, en de op deze wateren aansluitende en door de stad Gent beheerde dokken en darsen betreft".

#### Artikel 4.

Wat paragraaf 3 van dit artikel betreft, rijst de vraag of, naar analogie met wat in paragraaf 2 wordt bepaald, aan de Vlaamse regering niet de opdracht moet worden gegeven om de gebieden aan te wijzen waar verkeersbegeleiding wordt verstrekt.

#### Artikel 6.

Luidens dit artikel regelt de Vlaamse regering de nadere organisatie en de werking van de **loodsdienst**.

Aangezien de loodsdienst is geconcipieerd als een dienst van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap en de Vlaamse regering, overeenkomstig artikel 87 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, zelf de organisatie en de werking van haar diensten regelt, kan deze bepaling als overbodig worden weggelaten.



Artikel 7.

Rekening houdend met de algemene opmerking 2.1.1., dient deze bepaling uit het ontwerp te worden weggelaten.

De verwijzingen naar artikel 7 in de overige artikelen van het ontwerp (inzonderheid in de artikelen 11 en 13) moeten bijgevolg eveneens worden geschrapt.

Ten slotte moeten ook de strafbepalingen vervat in artikel 20, **1°** en **2°**, van het ontwerp worden weggelaten en moet de bepaling van artikel 22 tot opheffing van de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen worden aangepast.

Artikel 13.

Luidens het laatste lid van dit artikel is de gezagvoerder die de LOA-vergoeding verschuldigd is, geen gewoon loodsgeld verschuldigd. Voor zover met die bepaling bedoeld is dat een gezagvoerder die uitsluitend een beroep doet op LOA-assistentie, slechts één vergoeding (de LOA-vergoeding) dient te betalen, lijkt dit een overbodige **bepaling**.

Artikel 14.

1. In het eerste lid van dit artikel wordt allicht bedoeld dat de VBS-vergoeding slechts moet worden betaald wanneer de gezagvoerder ook effectief gebruik maakt van het verkeersbegeleidingssysteem.

Men redigere dat eerste lid dan ook als volgt :

"Een VBS-vergoeding is verschuldigd door de gebruiker van het **verkeersbegeleidingssysteem**".

2. In het vierde lid dienen de woorden "de gewone loodsassistentie, de LGA-assistentie en" te worden geschrapt.

#### Artikel 16.

Mede rekening houdend met de in artikel 2, 10°, van het ontwerp opgenomen definitie van **"loodsgelden"**, redigere men dit artikel als volgt :

"De reder, de scheepseigenaar, de bevrachter, de scheepsagent en eventueel de door hen tot handelen gemachtigde persoon of personen zijn hoofdelijk gehouden tot het betalen van de loodsgelden en van de in artikel 15 bepaalde vergoedingen en kosten".

#### Artikel 17.

Gelet op de hiervoren vermelde definitie van **"loodsgelden"**, vervange men in paragraaf 1 van dit artikel de woorden "alle krachtens deze afdeling verschuldigde bedragen" door "de loodsgelden en de in artikel 15 bepaalde vergoedingen en kosten".

Artikel 21.

Om te voldoen aan artikel 11, derde lid, **1°**, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, gewijzigd bij de bijzondere wet van 16 juli 1993, schrijven men :

"Aan de loodsen, de houders van een tijdelijke loodsvergunning wanneer zij in actieve dienst zijn, de gezagvoerders van de loodsboten, . . . (verder de opsomming in 2" en 3") wordt de hoedanigheid van agent van-gerechtelijke politie toegekend".

Artikel 24.

1. Aangezien de VBS-vergoeding slechts kan worden geëist nadat artikel 14 van het ontwerp is in werking getreden en de Vlaamse regering ter uitvoering van dat artikel **o.m.** het tarief van die vergoeding heeft vastgesteld, dient het tweede lid van paragraaf 1 van artikel 24 te worden weggelaten.

2. Wat de bepaling van paragraaf 2 betreft die betrekking heeft op de in artikel 19 van het ontwerp vervatte regeling inzake het brevet van havenloods, wordt verwezen naar de algemene opmerking 2.1.2. overeenkomstig welke dat artikel 19 de bevoegdheid van de decreetgever te buiten gaat.

De kamer was samengesteld uit

de Heren	:	W. DEROOVER,	kamervoorzitter,
		M. VAN DAMME,	staatsraden,
		D. ALBRECHT,	
		J. GIJSSELS,	assessoren van de
		A. ALLEN,	afdeling wetgeving,
Mevrouw	:	F. LIEVENS,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de H. B. SEUTIN, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door Mevr. M.-C. CEULE, eerste referendaris.

DE GRIFFIER;

DE VOORZITTER,

F. LIEVENS.

W. DEROOVER.

**ONTWERP VAN DECREET**

## ONTWERP VAN DECREET

### DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse handel en Staatshervorming,

Na beraadslaging,

#### BESLUIT:

De Vlaamse minister, bevoegd voor vervoer, is ermee belast, in naam van de Vlaamse regering, bij de Vlaamse Raad het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

### HOOFDSTUK 1

#### Algemene bepalingen

##### Artikel 1

Dit decreet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

##### Artikel 2

Voor de toepassing van dit decreet wordt verstaan onder :

1° „vaartuigen” :

a. de vaartuigen omschreven in artikel 1 van boek 11 van het Wetboek van Koophandel;

b. de vaartuigen, lichters, dokken, wrakken en drijvende tuigen met bestemming naar of komend uit zee;

c. de andere uitdrukkelijk bij besluit van de Vlaamse regering aangeduide vaartuigen, lichters, dokken, wrakken en drijvende tuigen;

2° „gezagvoerder” : de kapitein, de schipper of de persoon die belast is met het bevel over een vaartuig, of die dit bevel in feite voert;

3° „de loodsdienst” : de functionele dienst van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap belast met de in artikel 5 bedoelde taken of de rechtspersoon waaraan bij decreet die taken geheel of gedeeltelijk worden toevertrouwd;

4° „het gewone loodsen” : het verstrekken van inlichtingen en raadgevingen bij de navigatie van een vaartuig, door een loods aan boord van dat vaartuig;

5° „het loodsen op afstand” of „LOA” : het verstrekken van inlichtingen en raadgevingen bij de navigatie van een vaartuig, vanaf de wal of vanop een ander varend of stilliggend vaartuig, door een loods, met behulp van radiocommunicatiemiddelen en eventueel van radarbeelden;

6° „loods” : de houder van het loodsbrevet of van de tijdelijke loodsvergunning bedoeld in artikel 6;

7" „verkeersbegeleiding" : de verzameling, de verwerking, de overbrenging en de mededeling aan de gezagvoerders en aan andere natuurlijke of rechtspersonen van gegevens in verband met de ordening en de coördinatie van het scheepvaartverkeer, met uitzondering van de specifieke activiteiten omschreven onder 4" en 5";

8" „verkeersbegeleidingssysteem" of „VBS" : het organisatorische en operationele systeem waarin de verkeersbegeleiding wordt verstrekt;

9" „gedecentraliseerd bestuurde havens en kanalen" : de op het grondgebied van het Vlaamse Gewest gelegen havens en kanalen die zijn onttrokken aan de werking van de getijden en die ter uitvoering van de wet, het decreet of een met het Vlaamse Gewest gesloten overeenkomst, bestuurd of geëxploiteerd worden door een gedecentraliseerd bestuur;

10" „loodsgelden" : het gewone loodsgeld, de LOA-vergoeding en de VBS-vergoeding;

11" „gewoon loodsgeld" : een retributie verschuldigd wegens het gebruik maken van het gewone loodsen;

12" „LOA-vergoeding" : een retributie verschuldigd wegens het gebruik maken van LOA;

13" „VBS-vergoeding" : een retributie verschuldigd wegens het gebruik maken van het verkeersbegeleidingssysteem;

### Artikel 3

Dit decreet is niet van toepassing op de Noordzee-loodsen bedoeld in de wet van 8 juni 1983 houdende instelling van een certificaat van Noordzee-loods voor het loodsen van schepen op de Noordzee en in het Kanaal.

## HOOFDSTUK 11

Organisatie en werking van  
de loodsdienst van het Vlaamse Gewest

### AFDELING 1

Toepassingsgebied

### Artikel 4

Onverminderd de internationale verplichtingen die in verband met deze aangelegenheid op het Vlaamse Gewest rusten, regelt dit hoofdstuk de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest.

De bepalingen van dit hoofdstuk zijn niet van toepassing op de natuurlijke en rechtspersonen belast met het verstrekken van het gewone loodsen of van LOA of met de verkeersbegeleiding in gedecentraliseerd bestuurde havens en \*kanalen, uitgezonderd wat het zeekanaal van Gent naar **Terneuzen**, met inbegrip van de oude kanaalarmen, de Moervaart, en de op deze wateren aansluitende en door de stad Gent beheerde dokken en darsen betreft.

## AFDELING 2

## Organisatie van de loodsdienst

## Artikel 5

§ 1. Alleen de loodsdienst van het Vlaamse Gewest is bevoegd om het gewone loodsen en LOA te verstrekken aan de vaartuigen die gebruik maken van of zich bevinden op de volgende wateren :

1" de Belgische territoriale zee, in westelijke richting uitgebreid tot de rede van Duinkerke, en in oostelijke richting uitgebreid tot de rede van Vlissingen;

2" de Scheldemonden van de rede van Vlissingen tot de kruisstations van de loodsboten in zee;

3" de vaarwateren tussen de kruisstations van de loodsboten tot de kusthavens;

4" de Schelde stroomafwaarts Antwerpen tot de rede van Vlissingen;

5" de rede van Antwerpen;

6" de Schelde stroomopwaarts Antwerpen tot Dendermonde;

7" de Rupel van haar monding tot in de sluis van Wintam;

8" het zeekanaal van Gent naar Terneuzen, met inbegrip van de oude kanaalarmen, de Moervaart, en de op deze wateren aansluitende en door de Stad Gent beheerde dokken en darsen;

9° de tijhavens van Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort en de wateren tussen deze havens en de aanpalende redenen;

10" de toegangsgeulen van de op de voormelde wateren aansluitende keer- en schutsluizen;

11" de andere op het grondgebied van het Vlaamse Gewest gelegen stromen, rivieren, kanalen en bevaarbare wateren, die geen gedecentraliseerd bestuurde havens of kanalen zijn.

Deze bevoegdheid omvat ook het verstrekken van het gewone loodsen en LOA aan de vaartuigen die een aan een van de genoemde wateren gelegen haven of aanlegplaats aanlopen of verlaten.

§ 2. De Vlaamse regering bepaalt de gebieden waar de loodsdienst daadwerkelijk het gewone loodsen en LOA verstrekt.

§ 3. De loodsdienst is belast met de verkeersbegeleiding.

De Vlaamse regering bepaalt de gebieden waar verkeersbegeleiding wordt verstrekt.

## Artikel 6

§ 1. De verstrekkers van het gewone loodsen en van LOA moeten houder zijn van een loodsbrevet.

De loodsbrevetten worden uitgereikt, geschorst en ingetrokken door de Vlaamse regering, die de voorwaarden vaststelt waaronder zulks geschiedt.



De loodsen worden voorzien van een legitimatiebewijs. De Vlaamse regering bepaalt de vorm van dit bewijs en de vermeldingen die erop voorkomen.

§ 2. Wanneer het belang van de scheepvaart zulks vereist, reikt de Vlaamse regering, overeenkomstig de door haar bepaalde regelen, tijdelijke loodsvergunningen uit.

De Vlaamse regering bepaalt de geldigheidsduur van de vergunningen en regelt de schorsing en de intrekking ervan. De Vlaamse regering bepaalt in het bijzonder volgens welke regelen de houders van een dergelijke vergunning dienen op te treden.

### AFDELING 3

#### De verscherpte loodsplicht

##### Artikel 7

§ 1. De Vlaamse regering bepaalt de gebieden waarbinnen de vaartuigen verplicht zijn om een loods aan boord te nemen.

§ 2. De Vlaamse regering duidt de categorieën van vaartuigen en de gezagvoerders aan die van deze verplichting zijn vrijgesteld.

. Daarbij dient de Vlaamse regering onder meer :

1° een onderscheid te maken naar het type, de bestemming, de afmetingen en/of de hoeveelheid of de soort lading van de vaartuigen;

2° een stelsel in te voeren van individuele vrijstellingen die als gevolg van bijzondere omstandigheden worden verleend door de ambtenaren die de Vlaamse regering aanwijst;

3° een algemene vrijstelling te verlenen aan gezagvoerders die binnen een bepaalde termijn een bepaald aantal keren eenzelfde traject afleggen.

Zij wordt verleend aan de betrokken gezagvoerder en niet aan een vaartuig, aan een scheepvaartlijn of aan een reder. Ze geldt slechts voor het betrokken traject en ze is bovendien beperkt om met één welbepaald vaartuig of met vaartuigen van hetzelfde type te varen.

In uitzonderlijk omstandigheden of gevallen kunnen door de Vlaamse regering aangewezen ambtenaren een krachtens de voorgaande leden vrijgesteld vaartuig toch aan de verscherpte loodsplicht onderwerpen, of verplichtingen opleggen in verband met het gebruik maken van meer dan één loods.

§ 3. De Vlaamse regering bepaalt de gebieden waarbinnen en de omstandigheden waaronder de categorieën vaartuigen die zij aanduidt, van het loodsen op afstand gebruik moeten maken.

De bepalingen van § 2 zijn van overeenkomstige toepassing.

§ 4. Het is de vaartuigen die onderworpen zijn aan de verscherpte loodsplicht, en die geen loods aan boord nemen, alsook de vaartuigen die van het loodsen op afstand gebruik moeten maken, en die nalaten of weigeren dit te doen, verboden de opvaart, de afvaart of de doorvaart aan te vatten of voort te zetten.

De door de Vlaamse regering aangewezen ambtenaren kunnen dit verbod in uitzonderlijke omstandigheden of geval-

len opheffen door vooraf een individuele toestemming te geven om te varen.

§ 5. Wanneer noch het gewone loodsen, noch LOA kan worden verstrekt, is het de vaartuigen verboden verder te varen, tenzij de door de Vlaamse regering aangewezen ambtenaren, rekening houdend met de in § 6 bedoelde belangen, een individuele toestemming hebben verleend om te varen.

§6. Bij de uitvoering van dit artikel en van de besluiten genomen ter uitvoering ervan, wordt inzonderheid rekening gehouden met het belang van :

1" de vrijwaring van de veiligheid, het vlotte verloop en de continuïteit van het scheepvaartverkeer;

2" de instandhouding, de bescherming en het waarborgen van de bruikbaarheid van de vaarwegen en hun aanhorigheden;

3" de bescherming van de bevolking en van het leefmilieu.

#### AFDELING 4

##### De uitvoering van de loodstaken

###### Artikel 8

Zowel bij het verstrekken van het gewone loodsen, als bij het loodsen op afstand, treden de loodsen op als raadgever van de gezagvoerder.

Alleen deze laatste is meester over de leiding en de **manœuvres** van het vaartuig.

De loodsen kunnen ter uitvoering van hun opdracht, maar wel onder de uitsluitende verantwoordelijkheid van de gezagvoerder, alle door de gezagvoerder nuttig of nodig geachte en eventueel zelfs stilzwijgend gedoogde intellectuele en materiële handelingen verrichten, met inbegrip van handelingen die betrekking hebben op aspecten van de eigenlijke navigatie.

###### Artikel 9

Met het oog op de goede werking van de loodsdienst en de veiligheid van de verkeersafwikkeling, zijn de gezagvoerders ertoe verplicht hun aankomst en vertrek vooraf aan de loodsdienst te melden op de wijze, in de vorm en binnen de termijn die door de Vlaamse regering bepaald zijn.

###### Artikel 10

De gezagvoerder is ertoe verplicht de loods, zolang hij aan boord blijft, kosteloos van behoorlijke voeding en logies te voorzien.

Hij is verantwoordelijk voor de veiligheid van de loods, zowel tijdens de volledige duur van het verblijf aan boord als bij het in- en ontschepen, ongeacht de wijze waarop het in- en ontschepen plaatsvindt.

## AFDELING 5

Vaststelling en inning  
van de loodsgelden en andere vergoedingen

## Artikel 11

Alle gezagvoerders van vaartuigen die er krachtens artikel 7 - hetzij ingevolge een reglementaire bepaling, hetzij ingevolge een beslissing met individuele strekking - toe verplicht zijn een loods aan boord te nemen, zijn voor de verstrekking van het gewone loodsen de betaling van het gewone loodsgeld verschuldigd.

Het gewone loodsgeld is ook verschuldigd :

1" door de gezagvoerders van de vaartuigen die er niet toe verplicht zijn een loods aan boord te nemen, maar vrijwillig gebruik maken van gewone loodsassistentie;

2" door de gezagvoerders aan wie overeenkomstig artikel 7, § 2, tweede lid, 3°, een algemene vrijstelling is verleend voor een bepaald traject.

## Artikel 12

De Vlaamse regering bepaalt de gewone en bijzondere tarieven van het door de onderscheiden categorieën vaartuigen verschuldigde gewone loodsgeld, alsook de wijze waarop en de dienst of rechtspersoon door wie het gewone loodsgeld wordt geïnd.

Bij wijze van uitzondering kan de Vlaamse regering gezagvoerders van met een pedagogisch, humanitair of filantropisch doel ingezette en met name aangeduide vaartuigen die gebruik maken van het gewone loodsen, per bezoek of per doorvaart, vrijstellen van de betaling van het gewone loodsgeld.

## Artikel 13

Voor het loodsen op afstand zijn alle gezagvoerders van vaartuigen die er krachtens artikel 7 - hetzij ingevolge een reglementaire bepaling, hetzij ingevolge een beslissing met individuele strekking - toe verplicht zijn van LOA gebruik te maken, de betaling van een LOA-vergoeding verschuldigd.

De LOA-vergoeding is ook verschuldigd :

— door de gezagvoerders van de vaartuigen die er niet toe verplicht zijn van LOA gebruik te maken, maar vrijwillig van deze prestatie gebruik maken;

— door de gezagvoerders aan wie overeenkomstig artikel 7, § 2, tweede lid, 3°, en § 3 van hetzelfde artikel, een algemene vrijstelling is verleend voor een bepaald traject, voor zover op dit traject uitsluitend LOA wordt verstrekt.

De Vlaamse regering bepaalt het tarief van de door de onderscheiden categorieën vaartuigen verschuldigde LOA-vergoeding, alsook de wijze waarop en de dienst of de rechtspersoon door wie de LOA-vergoeding wordt geïnd.

Bij wijze van uitzondering kan de Vlaamse regering gezagvoerders van met name aangeduide en met een pedagogisch, humanitair of filantropisch doel ingezette vaartuigen die gebruik maken van LOA, per bezoek of doorvaart, vrijstellen van de betaling van de LOA-vergoeding.

## Artikel 14

Een VBS-vergoeding is verschuldigd door de gezagvoerders van de vaartuigen die gebruik maken van het verkeersbegeleidingssysteem.

De Vlaamse regering duidt de categorieën van vaartuigen aan die van deze verplichting zijn vrijgesteld.

De Vlaamse regering bepaalt het tarief van de VBS-vergoeding alsook de wijze waarop en de dienst of de rechtspersoon door wie zij wordt geïnd.

De Vlaamse regering bepaalt welke vergoeding de andere natuurlijke of rechtspersonen verschuldigd zijn om gegevens te ontvangen met betrekking tot verkeersbegeleiding.

## Artikel 15

Benevens het gewone loodsgeld of de LOA-vergoeding, en de **VBS-vergoeding**, dienen de gezagvoerders de vergoedingen te betalen voor reis-, verplaatsings-, verblijfs-, voedings- en oponthoudkosten van de loodsen, alsook alle andere extra kosten in verband met het loodsen, waaronder eventueel de kosten voor de helikopterbeloodsing, onder de voorwaarden en overeenkomstig de regelen die door de Vlaamse regering bepaald zijn.

## Artikel 16

De reder, de scheepseigenaar, de bevrachter, de scheepsagent en eventueel door de door hen tot handelen gemachtigde persoon of personen zijn hoofdelijk gehouden tot het betalen van de loodsgelden en van de in artikel 15 bepaalde vergoedingen en kosten.

## Artikel 17

§ 1. De gezagvoerders zijn verplicht de loodsgelden en de in artikel 15 bepaalde vergoedingen en kosten binnen één maand en in elk geval voor het eerstvolgende vertrek van het vaartuig naar zee of naar het buitenland, te betalen bij de door de Vlaamse regering aangewezen ontvangers, tenzij een door de bevoegde ontvanger voldoende geachte zekerheid is gesteld.

§ 2. De gezagvoerders van naar zee of naar het buitenland vertrekkende vaartuigen moeten in elk geval bij de bevoegde ontvanger een voldoende zekerheid stellen om de bedragen te dekken die na het vertrek van het vaartuig verschuldigd blijven.

§ 3. Aan de vaartuigen waarvoor niet tijdig voldaan wordt aan de in dit artikel bepaalde verplichtingen tot betaling of zekerheidsstelling, of waarvoor anderszins enig bedrag aan de loodsdienst of het Vlaamse Gewest schuldig blijft in verband met de in dit decreet bedoelde aangelegenheden, wordt door de dienst die met de inning van het betrokken bedrag is belast, een verbod tot afvaart opgelegd.

Een dergelijk verbod wordt van kracht na eenvoudige mededeling ervan door de betrokken dienst aan de gezagvoerder, de reder of zijn aangestelde.

Om de naleving of de tenuitvoerlegging van het verbod te verzekeren, kan de betrokken dienst een beroep doen op de medewerking van de havenkapiteindiensten, de havenmeesters, de brug- en sluiswachters en de andere bevoegde ambtenaren.

Het verbod wordt opgeheven nadat de betrokken dienst meegedeeld heeft dat het vaartuig aan de uit dit decreet en zijn uitvoeringsbesluiten voortvloeiende verplichtingen heeft voldaan.

De Vlaamse regering kan ter zake nadere procedurevoorschriften vaststellen en bepalen welke ambtenaren met het nemen van de in dit artikel bedoelde maatregelen belast zijn.

§ 4. Indien tegen het vaartuig waarop de vordering van de loodsdienst of het Vlaamse Gewest betrekking heeft, geen afdoend afvaartverbod kon worden uitgesproken, kan eenzelfde verbod ook worden uitgesproken tegen elk zusterschip van het vaartuig waarop de bedoelde vordering betrekking heeft, zelfs al is dit zusterschip gereed om uit te varen.

Voor de toepassing van dit artikel wordt onder zusterschip verstaan, elk vaartuig waarvan de betrokken dienst weet of althans redelijkerwijze kan vermoeden, dat de eigenaar of eigenaars, of de bevrachter, dezelfde of voor een overwegend gedeelte dezelfde zijn als die van het vaartuig waarop de vordering van de betrokken dienst betrekking heeft.

#### Artikel 18

De rechtbank van koophandel van het rechtsgebied waarin de haven van vertrek of aankomst gelegen is neemt kennis van elke vordering betreffende de krachtens deze afdeling verschuldigde bedragen.

Wanneer het vaartuig verscheidene havens heeft aangelopen, zijn alle rechtbanken van koophandel van het rechtsgebied waarin deze havens gelegen zijn, gelijkelijk bevoegd.

De rechtbank van koophandel te Antwerpen is bevoegd :

1° wanneer de haven van vertrek of aankomst buiten het Koninkrijk ligt of onbekend is;

2° wanneer de haven van vertrek of aankomst in het Koninkrijk ligt, maar buiten de grenzen van het Vlaamse Gewest.

### HOOFDSTUK 111

#### Het brevet van havenloods

#### Artikel 19

De loodsen die werkzaam zijn in de gedecentraliseerd bestuurde havens en kanalen, moeten houder zijn van een brevet van havenloods dat overeenkomstig de door de Vlaamse regering bepaalde regelen wordt uitgereikt, na het slagen voor een bekwaamheidsproef voor een bijzondere commissie.

De Vlaamse regering regelt ook de schorsing, de intrekking en de geldigheidsduur van dit brevet.

De gedecentraliseerde haven- en kanaalbesturen blijven echter bevoegd om de overige aspecten van de organisatie van het loodsen te regelen.

## HOOFDSTUK IV

## Strafbepalingen

## Artikel 20

Met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en een geldboete van duizend tot drieduizend frank, of met één van die straffen alleen, worden gestraft :

1" de gezagvoerder die er krachtens artikel 7 toe verplicht is een loods aan boord te nemen of van het loodsen op afstand gebruik te maken, en zonder geldige toestemming om te varen, nalaat of weigert dit te doen, of die poogt zich aan de toepassing van de desbetreffende regelen te onttrekken;

2" de gezagvoerder die een, krachtens artikel 7 - hetzij ingevolge een reglementaire bepaling, hetzij ingevolge een beslissing met individuele strekking - geldend verbod om de opvaart, de afvaart of de doorvaart aan te vatten of voort te zetten schendt of poogt te schenden;

3" de gezagvoerder die nalaat tijdig de in artikel 9 bedoelde meldingen te doen;

4" hij die op de in artikel 5, § 1 bedoelde wateren gewone loodsassistentie verstrekt zonder in het bezit te zijn van een regelmatig loodsbrevet of een tijdelijke vergunning als bedoeld in artikel 6, alsook hij die in dit verband wederrechtelijk zijn diensten aanbiedt;

5" hij die de in artikel 5, § 2 bedoelde wateren opvaart, of aan de loodsdienst enigerlei prestatie aanvraagt, en weet dat hij niet in staat is alle krachtens afdeling 5 van hoofdstuk 11 verschuldigde bedragen te betalen;

6" hij die bewust de inning van de krachtens afdeling 5 van hoofdstuk 11 verschuldigde bedragen ontduikt of poogt te ontduiken;

7" hij die de in artikel 21 bedoelde personen verhindert of poogt te verhinderen de hen door hetzelfde artikel opgedragen taak te vervullen;

8" hij die zich onttrekt of poogt te onttrekken aan één van de verbodsmaatregelen bedoeld in artikel 17;

9" hij die, zonder houder te zijn van het brevet van havenloods, optreedt als loods of zich als dusdanig aanbiedt in de gedecentraliseerd bestuurde havens en kanalen.

## Artikel 21

§ 1. Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie, zijn belast met de opsporing en de vaststelling van de in artikel 20 bedoelde misdrijven :

1" de houders van het loodsbrevet, de houders van een tijdelijke loodsvergunning en de gezagvoerders van de loodsboten, als zij in actieve dienst zijn;

2" de nautische directeurs van de loodsdienst;

3" de andere ambtenaren aangewezen bij besluit van de Vlaamse regering.

§ 2. De in § 1 bedoelde personen, die de hoedanigheid van agent van gerechtelijke politie hebben, stellen de misdrijven vast in processen-verbaal die als bewijs gelden zolang het tegendeel niet bewezen is.

## HOOFDSTUK V

**Opheffings-, inwerkingtredings- en  
overgangsbepalingen**

## Artikel 22

De wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen wordt, met uitzondering van de artikelen 3bis en 10, § 3, opgeheven wat het Vlaamse Gewest betreft.

## Artikel 23

Het artikel 569, eerste lid, 13° van het Gerechtelijk Wetboek wordt opgeheven wat het Vlaamse Gewest betreft.

## Artikel 24

De Vlaamse regering bepaalt de regelen voor de toepassing van artikel 19 ten aanzien van de op de datum van inwerkingtreding van dit decreet al in de gedecentraliseerd bestuurd havens en kanalen werkzame loodsen.

De loodsen die door het bevoegde gedecentraliseerde haven- of kanaalbestuur erkend zijn of in het bezit zijn van een door dat bestuur afgegeven vergunning, kunnen in afwachting van nadere uitvoeringsmaatregelen in alle geval hun ambt blijven uitoefenen.

## Artikel 25

De besluiten genomen ter uitvoering van de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen, blijven van kracht tot op de dag waarop zij overeenkomstig dit decreet door nieuwe bepalingen worden vervangen of opgeheven.

Brussel, 23 februari 1995.

*De minister-president van de Vlaamse regering,*

L. VAN DEN BRANDE

*Voor de Vlaamse minister van Verkeer,  
Buitenlandse Handel en Staatshervorming, afwezig,*

*De Vlaamse minister van Tewerkstelling en  
Sociale Aangelegenheden,*

L. PEETERS

---