

VLAAMSE RAAD

ZITTING 1994-1995

24 MAART 1995

ONTWERP VAN DECREET

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

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken en Vervoer
uitgebracht door de heer F. Ghesquière**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter: de heer E. Beysen.

Vaste leden : de heren J. Ansoms, J. De Seranno, M. Didden, F. Ghesquière en T. Van Parys ;

de heren M. Bartholomeeussen, J. De Mol, J. Leclercq en A. Schellens ;

de heren E. Beysen, M. Cordeel en V. Vautmans ;

de heer W. Verreycken ;

de heer R. Van Hooland ;

de heer H. Van Dienderen.

Plaatsvervangers :

de heren G. Cardoen en J. Lenssens, mevrouw R. Van Cleuvenbergen en de heren M. Van Peel en D. Vanpoucke ;

de heren L. Hancké, E. Pmoie, W. Seeuws en G. Swennen ;

de heren H. De Croo, J. Laverge en F. Vermeiren ;

de heer F. Wymeersch ;

de heer H. Schiltz ;

mevrouw V. Dua.

Zie :

716 (1994-1995)

-Nr. 1: Ontwerp van decreet

— Nr. 2 : Amendementen

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken en Vervoer heeft op haar vergaderingen van 20 en 21 maart 1995 hogervermeld ontwerp van decreet besproken en aangenomen.

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

Dit ontwerp heeft tot doel de bepalingen van de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen te vervangen door een eigen Vlaams normenstelsel.

Na 1967 hebben zich een aantal opmerkelijke evoluties voorgedaan. Sedert de ingebruikneming van de Schelderadarketen is het vooreerst mogelijk het loodsen op afstand (LOA) te organiseren en ook de helicopterbeloodsing werd in 1967 nog niet toegepast. Vervolgens kon een modem verkeersbegeleidingssysteem (VBS) worden ingevoerd.

Verder werden ook 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 Vlaanderen en Nederland. Op 11 januari 1995 werd te Middelburg een nieuw verdrag inzake het Scheldereglement gesloten tussen de Nederlandse, Belgische en Vlaamse regeringen. De Nederlandse en de Vlaamse regeringen zijn overeengekomen op de Schelde en het Kanaal Gent-Terneuzen een verscherpte loodsplicht en een bindende meldingsplicht voor de schepen, met strafsancities in te voeren.

Onderhavig ontwerp van loodsdecreet veralgemeent in feite de met Nederland afgesproken regelingen voor de Scheldevaart en voor de scheepvaart op het Kanaal Gent-Terneuzen naar alle Vlaamse havens toe. Het is immers ondenkbaar dat de concurrentievoorwaarden tussen de Vlaamse havens van elkaar zouden verschillen ingevolge uiteenlopende loodsregelingen. Het verdrag inzake Scheldereglement werd ondertussen in de Commissie Buitenlandse en Europese aangelegenheden van de Vlaamse Raad unaniem goedgekeurd.

Al 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 hier voorgestelde modernisering van de loodsregeling zal zeker bijdragen tot het vergroten van de aantrekkingskracht van de Vlaamse havens.

Verder heeft dit ontwerp een beperkt en zeer specifiek budgettair doel.

De bouw van de Schelderadarketen heeft van de overheid een zeer grote financiële inspanning gevraagd. 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 vertrekprocedures.

Tenslotte voert het ontwerp het brevet van havenloods in. Deze havenloodsen werken in opdracht van de gedecentrali-

seerde Vlaamse havenbesturen. De bedoeling is de vereiste bekwaamheidsbewijzen te harmoniseren.

De Raad van State is van oordeel 'dat het Vlaamse Gewest niet bevoegd is voor het invoeren van de verscherpte loodsplicht en van het brevet van havenloods. Voor wat de verscherpte loodsplicht betreft is dit standpunt van de Raad van State verwonderlijk. In een vroeger advies aan de federale overheid wees de Raad van State een ontwerp van wet tot invoering van de verscherpte loodsplicht af omdat het om een gewestelijke materie ging. Thans dient de Vlaamse regering een ontwerp van decreet betreffende dezelfde verscherpte loodsplicht in en verklaart de Raad van State dat deze materie op federaal vlak moet worden geregeld.

De Vlaamse regering heeft de bevoegdheidskwestie zeer grondig onderzocht en heeft zich hierbij o.m. laten bijstaan door een aantal specialisten. Het besluit is dat er over de bevoegdheid van de decreetgever om onderhavig ontwerp aan te nemen niet de minste twijfel kan bestaan. Terzake wordt verwezen naar de zeer omstandige rechtvaardiging opgenomen op de blz. 8 tot 16 van de memorie van toelichting.

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

De Vlaamse regering heeft op 2 maart 1994 bij de bespreking van het advies van de SERV inzake dit ontwerp o.m. de volgende beslissingen genomen :

- dat om de concurrentiepositie van de Vlaamse havens niet in gevaar te brengen, de retributie voor het gebruik maken van het verkeersbegeleidingssysteem (VBS-vergoeding) slechts zal ingevoerd worden op het ogenblik dat Nederland een gelijkaardige vergoeding invoert;
- dat bijkomende loodsen slechts kunnen in dienst genomen worden op voorwaarde dat VBS-retributie in Vlaanderen is ingevoerd;
- dat ten laatste 1 jaar na de invoering van het in het ontwerp van decreet voorziene vrijstellingsregime (met inbegrip van de lengtenorm) inzake verscherpte loodsplicht, een evaluatie zal gemaakt worden over de toepassing ervan;
- dat zal gestreefd worden naar een zo ruim mogelijke toepassing van het loodsen op afstand (LOA).

Dit betekent dat bij de uitvoering van de bepalingen van het met Nederland afgesloten verdrag inzake Scheldereglement en van het voorliggend ontwerp van loodsdecreet de Vlaamse regering zal zorg dragen voor de belangen van de Vlaamse havens en vooral voor het in stand houden van een goede concurrentiepositie t.o.v. de Nederlandse havens.

2. Bespreking

Een lid vindt dit zeer technisch ontwerp van decreet, dat nauw verband houdt met en het gevolg is van het zogenaamde Scheldeverdrag, van groot belang voor het concurrentievermogen van de Vlaamse havens en meer bepaald van de Antwerpse haven. Een aantal bepalingen van dit ontwerp doen echter vragen rijzen.

Algemeen kan worden gesteld dat, gezien enerzijds de verstrengde verplichting tot het aan boord nemen van loodsen en het gebrek aan loodsen anderzijds, de vlotte doorvaart tot Antwerpen kan belemmerd worden, dit in tegenstelling tot de doorvaart naar bijvoorbeeld Rotterdam, gezien de grotere beschikking over loodsen aldaar.

Het daadwerkelijk verlenen van vrijstelling en het doorvoeren van LOA kan dit competitief gebrek opvangen. Er moet naar gestreefd worden alleen die schepen met een loods te bemannen die het (echt) nodig hebben. Want het tegenovergestelde zou weleens nadelige gevolgen voor de Antwerpse haven kunnen hebben.

Samengevat kan worden gesteld dat er fundamentele bedenkingen zijn bij het decreet, in functie van de invloed op de aanloopkosten en -tijden naar Antwerpen en bijgevolg op de competitiviteit van de Antwerpse haven. Eventuele verdere inhoudelijke discussie is dan ook aangewezen en het zou volgens spreker goed zijn dat ofwel in het decreet zelf, ofwel via de uitvoeringsbesluiten, deze nadelige bepalingen zouden worden weggewerkt.

Zo komt spreker tot de invoering in dit decreet van een vergoeding voor het verkeersbegeleidingssysteem (VBS).

Het invoeren van het verkeersbegeleidingssysteem (VBS) leidt tot een gedeeltelijke vergoeding van gewestinvesteringen (SRK Schelde Radar Keten) voor schepen die naar Antwerpen en naar Gent varen. De concurrentiepositie van Antwerpen wordt hierdoor verzwakt t.o.v. Zeebrugge.

Door het kabinet van de minister werd toegezegd dat deze retributie slechts in Vlaanderen zal worden ingevoerd als ze ook in Nederland wordt toegepast. Dat lijkt spreker billijk, maar hij vindt dat niet terug in de tekst van het decreet. Een tekstwijziging in die zin dient toegevoegd aan de uitvoeringsbeslissing van de Vlaamse regering.

De VBS-vergoeding bedraagt immers 4 percent bovenop het gewone loodsgeld. Het gevaar bestaat dat deze vergoeding bij begrotingscontrole systematisch wordt opgevoerd.

De Antwerpse scheepvaartmiddens merken in dit verband op dat de verkeersbegeleiding naar internationale normen integraal deel uitmaakt van het beloodsingssysteem en ze wordt nergens ter wereld in rekening gebracht. Daarbij moet opgemerkt worden dat loodsgeld en VBS volgens sommigen strikt gescheiden dienen te worden en dat beter niet met een éénvormig tarief gewerkt wordt.

Een voorstel is zo om deze VBS-vergoeding alleen voor te behouden aan schepen die van loodsverplichting vrijgesteld zijn.

In het decreet wordt verder de mogelijkheid voorzien van het "loodsen op afstand". In de memorie van toelichting wordt vermeld dat LOA alleen in ongunstige weersomstandigheden en onder beperkte voorwaarden (bv. alleen in de monding van de Westerschelde, voor schepen van minder dan 200 meter lengte en 10 meter diepgang) wordt uitgevoerd.

De SERV is van mening dat het loodsen op afstand moet beschouwd worden als een volwaardig alternatief voor normale beloodsing, wat eventueel de aanloopkosten kan verminderen.

Samengevat wenst de SERV dat LOA explicieter in het decreet of de uitvoeringsbeslissing opgenomen wordt. De ruimte om dit te doen via een aanpassing van het decreet, lijkt voor de minister bijzonder klein en spreker meent dat dit via de uitvoering van het decreet dient geregeld.

Het vrijstellingsregime artikel 7, § 2 voorziet in de mogelijkheid voor de Vlaamse regering om de vaartuigen en de gezagsvoerders van loodsbeperkingen vrij te stellen. Het daadwerkelijke praktische gebruik van deze optie is vanzelfsprekend van belang voor de competitiviteit van de Antwerpse haven.

Met de Antwerpse scheepvaartmiddens werd afgesproken dat na één jaar een evaluatie zou worden gemaakt van de vrijstelling. Spreker vraagt uitdrukkelijk dat de uitvoerende macht zich aan die afspraak zou houden.

Tenslotte nog een opmerking over de strafbepaling, voorzien in artikel 20. Deze strafmaat ligt hoger dan die is vastgelegd in de Nederlandse scheepvaartverkeerswet.

Samengevat besluit spreker dat er naar dient te worden gestreefd dat de lat gelijk wordt gelegd met het oog op de vrijwaring van het concurrentie-vermogen van alle Vlaamse havens tegenover de ons omringende concurrerende Europese havens. Want spreker stelt vast dat hogere normen voor de veiligheid en de maatregelen die we met het oog daarop nemen steeds hogere kosten voor de eindgebruiker met zich brengen en hier zit men met een zeer smalle marge i.v.m. het concurrentievermogen van de haven van Antwerpen t.o.v. de andere havens.

Spreker zou niet graag zien dat de goedkeuring van het verdrag i.v.m. het Scheldereglement en het aannemen van dit decreet tot het resultaat zou leiden dat de aanlooptijden naar Antwerpen en dus ook de kosten voor schepen die Antwerpen willen aandoen, gevoelig zouden stijgen, want dan zou hij twijfels krijgen om dit decreet goed te keuren.

Spreker zal zijn stemgedrag bepalen nadat hij het antwoord van de minister op zijn vragen heeft aanhoord.

Een ander lid vindt het spijtig dat dit decreet zolang op zich heeft laten wachten en pas nu wordt ingediend, juist voor de ontbinding van de wetgevende Kamers. Dit heeft tot gevolg dat alles vrij snel dient te gebeuren.

De CVP-fractie heeft overigens inhoudelijk geen enkel probleem met het ontwerp-decreet. Er is immers hierover gedurende jaren onderhandeld met Nederland, en ook de SERV zet zich achter het ontwerp. Inhoudelijk is het decreet erg gespecialiseerd en erg technisch.

Hier en daar zijn er wel opmerkingen te maken en kan de tekst worden verbeterd via een klein amendement, maar zeker niet ten gronde. Zo bijvoorbeeld is artikel 20 i.v.m. straffen volgens spreker achterhaald, want een korte **gevangenisstraf** wordt niet uitgevoerd. Het is beter de gevangenisstraf te laten vallen en de boetes te verhogen. Dit is een algemene tendens in de Vlaamse Raad en is bijvoorbeeld ook doorgevoerd bij in het decreet over huwelijksbemiddeling en in het decreet over de NV Zeekanaal. Spreker kondigt een amendement aan bij artikel 20.

De CVP-fractie verheugt zich ten slotte over het feit dat de hele problematiek nu opgelost wordt.

Een lid merkt op dat over dit decreet heel wat fundamentele opmerkingen werden gemaakt door de Raad van State. De Vlaamse regering blijkt deze opmerkingen te omzeilen en het ontwerp toch in te dienen, terwijl voor een ander belangrijk ontwerp, dit van het MAP, het advies van de Raad van State aanleiding geeft tot een ernstige kortsluiting in de Vlaamse regering en men dit ontwerp niet indient. In het voorliggend decreet zouden aangelegenheden worden behandeld, behorend tot de federale bevoegdheid.

Het lid wil dan ook de argumenten van de minister t.o.v. de opmerkingen van de Raad van State kennen.

De loodsen zijn nogal ontevreden over dit decreet en de betrokken groep zou de kans moeten krijgen om hierover met de wetgever van gedachten te wisselen. Het pluspunt van de verhoogde veiligheid, resultaat van dit decreet, schijnt, aldus het lid, een schaduwkant te hebben, met name de verhoogde kosten.

Spreeker meent dat we ernaar moeten streven dat binnen de EU overal dezelfde veiligheidsnormen worden toegepast, in plaats van ernaar te streven de kosten te verhogen via afgezwakte veiligheidsnormen. Men moet integendeel de kosten doorberekenen naar de gebruiker toe, maar er tevens voor zorgen dat de lat op Europees vlak gelijk wordt gelegd.

De Minister wijst er vooreerst op dat dit decreet het resultaat is van jarenlange onderhandelingen met Nederland en het is ook daar in de wetgevende Kamers in behandeling. Deze afsprakenregeling tussen twee landen valt dan ook moeilijk te amenderen, want het gaat over de Schelde die over zo'n 80 km over Nederlands grondgebied vloeit.

De zandrijke omgeving van het Schelde-estuarium verplicht er ons toe de veiligheid te verhogen mede gelet op het sterk verhoogde scheepvaartverkeer, ook met gevaarlijke stoffen (per jaar doen 16.000 schepen Antwerpen aan).

Vervolgens gaat de Minister in op de bezorgdheid van de Antwerpse havenkringen. Hij is er zich van bewust dat de concurrentiestrijd tussen de Europese havens op het scherp van het mes gebeurt. De Minister relativeert de havenkosten. Zij bedragen slechts 5 percent van het geheel van de exploitatiekosten van een schip.

De loodskosten bedragen op hun beurt 20 percent van de havenkosten of slechts 1 percent van de exploitatiekosten van een vaartuig. Dat is in verhouding weinig maar de Minister geeft toe dat het ook met die kleine marge van 1 percent is dat de concurrentieslag wordt gestreden.

Wat de VBS-vergoeding betreft wijst de Minister erop dat de verkeersbegeleiding ongeveer 534 miljoen frank per jaar kost en tot nu toe niets opbrengt.

Om de exploitatiekosten van de Schelderadarketen enigszins dragelijk te houden werd er met Nederland een akkoord gesloten om tot de invoering van een VBS-vergoeding over te gaan. In Nederland worden de loodskosten licht verlaagd en wordt direct een fors VBS-tarief ingevoerd. In Vlaanderen worden de loodskosten niet verlaagd en wordt het laag VBS-tarief zeer geleidelijk verhoogd. Dit heeft voor gevolg dat de totale kosten voor de Scheldevaart (loodsgeld + VBS-tarief) tussen 1995 en 1998 ongeveer 1,5 tot 2,5 percent lager liggen in Vlaanderen dan in Nederland.

Vanaf 1999 zal er omzeggens geen verschil meer bestaan (zie tabel 1 als bijlage bij dit verslag).

Vanuit Nederland rijst er ook zware kritiek omdat voor de loodsgelden geen rekening wordt gehouden met de belooft afstand wat voor Antwerpen een voordeel is.

Bij de invoering van de VBS-vergoeding wordt dus zeer omzichtig en geleidelijk tewerkgegaan en er werd ook over onderhandeld met de Antwerpse havenkringen.

De door de gemeenschap gedragen kosten voor dit zeer gesofisticeerd en duur systeem worden terecht gedeeltelijk verhaald op de gebruikers die er hun voordeel uit halen.

Wat het loodsen op afstand betreft (LOA) treedt de Minister de stelling van een lid bij dat het loodsen op afstand zou moeten uitgroeien tot en volwaardige vorm van loodsen. Op dit ogenblik is LOA nog een tweede keuze maar bij een verdere ontwikkeling van de techniek zal LOA waarschijnlijk veralgemeend worden.

Inzake de onvrede van de loodsen merkt de Minister op dat die geen betrekking heeft op dit decreet maar wel ontstaan is naar aanleiding van de inschakeling van de loodsen in het nieuw Vlaams personeelsstatuut (VPS).

Wat het gevreesde tekort aan loodsen betreft deelt de Minister mee dat er gewerkt wordt aan de invoering van een nieuwe beurtregeling wat de loodsen moet toelaten efficiënter te werken.

Op de rivier zal ingevolge de invoering van de verscherpte loodsplicht het loodsen slechts met 4 percent toenemen, maar op zee wordt een aangroei met 20 percent verwacht.

Er is met het loodswezen afgesproken dat gezien de geplande productiviteitsverhogingen geen nieuwe aanwervingen gebeuren tenzij de loodsprestaties per loods gemiddeld meer dan 150 per jaar bedragen.

De invoering van de verscherpte loodsplicht op het zeetraject vereist de aanwerving van 7 bijkomende loodsen.

De Minister merkt op dat in 1994 voor meer dan 2 miljard frank loodsgelden werden ontvangen (zie bijlage 2 van het verslag).

De kosten voor het volledige Zeewezen (dus inclusief verlichting en bebakening, slepen en redden, dienstverlening aan derden, enz.) bedragen 2,9 miljard frank.

Wat het vrijstellingsregime betreft herhaalt de Minister de belofte van de Vlaamse regering om tot een evaluatie van de concrete toepassing ervan over te gaan op het einde van 1996.

Met de opmerkingen en het amendement omtrent de strafbepalingen kan de Minister instemmen, onder voorbehoud van een aanvullend juridisch nazicht vooraleer de stemming plaats heeft.

Aangaande de opmerkingen over het advies van de Raad van State verwijst de Minister naar wat hij daarover verklaarde in zijn inleiding en naar de omstandige verantwoording die is terug te vinden in de memorie van toelichting (blz. 8 tot 16). De Vlaamse regering is er ten stelligste van overtuigd dat deze materie volledig tot haar bevoegdheid behoort.

Een lid heeft verder echo's opgevangen dat de walradarken niet optimaal zou functioneren. Is dit waar ?

De Minister verduidelijkt dat een deel van de beroering rond de werking van de radarken waarschijnlijk ook is ontstaan vanuit een vorm van zelfverdediging van de loodsen zelf. Indien de radarken goed werkt zou het wel eens kunnen zijn dat er in de toekomst minder loodsen nodig zijn.

Het hogergenoemd lid wil weten wat de kostprijs van de walradar is en of het systeem goed wordt gebruikt. Wanneer zal de investering afgeschreven zijn ? Volgens de administratie zal er slechts een beperkt gebruik van het LOA-systeem gemaakt worden voor het loodsen van schepen.

De Minister wijst er op dat sedert de inwerkingtreding van de Schelderadarken het aantal ongevallen met ongeveer 50 percent is gedaald. De exploitatie- en vernieuwingskosten bedragen per jaar 534 miljoen frank en tot hiertoe staan daar geen inkomsten tegenover.

Het systeem zal als dusdanig nooit volledig zelfbedruipend zijn. De activiteiten inzake verkeersbegeleiding vormen een dienst aan de gemeenschap. Het ganse Zeewezen kost thans ongeveer 3 miljard frank. Het tekort van 1 miljard frank wordt ruimschoots vergoed door een verhoogde veiligheid van de scheepvaart en door de enorme afgeleide opbrengsten verbonden aan de havenactiviteiten.

Over de VBS-vergoeding heeft een lid nog een bijkomende vraag. Is de verhoging met 4 percent van deze vergoeding vast bepaald of kan daar nog worden aan gesleuteld ? Het lid merkt op dat nergens ter wereld een bijkomende vergoeding voor het VBS gevraagd wordt. De Vlaamse havens dreigen hierdoor met een handicap opgezaald te worden die hun concurrentievermogen kan aantasten. Rekening gehouden met de specifieke geografische situatie van de Vlaamse havens zou het logischer zijn dat deze kost integraal wordt gedragen door de gemeenschap, gezien de grote economische en financiële „return”.

Vooraf voor de Antwerpse haven is dit van groot belang aldus het lid.

Hierop herhaalt de Minister dat het ingevoerde VBS uniek is in de wereld maar tevens enorm kost. Het staat ter beschikking van de gebruiker, die er zijn voordeel uit haalt en dus ook een deel van de kosten moet dragen. De hoogte van die bijdrage is in overleg met Nederland vastgelegd zodanig dat de concurrentiepositie van onze havens niet wordt aangetast. Hierbij wordt nogmaals verwezen naar de tabellen in bijlage 1. Het uiteindelijk resultaat hiervan is dat de tarieven in Vlaanderen in de beginfase 2 percent lager liggen dan in Nederland.

B. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

Dit artikel wordt eenparig aangenomen.

Artikelen 2 tot en met 4

Deze artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen met 8 stemmen voor bij 1 onthouding.

Artikelen 5 en 6

Deze artikelen worden aangenomen met 8 stemmen voor bij 2 onthoudingen.

Artikelen 7 tot en met 13

Deze artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen met 9 stemmen voor bij 1 onthouding.

Artikelen 14 en 15

Deze artikelen worden aangenomen met 8 stemmen voor bij 2 onthoudingen.

Artikelen 16 tot en met 19

Deze artikelen worden aangenomen met 9 stemmen voor bij 1 onthouding.

Artikel 20

Bij dit artikel werd een amendement ingediend door de heer F. Ghesquière ertoe strekkend

A. Op de eerste en de tweede regel de woorden „een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en” weg te laten.

B. Op de tweede regel het woord „drieduizend” te vervangen door het woord „zesduizend”.

C. Op de tweede en derde regel de woorden „of met één van die straffen alleen,” weg te laten.

De indiener verantwoordt dit amendement met de vaststelling dat korte gevangenisstraffen zelden worden uitgevoerd. Het is beter de gevangenisstraffen te laten vallen en het gerecht de mogelijkheid te bieden om hogere boetes op te leggen.

Deze werkwijze van de decreetgever vinden we reeds terug bij andere decreten die recent werden goedgekeurd.

Het amendement wordt aangenomen met 8 stemmen voor, 1 stem tegen en 1 onthouding en met eenzelfde stemming wordt het aldus gewijzigde artikel 20 aangenomen.

Artikelen 21 tot en met 25

Deze artikelen worden aangenomen met 9 stemmen voor bij 1 onthouding.

C. EINDSTEMMING

Het ganse decreet wordt, zoals hoger geamendeerd, aangenomen met 7 stemmen voor, 1 stem tegen en 2 onthoudingen.

De verslaggever,

F. GHESQUIERE

De voorzitter,

E. BEYSEN

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE**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 varende of stilligend 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 Temmeuzen, 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 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 reden ;

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, als ook 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 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 met 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 aangeloopen, 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 bestuurdde 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 bekwaamheidsproof 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 geldboete van duizend tot zesduizend frank 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 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.

BIJLAGEN

,

BIJLAGE 1
Invoering! VBS-tarief
Invloed op de totale loodskosten

Nederland						
	1995 voor splitsing	1995 na splitsing	1996	1997	1998	1999
Loodsen (excl. normale tarief- verho- gingen)	100	95,5	97,0	98,5	98,5	98,5
Verkeers- begelei- ding	0	10,5	11,5	12,5	13,5	13,8
Totaal	100	106,0	108,5	111,0	112,0	112,3
Vlaanderen						
	1995 tot 1 april	1995 tot 1 april	1996	1997	1998	1999
Loodsen (excl. normale tarief- verho- gingen)	100	102,5	102,5	102,5	102,5	102,5
Verkeers- begelei- ding	0	2,0	4,0	6,0	8,0	10,0
Totaal	100	104,5	106,5	108,5	110,5	112,5

BIJLAGE 2

Kosten en opbrengsten Zeewezen (situatie einde 1992)

MBU	Kosten(*)	Opbrengsten
Loodsen	1.774.421.330	1.684.500.041
Slepen en redden	78510.108	2.193.899
Verlichting en bebakening	291.334.269	2.346.595
Verkeersbegeleiding	534.667.000	0
Dienstverlening aan derden (**)	236.385.636	126.000.000
Totaal	2.915.318.342	1.815.040.535

(*) Exclusief voorzieningen voor pensioenen en kapitaalkosten

(**) Aan eigen hydrografie, federale douane en zeevaartpolitie

Dit zijn de gegevens uit de studie van Cooperd & Lybrand.

Inkomsten uit loodsgelden

	1993	1994
Oostende	244 miljoen F	287 miljoen F
Antwerpen	1.570 miljoen F	1.760 miljoen F
Totaal	1.814 miljoen F	2.047 miljoen F

Stijging met 233 miljoen F.