

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2005-2006

28 februari 2006

ONTWERP VAN DECREET

**betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen
en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum**

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet	25
Advies van de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen.....	49
Advies van de Raad van State	55
Advies van de Vlaamse Havencommissie van 20 september 2005.....	77
Protocol houdende de conclusies van de onderhandelingen van 23 januari 2006 die gevoerd werden in het Sectorcomité XVIII Vlaamse Gemeenschap en Vlaams Gewest.....	87
Briefadvies van Vlaamse Havencommissie van 30 januari 2006.....	95
Ontwerp van decreet	97
Bijlage bij de memorie van toelichting: Reguleringsimpactanalyse.....	117

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. Inleiding

Op 27 juni 2002 werd door het Europees Parlement en de Raad de Richtlijn 2002/59/EG goedgekeurd met betrekking tot de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad, ook bekend onder de naam Monitoringrichtlijn. De richtlijn wil door de invoering van dit monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart drie verschillende doelstellingen bereiken. In de eerste plaats wil ze de veiligheid en de efficiëntie van het zeeverkeer in de Gemeenschap verhogen. Vervolgens wil ze de reactie van de autoriteiten op incidenten, ongevallen en potentieel gevaarlijke situaties op zee verbeteren, waarbij het gaat om de opsporings- en reddingsoperaties. Het bijdragen tot een betere voorkoming en opsporing van verontreiniging door schepen is de laatste doelstelling.

Om dit te bereiken dienen de lidstaten alle noodzakelijke en passende maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat de kapiteins, exploitanten of agenten van schepen, evenals de verladers of eigenaars van gevaarlijke of verontreinigende stoffen, die aan boord van dergelijke schepen worden vervoerd, voldoen aan de vereisten van deze richtlijn.

Deze richtlijn diende te worden omgezet tegen 5 februari 2004.

Het voorliggende ontwerp van decreet betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum, verder aangehaald als het Scheepvaartbegeleidingsdecreet, heeft onder meer tot doel om de Richtlijn 2002/59/EG om te zetten.

Aangezien de Richtlijn 2002/59/EG bepalingen bevat die zowel federale als gewestelijke bevoegdheden inhouden, wordt niet de volledige richtlijn door het voorliggende decreet omgezet. De bepalingen die tot de federale bevoegdheden behoren, werden omgezet in het koninklijk besluit tot omzetting van richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad.

Om tot de omzetting van de richtlijn over te gaan, werd in mei 2003 in overleg tussen de federale overheid, meer bepaald de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en het Vlaamse Gewest een bevoegdheidsverdelende tabel opgesteld.

Volgende bepalingen van de richtlijn 2002/59/EG dienen volledig door zowel de federale overheid als door het Vlaamse Gewest te worden omgezet: artikel 1 (doelstelling), artikel 2 (toepassingsgebied) en artikel 3 (definities).

Voor het overgrote deel van de richtlijnbeoordelingen werd er een duidelijke afspraak gemaakt, welk onderdeel door wie diende te worden omgezet, aangezien deze bepalingen materie bevatten die zowel tot de federale als tot de gewestelijke bevoegdheden behoren.

In het algemeen kan er één grote lijn in de verdeling van de bevoegdheden worden vastgesteld. De bepalingen, en onderdelen van bepalingen, die betrekking hebben op het opleggen van verplichtingen aan de schepen, het vastleggen van de voorschriften van algemene politie, de controle op de opvolging van deze verplichtingen en voorschriften, en het verbaliseren van inbreuken behoren tot de federale bevoegdheden en dienen dan ook door de federale overheid te worden omgezet. De bepalingen, en onderdelen van bepalingen, die betrekking hebben op de inrichting en uitrusting van de infrastructuur, de informatie die moet worden gemeld, aan wie deze informatie moet worden gemeld, het opleggen van verplichtingen aan de Vlaamse havens, het gebruikmaken van de beschikbare informatie in het centraal beheerssysteem en organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum behoren tot de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest en dienen bijgevolg door het Vlaamse Gewest te worden omgezet.

Het voorliggende Scheepvaartbegeleidingsdecreet bevat echter ook bepalingen die niet enkel betrekking hebben op de omzetting van de Monitoringrichtlijn. Voor wat betreft de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen naar de Vlaamse havens en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum, bestond er tot op heden geen specifieke regeling. De bepalingen die als basis hiervoor dienden, waren opgenomen in het Loodsdecreet. Het Loodsdecreet bood echter niet voldoende grondslag om een aantal (praktische) problemen op te vangen.

Naar aanleiding van de omzetting van de Monitoringrichtlijn, die op zich voorziet in een uitgebreid

aantal bepalingen ten aanzien van verkeersbegeleidingssystemen, werd de mogelijkheid aangegrepen om een wettelijke regeling uit te werken ter vervanging van reeds bestaande bepalingen in het Loodsdecreet en een verdere uitwerking van deze bepalingen om toepassing in de praktijk te vergemakkelijken.

Ingaand op de vraag van de SERV zullen de uitvoeringsbesluiten bij het decreet, voor zover zij met personeelsaangelegenheden te maken hebben, met de vakorganisaties in de geëigende organen worden besproken.

2. Artikelsgewijze toelichting

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 1

Bepaalt de wettelijke grondslag voor het opstellen van dit decreet.

Artikel 2

Artikel 2, §1, bevat de definities. Deze definities bevatten enerzijds definities die op grond van richtlijn 2002/59/EG moeten worden omgezet en anderzijds definities die voortvloeien uit de invulling van de bevoegdheden van het Vlaamse gewest inzake de scheepvaartbegeleiding in het Scheepvaartbegeleidingsdecreet.

Volgende definities zijn een strikte overname van de definities van de Richtlijn 2002/59/EG: ‘verkeersbegeleidingssysteem’ (1°), ‘vaartuig’ (10°), ‘exploitant’ (11°), ‘maatschappij’ (12°), ‘scheepsagent’ (14°), ‘scheepsrouteringssysteem’ (17°), ‘toevluchtsoord’ (18°), ‘kuststation’ (19°), ‘SOLAS-verdrag’ (26°), ‘SAR-verdrag’ (27°), ‘MARPOL-verdrag’ (28°). Een aantal definities van de Richtlijn 2002/59/EG worden niet omgezet in het Scheepvaartbegeleidingsdecreet, enerzijds omdat de bepalingen waar de termen aan bod komen worden omgezet in een uitvoeringsbesluit, anderzijds omdat zij niet tot de gewestelijke bevoegdheden behoren en door de federale overheid werden omgezet.

Voor wat betreft de omzetting van de definitie van ‘verkeersbegeleidingssysteem’ werd ervoor geko-

zen om de internationaal (IMO Guidelines for Vessel Traffic Services zoals bepaald bij IMO Resolutie A.857(20)) en Europees (Monitoringrichtlijn) gangbare definitie te gebruiken, ook al omvat deze definitie meer dan de strikt gewestelijke bevoegdheden. De invulling van de gewestelijke bevoegdheden en verantwoordelijkheden gaat hier echter niet verder dan de gewestelijke bevoegdheden toelaten.

Verder kan ten aanzien van deze definitie worden aangehaald dat, in tegenstelling tot de internationale definitie, ook de Loodsdiensten als onderdeel van het verkeersbegeleidingssysteem worden beschouwd.

Het Scheepvaartbegeleidingsdecreet bevat verder nog de volgende definities: ‘VBS-werkingsgebied’ (2°), ‘Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum’ (3°), ‘opsporings- en reddingsgebied’ (4°), ‘Maritieme Assistentiedienst’ (5°), ‘bevoegde instantie’ (6°), ‘havenkapitein’ (7°), ‘havengebied’ (8°), ‘havenbedrijf’ (9°), ‘gezagvoerder’ (13°), ‘vaarwegmarkering’ (15°), ‘verkeersteken’ (16°), ‘ongeval’ (20°), ‘scheepvaartactoren’ (21°), ‘toelatingsbeleid’ (22°), ‘ketenbenadering’ (23°), ‘vaarplan’ (24°), ‘FAL-verdrag’ (25°), ‘VN-Zeerechtverdrag’ (29°), ‘Vredesverdrag’ (30°), ‘Scheldeverlichtingsverdrag’ (31°), ‘Schelderadarverdrag’ (32°), ‘Scheldeverdrag’ (33°), ‘Monitoringrichtlijn’ (34°), ‘ISPS-verordening’ (35°), ‘Havendecreet’ (36°), ‘Loodsdecreet’ (37°), ‘nautische publicaties’ (38°), ‘minister’ (39°), ‘informatie’ (40°), ‘navigatie-assistentie’ (41°), ‘verkeersorganisatie’ (42°), ‘verkeersaanwijzing’ (43°) en ‘RIS-richtlijn’ (44°). Ten aanzien van een aantal definities volgt er hierna een verduidelijking.

De definitie van “Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum” (artikel 2, §1, 3°) is gebaseerd op een internationale bepaling, namelijk artikel 1.3.3 van de Bijlage bij het SAR-verdrag. Het SAR-verdrag wordt eveneens gedefinieerd (artikel 2, §1, 27°).

Artikel 2, §1, 6°, van het decreet bepaalt dat er een ‘bevoegde instantie’ door de Vlaamse Regering wordt aangeduid, die belast wordt met de taken die worden omschreven in het decreet. (Paragraaf 2 van artikel 4 specificeert de bevoegde instantie voor het havengebied als de havenkapitein, tenzij er uitdrukkelijk andere afspraken werden gemaakt tussen de minister en het betrokken havenbedrijf.) In de tekst die aan de Raad van State werd bezorgd was er sprake van een verwijzing naar de taken uit artikel 4 van het decreet. Er worden op grond van het decreet echter ook taken toegewezen aan de bevoegde instantie die niet specifiek als het begeleiden van de scheepvaart wordt gedefinieerd. Om deze reden was het aangewezen om

in de definitie te verwijzen naar de taken omschreven in het decreet.

Voor de definitie van ‘scheepsrouteringssysteem’ (artikel 2, §1, 17°) werd de tekst van de Monitoring-richtlijn letterlijk overgenomen, ook in de tekst die in eerste instantie voor advies aan de Raad van State werd bezorgd. Dit leverde problemen op ten aanzien van de bevoegdheidsverdeling. Scheepsroutering is immers een federale bevoegdheid.

De Raad van State gaf in haar advies aan dat de bevoegdheid van het gewest zich diende te beperken tot het gebruik en de bescherming van de vaarweg en/of op maatregelen die er op gericht zijn om het scheepvaartverkeer op de meest doeltreffende manier te begeleiden. De definitie van ‘scheepsrouteringssysteem’ werd dan ook in die zin aangevuld, met de woorden “voorzover het betrekking heeft op het gebruik en de bescherming van de vaarweg en/of erop gericht is het scheepvaartverkeer op de meest doeltreffende wijze te begeleiden”.

De definitie ‘toelatingsbeleid’, zoals bepaald in artikel 2, §1, 22°, geeft concrete invulling aan de wettelijke, decretale en reglementaire voorwaarden om te varen, zoals bepaald in de politie- en scheepvaartreglementen, het Scheepvaartbegeleidingsdecreet, Berichten aan Zeevarenden enzovoort. Het betreft het nautisch beheer van de vaarwegen met het oog op een veilig en vlot scheepvaartverkeer en vormt een essentieel onderdeel van het verkeersbegeleidingssysteem. Het betreft het verlenen van toelating tot opvaart naar en afvaart uit een haven, waarbij er overleg wordt gepleegd tussen de verschillende betrokken instanties, meer in het bijzonder met de loodsdienst van het Vlaams Gewest en de havenkapiteinsdienst.

Verder wordt in het scheepvaartbegeleidingsdecreet de ‘ketenbenadering’ gedefinieerd (artikel 2, §1, 23°). De ketenbenadering houdt een geïntegreerde organisatie van enerzijds het scheepvaartbegeleidingssysteem en anderzijds de verschillende scheepvaartactoren, die worden gedefinieerd in artikel 2, §1, 21°, van het decreet, in. Hierbij wordt het vaartrajec dat een vaartuig aflegt, vanaf zee tot aan de ligplaats en omgekeerd, beschouwd als een aaneengesloten geheel. Het doel van de ketenbenadering is het optimaliseren van de volledige scheepsreis. Het is hierbij absoluut niet de bedoeling om de werking van een enkele scheepvaartactor te optimaliseren.

Nadat er advies werd gevraagd aan de Raad van State, werden de volgende definities nog aan het

decreet toegevoegd: ‘navigatie-assistentie’ (41°), ‘verkeersorganisatie’ (42°) en ‘verkeersaanwijzing’ (43°). Deze toevoeging heeft tot doel om de tekst van het decreet te verduidelijken en om interpretaties te beperken, aangezien deze terminologie wel werd gebruikt in het decreet, maar er geen definitie was opgenomen.

In de definitie van ‘navigatie-assistentie’ werd de zinsnede “indien de scheepvaart dit vereist” opgenomen. Deze zinsnede werd ontleend aan de VTS-manual en heeft niet de bedoeling om een verdoken vrijstelling op de loodsplicht in te voeren.

Artikel 2, §2, verleent aan de Vlaamse Regering de bevoegdheid om de definities van artikel 2, §1, en andere in het decreet gebruikte begrippen aanvullend of specifiek te omschrijven.

Artikel 3

De eerste alinea van artikel 3 van het decreet bepaalt dat het decreet onder meer de omzetting van de Richtlijn 2002/59/EG regelt.

Artikel 3, tweede alinea, regelt uitdrukkelijk de voorrang van volkenrechtelijke en Gemeenschapsrechtelijke rechten en plichten van het Vlaamse Gewest, zoals onder meer het VN-Zeerechtverdrag, het FAL-verdrag, het SOLAS-verdrag, het SAR-verdrag, het Marpol-verdrag, het Vredesverdrag, het Scheldeverlichtingsverdrag, het Schelderadarverdrag, het Scheldereglement, de ISPS-verordening, de RIS-richtlijn en andere volkenrechtelijke en Gemeenschapsrechtelijke regels die later worden vastgesteld met betrekking tot de aangelegenheden die door het decreet worden vastgesteld.

HOOFDSTUK II

Taken, bevoegdheden en organisatie
van het begeleiden van de scheepvaart
in het algemeen

Artikel 4

In de eerste paragraaf van artikel 4 wordt vastgesteld welke taken begrepen worden onder het ‘begeleiden van de scheepvaart’ en welke volgens artikel 2, §1, 6°,

door de bevoegde instantie worden uitgevoerd. Het takenpakket is vierledig:

- het organiseren en beheren van het verkeersbegeleidingssysteem binnen het VBS-werkingsgebied, zoals bedoeld in artikel 7 van het decreet, met inbegrip van het centraal beheersysteem, zoals dit wordt omschreven in artikel 13 van het decreet, en het treffen van maatregelen om een goede uitvoering van en coördinatie met het begeleiden van de scheepvaart buiten het VBS-werkingsgebied te bevorderen;
- het opstarten, de ondersteuning, de coördinatie en het beëindigen van reddings- en opsporingsacties binnen het opsporings- en reddingsgebied en, in het algemeen, het optreden van het MRCC;
- het treffen van alle maatregelen die de uitvoering van de in de vorige punten aangehaalde taken rechtstreeks of onrechtstreeks ondersteunen;
- het loodsen van de schepen conform het Loodsdecreet.

Het loodsen werd toegevoegd aan het decreet nadat de Raad van State advies heeft verstrekt, maar niet naar aanleiding van dit advies. Deze toevoeging is nodig vanuit het oogpunt dat het loodsen integraal deel uitmaakt van de taak ‘het begeleiden van de scheepvaart’.

De tweede paragraaf van artikel 4 verleent aan de Vlaamse Regering, zoals omschreven in artikel 2, §1, 39°, van het decreet, de bevoegdheid om de ‘bevoegde instantie’ aan te duiden die de taken, zoals omschreven in paragraaf 1, dient uit te voeren. Het gaat hierbij om de bevoegdheden voor wat betreft de gebieden die buiten het havengebied zijn gelegen.

Voor wat betreft de bevoegde instantie in het havengebied, wordt op grond van deze paragraaf de havenkapitein als bevoegde instantie aangeduid. Er werd voor gekozen om reeds in het decreet de havenkapitein als bevoegde instantie aan te duiden binnen het havengebied, ondanks het feit dat de bevoegde instantie buiten het havengebied pas wordt aangewezen in het bijbehorende uitvoeringsbesluit. Dit is een bewuste keuze op grond van het feit dat de havenkapiteinsdienst als dienst binnen het havengebied reeds bestaat sinds 1936 en er aan de terminologie sindsdien niets is gewijzigd. Het lijkt daarom onwaarschijnlijk dat dit op korte termijn zou wijzigen. Voor het aan-

wijzen van de bevoegde instantie buiten het havengebied, ligt dit enigszins anders, aangezien de bevoegde instantie voor het begeleiden van de scheepvaart in het verleden deel heeft uitgemaakt van de loodsdiensten en ook als onderdeel hiervan werd beschouwd. Een latere opsplitsing naar twee verschillende afdelingen heeft deze situatie echter ongedaan gemaakt. Ook in het kader van Beter Bestuurlijk Beleid is het onduidelijk of de verschillende bevoegde instanties onder dezelfde benaming zullen blijven fungeren. Op grond hiervan werd er voor gekozen om deze bevoegde instanties in het uitvoeringsbesluit aan te duiden voor de taken waarvoor zij in het kader van het decreet bevoegd zijn.

Paragraaf 3 van artikel 4 bepaalt dat de personeelsleden van de bevoegde instantie die belast worden met de taken zoals omschreven in paragraaf 1 van artikel 4 enkel kunnen optreden als ondersteuner van de gezagvoerder van het schip. Zij kunnen dus in principe geen bevelen geven, maar kunnen enkel de gezagvoerder ondersteunen. De aansprakelijkheid voor bijvoorbeeld ongevallen blijft bijgevolg bij de gezagvoerder van het schip liggen.

Een houder van een loodsbrevet daarentegen, die deel uitmaakt van de loodsdienst zoals omschreven in het Loodsdecreet, treedt op als raadgever van de gezagvoerder. Dit optreden als raadgever gebeurt dan ook conform het Loodsdecreet.

De Vlaamse Regering bepaalt op grond van artikel 4, §4, van het decreet de nadere regels met betrekking tot de opleiding en de kwalificatie van het personeel dat belast met de taken die vermeld worden in het decreet.

Artikel 5

Deze bepaling betreft de bevoegdheid van de bevoegde instantie, niet zijnde de havenkapiteinsdienst, om op te treden buiten Belgische wateren. Het ongeval met de Tricolor vormt de grondslag voor deze bepaling. De bevoegde instantie van het Vlaamse Gewest speelde een grote rol bij de signalisatie rond het wrak, niettegenstaande het feit dat de Tricolor zich in Franse wateren bevond. Een ander voorbeeld is de VBS-centrale Zandvliet. De activiteiten van de VBS-centrale Zandvliet bestrijken op het ogenblik reeds een groot deel van de Nederlandse Westerschelde (onder meer de bocht van Bath).

Artikel 5 voorziet verder in de mogelijkheid om in navolging van artikel 3, §2, rekening te houden met het nog met Nederland af te sluiten verdrag Gemeenschappelijk Nautisch Beheer.

Op grond van dit artikel treedt de bevoegde instantie, net zoals in artikel 4, op als ondersteuner.

Artikel 6

De bevoegde instantie kan, op grond van artikel 6 van het decreet, nautische publicaties verspreiden. Het gaat hierbij onder meer om Berichten aan Zeevarenden, dringende Berichten aan Zeevarenden, bekendmakingen, instructies enzovoort. Het opstellen van deze nautische publicaties dient te gebeuren binnen de grenzen van de wetten, decreten en besluiten betreffende de scheepvaart, meer bepaald de politie- en scheepvaartreglementen, en de uitvoeringsbesluiten die in het kader van het voorliggende decreet door de Vlaamse Regering worden vastgesteld.

Aan de Vlaamse Regering wordt in de tweede alinea de bevoegdheid verleend om nadere regels te bepalen met betrekking tot de samenstelling, de uitgave en de publicatie van de nautische publicaties.

De gezagvoerders en scheepvaartactoren dienen rekening te houden met de nautische publicaties en de voorschriften, die in de nautische publicaties zijn opgenomen, na te leven.

HOOFDSTUK III

Het verkeersbegeleidingssysteem

AFDELING I

Territoriale bevoegdheid

Artikel 7

Het organiseren en beheren van het verkeersbegeleidingssysteem wordt op basis van artikel 6 toegewezen aan de bevoegde instanties en gebeurt op de door de Vlaamse Regering aangeduide wateren. Verder krijgt de Vlaamse Regering de bevoegdheid om de omschrijving, de afbakening en de indeling van het VBS-werkingsgebied vast te stellen en de taken, die het verkeersbegeleidingssysteem in het VBS-werkingsgebied uitoefent, nader te omschrijven.

De tweede alinea voorziet in de mogelijkheid dat, binnen de regels die door de Vlaamse Regering worden gesteld en wanneer dit noodzakelijk is, de aangewezen bevoegde instantie ook buiten het VBS-werkingsgebied kan optreden. Deze bevoegde instantie dient hierbij op te treden binnen de door of krachtens dit decreet aan haar toegekende bevoegdheden.

Artikel 8

Artikel 8 van het decreet beschrijft de doelstelling van het verkeersbegeleidingssysteem. Deze doelstelling houdt in dat het verkeersbegeleidingssysteem, door de coördinatie van het scheepvaartverkeer in het VBS-werkingsgebied van en naar de havens, de waterwegen, en lig- en ankerplaatsen, streeft naar de vlotheid en veiligheid van het scheepvaartverkeer, de bescherming van de vaarweginfrastructuur en de vrijwaring van het milieu. Bij de coördinatie dient de bevoegde instantie rekening te houden met hetgeen in artikel 31 wordt bepaald.

Het is voor de hand liggend dat het verkeersbegeleidingssysteem geen afbreuk mag doen aan de volkenrechtelijke regels met betrekking tot de vrijheid van scheepvaart en het recht van onschuldige doorvaart.

AFDELING II

Melding en beheer van gegevens

Artikel 9

In uitvoering van artikel 4 van Richtlijn 2002/59/EG bepaalt artikel 9, §1, van het decreet dat de gezagvoerder van een vaartuig bij het binnenvaren van het VBS-werkingsgebied zich dient aan te melden bij de bevoegde instantie volgens een aantal regels. Deze regels voor aanmelding worden door de Vlaamse Regering vastgesteld.

Artikel 9 van het decreet heeft echter niet de bedoeling om een aanmeldingsplicht op te leggen. De aanmeldingsplicht voor de gezagvoerder van een vaartuig wordt geregeld in het koninklijk besluit tot omzetting van richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad. Het koninklijk besluit stelt wel dat er dient te worden aangemeld bij het Vlaamse Gewest. Om hieraan de

juiste invulling te kunnen geven, werd het feit dat er moet worden aangemeld overgenomen in artikel 9, §1, van het decreet, maar enkel met het doel om de bevoegde instantie aan te duiden voor het ontvangen van de gegevens.

Verder kan de Vlaamse Regering eveneens voorzien in de mogelijkheid om vrijstelling van aanmelding te verlenen. Dit dient uiteraard te gebeuren binnen de grenzen van de Monitoringrichtlijn (artikel 15 Richtlijn 2002/59/EG).

Op grond van artikel 9, §2, van het decreet wijst de Vlaamse Regering de personen en de instantie aan die gegevens dienen te verstrekken of door te geven aan de bevoegde instantie en aan het MRCC. Het kan hierbij gaan om zowel direct als indirect verstrekken of doorgeven van gegevens. Ook is het de Vlaamse Regering die bepaalt welke relevante gegevens moeten worden verstrekt of doorgegeven, hoe deze gegevens moeten worden verstrekt of doorgegeven, de termijn voor het verstrekken of doorgegeven van de gegevens en de regels voor het vrijstellen van het verstrekken of doorgeven van gegevens.

Dit artikellid geeft uitvoering aan artikel 5 van de Monitoringrichtlijn.

Artikel 10

De bevoegde instantie richt meldpunten in voor de op grond van artikel 9 te verstrekken gegevens. De gezagvoerder van een vaartuig dient, bij passage, de gevraagde gegevens aan de ingerichte meldpunten te verstrekken.

De gegevens moeten worden verstrekt overeenkomstig de inlichtingen, de procedurevoorschriften en de nadere instructies die door de Vlaamse Regering worden vastgesteld.

Artikel 11

Dit artikel voorziet in de mogelijkheid om de verplichting op te leggen om ook andere gegevens, die niet zijn opgenomen in de artikelen 9 en 10 van het decreet, te melden aan de bevoegde instantie.

Artikel 12

Richtlijn 2002/59/EG legt in artikel 6 aan de schepen op om binnen het in bijlage II, deel I, aangegeven tijdschema uitgerust te zijn met een Automatic Iden-

tification System, afgekort AIS, dat voldoet aan de prestatienormen van de IMO. Om overeenstemming te krijgen met de systemen die door de bevoegde instantie worden gebruikt voor de ontvangst en het gebruik van AIS gegevens van schepen, dient op grond van artikel 9 van Richtlijn 2002/59/EG, de bevoegde instantie over aangepaste apparatuur te beschikken om via AIS verstuurde gegevens te ontvangen en te gebruiken.

De eerste paragraaf, eerste alinea, van artikel 12 bepaalt dan ook dat de bevoegde instantie de gegevens ontvangt, verwerkt, beheert en zendt met behulp van AIS.

Indien er sprake is van onregelmatige afwezigheid of gebrekkige werking van een dergelijk systeem, waardoor de verkeersbegeleiding in het gedrang komt of kan komen, is de bevoegde instantie bevoegd om passende actie te ondernemen.

In uitvoering van artikel 12, §1, eerste alinea, kan de Vlaamse Regering nadere regels bepalen met betrekking tot het uitvoeren van het ontvangen, verwerken, beheren en verzenden van gegevens met behulp van AIS.

In paragraaf 2 van artikel 12 worden dezelfde regels neergelegd voor radar, camera- en andere detectiesystemen. De bepaling met betrekking tot het onregelmatig afwezig zijn of de gebrekkige werking van het systeem, werd hier echter niet opgenomen, omdat het gaat om systemen die zich niet aan boord van een schip bevinden.

Artikel 13

De eerste alinea van artikel 13 voorziet een grondslag voor het op het ogenblik in opbouw zijnde centraal beheersysteem. Het centraal beheersysteem is een datasysteem op basis waarvan de bevoegde instantie de relevante gegevens in verband met de scheepvaart, de vaartuigen, de ladingen, de opvarenden en de desbetreffende dienstverleningen centraliseert, verwerkt en verspreid. De gegevens kunnen eveneens betrekking hebben op de gegevens die worden vermeld in de voorgaande artikel (artikelen 9 tot en met 12) en de gegevens die worden ontvangen van, gegenereerd door of ingevoerd door de scheepvaartactoren en andere diensten en ondernemingen in het centraal beheersysteem.

Het doel van deze alinea is bij te dragen aan een verbeterde efficiëntie van het scheepvaartverkeer.

Aangezien er sprake is van de uitwisseling van gegevens door verschillende actoren met de bevoegde instantie, waarbij er in grote mate sprake is van commerciële gegevens die op grond van een meldingsplicht worden doorgestuurd, wordt in de tweede alinea bescherming van deze gegevens voorzien. Het betreft een verbod op verspreiden of anderszins doorgeven voor commerciële doeleinden.

Van dit verbod kan enkel worden afgeweken indien de beheerder van het centraal beheersysteem hier uitdrukkelijk en voorafgaand instemt met het verspreiden of doorgeven van de gegevens. Het verspreiden en het doorgeven van de gegevens kan dan enkel gebeuren onder de voorwaarden die met de beheerder van het systeem werden overeengekomen. Deze bepaling is opgesteld in overeenstemming met de bepalingen van het decreet van 26 maart 2004 betreffende de openbaarheid van bestuur.

De beheerder van het centraal beheersysteem wordt binnen de bevoegde instantie door de minister aangewezen.

Artikel 13 betreft de omzetting van artikel 24 van de Richtlijn 2002/59/EG.

Artikel 14

Ook artikel 14 geeft verdere uitwerking aan het centraal beheersysteem. Paragraaf 1 bepaalt dat de informatie die de bevoegde instantie op grond van het voorliggende decreet en de bijbehorende uitvoeringsbesluiten verkrijgt, wordt opgeslagen in het centraal beheersysteem. De opgeslagen gegevens zijn in beginsel vertrouwelijk. Het centraal beheersysteem is eigendom van het Vlaamse Gewest.

Dit beginsel van vertrouwelijkheid is gebaseerd op artikel 24 van de Monitoringrichtlijn. De vertrouwelijkheid slaat echter niet alleen op de gegevens die op grond van de Monitoringrichtlijn worden verkregen, maar ook op andere gegevens die in het centraal beheersysteem worden opgenomen of worden verwerkt.

Op grond van de tweede alinea van paragraaf 1 is het centraal beheersysteem enkel toegankelijk voor de bevoegde eigen personeelsleden van de bevoegde instantie.

De tweede paragraaf van artikel 14 van het decreet voorziet in de mogelijkheid om koppelingen met andere systemen te realiseren. Dit kan gebeuren op

grond van volkenrechtelijke of Gemeenschapsrechtelijke regels en verplichtingen of ingevolge een besluit van de Vlaamse Regering.

Een andere mogelijkheid om een koppeling met een andere systeem te realiseren kan liggen in een gemotiveerde aanvraag van de beheerder van het andere systeem, indien de koppeling noodzakelijk wordt geacht voor de uitvoering van de in artikel 8 opgenomen doelstellingen, namelijk het garanderen van de vlotheid en de veiligheid van het scheepvaartverkeer, de bescherming van de vaarweginfrastructuur en de vrijwaring van het milieu. Verder kan een koppeling ook worden toegestaan om bij te dragen aan de goede werking van het openbaar gezag, een openbare dienst of een scheepvaart- of havengebonden dienst.

Koppelingen, die op grond van de tweede paragraaf tot stand worden gebracht, zijn volgens artikel 14, §3, van het decreet aan een aantal voorwaarden onderhevig. Deze voorwaarden worden voorafgaand aan de realisatie van de koppeling vastgesteld in een geschreven overeenkomst.

De voorwaarden waaraan de overeenkomst zelf dient te voldoen, worden door de Vlaamse Regering uitgevaardigd door in een omzendbrief vastgestelde richtlijnen.

Paragraaf 4 voorziet in de mogelijkheid om, ook al werd er een schriftelijke overeenkomst afgesloten op grond van artikel 14, §3, van het decreet of de bepalingen van hoofdstuk IV van het decreet, een koppeling met een ander datasysteem of de terbeschikkingstelling van gegevens onmiddellijk en zonder formaliteit te schorsen of te beëindigen. Een schorsing of beëindiging kan gebeuren in geval van een inbreuk op volkenrechtelijke of gemeenschapsrechtelijke regels, de bepalingen van het voorliggende decreet en de bijbehorende uitvoeringsbesluiten of de bepalingen van de opgestelde schriftelijke overeenkomst of andere toepasselijke regels.

Publicatie en terbeschikkingstelling van gegevens, die de beheerder van het centraal beheersysteem ontvangt of verwerkt, kan door de beheerder gebeuren, zonder dat hierbij afbreuk wordt gedaan aan de vertrouwelijkheid van de verplichte meldingen (paragraaf 5). Hierbij dient er rekening te worden gehouden met de randvoorwaarden die worden omschreven in paragraaf 6 van dit artikel.

Verder wordt in de tweede alinea van deze paragraaf bepaald dat voor gegevens die niet aan de bevoegde instantie werden verstrekt op basis van een meldings-

plicht, op grond van het decreet, zijn uitvoeringsbesluiten, scheepvaart- en havenreglementen of andere wetten, decreten of besluiten, de ter beschikking stelling aan derden of publicatie van deze gegevens door de bevoegde instantie enkel kan gebeuren op grond van een gemeenschappelijk akkoord.

Wanneer het toestaan van een koppeling, het publiceren of ter beschikking stellen van gegevens op grond van artikel 14, §5, of het vrijgeven van gegevens, leidt tot schaden van economische, financiële of commerciële gegevens, of wanneer er hierdoor afbreuk wordt gedaan aan de vertrouwelijkheid van de verplichte melding, staat de beheerder van het beheersysteem dit niet toe. De Vlaamse Regering kan echter uitzonderingsgevallen bepalen (paragraaf 6). Er dient hier vooral te worden gedacht aan gevoelige trafiekgegevens waarvan het wenselijk is dat zij, door de koppeling, niet in handen komen van concurrenten. De uitzonderingen die in deze paragraaf zijn opgenomen, liggen in lijn van artikel 14, 1°, 2° en 3°, van het decreet van 26 maart 2004 betreffende de openbaarheid van bestuur.

Artikel 15

De bepalingen van het decreet van 26 maart 2004 betreffende de openbaarheid van bestuur, met betrekking tot de uitzonderingen op de openbaarheid van bestuursdocumenten, wordt hier onverkort van toepassing verklaard. Artikel 15 voegt aan de in het openbaarheidsdecreet opgenomen uitzonderingsgronden, bij aanvraag door derden om informatie, nog twee uitzonderingsgronden toe:

- wanneer de aanvraag om gegevens betrekking heeft op informatie die verkregen werd op grond van een meldingsplicht uit het voorliggende decreet en haar uitvoeringsbesluiten, scheepvaart- en havenreglementen of andere wetten, decreten of besluiten die een meldingsplicht opleggen;
- wanneer de openbaarmaking economische, financiële of commerciële belangen zou kunnen schaden.

De uitzonderingsgronden gelden eveneens voor de vraag om milieu-informatie, zoals omschreven in het decreet van 26 maart 2004 betreffende de openbaarheid van bestuur, Richtlijn 2004/3/EG van het Europees Parlement en de Raad van 28 januari 2003 inzake de toegang van het publiek tot milieu-informatie en tot intrekking van Richtlijn 90/313/EEG van de Raad en het Verdrag betreffende de toegang

tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, met Bijlagen, afgesloten te Aarhus op 25 juni 1998. Voor het overige moeten aanvragen om informatie voldoen aan de bepalingen van het decreet van 26 maart 2004 betreffende de openbaarheid van bestuur en op basis van de daar bepaalde voorwaarden worden beoordeeld.

De in dit artikel bedoelde ‘derden’ zijn alle personen die bij hun vraag om het verkrijgen van informatie geen overeenkomst met de bevoegde instantie/beheerder hebben afgesloten, zoals omschreven in artikel 14 van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet. Ook worden onder ‘derden’ begrepen, de personen die door middel van een overeenkomst toegang hebben tot een bepaald deel van het centraal beheersysteem, maar een aanvraag indienen tot het verkrijgen van informatie die betrekking heeft op een deel van het centraal beheersysteem waar zij geen toegang hebben.

Ook de in artikel 15 opgelegde vertrouwelijkheid vindt haar grondslag in artikel 24 van Richtlijn 2002/59/EG.

De Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen drukte in haar advies haar bezorgdheid uit over het feit dat er in het Scheepvaartbegeleidingsdecreet bijkomende uitzonderingen op de openbaarheid worden geformuleerd in de artikel 13, 14 en 15, die niet alleen gelden voor informatie in het algemeen, maar ook voor milieu-informatie. De bijzondere positie die milieu-informatie inneemt in het decreet openbaarheid van bestuur is volgens de MiNa-Raad immers afkomstig uit internationale en Europese regelgeving terzake en moet om deze redenen worden geëerbiedigd. De regelgeving waarover het hierbij gaat is het UN/ECE Verdrag van Aarhus betreffende de toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter in milieu-aangelegenheden, de Richtlijn 2003/4/EG van 28 januari 2003 inzake de toegang van het publiek tot milieu-informatie en de Richtlijn 2003/98/EG inzake het hergebruik van overheidsinformatie. Volgens het advies werd in deze memorie van toelichting onvoldoende aangegeven wat de redenen voor deze bijkomende uitzonderingen zijn. Het navolgende is dan ook een toevoeging ten aanzien van de bedoeling van de bijkomende uitzonderingen op het decreet openbaarheid van bestuur.

Het doel van artikel 15 van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet is de bescherming van de informatie die in het Centraal Beheersysteem (CBS) wordt ingevoerd en verwerkt. Het CBS, zoals omschreven in

de artikelen 13 en 14 van het ontwerp van decreet, wordt gebruikt om de “relevante gegevens in verband met de scheepvaart, de vaartuigen, de ladingen en de opvarenden en de desbetreffende dienstverleningen, met inbegrip van die welke vermeld worden in de voorgaande artikelen en die welke worden ontvangen, gegenereerd of ingevoerd door de scheepvaartactoren en andere diensten of ondernemingen” te “centraliseren, te verwerken en te verspreiden”.

De bedoeling is dus om zoveel mogelijk informatie die nodig is om het scheepvaartverkeer vlot en veilig te laten verlopen, via het CBS door te geven van het schip naar de havenautoriteiten en omgekeerd, van het schip naar de dienst die instaat voor de opvolging van de scheepvaart en omgekeerd enzovoort, zodat er een optimale uitwisseling van informatie ontstaat tussen de verschillende scheepvaartactoren en de scheepvaart op een zo optimaal mogelijk manier kan worden georganiseerd (de zogenaamde ketenbenadering).

Alle scheepvaartactoren krijgen echter niet dezelfde rechten voor toegang tot het CBS. De rechten en de voorwaarden van het gebruik hangen af van de overeenkomst die door de scheepvaartactor met de beheerder van het CBS wordt onderhandeld. Zo zal het voor privé-bedrijven die hun schepen opvolgen van en naar de haven niet mogelijk zijn om de schepen van concurrerende bedrijven op te volgen of die gegevens op te vragen, dit om concurrentievervalsing tegen te gaan.

Het CBS zal echter ook informatie bevatten met betrekking tot de lading die zich aan boord van een schip bevindt, dus ook indien er sprake is van een gevaarlijke lading. In principe kan informatie over een gevaarlijke lading aan boord van een schip worden gezien als milieu-informatie, indien er zeer ruim wordt geïnterpreteerd. Zolang er echter niets met het schip gebeurt, (vastlopen op een zandbank) is er aan sich echter geen sprake van een van de factoren die onder het begrip ‘milieu-informatie’ worden omschreven.

Daarbij komt ook nog het volgende. In de nasleep van de aanslagen van 11 september 2001, zijn er ten aanzien van het waarborgen van de veiligheid en openbare orde tegen terrorisme heel wat maatregelen genomen en aangekondigd op Europees vlak. Ook de havens werden hierbij als een risicofactor beschouwd voor terroristische aanslagen.

Eén van de maatregelen, die in het kader van de bescherming van de havens werd genomen,

is de Verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten, de zogenaamde ISPS-code. De ISPS-Code is een code waarbij veiligheidsnormen aan de havens en de terminals in de havens worden opgelegd. Dit houdt grotere controles van persoonsgegevens in, afscherming van de haventerreinen, het enkel toegang verlenen indien er een op die plek geldend identiteitsbewijs voor handen is enzovoort.

Vervolgens is er eveneens een initiatief lopende waarbij ook de verbinding met de verdere logistieke keten wordt beschermd (spoor, vrachtwagen enzovoort), om zo de verdere beveiliging van de havens te optimaliseren, namelijk het voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende het verhogen van de veiligheid van havens. Bijkomende initiatieven op dit vlak worden door de Europese Commissie niet uitgesloten.

In het kader van de bovenstaande beveiligingsmaatregelen en de aard van de informatie die via het CBS wordt uitgewisseld, is het in principe ondenkbaar dat er zonder meer toegang kan worden verleend tot het CBS (actieve openbaarheid).

Voor wat betreft de aanvraag van milieu-informatie (passieve openbaarheid) wordt deze informatie, in tegenstelling tot de bepalingen van het decreet openbaarheid van bestuur, ook afgeschermd. De bepalingen van het decreet openbaarheid van bestuur maken het inderdaad, zoals aangehaald door de MINA-Raad, mogelijk om na belangenafweging al dan niet te kiezen voor het bekendmaken van milieu-informatie. De twee belangrijkste bepalingen die ook van toepassing zijn in het ontwerp van scheepvaartbeleidingsdecreet, zijn het “gelegitimeerd economisch, financieel of commercieel belang” (art. 15, 7°, decreet openbaarheid van bestuur) en “de openbare orde en de veiligheid” (art. 15, 10°, decreet openbaarheid van bestuur).

Voor de beveiliging van de informatie die via het CBS wordt uitgewisseld, wordt de bescherming geboden door artikel 15 van het decreet openbaarheid van bestuur om de volgende redenen echter onvoldoende geacht:

- de informatie die in het CBS wordt uitgewisseld heeft zowel betrekking op informatie die op grond van regelgeving aan de overheid ter beschikking moet worden gesteld als vrijwillig in het systeem

ingevoerde informatie. De informatie heeft echter betrekking op ladinggegevens, aankomst- en vertrektijden van de schepen, het bestellen van een loods enzovoort, kortom gegevens die betrekking hebben op de organisatie en bedrijfswerking van de bedrijven en de schepen. Bekendmaking van deze informatie zal concurrentievervalsing tot gevolg hebben, wat ook de reden is dat ook voor de bedrijven, agenten enz. die toegang hebben tot het CBS, er sprake is van een beperkte toegang tot het systeem.

Dit neemt echter niet weg dat de nodige informatie in geval van een ongeval naar de betrokken diensten wordt verstuurd (kustwacht, eventueel buitenlandse autoriteiten enzovoort).

- anderzijds heeft dezelfde informatie ook een invloed op de openbare orde en veiligheid. De reeks initiatieven die reeds werden afgesloten en die nog worden opgestart op Europees niveau in het kader van de beveiliging van de havens, onder meer om terroristische aanslagen te vermijden, is niet mis te verstaan. Deze initiatieven dateren van na de inwerkingtreding van de Richtlijn 2003/4/EG met betrekking tot de openbaarheid van milieu-informatie.

Het valt in dit kader moeilijk te verdedigen om informatie over gevaarlijke stoffen aan boord enerzijds zeer makkelijk vrij te geven en anderzijds er alles aan te doen om zo veel mogelijk de sites te beschermen/af te schermen waar deze stoffen worden opgeslagen. Dit geldt ook met betrekking tot welke schepen welke stoffen aan boord hebben.

Het is duidelijk dat de informatie bij de bevoegde autoriteiten bekend moet zijn en op een snelle manier moet worden uitgewisseld om effectief te kunnen ingrijpen in geval van een ongeval.

AFDELING III

Begeleiding van vaartuigen in het VBS-werkingsgebied

Artikel 16

Artikel 16 geeft een opsomming van de dienstverleningen die door het verkeersbegeleidingssysteem worden omvat overeenkomstig de navolgende bepalingen van afdeling III van het decreet.

Het verkeersbegeleidingssysteem omvat onder meer:

- een informatiedienst die essentiële informatie tijdig ter beschikking stelt voor de besluitvorming aan boord van een vaartuig;
- een nautische assistentiedienst die ondersteuning biedt bij de nautische besluitvorming aan boord van de vaartuigen en de effecten van de nautische besluitvorming opvolgt;
- een verkeersorganisatiedienst die de ontwikkeling van gevaarlijke verkeerssituaties tracht te voorkomen en bijdraagt tot de vlotte en veilige beweging van de scheepvaart in het VBS-werkingsgebied;
- een loodsdienst zoals bedoeld in het Loodsdecreet.

De opsomming die hier werd opgenomen is overgenomen uit de 'IMO Guidelines for Vessel Traffic Services', met toevoeging van de loodsdienst, aangezien deze integraal deel uitmaakt van het scheepvaartbegeleidingssysteem.

Wat er precies onder het "tijdig verstrekken van informatie" moet worden begrepen, is afhankelijk van de omstandigheden waarin de informatie wordt verstrekt en over welke informatie er sprake is. De tijdigheid van informatie zal afhankelijk zijn van een zo snel mogelijk reactie van de bevoegde instantie binnen een operationeel aanvaardbare termijn en rekening houdend met de omstandigheden.

Artikel 17

Bij het binnenvaren van het VBS-werkingsgebied of een door de Vlaamse Regering bepaald deel van het VBS-werkingsgebied is de gezagvoerder van het vaartuig verplicht om aan het verkeersbegeleidingssysteem deel te nemen. De Vlaamse Regering bepaalt de wijze waarop er aan het verkeersbegeleidingssysteem moet worden deelgenomen. Deze verplichting kan er bijvoorbeeld uit bestaan dat de gezagvoerder verplicht wordt om op een bepaald radiokanaal uit te luisteren.

De verplichting die door artikel 17 wordt opgelegd, betreft de omzetting van artikel 8 van de Monitoringrichtlijn.

Artikel 18

Artikel 18 bepaalt dat de Vlaamse Regering regels kan vaststellen met betrekking tot de informatie over nautische relevante omstandigheden die door het verkeersbegeleidingssysteem, via radioberichtgeving of

op andere passende wijze aan de gezagvoerder wordt verstrekt.

De nautisch relevante omstandigheden kunnen onder meer zijn: de waterstand, de windrichting, het weer, het zicht, de tijomstandigheden, het verkeer nabij de havens, obstakels, stremmingen, werkzaamheden, stakingen, gevaarlijke situaties en bijzondere of tijdelijke omstandigheden.

Artikel 19

Het verkeersbegeleidingssysteem kan, wanneer de organisatie van de dienst en de omstandigheden het toelaten, bijzondere inlichtingen verstrekken of op een andere wijze nadere ondersteuning bieden aan een gezagvoerder, indien deze gezagvoerder daarom verzoekt en overeenkomstig de nader door de Vlaamse Regering te bepalen regels. Dit verzoek doet geen afbreuk aan het gezag, de taak en de verantwoordelijkheden van de gezagvoerder.

Artikel 20

Het verkeersbegeleidingssysteem zorgt voor de permanente opvolging van de scheepvaart binnen de operationele mogelijkheden van de bevoegde instantie. Dit gebeurt door contacten en gegevensuitwisseling met de gezagvoerders. De Vlaamse Regering stelt hiertoe nadere bepalingen vast.

Dit artikel zet artikel 7, §1, en artikel 8 van de Monitoringrichtlijn om voor wat betreft het permanent opvolgen van de scheepvaart. De overige onderdelen van de richtlijn zijn in de federale omzetting terug te vinden.

Artikel 21

Artikel 21 van het decreet voorziet in de mogelijkheid dat de Vlaamse Regering een scheepsrouteringssysteem kan instellen als integrerend deel van het verkeersbegeleidingssysteem.

De term scheepsrouteringssysteem wekt de indruk dat er een invulling gebeurt van een federale bevoegdheid. Dit is echter niet de bedoeling. Voor wat betreft de scheepsroutering wordt er enkel een invulling gedaan ten aanzien van de gewestelijke bevoegdheden, zoals reeds aangegeven in artikel 1 van het voorliggende decreet. Om echter geen verwarring

te zaaien, werd ervoor gekozen om de internationaal gangbare en eveneens in de Monitoringrichtlijn gebruikte term ‘scheepsrouteringssysteem’ te hanteren, met toevoeging van “voorzover het betrekking heeft op het gebruik en de bescherming van de vaarweg en/of erop gericht is het scheepvaartverkeer op de meest doeltreffende wijze te begeleiden” in de definitie van ‘scheepsrouteringssysteem’. Deze toevoeging aan de definitie, gedaan op grond van een opmerking van de Raad van State, vermijdt verdere wijziging aan artikel 21 van het decreet.

Dit artikel betreft dan ook de omzetting van artikel 7 van de Monitoringrichtlijn.

Als op grond van volkenrechtelijke regels het scheepsrouteringssysteem aan de Internationale Maritieme Organisatie moet worden voorgelegd, deelt de Vlaamse Regering het scheepsrouteringssysteem mee of legt ze deze ter goedkeuring voor.

Artikel 22

De bevoegde instantie is belast met het toelatingsbeleid overeenkomstig de regels die hieromtrent worden vastgesteld door de Vlaamse Regering.

Het toelatingsbeleid houdt in dat eventuele voorwaarden kunnen worden opgelegd aan een schip ten behoeve van een veilige en vlotte vaart van dat schip op de vaarweg. Een schip kan dus mogelijk slechts op de vaarweg worden toegelaten indien het bepaalde opgelegde voorwaarden naleeft. Deze voorwaarden worden afgeleid uit de bestaande reglementering en kunnen o.m. het volgende omvatten: verplicht gebruik maken van een loods, sleepbootassistentie, voorschriften voor de vaart van bijzondere transporten en met schepen met gevaarlijke goederen, vaarbeperkingen bij mistomstandigheden, enz. Hierbij vormen de karakteristieken van een schip en de vaarweg- en weersomstandigheden elementen van overweging.

Artikel 23

Binnen het kader van het toelatingsbeleid kan de bevoegde instantie met de gezagvoerder onder meer vaarplannen en andere maatregelen overeenkomen. De naleving van deze afspraken wordt door het verkeersbegeleidingssysteem opgevolgd.

Artikel 24

In het geval er geen overeenstemming wordt bereikt over de vaarplannen of andere maatregelen tussen de bevoegde instantie en de gezagvoerder op grond van artikel 23 en, in het algemeen, het toelatingsbeleid of de nautische omstandigheden wel een overeenstemming vereisen, kan de bevoegde instantie als ondersteuner verkeersaanwijzingen aan de vaartuigen richten. Dit onverminderd de toepasselijke reglementen betreffende de politie en de scheepvaart.

De verkeersaanwijzingen worden, zoals reeds aangegeven, gegeven als ondersteuner. De bevoegdheid van de gezagvoerder blijft hierdoor onverlet. Het is enkel de gezagvoerder die meester is over de leiding en de manoeuvres van het vaartuig.

Het is de Vlaamse Regering die kan bepalen welke categorieën van personeelsleden bevoegd zijn voor het geven van verkeersaanwijzingen.

Artikel 25

Met het oog op de begeleiding van de scheepvaart kan de bevoegde instantie verplichtingen opleggen in de zin van artikel 13, derde lid, van de wet van 19 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de Zeevaart. De bevoegdheden van andere overheden en de eigen bevoegdheden van de bevoegde instantie op grond van hoofdstuk III van het voorliggende decreet blijven hierbij uiteraard van toepassing. Het gaat hierbij onder meer om het opleggen van verplichtingen inzake het verwijderen van wrakken en gezonken lading, waaronder termijnen voor het verwijderen van deze wrakken en gezonken lading. Het betreft specifiek wrakken en gezonken lading die zich in de vaarweg bevinden en die een hinder vormen voor een veilig en vlot scheepvaartverkeer.

Artikel 26

Indien er door het verkeersbegeleidingssysteem een bericht wordt verstuurd naar één of meerdere vaartuigen, moet duidelijk uit dit bericht blijken of het bericht een informatie, een loodsadvies, een waarschuwing, een verkeersaanwijzing of een navigatie-assistentie bevat. Het is echter niet noodzakelijk dat de termen informatie, loodsadvies, waarschuwing, verkeersaanwijzing of navigatie-assistentie in het

bericht vervat zit, wanneer de aard van het bericht ondubbelzinnig blijkt uit de vorm, de inhoud of de context van het bericht.

De term ‘waarschuwing’ wordt voldoende duidelijk geacht en behoeft bijgevolg geen definitie. ‘Loodsadvies’ wordt gedefinieerd in het Loodsdecreet.

De Vlaamse Regering kan voor het verspreiden van deze berichten personeelsleden aanduiden, die bevoegd zijn om een bepaalde soort bericht te verspreiden naar de vaartuigen.

De gezagvoerder blijft echter eindverantwoordelijke voor de navigatie van het schip, ook al ontvangt hij een bericht van het scheepvaartbegeleidingssysteem. Een bericht doet verder geen afbreuk aan de adviserende verantwoordelijkheid van de loods, zoals bepaald in artikel 8 van het Loodsdecreet, en van de verkeersbegeleider.

De gezagvoerder moet altijd de berichten die worden verstuurd door het verkeersbegeleidingssysteem toetsen aan en interpreteren in het licht van de reële nautische omstandigheden aan boord en de eisen van goed zeemanschap. Op basis van onder meer de verkregen informatie, de reële nautische omstandigheden en het bepaalde in het voorlaatste lid van artikel 24, dient de gezagvoerder steeds een eigen oordeel te vormen.

Artikel 27

In geval de bevoegde instantie van mening is dat er, door uitzonderlijk slecht weer of ruwe zee, gevaar bestaat voor verontreiniging van de zee- of kustgebieden van België of andere Europese Lidstaten of dat de veiligheid van mensenlevens bedreigd wordt, kan zij maatregelen nemen of aanbevelingen aan de gezagvoerders richten. Het is de Vlaamse Regering die bepaalt welke maatregelen of aanbevelingen dit kunnen zijn.

Verder bepaalt de Vlaamse Regering welke categorieën personeelsleden bevoegd zijn tot het nemen van de maatregelen of het geven van de aanbevelingen uit alinea 1 van dit artikel.

Artikel 27 beoogt de omzetting van artikel 18 van de Monitoringrichtlijn inzake de maatregelen die worden genomen in geval van uitzonderlijk slecht weer.

Artikel 28

Wanneer er sprake is van slecht weer, waarbij het niet meer mogelijk is om een loods aan boord van het schip te brengen voor het binnenvaren van een haven, gebeurt in de praktijk het loodsen onder meer door het zogenaamde Loodsen Op Afstand (LOA). In de praktijk betekent dit dat een bevoegde loods via de apparatuur van de bevoegde instantie de vaartuigen naar een plaats loodst waar de loods fysiek aan boord kan komen.

Artikel 28 regelt de bijdrage van het verkeersbegeleidingssysteem aan het loodsen op afstand. Het verkeersbegeleidingssysteem dient hiertoe, op basis van de door de Vlaamse Regering vastgestelde regels, de nodige apparatuur ter beschikking te stellen en andere ondersteuning te verlenen. Er wordt hierbij geen afbreuk gedaan aan de bepalingen van het Loodsdecreet.

Artikel 29

De gegevens die, op grond van de voorgaande artikelen, de bevoegde instantie ontvangt over het verloop van de verkeersbegeleiding en meer bepaald de communicatie met de gezagvoerder, worden gedurende een bepaalde tijd bijgehouden door dezelfde bevoegde instantie. De gegevens worden ter beschikking gesteld van andere bevoegde overheden en personen in het bijzonder ten behoeve van strafrechtelijk of gerechtelijk bevolen deskundigenonderzoek omtrent ongevallen.

De Vlaamse Regering stelt hiertoe de regels vast. Deze regels dienen onder meer vast te leggen hoe lang en op welke wijze de bekomen gegevens moeten worden bijgehouden.

Deze bepaling heeft tot doel om bij te dragen aan de omzetting van artikel 11 van Monitoringrichtlijn met betrekking tot het onderzoek naar ongevallen.

Het ter beschikking stellen van gegevens aan derden van met behulp van de Schelderadarketen geregistreerde synthetische radarbeelden en/of marifoongesprekken, is momenteel geregeld in een besluit van de Permanente Commissarissen van 15 september 1994.

Artikel 30

Dit artikel voorziet dat de Vlaamse Regering, om de uitvoering van volkenrechtelijke en Gemeen-

schapsrechtelijke verplichtingen te realiseren, andere en bijkomende verplichtingen kan opleggen aan scheepseigenaars, gezagvoerders en andere scheepvaartactoren met betrekking tot het verkeersbegeleidingssysteem. De bijkomende verplichtingen kunnen echter enkel worden opgelegd voorzover dit gebeurt “met het oog op het gebruik en de bescherming van de vaarweg en/of om het scheepvaartverkeer op de meest doeltreffende wijze te begeleiden”. Deze laatste zin werd toegevoegd naar aanleiding van een opmerking van de Raad van State.

AFDELING IV

Maatregelen in verband met het verkeer naar, van en in de havens en op de waterwegen

Artikel 31

De Vlaamse Regering krijgt op grond van artikel 31, §1, de bevoegdheid om maatregelen te nemen om enerzijds de scheepvaart van en naar de havens optimaal te coördineren met de scheepvaart in de havengebieden zelf en de scheepvaart in doorvaart, en anderzijds de vlotheid en de veiligheid van de scheepvaart tussen de zee en ligplaats te bevorderen. Deze maatregelen worden genomen in het kader van de zogenaamde ketenbenadering. Deze bevoegdheid van de Vlaamse Regering doet geen afbreuk aan de wettelijk en decretaal bepaalde bevoegdheden van de havenbedrijven en de havenkapiteinsdiensten.

De maatregelen kunnen echter slechts genomen worden nadat er overleg werd gepleegd tussen alle bevoegde instanties van het verkeersbegeleidingssysteem en het havenbedrijf. De Vlaamse Regering legt hiervoor nader bepaalde regels vast.

De terminologie “nadat er overleg werd gepleegd” geeft aan dat deze maatregelen slechts kunnen worden genomen, wanneer er reeds overleg werd gepleegd. Om deze reden werd er een onderscheid gemaakt met de terminologie in de definitie van ‘toelatingsbeleid’, waar er “in overleg” afspraken worden gemaakt. In tijd situeert zich “in overleg” dus voor het nemen van maatregelen “nadat overleg werd gepleegd”.

Het artikel lijkt te impliceren dat het gewest een federale bevoegdheid claimt, namelijk de algemene politie. Het is echter niet de bedoeling om regelgeving van algemene politie uit te vaardigen, maar enkel de coördinatie van de scheepvaart in de praktijk te regelen.

De Raad van State haalde dit ook aan in haar advies. Er werd dan ook aan deze bepaling toegevoegd dat de maatregelen van de Vlaamse Regering enkel kunnen worden genomen voorzover dit “gebeurt met het oog op het gebruik en de bescherming van de vaarweg en/of om het scheepvaartverkeer op de meest doeltreffende wijze te begeleiden”. Dit benadrukt in de tekst van het decreet dat het Vlaams Gewest enkel binnen de grenzen van haar bevoegdheden maatregelen kan treffen.

In het kader van de coördinatie van de scheepvaart, op basis van paragraaf 1 van artikel 31, kan de bevoegde instantie rekening houden met de bijzondere belangen van het betrokken havenbedrijf. Dit kan echter enkel na een voorstel van en onder de uitsluitende verantwoordelijkheid van het betrokken havenbedrijf. Het initiatief om rekening te houden met de bijzondere belangen van het havenbedrijf, dient dus van het betrokken havenbedrijf zelf uit te gaan.

Het havenbedrijf dat het verzoek naar de bevoegde overheid stuurt, dient hiertoe:

- aan te tonen dat het verzoek niet leidt tot een verstoring van de vlothoud en de veiligheid van het algemene verkeer; en
- aan te tonen dat het verzoek niet leidt tot een verstoring van de mededinging; en
- aan te tonen dat het havenbedrijf het goed functioneren van de gehele keten van de verkeersafwikkeling waarborgt; en
- een verzoek per individuele klant in te dienen.

Artikel 32

De eerste paragraaf van artikel 32 van het voorliggende decreet, betreft de overname van artikel 32 van het decreet houdende het beleid en het beheer van de zeehavens van 2 maart 1999 en bijbehorende uitvoeringsbesluiten. De reden waarom artikel 32 van het Havendecreet wordt overgeplaatst naar het Scheepvaartbegeleidingsdecreet, ligt in het gegeven dat de huidige bevoegde instantie reeds instaat voor het vastleggen van de overeenkomsten met de havenkapiteinsdienst en op grond hiervan ook instaat voor de subsidiëring. In het kader van een lange termijn visie, waarin ook de havens zich kunnen vinden, wordt er geopteerd om het volledige luik in verband met de

havenkapiteinsdiensten, dus naast de infrastructuur ook de diensten, op te nemen in het Scheepvaartbegeleidingsdecreet. Verder maakt de overheveling van artikel 32 van het Havendecreet in het Scheepvaartbegeleidingsdecreet het ook mogelijk om ook infrastructuur voor de opvolging van de scheepvaart binnen het havengebied te subsidiëren.

Artikel 32 van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet verleent aan de Vlaamse Regering de bevoegdheid om subsidies toe te kennen aan de havenbedrijven, binnen de perken van de begroting. Deze subsidies worden toegekend ten behoeve van de activiteiten van de havenkapiteinsdiensten die expliciet kunnen worden toegewezen aan de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu.

Wanneer er voor de activiteiten van de havenkapitein, zoals vernoemd in de eerste alinea, investeringen nodig zijn, kent de Vlaamse Regering subsidies toe aan het havenbedrijf of gaat over tot financiering of medefinanciering van het havenbedrijf (tweede alinea).

Voor het verlenen van subsidies, financiering en medefinanciering kunnen nadere voorwaarden door de Vlaamse Regering worden vastgesteld, welke door nadere overeenkomsten met het havenbedrijf kunnen worden gespecificeerd.

Verder werd er, naast de overname van de bepalingen van artikel 32 Havendecreet, in artikel 32 van het voorliggende ontwerpdecreet, een vierde alinea toegevoegd. Deze paragraaf bepaalt dat de havencommissaris die op grond van artikel 23, §4, van het Havendecreet bevoegd is om de financiering van haveninvesteringen te controleren, in uitvoering van het havendecreet, de bijbehorende uitvoeringsbesluiten en de overeenkomsten van artikel 39 van het Havendecreet, ook de bevoegdheid heeft om dit te controleren in het kader van artikel 32 van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet. Deze alinea laat de bevoegdheden van andere diensten inzake begrotingscontrole onverlet.

De Vlaamse Havencommissie heeft in haar advies vragen gesteld bij de overheveling van de financieringsbepaling voor de havenkapiteinsdienst van het Havendecreet naar het Scheepvaartbegeleidingsdecreet en zag deze liever behouden in het Havendecreet.

De opname van de financieringsbepaling voor de havenkapiteinsdienst in artikel 32 van het Havendecreet heeft echter in meerdere gevallen problemen

opgeleverd in verband met de financiële verantwoording bij een subsidiedossier bij het voorleggen aan de Inspectie van Financiën. Deze problemen zijn te wijten aan de bijzondere positie die artikel 32 inneemt in het Havendecreet ten aanzien van de andere bepalingen van het Havendecreet. Het bereik van artikel 32 Havendecreet verschilt dan ook van de andere bepalingen. Enerzijds richt artikel 32 Havendecreet zich op de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu, anderzijds hebben de overige bepalingen betrekking op de havenbestuurlijke bevoegdheden, de uitoefening van de havenbestuurlijke bevoegdheden, de ruimtelijke ordening in het havengebied, het toezicht, de controle en de financiële aspecten binnen de haven en de samenwerking tussen de havenbedrijven en het Vlaamse Gewest.

Een andere reden voor de overheveling is de doelstelling van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet. Het Scheepvaartbegeleidingsdecreet heeft namelijk, in overeenstemming met de Europese richtlijn 2002/59/EG (Monitoringrichtlijn) tot doel om, in algemene termen, de verkeersafwikkeling te bevorderen, de veiligheid te bevorderen en het milieu te vrijwaren. Ook wordt in het ontwerp van scheepvaartbegeleidingsdecreet uitgegaan van de ‘ketenbenadering’; dit betekent dat het de bedoeling is te komen tot een geïntegreerde organisatie van de verkeersbegeleidingssystemen, waarbij de vaarttrajecten vanaf zee tot aan de ligplaats, en omgekeerd, worden beschouwd als onderdeel van één aaneengesloten keten. Binnen dit kader is het toekennen van een subsidie voor de havenkapiteinsdienst, die instaat voor de verkeersbegeleiding binnen de haven, makkelijker en beter te verantwoorden dan binnen het Havendecreet.

Tevens kan worden opgemerkt dat, in het kader van de notificatie van de subsidies verleend door het Havendecreet aan de havenbedrijven ten behoeve van de havenkapiteinsdiensten, voor activiteiten die expliciet kunnen worden toegewezen aan de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu, de Europese Commissie heeft geoordeeld dat de betrokken subsidies geen staatssteun uitmaken en dat de betrokken activiteiten overheidstaken vormen. Dit bevestigt nogmaals de bijzondere positie van de bepaling opgenomen in artikel 32 Havendecreet ten overstaan van de overige subsidieregelingen in dat decreet.

Daarbij komt ook het gegeven dat de subsidiëring van de havenkapiteinsdienst op het ogenblik verloopt via de afdeling die binnen het Vlaamse Gewest verantwoordelijk is voor de scheepvaartbegeleiding.

Door artikel 32 van het Havendecreet over te hevelen, wordt een beter werkbaar situatie gecreëerd en is het ook mogelijk om meer diensten die betrekking hebben op de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu te subsidiëren omdat de doelstelling van het huidige artikel 32 Havendecreet beter aansluit bij de doelstelling van het ontwerp van Scheepvaartbegeleidingsdecreet.

Vermits de bepaling uit het Havendecreet eigenlijk eenvoudig wordt overgenomen in het ontwerp van Scheepvaartbegeleidingsdecreet, kan het probleem van de continuïteit van de huidige overeenkomsten worden opgelost door het voorzien van een overgangsbepaling in het Scheepvaartbegeleidingsdecreet, waarin wordt gesteld dat de lopende havenkapiteinsdienst-overeenkomsten geldig blijven voor de resterende duur. Een dergelijke overgangsbepaling werd dan ook voorzien in artikel 67, §2, van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet.

Artikel 33

Artikel 33 voorziet in de mogelijkheid dat de Vlaamse Regering ook maatregelen kan nemen om de coördinatie van de scheepvaart buiten het VBS-werkingsgebied te verzekeren. Met de zinsnede “buiten het VBS-werkingsgebied” wordt bedoeld de gebieden zowel aan land- als aan zeezijde die buiten het door de Vlaamse Regering aangeduide VBS-werkingsgebied gelegen zijn. Het gaat hierbij om het signaleren van bijvoorbeeld windmolenparken die buiten het VBS-werkingsgebied gelegen zijn, maar waarbij het wel gaat om informatie die belangrijk is om de veiligheid van de scheepvaart te garanderen.

AFDELING V

Infrastructuur

Deze afdeling betreft onder meer de omzetting van artikel 9 van de Monitoringrichtlijn. Indien er nog bijkomende verwijzingen naar de richtlijn van toepassing zijn, wordt dit opgenomen in de bespreking van de artikels zelf.

Artikel 34

Om permanent haar taken, haar bevoegdheden en, waar volkenrechtelijke en Gemeenschapsrechtelijke verplichtingen dit vereisen, om interconnectie en

interoperabiliteit met de systemen van andere Europese Lidstaten en de bevoegde diensten van de Europese Gemeenschap, zoals bepaald in dit decreet, te kunnen uitoefenen en waarborgen, dient de bevoegde instantie over passende apparatuur te beschikken. Artikel 34 bepaalt dat het Vlaamse Gewest deze passende apparatuur ter beschikking dient te stellen.

Deze passende apparatuur is ook een vereiste op grond van artikel 9 van de Monitoringrichtlijn. De interoperabiliteit tussen de systemen van verschillende Europese Lidstaten en van de bevoegde instanties van de Europese Gemeenschap, of anders gezegd de geautomatiseerde gegevensuitwisseling tussen de lidstaten is vereist op grond van artikel 14 van Richtlijn 2002/59/EG.

Artikel 35

De plaatsing, het beheer en het onderhoud van de vaarwegmarkering en van de verkeerstekens, kortom de bebakening, wordt door de Vlaamse Regering geregeld. De vaarwegmarkering en de verkeerstekens in het VBS-werkingsgebied maken hierbij integraal deel uit van het verkeersbegeleidingssysteem.

Artikel 36

De bevoegde instantie kan door de Vlaamse Regering op grond van artikel 36 worden belast met het begeleiden van de scheepvaart en het nautische beheer ter hoogte van beweegbare bruggen en de sluizen die gelegen zijn binnen het VBS-werkingsgebied, inclusief het havengebied.

AFDELING VI

Retributies

Artikel 37

De in afdeling VI opgenomen regeling is geïnspireerd door de regeling die omtrent de VBS-vergoeding was opgenomen in het Loodsdecreet. De redactie van de nieuwe bepalingen is gebaseerd op grondig voorbereidend onderzoek van de rechtspraak van het Hof van Justitie en het Arbitragehof omtrent de heffing van dergelijke retributies. In het bijzonder valt erop te wijzen dat het Arbitragehof in het Loodsdecreetar-

rest uitdrukkelijk de grondwettigheid van de heffing van de VBS-vergoeding bevestigde.

Dat de verkeersbegeleiding minstens ten dele een dienstverlening aan de individuele schepen uitmaakt, en hen bijvoorbeeld toelaat vlot en in veilige omstandigheden de havens te bereiken, voor de navigatie nuttige informatie te verwerven, tijdverlies en kosten ten gevolge van congestie te vermijden, en desgevallend bijkomende advisering over het varen te bekomen, blijkt uit de tekst van het voorliggende decreet en hetgeen reeds eerder werd omschreven in deze memorie van toelichting. Essentieel in een VBS-systeem is blijkens de definitie van VBS in de 'IMO Guidelines on Vessel Traffic Services' de interactie tussen de verkeersbegeleidingsdienst en de vaartuigen. Dat er sprake is van dienstverlening aan de scheepvaart wordt geïllustreerd doordat de IALA aanbeveelt om bij de oprichting van een VBS-systeem rekening te houden met de zienswijze van de scheepvaartondernemingen en de zeevarenden omtrent de efficiëntie en de veiligheid van het scheepvaartverkeer en de desbetreffende klachten. Om deze redenen is in casu voldaan aan de vereiste dat een retributie de vergoeding moet zijn van een individuele dienstverlening. Derhalve is een toepassing van het 'de gebruiker betaalt'-principe via de heffing van een retributie, gerechtvaardigd.

Artikel 37 bevat bijkomende waarborgen om te verzekeren dat de VBS-retributie een retributie blijft en geen belasting wordt. Zo is in §2 uitdrukkelijk bepaald dat het tarief en de inningswijze moeten worden bepaald met inachtneming van de terzake geldende volkenrechtelijke, Gemeenschapsrechtelijke en grondwettelijke regelen.

Verder bepaalt §1 uitdrukkelijk dat de VBS-retributie alleen mag worden geheven op verkeersdeelnemers die een bestemming hebben binnen het VBS-werkingsgebied (een haven, waterweg lig- of ankerplaats) of in een gebied beheerd door een waterweg- of havenbestuur in België. Dit sluit aan bij het arrest van de Raad van State van 24 maart 1981 inzake Staes (nr. 21.061) omtrent het vrijwillige karakter van het bezoek aan de havens als voorwaarde voor de heffing van retributieve havengelden. In de rechtspraak van het Arbitragehof en het Hof van Cassatie wordt de vrijwilligheid van het gebruik van de betrokken dienst zelfs niet als criterium vooropgesteld om van een retributie te kunnen spreken. Overigens worden ook de loodsgelden algemeen beschouwd als retributies, niettegenstaande het bestaan van verscherpte loodsplicht.

Het begrip ‘bestemming’ duidt op een commerciële eindbestemming (laad- of losplaats) of op de plaats waar het vaartuig een andere beoogde activiteit zal uitvoeren. Een plaats waar het vaartuig incidenteel stopt of voor anker gaat (bijvoorbeeld om een loods aan boord te nemen) is geen bestemming. Er kan *mutatis mutandis* worden verwezen naar de bewoordingen van artikel 1.1 van het Scheldereglement en naar de volkenrechtelijke definitie van het stoppen en voor anker gaan in het raam van de onschuldige doorvaart door de territoriale zee.

Wat de concrete uitwerking van het tarief betreft, wordt momenteel geen VBS-retributie beoogd voor de binnenvaart. De tarifieringsbevoegdheid van de Vlaamse Regering impliceert de bevoegdheid om (objectief geregelde) kortingen toe te kennen. De andere instantie aan wie de inning desgevallend kan worden opgedragen, kan ook een rechtspersoon zijn.

De in §1, 2°, bedoelde vrijstellingsmogelijkheid is gebaseerd op analoge regelingen opgenomen in artikel 12, tweede lid van het Loodsdecreet en in artikel 4 van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 februari 1996 betreffende de vergoeding verschuldigd door de gebruikers van het verkeersbegeleidingssysteem voor vaartuigen. Verder wordt in §1, 1°, aan de Vlaamse Regering de mogelijkheid gegeven om een aantal categorieën van vaartuigen van retributie uit te sluiten op grond van hun aard, karakteristieken, bestemming of vaartraject.

De tweede alinea van §1 haalt aan dat de loodsgelden, de LOA-vergoeding, de havengelden en andere vergoedingen, hun grondslag niet vinden in het Scheepvaartbegeleidingsdecreet, maar in andere reglementaire bepalingen. Bedoeling van deze alinea is te vermijden dat de retributie niet wordt betaald, met het argument dat reeds andere gelden worden betaald. Deze alinea vormt bijgevolg een verduidelijking van het feit dat het gaat om verschillende bijdragen.

Artikel 38

De in dit artikel gestipuleerde hoofdelijkheid is analoog aan deze opgenomen in artikel 16 van het Loodsdecreet. Het gaat om een bijzondere wettelijke hoofdelijkheid als bedoeld in artikel 1202 van het Burgerlijk Wetboek.

In het kader van een uitspraak van het Hof van Beroep te Antwerpen op datum van 19 december

2005, werd echter de ‘scheepsagent’ uit de lijst van hoofdelijk aansprakelijke personen geschrapt. Dit arrest bepaalt immers dat het in het kader van artikel 50 van het Scheldereglement niet mogelijk is om de scheepsagent eveneens aansprakelijk te stellen voor het betalen van retributies.

Artikel 39

De eerste paragraaf van artikel 9 bepaalt dat de retributie betaald moet worden binnen de door de Vlaamse Regering gestelde termijn of, wanneer dit door de bevoegde instantie om bijzondere redenen wordt geëist, door het eerstvolgende vertrek van het vaartuig naar zee of naar het buitenland. De retributie moet worden betaald bij de door de Vlaamse Regering aangewezen ontvangers.

Wanneer het vaartuig toch afvaart, zonder dat de retributie werd voldaan binnen de in de eerste paragraaf gestelde termijn, is het mogelijk om gerechtelijke stappen te ondernemen tegen elk zusterschip van het betrokken vaartuig waarop de bedoelde vordering betrekking heeft (paragraaf 2). Onder ‘zusterschip’ wordt elk vaartuig begrepen, waarvan de betrokken instantie weet of redelijker wijze kan vermoeden dat de eigenaar of eigenaars, de bevrachter, dezelfde of voor een overwegend gedeelte dezelfde zijn als die van het vaartuig waarop de vordering van bevoegde instantie betrekking heeft.

De tekst van artikel 39, §2, is gebaseerd op de regeling die in het Loodsdecreet terug te vinden is.

Artikel 40

Retributies verschuldigd door een scheepvaart- of havengebonden dienst voor koppelingen aan het centraal beheersysteem of door voornoemde diensten of door derden om gegevens of andere diensten te ontvangen van de bevoegde instantie met betrekking tot het verkeersbegeleidingssysteem, worden op grond van paragraaf 1 van artikel 40 door de Vlaamse Regering vastgelegd.

De Vlaamse Regering bepaalt hiertoe de voorwaarden en modaliteiten.

De openbare diensten en het openbaar gezag zijn uitgezonderd van betalen van retributies (paragraaf 2). Dit zowel voor de koppeling aan het centraal beheersysteem als voor het ontvangen van gegevens

en andere diensten met betrekking tot het verkeersbegeleidingssysteem.

Artikel 41

Artikel 41 geeft een regeling voor rechtsbevoegdheid van de rechtbanken en heeft betrekking op hetgeen wordt geregeld in artikel 40.

Er werd in eerste instantie een bijzondere regeling voorzien ten aanzien van de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek. Op basis van een opmerking in het advies van de Raad van State werd deze bijzondere regeling geschrapt en wordt er enkel verwezen naar de regeling van het Gerechtelijk Wetboek.

HOOFDSTUK IV

MRCC en optreden bij scheepvaartincidenten

Artikel 42

Het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) staat in voor het ondersteunen en coördineren van de opsporings- en reddingsacties in het opsporings- en reddingsgebied. De Vlaamse Regering duidt dit opsporings- en reddingsgebied aan en kan dit gebied nader omschrijven, afbakenen en indelen. Zij kan ook de taken van MRCC binnen dit gebied nader omschrijven.

Artikel 43

Binnen het opsporings- en reddingsgebied fungeert het MRCC als permanent meldpunt.

Een gezagvoerder die vaart in het opsporings- en reddingsgebied dient aan het MRCC onmiddellijk een melding te doen van:

- iedere drenkeling en elke persoon in nood op zee (1°);
- ieder ongeval dat gevolgen heeft voor de veiligheid van het vaartuig of haar bemanning (2°);
- ieder ongeval dat gevolgen heeft voor de veiligheid van de scheepvaart (3°);

- iedere situatie die tot verontreiniging van de wateren en de kust kan leiden (4°);
- ieder in zee drijvende substantie of in zee drijvend voorwerp dat daar niet hoort (5°).

De omstandigheden die in paragraaf 1 worden omschreven kunnen op grond van paragraaf 2 nader door de Vlaamse Regering worden omschreven.

Artikel 44

Wanneer het MRCC beschikt over informatie met betrekking tot risico-vaartuigen, dient zij deze door te sturen naar de kuststations van de andere Europese Lidstaten die op de vaarroute liggen van het betreffende vaartuig en aan andere door de Vlaamse Regering aangeduide diensten.

Wat onder de term ‘risico-vaartuig’ moet worden begrepen wordt door de Vlaamse Regering nader ingevuld.

Artikel 44 betreft de omzetting van artikel 16 van de Monitoringrichtlijn.

Artikel 45

Indien er zich ongevallen of risico-omstandigheden voordoen, heeft het MRCC de bevoegdheid om alle passende maatregelen te nemen. De maatregelen hebben tot doel om de vlotheid en veiligheid van de scheepvaart te garanderen, de vaarweginfrastructuur te beschermen, de veilige vaart en de veiligheid van personen te verzekeren, en het marien milieu, het kustmilieu en de vaarweg en haar aanhorigheden te beschermen. De Raad van State merkte in haar advies op dat deze formulering de federale bevoegdheden raakt (marine milieu) en de gewestelijke bevoegdheden lijkt te overschrijden. Bijgevolg werd er, om het overschrijden van bevoegdheden te vermijden, een verduidelijking aan de tekst van het decreet toegevoegd. Het MRCC kan bijgevolg enkel passende maatregelen nemen “voorzover deze betrekking hebben op het gebruik en de bescherming van de vaarweg, uitlopend naar de kustlijn, het strand en de duinen, en/of erop gericht zijn het scheepvaartverkeer op de meest doeltreffende wijze te begeleiden”.

De nadere omschrijving van de ongevallen, risico-omstandigheden en maatregelen kan door de

Vlaamse Regering gebeuren. Ook kan de Vlaamse Regering bepalen welke categorieën van personeelsleden bevoegd zijn tot het nemen van deze maatregelen.

Dit artikel vormt de basis voor de omzetting artikel 19 van Richtlijn 2002/59/EG.

Artikel 46

Deze bepaling bevat de omzetting van artikel 20 van de Monitoringrichtlijn met betrekking tot de toevluchtsoorden voor schepen in nood.

Het MRCC verleent de toestemming aan een schip in nood, dat voldoet aan de opgelegde voorwaarden, om naar een door het MRCC aangewezen toevluchtsoord te varen. Zij dient hierbij rekening te houden met de desbetreffende opgestelde plannen en dient eveneens overleg te plegen met de federale en andere bevoegde instanties.

Bij de beoordeling om een schip al dan niet toestemming te verlenen om naar het toevluchtsoord te varen, houdt het MRCC rekening met de door de Internationale Maritieme Organisatie hiertoe opgestelde richtsnoeren en eventueel door de Vlaamse Regering opgestelde regels.

De beslissing van het MRCC doet geen afbreuk aan het gezag of de verantwoordelijkheden van de gezagvoerder van het vaartuig. Het is enkel de gezagvoerder die meester is over de leiding en de manoeuvres van het vaartuig.

Artikel 47

Wanneer nodig zendt het MRCC in de betrokken gebieden een nood-, spoed- en veiligheidsbericht uit. Het dient hierbij te gaan om ongevallen of feiten die zich voordoen in het kader van artikel 43 van het voorliggende decreet of over de aanwezigheid van schepen die een bedreiging vormen voor de veiligheid op zee, de veiligheid van personen en voor het milieu (alineea 1).

Beschikt het MRCC over informatie zoals vermeld in alinea 1 van dit artikel, dan stelt zij deze informatie zo spoedig mogelijk ter beschikking van de bevoegde instanties van andere Europese Lidstaten die daar uit veiligheidsoverwegingen om verzoeken.

Indien de informatie waarvan het MRCC in kennis wordt gesteld, betrekking heeft op feiten die een risico of een verhoogd risico vormen voor de zee- en kustgebieden van andere Europese Lidstaten, dan neemt het MRCC passende maatregelen om iedere betrokken Lidstaat hiervan zo snel mogelijk in kennis te stellen en hem te raadplegen over te ondernemen acties.

Door deze bepaling wordt artikel 21 van de Monitoringrichtlijn omgezet.

Artikel 48

Voor de opdrachten die het MRCC dient uit te voeren op grond van Hoofdstuk IV van dit decreet, kan het hoofd van het MRCC of zijn gemachtigde overgaan tot opvorderingen. De Vlaamse Regering bepaalt wanneer er mag worden overgegaan tot opvorderingen, hoe een opvordering dient te gebeuren, wat de maximale duurtijd van een opvordering is en wat de vergoedingsmaatregelen voor een opvordering inhouden.

Artikel 49

Aangezien het MRCC instaat voor de ondersteuning en coördinatie van reddings- en opsporingsacties in geval van risico-omstandigheden of ongevallen dient het MRCC betrokken te worden bij het opstellen en tenuitvoerleggen van rampenplannen en interventieplannen voor de zeegebieden. Dit vergemakkelijkt de uitvoering van de haar toegewezen taken.

Artikel 50

Elke verrichte doorgeleiding van informatie en elke getroffen maatregel, op grond van artikel 44 en 45 en de bijbehorende uitvoeringsbepalingen voor deze beide artikels, worden door het MRCC meegedeeld aan de vlaggenstaat van het vaartuig en aan elke andere betrokken staat.

Deze bepaling betreft de omzetting van artikel 25, §3, van de Monitoringrichtlijn.

Artikel 51

Net zoals bij de verkeersbegeleiding (zie artikel 29) worden ook de gegevens over het verloop van red-

dingsacties, het optreden bij ongevallen, de noodoproepen en de communicatie van de gezagsvoerders gedurende een bepaalde tijd bijgehouden. Deze gegevens worden ter beschikking gesteld van bevoegde overheden en personen, in het bijzonder ten behoeve van strafrechtelijk of gerechtelijke bevolen deskundigenonderzoek met betrekking tot ongevallen (paragraaf 1).

De tweede paragraaf van artikel 51 bepaalt dat de informatie en gegevens ook ter beschikking kunnen worden gesteld aan de personeelsleden van de MRCC met inbegrip van de nautische verkeersleiders. Deze gegevens worden aangewend ter lering en verbetering van het systeem en van de kwalificatie van het personeel.

Net zoals bij artikel 29 is er hier sprake van de omzetting van artikel 11 van de Richtlijn 2002/59/EG.

Artikel 52

Deze bepaling geeft de Vlaamse Regering de mogelijkheid om de bevoegde instantie aan te duiden als Maritieme Assistentiedienst (MAS) in de zin van IMO Resolutie A.950(23) van 5 december 2003 betreffende 'Maritieme Assistance Services' (MAS). Dergelijke dienst fungeert hoofdzakelijk als contactpunt tussen een schip in nood en de kuststaat. Luidens de resolutie wordt hij bij voorkeur ondergebracht in een MRCC. Ook op grond van deze resolutie vervult een MAS een essentiële rol bij de gegevensuitwisseling tussen het schip en de kustautoriteiten. Het VBS-systeem kan hier eveneens een belangrijke rol spelen.

HOOFDSTUK V

Sancties

Artikelen 53, 54 en 55

In het kader van artikel 25, §2, van de Monitoringrichtlijn wordt aan de Lidstaten opgelegd om sancties te voorzien voor inbreuken op de nationale bepalingen die de omzetting van de richtlijn regelen. De sancties dienen doeltreffend, evenredig en afschrikkend te zijn.

Op grond van deze vereiste zijn in het decreet de artikelen 53, 54 en 55 ingevoerd. Deze artikelen leg-

gen geldboetes of straffen op voor inbreuken op de bepalingen van het decreet, die voor het grootste deel betrekking hebben op de omzetting van de Richtlijn 2002/59/EG. De geldboetes of straffen van artikel 53 van het decreet kunnen enkel betrekking hebben op de in dit artikel opgesomde punten. Dit artikel beoogt niet de bestraffing van het personeel.

Delen van de artikelen die betrekking hebben op inbreuken op vereisten die niet op de Richtlijn 2002/59/EG zijn gebaseerd, zijn ontleend aan de praktijk. Vaak is het zo dat er op het ogenblik wel bepaalde procedures gevolgd of retributies betaald moeten worden, maar dat er geen wettelijke regelingen voor handen zijn om sancties te treffen, indien procedures niet worden gevolgd of retributies niet worden betaald.

Verder zijn een aantal onderdelen van artikelen ontleend aan internationale regelgeving. Zo merkt artikel 3.1, (e) en (f), van de 'IMO Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation' van Rome van 10 maart 1988 het vernietigen of beschadigen van en het interfereren met faciliteiten voor de scheepvaart en het opzettelijk meedelen van foutieve informatie, waardoor de scheepvaartveiligheid in het gedrang wordt gebracht, als strafbare feiten aan.

De Raad van State stelde in haar advies de vraag waarom er geen differentiatie van strafmaat wordt ingevoerd in artikel 53. De reden om geen differentiatie van de strafmaat door te voeren ligt in het feit dat ervoor wordt gekozen om de rechter een zo ruim mogelijke marge te laten en zelf te oordelen welke straf billijk is, rekening houdend met de concrete feiten van de inbreuk.

Artikel 56

De eerst paragraaf van dit artikel bepaalt dat noch verkeersbegeleidingssysteem, noch het MRCC aansprakelijk kan worden gesteld voor schade dat een vaartuig zou leiden of veroorzaken, wanneer die schade te wijten is aan een fout van het verkeersbegeleidingssysteem zelf, het MRCC zelf of van een personeelslid dat handelt in uitvoering van zijn functie. Het maakt hierbij niet of de fout bestaat uit een handeling, een beslissing dan wel uit een verzuim.

Ook is het niet mogelijk om het scheepvaartbegeleidingssysteem of het MRCC rechtstreeks of onrechtstreeks aansprakelijk te stellen die te wijten is aan een defect of aan een gebrek in de apparaten. Het gaat

hierbij om apparaten die dienen om berichten aan de vaartuigen te richten of die waaruit informatie wordt gehaald waarop die berichten worden gebaseerd of die waarvan de personeelsleden op enigerlei wijze gebruik maken bij het uitoefenen van hun functie, en die toebehoren aan of gebruikt worden door het verkeersbegeleidingssysteem of het MRCC (paragraaf 2).

Op grond van de derde paragraaf is het vaartuig aansprakelijk voor de schade omschreven in de paragrafen 1 en 2 van artikel 56.

Artikel 57

Een personeelslid dat, door zijn handelen of door verzuim, schade veroorzaakt zoals omschreven in artikel 56, §1, is niet aansprakelijk. Hij is echter wel aansprakelijk indien er sprake is van opzet of grove schuld (paragraaf 1).

Paragraaf 2 bepaalt dat, in geval van schade door grove schuld, het personeelslid enkel slechts gehouden is tot het betalen van een beperkt bedrag per schadeverwekkende gebeurtenis. De rechter beslist of er al dan niet sprake is van grove schuld.

Het is de Vlaamse Regering die op grond van de tweede alinea van deze paragraaf de bedragen bepaalt voor de verschillende categorieën van personeelsleden. Deze bedragen kunnen niet hoger zijn dan 10.000 euro per schadeverwekkende gebeurtenis.

De personeelsleden van de loodsdienst die integraal deel uitmaken van het scheepvaartbegeleidingssysteem, worden niet begrepen onder de aansprakelijkheidsregeling van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet. Voor de personeelsleden van de loodsdienst blijft de bestaande regeling in het Loodsdecreet gelden.

HOOFDSTUK VI

Slotbepalingen

Artikelen 58 tot en met 69

Deze artikelen hebben tot doel om de bepalingen uit andere federale of gewestelijke regelgeving, die betrekking hebben op de gewestelijke bevoegdheden

inzake de verkeersbegeleiding en het MRCC, te wijzigen of op te heffen.

Voor wat betreft het schrappen van artikel 32 Havendecreet in artikel 68, §1, Scheepvaartbegeleidingsdecreet, werd er een tweede paragraaf aan artikel 68 toegevoegd na het advies van de Raad van State. Deze tweede paragraaf bepaalt dat overeenkomsten die werden afgesloten op grond van artikel 32 van het Havendecreet, blijven gelden gedurende voor de termijn die in deze overeenkomsten werd vastgelegd.

Artikel 70

Artikel 70 voorziet in een overgangsregeling voor het geval waarin een dienst, instelling of scheepvaartactor reeds gegevens heeft ontvangen van de bevoegde dienst of reeds gekoppeld is aan het centraal beheersysteem op datum van inwerkingtreding van artikel 14 zonder dat er een overkomst werd afgesloten. De Vlaamse Regering kan hierbij bepalen dat de ontvangst van gegevens of de koppeling zonder overeenkomst kan blijven doorgaan. Zij legt hiertoe een termijn vast, die maximum zes maanden kan bedragen.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Yves LETERME

*De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie,
Leefmilieu en Natuur,*

Kris PEETERS

VOORONTWERP VAN DECREET

VOORONTWERP VAN DECREET

betreffende de begeleiding van de scheepvaart
op de maritieme toegangswegen naar de Vlaamse havens
en de organisatie van het maritiem reddings- en coördinatiecentrum

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

§1. Voor de toepassing van dit decreet en zijn uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder:

- 1° verkeersbegeleidingssysteem, afgekort VBS: het geheel van diensten dat is opgezet om de veiligheid en de efficiëntie van het scheepsverkeer te verbeteren en het milieu te beschermen, dat in het verkeer kan interveniëren en dat op verkeerssituaties die zich in het VBS-werkingsgebied voordoen, kan reageren;
- 2° VBS-werkingsgebied: de wateren waar daadwerkelijk het verkeersbegeleidingssysteem wordt georganiseerd;
- 3° Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum, afgekort MRCC: het kuststation dat is opgezet om een doeltreffende organisatie van de opsporings- en reddingsactiviteiten en de uitvoering van opsporings- en reddingsacties binnen het opsporings- en reddingsgebied te bevorderen, alsmede adequaat op scheepvaartincidenten te reageren;
- 4° opsporings- en reddingsgebied: de wateren waar het MRCC daadwerkelijk optreedt, conform internationale bepalingen of afspraken;
- 5° Maritieme Assistentiedienst, afgekort MAS: een maritieme raadgevende dienst, verantwoordelijk om incidentenrapporten in ontvangst te nemen, en contactpunt tussen de kapitein en de autoriteiten van de kuststaat in geval van een incident;

- 6° bevoegde dienst: de door de minister met de in artikel 4 vermelde taken belaste dienst of diensten;
- 7° havenkapitein: de havenkapitein zoals omschreven in de wet van 5 mei 1936 tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins;
- 8° havengebied: de havengebieden zoals omschreven in het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens en bijbehorende uitvoeringsbesluiten;
- 9° havenbedrijf: het havenbedrijf zoals gedefinieerd in het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens en bijbehorende uitvoeringsbesluiten;
- 10° vaartuig: elk drijvend tuig, met of zonder eigen beweegkracht, met of zonder waterverplaatsing, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als middel om zich te verplaatsen in, over of onder water, met inbegrip van de niet blijvend aan de wal of aan de bodem verbonden installaties;
- 11° exploitant: de reder of beheerder van een vaartuig;
- 12° maatschappij: de maatschappij, vermeld in voorschrift 1.2 van hoofdstuk IX van het SOLAS-verdrag;
- 13° gezagvoerder: de kapitein, schipper en eenieder die de feitelijke leiding heeft over een vaartuig;
- 14° verlader: de persoon door wie, namens wie of ten behoeve van wie een overeenkomst voor het vervoer van goederen over zee of over de binnenwateren is gesloten met een vervoerder;
- 15° vaarwegmarkering: het door middel van betonning, bebakening of verlichting aangeven van vaarroutes, vaargeulen, vaarrichtingen en mogelijke gevaren voor de scheepvaart;
- 16° verkeersteken: een in, naast of boven een vaarweg aangebracht voorwerp of aangebrachte combinatie van voorwerpen waarmee aan het scheepvaartverkeer een van de volgende inlichtingen worden gegeven:
 - a) een inlichting over de toestand in een bepaald gedeelte van een vaarweg;
 - b) een inlichting, aanbeveling, gebod of verbod onderscheidenlijk opheffing van een gebod of verbod voor het verkeersgedrag in een bepaald gedeelte van een vaarweg;
- 17° scheepsroutingssysteem: een systeem van een of meer routes of routeringsmaatregelen om het risico van scheepsongevallen te verkleinen dat bestaat uit verkeersscheidingssstelsels, vaarwegen voor tweerichtingsverkeer, aanbevolen koerslijnen, gebieden die moeten worden gemeden, zones voor kustverkeer, rotondes, voorzorgsgebieden en diepwaterroutes;
- 18° toevluchtsoord: een voor de opvang van een vaartuig in nood aangewezen haven, deel van een haven of andere beschutte aanleg- of ankerplaats dan wel veilig gebied;
- 19° kuststation: een door een lidstaat van de Europese Unie uit hoofde van de Monitoringrichtlijn aangewezen verkeersbegeleidingssysteem, walinstallatie, belast met een door de Internationale Maritieme Organisatie goedgekeurd systeem van verplichte melding of organisatie, belast met de coördinatie van opsporings- of reddingsoperaties;
- 20° ongeval: een ongeval in de zin van de IMO-code voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten en ongevallen op zee;
- 21° scheepvaartactoren: alle publieke en private belanghebbenden bij de afwikkeling van het scheepvaartverkeer, waaronder de waterweg- en havenbesturen, de loodsdiensten, de sleepdiensten, de vast- en los-

maakdiensten, de vaartuigen van de Dienst Afzonderlijk Beheer Vloot, de reders, de scheepsagenten en de terminalexploitanten;

- 22° toelatingsbeleid: het vaststellen van de voorwaarden waaronder vaartuigen kunnen gebruikmaken van het VBS-werkingsgebied;
- 23° ketenbenadering: een geïntegreerde organisatie van de verkeersbegeleidingssystemen waarbij de vaartrajecten vanaf zee tot aan de ligplaats, en omgekeerd, worden beschouwd als onderdeel van één aaneengesloten keten;
- 24° vaarplan: de in het kader van het toelatingsbeleid op grond van de ketenbenadering goedgekeurde planning voor de opvaart of afvaart van een vaartuig;
- 25° FAL-verdrag: het verdrag inzake het vergemakkelijken van het internationaal verkeer ter zee, ondertekend in Londen op 9 april 1965, met bijbehorende protocollen en wijzigingen;
- 26° SOLAS-verdrag: het internationaal verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, ondertekend in Londen op 1 november 1974, met bijbehorende protocollen en wijzigingen;
- 27° SAR-verdrag: het internationaal verdrag inzake opsporing en redding op zee, ondertekend in Hamburg op 27 april 1979, met bijbehorende protocollen en wijzigingen;
- 28° MARPOL-verdrag: het internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973 en het bijbehorende protocol van 1978;
- 29° VN-Zeerechtverdrag: het verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, ondertekend in Montego Bay op 10 december 1982 met de overeenkomst betreffende de uitvoering van deel XI van voornoemd verdrag, ondertekend in New York op 29 juli 1994;
- 30° Vredesverdrag: het definitieve vredetraktaat tussen België en Nederland, ondertekend in Londen op 19 april 1839;
- 31° Scheldeverlichtingsverdrag: het verdrag tussen België en Nederland regelende de verlichting en de bebakening van de Westerschelde en hare mondingen, ondertekend in 's-Gravenhage op 23 oktober 1957;
- 32° Schelderadarverdrag: de overeenkomst tussen België en Nederland inzake het aanleggen van een walradarketen langs de Westerschelde en haar mondingen, ondertekend in Brussel op 29 november 1978, en gewijzigd door notawisselingen van 10 en 15 mei 1984 en van 22 maart 2000 en 25 juni 2002;
- 33° Scheldereglement: het verdrag tussen het Vlaamse Gewest, België en Nederland tot herziening van het reglement ter uitvoering van artikel IX van het traktaat van 19 april 1839 en van hoofdstuk II, afdeling 1 en 2, van het traktaat van 5 november 1842, zoals gewijzigd, voor het loodswezen en het gemeenschappelijke toezicht daarop (Scheldereglement), ondertekend in Middelburg op 11 januari 1995, en de uitvoeringsbesluiten;
- 34° Monitoringrichtlijn: Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad;
- 35° ISPS-Verordening: Verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten;
- 36° Havendecreet: het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens, en de uitvoeringsbesluiten;

37° Loodsdecreet: het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaams Gewest en betreffende de brevetten van havenloods en bootsman, en de uitvoeringsbesluiten;

38° nautische publicaties: officiële schriftelijke berichten, gericht aan de scheepvaartactoren;

39° minister: de minister die het begeleiden van de scheepvaart en de organisatie van het MRCC in zijn bevoegdheid heeft.

§2. De Vlaamse Regering kan de in §1 omschreven begrippen alsmede de andere in dit decreet gebruikte begrippen aanvullend of specifiek omschrijven, met het oog op de regeling van de in dit decreet geregelde aangelegenheden of de bepaling van het toepassingsgebied van door of krachtens dit decreet bepaalde regelen.

Artikel 3

Dit decreet regelt onder meer de omzetting van de Monitoringrichtlijn.

Dit decreet geldt onverminderd de volkenrechtelijke en gemeenschapsrechtelijke rechten en verplichtingen van het Vlaamse Gewest met betrekking tot de erin geregelde aangelegenheden, in het bijzonder die welke opgenomen zijn in het VN-Zeerechtverdrag, het FAL-verdrag, het SOLAS-verdrag, het SAR-verdrag, het Vredesverdrag, het Scheldeverlichtingsverdrag, het Schelderadarverdrag, het Scheldereglement, de ISPS-Verordening, en de verdragen en andere volkenrechtelijke en gemeenschapsrechtelijke regelen die met betrekking tot deze aangelegenheden later zullen worden vastgesteld, met inbegrip van de regelen die vastgesteld zijn door de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart.

HOOFDSTUK II

Taken, bevoegdheden en organisatie van het begeleiden van de scheepvaart in het algemeen

Artikel 4

§1. Het begeleiden van de scheepvaart behelst de volgende taken:

- 1° het organiseren en beheren van het verkeersbegeleidingssysteem binnen het VBS-werkingsgebied, vermeld in artikel 7, met inbegrip van het centraal beheersysteem, vermeld in artikel 13, en het treffen van maatregelen om een goede uitvoering van en coördinatie met de bevoegde diensten buiten het VBS-werkingsgebied te bevorderen;
- 2° de ondersteuning en coördinatie van reddings- en opsporingsacties binnen het opsporings- en reddingsgebied en, in het algemeen, het optreden als MRCC;
- 3° het treffen van alle maatregelen die de uitvoering van de taken, vermeld in punt 1° en 2°, rechtstreeks of onrechtstreeks ondersteunen.

§2. De minister wijst de bevoegde diensten aan die belast zijn met de uitvoering van de taken, vermeld in §1. Binnen het havengebied is de havenkapiteinsdienst de bevoegde dienst, tenzij dat uitdrukkelijk anders werd overeengekomen tussen de minister en het havenbedrijf in kwestie.

§3. Bij de uitvoering van de door of krachtens dit decreet bepaalde taken, treden de met het begeleiden van de scheepvaart belaste personeelsleden enkel op als raadgever van de gezagvoerder.

§4. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels betreffende de opleiding en de kwalificatie van het personeel dat belast is met de uitvoering van de taken, vermeld in §1.

Artikel 5

Ter uitvoering van de met het Koninkrijk der Nederlanden overeengekomen regelen, vermeld in artikel 3, §2, de regelen, vastgesteld door de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart, of andere volkenrechtelijke en gemeenschapsrechtelijke regelen, en, bij ontstentenis van dergelijke regelen, telkens als de omstandigheden dat vereisen, maar alsdan met uitdrukkelijke of stilzwijgende toestemming van de betrokken staten die over de betrokken wateren soevereiniteit of soevereine rechten uitoefenen, en overeenkomstig eventueel nader door de Vlaamse Regering bepaalde regelen, kunnen de werking van het verkeersbegeleidingssysteem en het MRCC zich uitstrekken en kunnen de personeelsleden van de bevoegde dienst als raadgever optreden buiten de grenzen van het Koninkrijk België en de wateren waar het Koninkrijk België soevereiniteit of soevereine rechten uitoefent, met inbegrip van de volle zee.

Artikel 6

Binnen de grenzen van de wetten, decreten en besluiten betreffende de scheepvaart, in het bijzonder de politie- en scheepvaartreglementen en de door de Vlaamse Regering ter uitvoering van dit decreet vastgestelde regelen, kan de bevoegde dienst nautische publicaties verspreiden.

De minister kan de samenstelling, de uitgave en de verschijning van de nautische publicaties nader regelen.

De gezagvoerders en scheepvaartactoren zijn ertoe gehouden steeds met die nautische publicaties rekening te houden en de erin opgenomen voorschriften na te leven.

HOOFDSTUK III

Het verkeersbegeleidingssysteem

AFDELING I

Territoriale bevoegdheid en doelstelling

Artikel 7

De bevoegde dienst organiseert en beheert het verkeersbegeleidingssysteem op de door de Vlaamse Regering aangewezen wateren. De Vlaamse Regering kan de omschrijving, de afbakening en de indeling van het VBS-werkingsgebied en de taken, uitgeoefend door de bevoegde dienst aldaar, nader omschrijven.

Telkens als dat noodzakelijk is, en overeenkomstig de eventueel nader door de Vlaamse Regering bepaalde regelen, kan de bevoegde dienst de haar door of krachtens dit decreet toegekende bevoegdheden eveneens uitoefenen buiten het VBS-werkingsgebied.

Artikel 8

Binnen het VBS-werkingsgebied coördineren de bevoegde diensten het scheepvaartverkeer van en naar de havens, waterwegen en lig- en ankerplaatsen, rekening houdend onder meer met artikel 31, om de vlotheid en de veiligheid van dit verkeer, de bescherming van de vaarweginfrastructuur alsmede de vrijwaring van het milieu na te streven. Het verkeersbegeleidingssysteem doet geen afbreuk aan de volkenrechtelijke regelen met betrekking tot de vrijheid van scheepvaart en het recht van onschuldige doorvaart.

AFDELING II

Melding en beheer van gegevens

Artikel 9

§1. De gezagvoerder van een vaartuig dat het VBS-werkingsgebied binnenvaart, moet zich aanmelden bij het verkeersbegeleidingssysteem, volgens de door de Vlaamse Regering nader bepaalde regels.

De Vlaamse Regering kan de regels bepalen voor de vrijstelling van melding.

§2. De Vlaamse Regering wijst de personen en instanties aan die aan het verkeersbegeleidingssysteem en het MRCC, direct of indirect, gegevens moeten verstrekken of doorgeven.

De Vlaamse Regering bepaalt de relevante gegevens, de wijze waarop en de termijn waarbinnen die gegevens moeten worden verstrekt of doorgegeven.

De Vlaamse Regering kan de regels bepalen voor de vrijstelling van de gegevensverstrekking.

Artikel 10

De gezagvoerders melden hun passage op de door de bevoegde dienst opgerichte meldpunten, overeenkomstig de inlichtingen, procedurevoorschriften en nadere instructies, vastgesteld door de Vlaamse Regering.

Artikel 11

Onder meer om uitvoering te geven aan volkenrechtelijke en gemeenschapsrechtelijke verplichtingen, kan de Vlaamse Regering de scheepseigenaars, de gezagvoerders en de andere scheepvaartactoren verplichtingen opleggen met betrekking tot de melding van andere gegevens aan de bevoegde dienst dan die welke bepaald zijn door en krachtens de voorgaande artikelen.

Artikel 12

De bevoegde dienst ontvangt, verwerkt, beheert en zendt gegevens, verkregen met behulp van automatische identificatiesystemen.

Bij onregelmatige afwezigheid of gebrekkige werking van dergelijke systemen ten gevolge waarvan de verkeersbegeleiding in het gedrang komt of kan komen, kan de bevoegde dienst passende acties ondernemen.

De Vlaamse Regering kan regels bepalen inzake de uitvoering van het ontvangen, verwerken, beheren en verzenden van gegevens met behulp van automatische identificatiesystemen en de passende acties die door de

bevoegde dienst kunnen worden genomen, bij onregelmatige afwezigheid of gebrekkige werking van de automatische identificatiesystemen.

Artikel 13

Door middel van een centraal beheersysteem centraliseert, verwerkt en verspreidt de bevoegde dienst relevante gegevens in verband met de scheepvaart, de vaartuigen, de ladingen en de opvarenden en de desbetreffende dienstverleningen, met inbegrip van die welke vermeld worden in de voorgaande artikelen en die welke worden ontvangen, gegenereerd of ingevoerd door de scheepvaartactoren en andere diensten of ondernemingen.

De door de bevoegde dienst verwerkte of ter beschikking gestelde gegevens en de andere in het centraal beheersysteem opgenomen of ervoor bestemde gegevens, in het bijzonder als ze berusten op een meldingsplicht, mogen niet voor commerciële doeleinden worden verspreid of anderszins doorgegeven. Hiervan kan worden afgeweken mits de beheerder van het centraal beheersysteem uitdrukkelijk en voorafgaandelijk instemming verleent en onder de met die beheerder overeengekomen voorwaarden. Die beheerder wordt binnen de bevoegde dienst door de minister aangewezen.

Artikel 14

§1. De informatie die op grond van dit decreet en de besluiten, genomen ter uitvoering ervan, aan de bevoegde dienst wordt verstrekt, wordt opgeslagen in het centraal beheersysteem dat eigendom is van het Vlaamse Gewest en is in beginsel vertrouwelijk.

Het centraal beheersysteem is alleen toegankelijk voor de hiertoe bevoegde eigen personeelsleden van de bevoegde dienst.

§2. Als de bevoegde dienst daartoe verplicht is, ingevolge volkenrechtelijke of gemeenschapsrechtelijke regelen of ingevolge een besluit van de Vlaamse Regering, alsook telkens als de bevoegde dienst dat na een gemotiveerde aanvraag noodzakelijk acht met het oog op de doelstellingen, vermeld in artikel 8, de goede werking van het openbaar gezag, een openbare dienst of een scheepvaart- of havengebonden dienst, kan de beheerder van het centraal beheersysteem een beveiligde koppeling van een extern informaticasysteem aan het centraal beheersysteem, de terbeschikkingstelling van gegevens of andere vormen van dienstverlening of samenwerking toestaan.

§3. De voorwaarden van de koppeling, vermeld in §2, terbeschikkingstelling, dienstverlening of samenwerking worden voorafgaandelijk bepaald in een geschreven overeenkomst.

De minister vaardigt een omzendbrief uit met richtlijnen over de opmaak van dergelijke overeenkomsten.

§4. Met het behoud van de toepassing van de bepalingen van de overeenkomsten, vermeld in §3, en van hoofdstuk IV, kan de bevoegde dienst de koppeling of de terbeschikkingstelling van gegevens onmiddellijk en zonder formaliteit of vergoeding schorsen of beëindigen als inbreuk wordt gemaakt op volkenrechtelijke of gemeenschapsrechtelijke regelen, dit decreet, zijn uitvoeringsbesluiten en de bepalingen van de overeenkomst of andere toepasselijke regelen.

§5. De beheerder van het centraal beheersysteem kan door hem ontvangen of verwerkte gegevens ter beschikking stellen aan derden en publiceren, zonder afbreuk te doen aan de vertrouwelijkheid van de verplichte meldingen.

Het ter beschikking stellen aan derden en het publiceren van ontvangen of verwerkte gegevens door de beheerder van het centraal beheersysteem kan enkel na gemeenschappelijk akkoord met de instantie die deze gegevens

heeft aangeleverd, voorzover het niet gaat om gegevens die werden verstrekt op basis van dit decreet, zijn uitvoeringsbesluiten, scheepvaart- en havenreglementen of andere wetten, decreten of besluiten die desbetreffend een meldingsplicht opleggen.

§6. De beheerder van het centraal beheersysteem staat geen koppeling toe, maakt geen gebruik van de bevoegdheid, vermeld in §5, en geeft geen gegevens vrij, als dat economische, financiële of commerciële belangen zou kunnen schaden of als dat afbreuk doet aan de vertrouwelijkheid van de verplichte melding, behalve in de door de Vlaamse Regering bepaalde uitzonderingsgevallen.

Artikel 15

Met behoud van de toepassing van de in het decreet van 26 maart 2004 betreffende de openbaarheid van bestuur bepaalde uitzonderingen op de openbaarheid van bestuursdocumenten, wijzen de bevoegde dienst en de andere diensten, instanties en ondernemingen die toegang hebben tot de in het centraal beheersysteem opgenomen gegevens, zelfs als ze die gegevens zelf hebben gegenereerd of ingevoerd, door derden gedane aanvragen tot openbaarmaking van informatie, met inbegrip van milieu-informatie, bovendien af als:

- 1° de aanvraag betrekking heeft op gegevens die aan de bevoegde dienst of andere diensten, instanties en ondernemingen werden verstrekt of doorgegeven op basis van dit decreet, zijn uitvoeringsbesluiten, scheepvaart- en havenreglementen of andere wetten, decreten of besluiten die desbetreffend een meldingsplicht opleggen;
- 2° de openbaarmaking economische, financiële of commerciële belangen zou kunnen schaden.

AFDELING III

Begeleiding van vaartuigen in het VBS-werkingsgebied

Artikel 16

Overeenkomstig de hieronder volgende bepalingen omvat het verkeersbegeleidingssysteem onder meer de volgende dienstverleningen:

- 1° een informatiedienst die tijdig essentiële informatie ter beschikking stelt voor de nautische besluitvorming aan boord;
- 2° een nautische assistentiedienst die ondersteuning biedt bij de nautische besluitvorming aan boord en die de effecten ervan volgt;
- 3° een verkeersorganisatiedienst die de ontwikkeling van gevaarlijke verkeerssituaties tracht te voorkomen en die bijdraagt tot de veilige en vlotte beweging van de scheepvaart in het VBS-werkingsgebied.

Artikel 17

De gezagvoerders die het VBS-werkingsgebied of een door de Vlaamse Regering bepaald deel ervan binnenvaren, zijn ertoe verplicht aan het verkeersbegeleidingssysteem deel te nemen op de door de Vlaamse Regering voorgeschreven wijze.

Artikel 18

De Vlaamse Regering kan regelen vaststellen betreffende de door het verkeersbegeleidingssysteem via radio-berichtgeving of op andere passende wijzen aan de gezagvoerders te verstrekken informatie over nautisch relevante omstandigheden.

Artikel 19

Op verzoek van een gezagvoerder, zonder afbreuk te doen aan zijn eigen gezag, taak en verantwoordelijkheden, en overeenkomstig de nader door de Vlaamse Regering te bepalen regelen, kan het verkeersbegeleidingssysteem, als de organisatie van de dienst en de omstandigheden het toelaten, bijzondere inlichtingen verstrekken of op een andere wijze nadere ondersteuning bieden.

Artikel 20

Het verkeersbegeleidingssysteem verzorgt de permanente opvolging van het scheepvaartverkeer door contact en gegevensuitwisseling met de gezagvoerders, overeenkomstig de door de Vlaamse Regering vastgestelde bepalingen.

Artikel 21

De Vlaamse Regering kan scheepsroutingssystemen instellen, die een integrerend deel uitmaken van het verkeersbegeleidingssysteem.

Overeenkomstig de toepasselijke volkenrechtelijke regelen deelt de Vlaamse Regering die scheepsroutingssystemen in voorkomend geval mee aan de Internationale Maritieme Organisatie of legt ze die systemen er ter goedkeuring aan voor.

Artikel 22

Overeenkomstig de door de Vlaamse Regering bepaalde regelen is de bevoegde dienst belast met het toelatingsbeleid.

Artikel 23

In raam van het toelatingsbeleid kan de bevoegde dienst met de gezagvoerders onder meer vaarplannen en andere maatregelen overeenkomen, waarvan de naleving door het verkeersbegeleidingssysteem wordt gevolgd.

Artikel 24

Als de bevoegde dienst met de gezagvoerder geen overeenstemming bereikt over vaarplannen of andere maatregelen als vermeld in artikel 23, en, in het algemeen, telkens als het toelatingsbeleid of de nautische omstandigheden dat vereisen, kan de bevoegde dienst, met behoud van de toepassing van de toepasselijke reglementen betreffende de politie en de scheepvaart, aan de vaartuigen, als raadgever, eenzijdig voorschriften richten.

Die voorschriften laten de bevoegdheid van de gezagvoerder onverlet. Alleen die laatste is meester over de leiding en de manoeuvres van het vaartuig.

De Vlaamse Regering kan de mededeling en bekendmaking van de voorschriften nader regelen.

Artikel 25

Onverminderd de bevoegdheden van andere overheden en de eigen bevoegdheden van de bevoegde dienst, bepaald in hoofdstuk III, is de bevoegde dienst met het oog op de begeleiding van de scheepvaart bevoegd voor het opleggen van verplichtingen als vermeld in artikel 13, derde lid, van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart.

Artikel 26

Elk bericht dat door het verkeersbegeleidingssysteem wordt gericht aan een vaartuig of vaartuigen moet duidelijk maken of het informatie, een advies, een waarschuwing of een voorschrift bevat. De aard van het bericht hoeft evenwel niet noodzakelijk uitdrukkelijk te worden gespecificeerd, zolang de aard ondubbelzinnig blijkt uit de vorm, de inhoud of de context ervan.

De Vlaamse Regering kan bepalen welke categorieën personeelsleden bevoegd zijn om de onderscheiden soorten berichten aan de vaartuigen te richten.

In geen geval doet een bericht van het verkeersbegeleidingssysteem afbreuk aan de uitsluitende eindverantwoordelijkheid van de gezagvoerder voor de navigatie en aan de adviserende verantwoordelijkheid van de loods, vermeld in artikel 8 van het Loodsdecreet, artikel 10 van het Scheldereglement en andere relevante regelgeving, en van de verkeersbegeleider. De gezagvoerder is er steeds toe gehouden de berichten van het verkeersbegeleidingssysteem te toetsen aan en te interpreteren in het licht van de reële nautische omstandigheden aan boord en de eisen van het goed zeemanschap. Hij moet zich op basis van een en ander, en rekening houdend met artikel 24, tweede lid, steeds een eigen oordeel vormen.

Artikel 27

De Vlaamse Regering bepaalt welke maatregelen de bevoegde dienst kan nemen of welke aanbevelingen ze aan de gezagvoerders kan richten als ze in geval van uitzonderlijk slecht weer of ruwe zee van mening is dat er groot gevaar bestaat voor verontreiniging van de Belgische zee- of kustgebieden of die van andere lidstaten van de Europese Gemeenschap, of als de veiligheid van mensen wordt bedreigd.

De Vlaamse Regering bepaalt welke categorieën van personeelsleden bevoegd zijn tot het nemen van de maatregelen, vermeld in het eerste lid.

Artikel 28

Overeenkomstig de eventueel nader door de Vlaamse Regering bepaalde regelen draagt het verkeersbegeleidingssysteem bij tot het loodsen op afstand door de daartoe nodige apparatuur ter beschikking te stellen en andere ondersteuning te verlenen.

Artikel 29

Overeenkomstig nader door de Vlaamse Regering bepaalde regelen houdt de bevoegde dienst over het verloop van de verkeersbegeleiding en in het bijzonder over de communicatie met de gezagvoerders gedurende een bepaalde tijd gegevens bij, en stelt die, in het bijzonder ten behoeve van strafrechtelijk of gerechtelijk bevolen deskundigenonderzoek over ongevallen, ter beschikking van bevoegde overheden en personen.

Artikel 30

Onder meer om uitvoering te geven aan volkenrechtelijke en gemeenschapsrechtelijke verplichtingen kan de Vlaamse Regering de scheepseigenaars, de gezagvoerders en de andere scheepvaartactoren andere of bijkomende verplichtingen opleggen met betrekking tot het verkeersbegeleidingssysteem.

AFDELING IV

Maatregelen in verband met het verkeer naar,
van en in de havens en op de waterwegen

Artikel 31

§1. Onverminderd de wettelijke en decretale bevoegdheden van de havenbedrijven en de havenkapiteinsdiensten kan de Vlaamse Regering maatregelen nemen om de scheepvaart van en naar de havens optimaal te coördineren met de scheepvaart in de havengebieden en om de vlotheid en de veiligheid van de scheepvaart tussen de zee en de ligplaats te bevorderen in het raam van de ketenbenadering.

De maatregelen kunnen pas worden genomen nadat overleg werd gepleegd tussen de bevoegde diensten en het havenbedrijf, overeenkomstig de nader door de Vlaamse Regering bepaalde regels.

§2. Op verzoek en onder de uitsluitende verantwoordelijkheid van de betrokken havenbedrijven kan de bevoegde dienst bij de coördinatie van de scheepvaart rekening houden met bijzondere belangen van het betrokken havenbedrijf, op voorwaarde dat het havenbedrijf waarvan de vraag uitgaat, overeenkomstig de door de Vlaamse Regering nader bepaalde regels:

- 1° aantoonst dat dat niet leidt tot de verstoring van de vlotheid en de veiligheid van het algemene verkeer;
- 2° heeft aangetoond dat dat niet leidt tot een verstoring van de mededinging;
- 3° aantoonst dat het havenbedrijf het goede functioneren waarborgt van de gehele keten van de verkeersafwikkeling;
- 4° het verzoek per individueel geval indient.

Artikel 32

De Vlaamse Regering wordt ertoe gemachtigd om binnen de perken van de begroting subsidies toe te kennen aan de havenbedrijven ten behoeve van de activiteiten van hun havenkapiteinsdiensten die expliciet kunnen worden toegewezen aan de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu.

Voor investeringen ten behoeve van dergelijke activiteiten kan de Vlaamse Regering hetzij subsidies toekennen aan het havenbedrijf, hetzij overgaan tot medefinanciering van het havenbedrijf.

De nadere voorwaarden waaronder de subsidie of de medefinanciering wordt verleend, worden vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering en worden gespecificeerd bij overeenkomst van het betrokken havenbedrijf.

Met behoud van de toepassing van de wettelijke en reglementaire besluiten inzake de begrotingscontrole, wordt het toezicht op de naleving door de havenbedrijven, bepaald in dit artikel en in de besluiten en de overeenkom-

sten ter uitvoering van dit artikel, uitgeoefend door de gewestelijke havencommissaris overeenkomstig artikel 23 van het Havendecreet.

Artikel 33

De Vlaamse Regering kan eveneens maatregelen nemen voor de goede coördinatie van de scheepvaart buiten het VBS-werkingsgebied.

AFDELING V

Infrastructuur

Artikel 34

Het Vlaamse Gewest verstrekt de bevoegde dienst de passende apparatuur om permanent zijn taken te kunnen vervullen, zijn bevoegdheden uit te oefenen en, waar vereist door volkenrechtelijke of gemeenschapsrechtelijke regelen, interconnectie en interoperabiliteit met de nationale systemen van andere lidstaten en van de bevoegde diensten van de Europese Gemeenschappen te waarborgen.

Artikel 35

De vaarwegmarkering en verkeerstekens in het VBS-werkingsgebied maken integraal deel uit van het verkeersbegeleidingssysteem.

De minister regelt de plaatsing, het beheer en het onderhoud van de vaarwegmarkering en de verkeerstekens.

Artikel 36

De Vlaamse Regering kan de bevoegde dienst belasten met het begeleiden van de scheepvaart en het nautisch beheer ter hoogte van beweegbare bruggen en van de sluizen die gelegen zijn over of in maritieme toegangswegen.

AFDELING VI

Retributies

Artikel 37

§1. Voor het gebruik van de dienstverlening van het verkeersbegeleidingssysteem door vaartuigen met als bestemming een haven, waterweg, lig- of ankerplaats in het VBS-werkingsgebied of in een gebied, beheerd door een waterweg- of havenbestuur in België, is een VBS-retributie verschuldigd.

Van deze verplichting zijn vrijgesteld:

1° de door de Vlaamse Regering op basis van hun aard, karakteristieken, bestemming of vaartraject aangewezen categorieën van vaartuigen;

2° per bezoek of per doorvaart, de door de Vlaamse Regering bij wijze van uitzondering met naam aangewezen vaartuigen die worden ingezet met een pedagogisch, humanitair, filantropisch of cultureel doel, deelnemen aan een bijzondere manifestatie of werkzaamheden verrichten in het algemeen belang.

§2. Met inachtnaam van de terzake geldende volkenrechtelijke, gemeenschapsrechtelijke en grondwettelijke regelen bepaalt de Vlaamse Regering het tarief van de VBS-retributie alsook de wijze waarop en de instantie door wie de VBS-retributie wordt geïnd.

Artikel 38

De VBS-retributie, vermeld in artikel 37, is hoofdelijk verschuldigd door de gezagvoerder, de scheepseigenaar, de exploitant, de scheepsagent en eventueel door de door hen tot handelen gemachtigde persoon of personen.

Artikel 39

§1. De VBS-retributie moet binnen de door de Vlaamse Regering bepaalde termijn of, als dat door de bevoegde dienst om bijzondere redenen wordt geëist, voor het eerstvolgende vertrek van het vaartuig naar zee of naar het buitenland worden betaald 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 het verkeersbegeleidingssysteem of het Vlaamse Gewest schuldig blijft in verband met de in dit decreet vermelde aangelegenheden, wordt door de instantie die met de inning van het bedrag in kwestie is belast een verbod tot afvaart opgelegd.

Een verbod als vermeld in het eerste lid, wordt van kracht na eenvoudige mededeling ervan door de bevoegde dienst of degene die het verbod heeft opgelegd aan een of meer van de personen, vermeld in artikel 38, waaronder zo mogelijk de gezagvoerder, de exploitant of de scheepsagent.

Om de naleving of de tenuitvoerlegging van het verbod, vermeld in het eerste lid, te verzekeren, kan de betrokken instantie een beroep doen op de medewerking van de havenkapiteinsdiensten, de havenmeesters, de brug- en sluiswachters, de technisch-nautische diensten en de andere bevoegde ambtenaren.

Het verbod, vermeld in het eerste lid, wordt opgeheven nadat de bevoegde dienst of de betrokken instantie heeft meegedeeld dat het vaartuig aan de uit dit decreet en zijn uitvoeringsbesluiten voortvloeiende verplichtingen heeft voldaan.

De Vlaamse Regering kan terzake nadere procedurevoorschriften vaststellen en bepalen welke ambtenaren met het nemen van de maatregelen, vermeld in dit artikel, belast zijn.

§4. Als tegen het vaartuig waarop de vordering betrekking heeft geen afdoende afvaartverbod kon worden uitgesproken, kan een verbod, als vermeld in §3, 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 instantie 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 40

De Vlaamse Regering bepaalt welke retributie verschuldigd is om gekoppeld te worden aan het centraal beheersysteem of om van de bevoegde dienst gegevens of andere diensten te ontvangen met betrekking tot het verkeersbegeleidingssysteem.

Artikel 41

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.

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

De rechtbank van koophandel in Antwerpen is bevoegd:

- 1° als de haven van vertrek of aankomst buiten het koninkrijk ligt of onbekend is;
- 2° als de haven van vertrek of aankomst in het koninkrijk ligt, maar buiten de grenzen van het Vlaamse Gewest.

Voor de retributies voor de koppeling aan het centraal beheersysteem of om van de bevoegde dienst of van andere diensten gegevens te ontvangen met betrekking tot het verkeersbegeleidingssysteem zijn de regels van het Gerechtelijk Wetboek van toepassing.

HOOFDSTUK IV

MRCC en het optreden bij scheepvaartincidenten

Artikel 42

Het MRCC ondersteunt en coördineert de opsporings- en reddingsacties in het door de Vlaamse Regering aangewezen opsporings- en reddingsgebied, dat door haar nader kan worden omschreven, afgebakend en ingedeeld, en waarbinnen ze de taken van het MRCC nader kan omschrijven.

Artikel 43

§1. De gezagvoerder die vaart binnen het opsporings- en reddingsgebied moet aan het MRCC, dat als permanent meldpunt fungeert, onmiddellijk melding maken van:

- 1° ieder ongeval dat gevolgen heeft voor de veiligheid van het vaartuig of zijn bemanning;
- 2° ieder ongeval dat gevolgen heeft voor de veiligheid van de scheepvaart;
- 3° iedere situatie die tot verontreiniging van de wateren en de kust kan leiden;
- 4° elke in zee drijvende substantie of elk in zee drijvend voorwerp dat daar niet hoort.

§2. De Vlaamse Regering kan de omstandigheden, vermeld in §1, nader omschrijven.

Artikel 44

Het MRCC geleidt de informatie over risicovaartuigen waarover het beschikt door aan de kuststations van de andere lidstaten van de Europese Gemeenschappen die liggen aan de door het vaartuig te volgen route en aan de door de Vlaamse Regering aangewezen diensten.

De Vlaamse Regering kan het begrip risicovaartuig omschrijven.

Artikel 45

Naar aanleiding van ongevallen of risico-omstandigheden kan het MRCC alle passende maatregelen nemen, om de vlotheid en de veiligheid van het verkeer, de bescherming van de vaarweginfrastructuur, een veilige vaart en de veiligheid van personen te verzekeren en het mariene en kustmilieu en de vaarweg en zijn aanhorigheden te beschermen.

De Vlaamse Regering kan de ongevallen en risico-omstandigheden en de maatregelen, vermeld in het eerste lid, nader omschrijven.

Artikel 46

Rekening houdend met de hierover opgestelde plannen verleent het MRCC in overleg met de federale en andere bevoegde instanties aan schepen in nood die voldoen aan de opgelegde voorwaarden toestemming om naar een door het MRCC aangewezen toevluchtsoord te varen. Bij de beoordeling houdt het MRCC rekening met de door de Internationale Maritieme Organisatie terzake opgestelde richtsnoeren en de eventueel door de Vlaamse Regering bepaalde regelen. De beslissing van het MRCC geldt onverminderd het gezag en de verantwoordelijkheden van de gezagvoerder. Alleen die laatste is meester over de leiding en de manoeuvres van het vaartuig.

Artikel 47

Indien nodig zendt het MRCC in de betrokken gebieden een nood-, spoed- en veiligheidsbericht of -berichten uit over de in artikel 43 vermelde ongevallen of feiten en over de aanwezigheid van schepen die een bedreiging vormen voor de veiligheid op zee, de veiligheid van personen en voor het milieu.

Als het MRCC beschikt over dergelijke informatie stelt het die informatie zo spoedig mogelijk ter beschikking van de bevoegde instanties van andere lidstaten van de Europese Gemeenschappen die daar uit veiligheidsoverwegingen om verzoeken.

Als het MRCC in kennis wordt gesteld van feiten die een risico of een verhoogd risico vormen voor zee- en kustgebieden van een andere lidstaat van de Europese Gemeenschappen, neemt het passende maatregelen om iedere betrokken lidstaat hiervan zo spoedig mogelijk in kennis te stellen en hem te raadplegen over de te ondernemen acties.

Artikel 48

Ter uitvoering van de in dit hoofdstuk bepaalde opdrachten kan het hoofd van het MRCC of zijn gemachtigde overgaan tot opvorderingen in de gevallen, op de wijze, voor de maximale duurtijd en overeenkomstig de vergoedingsregelen die worden bepaald door de Vlaamse Regering.

Artikel 49

Het MRCC werkt mee aan de opstelling en de tenuitvoerlegging van rampenplannen en interventieplannen voor de zeegebieden.

Artikel 50

Het MRCC zorgt ervoor dat elke verrichte doorgeleiding van informatie, op grond van artikel 44 en de ter uitvoering ervan vastgestelde regelen, alsmede de getroffen maatregelen, op grond van artikel 45 en de ter uitvoering ervan vastgestelde regelen, worden meegedeeld aan de vlaggenstaat van het vaartuig en aan elke andere betrokken staat.

Artikel 51

Overeenkomstig nader door de Vlaamse Regering bepaalde regelen houdt het MRCC over het verloop van reddingsacties en het optreden bij ongevallen en in het bijzonder noodoproepen en de communicatie met de gezagvoerders gedurende een bepaalde tijd gegevens bij, en stelt die, in het bijzonder ten behoeve van strafrechtelijk of gerechtelijk bevolen deskundigenonderzoek over ongevallen, ter beschikking van bevoegde overheden en personen.

Artikel 52

De Vlaamse Regering kan het MRCC aanwijzen als Maritieme Assistentiedienst en daaromtrent nadere regelen vaststellen.

HOOFDSTUK V

Sancties

Artikel 53

§1. Met een gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en een geldboete van 250 tot 2.500 euro, of met een van die straffen alleen, worden de volgende personen bestraft:

- 1° eenieder die opzettelijk en al dan niet met het oog op het plegen van een ander misdrijf nalaat tijdig een door of krachtens dit decreet voorgeschreven melding aan het verkeersbegeleidingssysteem of het MRCC te doen, of een foutieve of onvolledige melding doet;
- 2° eenieder die, daartoe verplicht zijnde, nalaat op de voorgeschreven wijze deel te nemen aan het verkeersbegeleidingssysteem;
- 3° eenieder die de bevoegde dienst of zijn personeelsleden verhindert of probeert te verhinderen de aan hen opgedragen taak te vervullen;
- 4° eenieder die aan het MRCC een vals noodbericht zendt of op een andere wijze zonder grond de bijstand of interventie van de bevoegde dienst inroept of veroorzaakt;
- 5° eenieder die het door of krachtens dit decreet geregelde gegevens- en berichtenverkeer verstoort of bemoeit, met inbegrip van door onnodig, kennelijk onzorgvuldig, nalatig of onprofessioneel gebruik van communicatiemiddelen of -verbindingen;

- 6° eenieder die door de beheerder van het centraal beheersysteem verwerkte of ter beschikking gestelde of andere in het centraal beheersysteem opgenomen of ervoor bestemde gegevens voor commerciële doeleinden verspreidt of anderszins doorgeeft, zonder uitdrukkelijke en voorafgaande instemming van de beheerder van het centraal beheersysteem, of met miskennen van de met die beheerder overeengekomen voorwaarden;
- 7° eenieder die de door de bevoegde dienst gebruikte apparatuur vernietigt of beschadigt, dan wel de normale werking ervan op enigerlei wijze verstoort of belet;
- 8° eenieder die de berichten in de nautische publicaties overtreedt;
- 9° de eigenaar, de exploitant en de gezagvoerder van een vaartuig waarvan het automatische identificatiesysteem aan de bevoegde dienst geen, onvolledige of onjuiste gegevens verschaft ten gevolge waarvan het begeleiden van de scheepvaart in het gedrang wordt of kan worden gebracht;
- 10° eenieder die ingaat tegen een door of krachtens artikel 45 genomen maatregel;
- 11° de eigenaar, de exploitant en de gezagvoerder van een beschadigd, defect of abnormale scheepvaart- of milieurisico's vertonend vaartuig die naar een toevluchtsoord vaart zonder de in artikel 46 vermelde toestemming van het MRCC of die de terzake door het MRCC opgelegde voorwaarden overtreedt;
- 12° eenieder die ingaat tegen de regels, opgenomen in de politieverordening van de haven met betrekking tot de veiligheid, het scheepvaartverkeer en het vrijwaren van het milieu;
- 13° eenieder die ingaat tegen de reglementen van de vaarweg met betrekking tot het scheepvaartverkeer, de veiligheid en het vrijwaren van het milieu.

§2. De rechtspersonen zijn burgerlijk aansprakelijk voor de veroordeling tot het betalen van een geldboete, schadevergoeding en geldstraf van welke aard ook die wegens inbreuken, gepleegd op dit decreet en zijn uitvoeringsbesluiten, werd uitgesproken tegen hun bestuurder, vertegenwoordiger, lasthebber of aangestelde. Artikel 46, §1 tot §3, van de Zeewet is van toepassing.

Artikel 54

§1. Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie, zijn de volgende personen belast met de opsporing en de vaststelling van de misdrijven, vermeld in artikel 53:

- 1° het hoofd en de andere door de minister aangewezen categorieën van personeelsleden of individueel daartoe aangestelde personeelsleden van de bevoegde dienst;
- 2° de houders van het loodsbrevet, de houders van een tijdelijke loodsvergunning en de gezagvoerders van de loodsboten als zij in actieve dienst zijn.

De Vlaamse Regering kan de kentekens van de functie van de personeelsleden, vermeld in punt 1°, alsook de vorm van hun legitimatiebewijs regelen.

§2. De personeelsleden van de bevoegde dienst, vermeld in §1, stellen de inbreuken vast in een proces-verbaal dat bewijskracht heeft tot bewijs van het tegendeel.

Binnen een maand wordt aan de overtreder een afschrift van het proces-verbaal gezonden met een aangetekende brief met ontvangstbewijs.

Als de overtreder zich bevindt op een vaartuig dat het VBS-gebied al verlaten heeft, dan wordt het proces-verbaal toegezonden aan de eigenaar van dat vaartuig of aan de eerstvolgende haven, als die bekend is en binnen de Europese Gemeenschappen ligt.

§3. Met naleving van de bepalingen van artikel 8 van het verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden van 4 november 1950 en voorzover de plaatsen geen woning uitmaken in de zin van artikel 15 van de Grondwet, mogen de personeelsleden van de bevoegde dienst, vermeld in §1, in de uitoefening van hun functie op elk moment een vaartuig, alsook alle publieke en private plaatsen, gebouwen en vervoermiddelen waar zij nuttige vaststellingen of verrichtingen zouden kunnen doen, betreden, onderzoeken en verzegelen.

De personeelsleden van de bevoegde dienst, vermeld in §1, kunnen zich alle nodige inlichtingen en bescheiden doen verstrekken, inzage nemen van alle documenten, stukken, titels en alle andere informatiedragers, er een afschrift van nemen of ze tegen ontvangstbewijs voor een beperkte tijd meenemen. Ze kunnen de identiteit van personen controleren, hen verhoren en alle nuttige vaststellingen doen. Ze kunnen de medewerking vorderen van elke gezagvoerder en van elke andere persoon die een vaartuig onder zijn hoede heeft.

§4. De personeelsleden van de bevoegde dienst, vermeld in §1, kunnen vorderen dat een vaartuig voor onderzoek wordt stilgehouden, dat het daartoe naar een bepaalde plaats wordt overgebracht of dat het daartoe wordt geladen of gelost. Zij kunnen de bijstand vorderen van de ambtenaren van de scheepvaartcontrole en van de politionele diensten.

Buiten de strafprocedures, geregeld door het Wetboek van Strafvordering, het koninklijk besluit van 28 december 1950 houdende algemeen reglement van gerechtskosten inzake strafzaken of artikel 14 van deze wet kunnen, in geval van ongeval of bedreiging voor de veiligheid, meer bepaald in geval van afwezigheid, weigering, verzet of gebrek aan medewerking bij de uitvoering van de veiligheidsmaatregelen, opgelegd door de personeelsleden van de bevoegde dienst, vermeld in §1, die gedwongen uitgevoerd worden. De nodige handelingen ter uitvoering van de veiligheidsmaatregelen worden uitgevoerd op risico en kosten van de overtreder, de eigenaar of degene die het vaartuig onder zijn hoede heeft.

Het vaartuig kan geheel of gedeeltelijk op risico en kosten van voornoemde personen worden stilgehouden zolang de gemaakte kosten niet werden betaald of zolang geen som in consignatie werd gegeven of een bankwaarborg werd verstrekt door een in België gevestigde bank of kredietinstelling die voldoende is voor de dekking van alle gemaakte kosten met inbegrip van de bewaringskosten. De som die in consignatie werd gegeven wordt, na aftrek van alle hierboven vermelde kosten, in voorkomend geval vermeerderd met de gerechtskosten, teruggegeven.

§5. Opsporings- en vervolgingshandelingen moeten tot zo weinig mogelijk vertraging voor het betrokken vaartuig leiden.

Artikel 55

De griffies van de hoven en rechtbanken stellen de vlaggenstaat en elke andere betrokken staat onverwijld op de hoogte van de op grond van artikel 53 uitgesproken veroordeling wegens de door de Vlaamse Regering aangewezen misdrijven.

HOOFDSTUK VI

Slotbepalingen

Artikel 56

In artikel 2, tweede lid, van de wet van 5 mei 1936 tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins worden de woorden “het zeewezen” vervangen door de woorden “de bevoegde dienst, vermeld in het decreet van [datum] betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen naar de Vlaamse havens en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum.”.

Artikel 57

In artikel 3 van dezelfde wet worden de woorden “de Koning” vervangen door de woorden “de Vlaamse Regering, die dat kan toevertrouwen aan de minister die de verkeersbegeleiding onder zijn bevoegdheid heeft”.

Artikel 58

In artikel 4 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 6 augustus 1993, worden de punt 4° en 5° vervangen door wat volgt:

“4° houder zijn van het brevet van kapitein ter lange omvaart of licentiaat in de nautische wetenschappen en STCW-kapitein;

5° ten minste drie jaar of 36 maanden werkelijke scheepsdienst als hoofd van de wacht tellen.”.

Artikel 59

Aan artikel 5 van dezelfde wet wordt een tweede lid toegevoegd, dat luidt als volgt: “Het ontslag van de havenkapiteins en adjunct-havenkapiteins wordt hen verleend door de Vlaamse Regering die die opdracht kan toevertrouwen aan de minister die de verkeersbegeleiding onder zijn bevoegdheid heeft.”.

Artikel 60

In artikel 3bis van de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen, ingevoegd bij de wet van 30 augustus 1988 en gewijzigd bij de wet van 26 juni 2002, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in §1, derde lid, 2°, b), worden de woorden “inlichtingen of instructies aan een zeevaartuig geeft” vervangen door de woorden “inlichtingen, waarschuwingen, adviezen of voorschriften aan een vaartuig richt”;

2° in §1, derde lid, 3°, wordt het woord “zeevaartuig” vervangen door het woord “vaartuig”.

Artikel 61

In artikel 2 van het Loodsdecreet, gewijzigd bij het decreet van 5 december 2003, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° punt 7° wordt vervangen door wat volgt: “7° de bevoegde dienst: de entiteit, vermeld in artikel 2, §1, 7°, van het decreet van [...] betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen naar de Vlaamse havens en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum”;

2° punt 10° wordt vervangen door wat volgt: “10° loodsgelden: het gewone loodsgeld en de LOA-vergoeding”.

Artikel 62

In artikel 7 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in §2, tweede lid, 2°, §2, vierde lid, §4, tweede lid, en §5, worden na het woord “ambtenaren” de woorden “van de bevoegde dienst” ingevoegd;

2° er wordt een §2bis ingevoegd, die luidt als volgt: “§2bis. De Vlaamse Regering kan ontheffing verlenen van de in §1 vermelde verplichting. Aan die ontheffing kunnen voorwaarden en voorschriften worden verbonden.”.

Artikel 63

In artikel 9 van hetzelfde decreet worden de woorden “aan de loodsdienst te melden op de wijze, in de vorm en binnen de termijn die door de Vlaamse Regering bepaald zijn” vervangen door de woorden “te melden aan de bevoegde dienst, op de wijze, in de vorm en binnen de termijn, bepaald door of krachtens het decreet van [...] betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen naar de Vlaamse havens en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum”.

Artikel 64

In artikel 15 van hetzelfde decreet worden de woorden “en de VBS-vergoeding,” geschrapt.

Artikel 65

In artikel 21, §1, van hetzelfde decreet wordt punt 2° vervangen door wat volgt: “2° het hoofd en de andere door de minister tot wiens bevoegdheid het begeleiden van de scheepvaart behoort aangewezen categorieën van personeelsleden of individueel daartoe aangestelde personeelsleden van de bevoegde dienst als vermeld in het decreet betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen naar de Vlaamse havens en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum;”.

Artikel 66

In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 5 december 2003, worden de volgende bepalingen opgeheven:

1° Artikel 2, 8° en 13°;

2° artikel 5, §3;

3° artikel 14;

4° 20, 3°.

Artikel 67

Artikel 32 van het Havendecreet wordt opgeheven.

Artikel 68

De Vlaamse Regering wijzigt de politie- en scheepvaartreglementen en alle andere relevante reglementen om ze met dit decreet in overeenstemming te brengen.

Artikel 69

Zolang een bepaling van het decreet niet in werking is getreden, blijft de erin geregelde aangelegenheid beheerst door de geldende wetten, decreten, besluiten, de nautische publicaties en andere relevante instrumenten.

De Vlaamse Regering kan bepalen dat de diensten, instellingen en scheepvaartactoren die op de datum van de inwerkingtreding van artikel 14 reeds gegevens van de bevoegde dienst ontvangen hebben of die gekoppeld zijn aan het centraal beheersysteem zonder desbetreffend met de bevoegde dienst een overeenkomst te hebben gesloten, de ontvangst of koppeling zonder overeenkomst kunnen behouden gedurende een door de Vlaamse Regering te bepalen termijn van maximaal zes maanden.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Yves LETERME

De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur,

Kris PEETERS

ADVIES VAN DE MILIEU- EN NATUURRAAD VAN VLAANDEREN

MiNa-Raad**Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen****Briefadvies****van 15 september 2005****over het**

**Voorontwerp van decreet betreffende de
begeleiding van de scheepvaart op de maritieme
toegangswegen naar de Vlaamse havens en de
organisatie van het Maritieme Reddings- en
Coördinatiecentrum**

en het

**Voorontwerp van decreet tot omzetting van richtlijn
2001/96/EG tot vaststelling van geharmoniseerde
voorschriften en procedures voor het veilig laden
en lossen van bulkschepen en het besluit van de
Vlaamse Regering tot uitvoering van dat decreet**

De heer Kris Peeters
Vlaams Minister van Openbare Werken,
Energie, Leefmilieu en Natuur
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20, bus 1
1000 Brussel

Datum: 15 september 2005
Uw ref.: KP/RS/LDb
Onze ref.: 03.04/L4/2005/503
Betreft: Advies over het voorontwerp van decreet betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen naar de Vlaamse havens en de organisatie van het Maritieme Reddings- en Coördinatiecentrum en over het voorontwerp van decreet tot omzetting van richtlijn 2001/96/EG van het Europees Parlement en Raad van 4 december 2001 tot vaststelling van geharmoniseerde voorschriften en procedures voor het veilig laden en lossen van bulkschepen' en het besluit van de Vlaamse Regering tot uitvoering van dat decreet.

Mijnheer de Minister,

Op 27 juli 2005 ontving de MiNa-Raad adviesvragen omtrent:

- '(Voor)ontwerp van decreet tot omzetting van richtlijn 2001/96/EG van het Europees Parlement en Raad van 4 december 2001 tot vaststelling van geharmoniseerde voorschriften en procedures voor het veilig laden en lossen van bulkschepen' en het besluit van de Vlaamse Regering tot uitvoering van dat decreet;
- '(Voor)ontwerp van decreet betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen naar de Vlaamse havens en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum.'

De materie die in deze voorontwerpen wordt gereguleerd is belangrijk en de consequenties voor het leefmilieu kunnen groot zijn. Dit vooral omdat de dossiers bijdragen tot de preventie van ongevallen en dus tot het vermijden van milieuschade. De Raad vindt het dan ook positief dat werk wordt gemaakt van deze dossiers.

Vanuit het oogpunt van het milieubelang vallen verder weinig bedenkingen te formuleren bij de inhoud van voorschriften voor veilig laden en lossen of bij het gekozen systeem voor begeleiding van schepen. Behalve dan voor wat betreft het aspect toegang tot informatie.

Het voorontwerp van decreet betreffende de begeleiding van de scheepvaart raakt met name aan de regeling inzake de toegang tot informatie en in het bijzonder aan die inzake de

toegang tot milieuinformatie. Het betreft vooral de artikelen 13, 14 en 15 van het voorontwerp. Bij deze bepalingen heeft de MiNa-Raad wel bedenkingen.

Volgens de nota aan de Vlaamse Regering en de memorie van toelichting vormen deze bepalingen een uitwerking van artikel 24 van Richtlijn 2002/59/EG van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart. Dit artikel stelt dat de lidstaten de confidentialiteit van de informatie die hen wordt verstrekt zullen verzekeren in overeenstemming met hun nationale wetgeving.

Maar er is nog andere relevante internationale en Europese regelgeving waarmee - voor zover kan worden nagegaan - geen rekening werd gehouden. Het betreft:

- het door België en de EU geratificeerde UN-ECE Verdrag van Aarhus betreffende de toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden¹;
- Richtlijn 2003/4/EG van 28 januari 2003 inzake de toegang van het publiek tot milieu-informatie; en
- Richtlijn 2003/98/EG inzake het hergebruik van overheidsinformatie.

De Raad vraagt aan de Vlaamse Regering om te onderzoeken of de voorgestelde regeling wel strookt met de opgesomde internationale en Europese regelgeving. Onder meer volgende aspecten moeten worden onderzocht:

- Voor zover in artikel 15 ook de toegang regelt tot milieu-informatie is ze vermoedelijk in strijd met richtlijn 2003/4/EG. Dit om twee redenen.

Ten eerste kan milieu-informatie enkel aan openbaarheid worden onttrokken op basis van uitzonderingsgronden die voorzien zijn in richtlijn 2003/4/EG. Artikel 15,1° van het voorliggende voorontwerp komt niet voor in het lijstje met uitzonderingsgronden van richtlijn 2003/4/EG.

Ten tweede eist richtlijn 2003/4/EG dat uitzonderingsgronden voor milieu-informatie ‘relatief’ zijn. De uitzonderingsgronden moeten, m.a.w. zo geformuleerd zijn dat er een belangenafweging moet worden gemaakt tussen enerzijds het belang van de openbaarmaking van de informatie (voor het milieu) en anderzijds het belang dat wordt beschermd door de uitzonderingsgrond. De eerste uitzondering stelt dat aanvragen tot informatie worden afgewezen indien “de aanvraag betrekking heeft op gegevens die aan de bevoegde dienst of andere diensten, instanties en ondernemingen werden verstrekt of doorgegeven op basis van dit decreet, zijn uitvoeringsbesluiten, scheepvaart- en havenreglementen of andere wetten, decreten of besluiten die desbetreffend een meldingsplicht opleggen”. Deze uitzondering is absoluut, en niet relatief. De wijze van formulering laat geen belangenafweging toe.

- Richtlijn 2003/98/EG creëert een algemeen kader voor het hergebruik van overheidsinformatie. Het hergebruik betreft het gebruik van overheidsinformatie voor andere doeleinden dan waarvoor ze door overheden werden verzameld of geproduceerd om hun openbare taak te kunnen vervullen. De richtlijn wil komen tot eerlijke, evenredige en niet-discriminerende voorwaarden voor het hergebruik van de overheidsdocumenten.

¹ De EU ratificeerde dit verdrag na de goedkeuring van richtlijn 2002/59/EG wat een mogelijke verklaring is voor het feit dat deze richtlijn nog geen rekening houdt met het verdrag.

De vraag rijst of de voorliggende regeling, en meer bepaald artikel 13, hieraan voldoet. Richtlijn 2003/98/EG moet omgezet zijn in de interne rechtsorde sinds 1 juli 2005. De Vlaamse Regering werkt aan een decreet ter zake.

Naast voorgaande meer formeel-juridische vragen, die raken aan de problematiek van de hiërarchie van juridische normen, rijst de vraag naar de verhouding tussen het voorliggende voorontwerp van decreet enerzijds en het decreet van 26 maart 2004 betreffende de openbaarheid van bestuur. Deze laatste kwestie heeft meer te maken met de vraag of de voorgenomen bepalingen inzake toegang tot informatie wel opportuun zijn. Het decreet openbaarheid van bestuur is een algemene regeling inzake de openbaarmaking of geheimhouding van bestuursdocumenten. De hier bedoelde bepalingen van het voorontwerp druisen in tegen de geest van het decreet openbaarheid omdat dit laatste een basisniveau van toegang tot informatie wilde garanderen dat hier terug op de helling wordt gezet. De Raad meent dat de informatie, zeker de milieu-informatie, maximaal openbaar moet zijn. Betrokkenen hebben onder meer het recht te weten welke (eventueel risicovolle) ladingen vervoerd worden langs plaatsen waar ze wonen of activiteiten uitoefenen.

Bovendien wordt nergens in de nota aan de Vlaamse Regering of in de memorie bij het voorliggende voorstel gemotiveerd waarom en in welke opzichten een bijzondere regeling nuttig is, bovenop de algemene regeling. Zo is niet duidelijk wat de meerwaarde is van de uitzondering in artikel 15, 2° (*“de openbaarmaking zou economische, financiële of commerciële belangen kunnen schaden”*), t.o.v. de gelijkaardige artikelen 14, 3° en art. 15, 7° van het decreet openbaarheid van bestuur². De vraag rijst verder of het uitvaardigen van deze bijzondere regeling wel strookt met de doelstelling van de Vlaamse Regering inzake wetsmatiging. Elke bijzondere regeling doet immers de hoeveelheid en de complexiteit van het recht toenemen.

Met de meeste hoogachting,

Hubert David
Voorzitter

² De in artikel 4 genoemde instanties wijzen een aanvraag tot openbaarmaking af, voorzover die geen betrekking heeft op milieu-informatie, indien ze van oordeel zijn dat het belang van de openbaarheid niet opweegt tegen de bescherming van één van de volgende belangen:

³ het vertrouwelijk karakter van commerciële en industriële informatie, wanneer deze informatie beschermd wordt om een gelegitimeerd economisch belang te vrijwaren, tenzij degene van wie de informatie afkomstig is met de openbaarheid instemt.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

SG

KONINKRIJK BELGIË
-----**ADVIES 38.901/3****VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE**

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, derde kamer, op 27 juli 2005 door de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, verlengd tot 26 september 2005, van advies te dienen over een voorontwerp van decreet "betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen naar de Vlaamse havens en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum", heeft op 20 september 2005 het volgende advies gegeven:

EH

38.901/3

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, heeft de afdeling wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond ⁽¹⁾, alsmede van de te vervullen vormvereisten.

Daarnaast bevat dit advies ook een aantal opmerkingen over andere punten. Daaruit mag echter niet worden afgeleid dat de afdeling wetgeving binnen de haar toegemeten termijn een exhaustief onderzoek van het ontwerp heeft kunnen verrichten.

*

* *

STREKKING VAN HET ONTWERP

2.1. Het voor advies voorgelegde voorontwerp van decreet beoogt, wat de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest betreft, in de eerste plaats de omzetting van richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad.

Daarnaast wordt een specifieke regeling uitgewerkt voor de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen naar de Vlaamse havens en voor de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum.

2.2. De ontworpen regeling komt in grote lijnen neer op wat volgt.

Hoofdstuk I bevat algemene bepalingen. Zo wordt in dit hoofdstuk een lijst van begrippen gedefinieerd die verder in dit ontwerp worden gebruikt. Voorts wordt het doel van het ontworpen decreet omschreven en wordt uitdrukkelijk bepaald dat de volkenrechtelijke en gemeenschapsrechtelijke rechten en plichten van het Vlaamse

⁽¹⁾ Aangezien het om een voorontwerp van decreet gaat, wordt onder rechtsgrond verstaan de overeenstemming met de hogere rechtsnormen.

.../...

EH

38.901/3

Gewest, zoals die o.m. in internationale verdragen zijn vastgelegd, voorrang hebben op het decreet dat thans in ontwerpvorm voorligt.

Hoofdstuk II handelt over de taken, de bevoegdheden en de organisatie van het begeleiden van de scheepvaart in het algemeen.

Hoofdstuk III bevat bepalingen in verband met het verkeersbegeleidings-systeem (hierna: VBS). Afdeling I draagt aan de Vlaamse Regering op de territoriale bevoegdheid van het VBS-werkingsgebied te bepalen. Afdeling II regelt de meldingsplicht voor de gezagvoerder van het vaartuig dat het VBS-werkingsgebied binnenvaart en regelt ook het beheer van de gegevens die worden verkregen. Afdeling III bevat regels in verband met de begeleiding van vaartuigen in het VBS-werkingsgebied en afdeling IV bevat regels betreffende het verkeer naar, van en in de havens en op de waterwegen. Afdeling V handelt over de infrastructuur die nodig is voor de verkeersbegeleiding. Afdeling VI bepaalt dat een retributie wordt geheven voor het gebruik van de dienstverlening van het VBS en wijst de bevoegde rechter aan die kennis neemt van elke vordering betreffende deze retributie.

Hoofdstuk IV bepaalt de opdrachten van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (hierna: MRRC) en bevat regels in verband met het optreden van dit centrum bij scheepvaartincidenten ⁽²⁾.

Hoofdstuk V bevat een sanctie- en opsporingsregeling.

Tenslotte bevat hoofdstuk VI slotbepalingen. Bij dit hoofdstuk worden enkele bepalingen van de wet van 5 mei 1936 tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins, van de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen en van het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods

⁽²⁾ Voor zover als nodig wenst de Raad van State de stellers van het ontwerp te wijzen op het bestaan van het samenwerkingsakkoord van 8 juli 2005 tussen de Federale Staat en het Vlaamse Gewest betreffende de oprichting van en de samenwerking in een structuur Kustwacht. Zij zullen moeten onderzoeken of sommige bepalingen van het voorliggende ontwerp eventueel niet moeten worden herwerkt in het licht van dit akkoord.

en bootzman gewijzigd. Ook wordt artikel 32 van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens opgeheven ⁽³⁾. Daarnaast wordt in dit hoofdstuk bepaald dat de Vlaamse Regering de politie- en scheepvaartreglementen en alle andere relevante reglementen kan wijzigen om ze met het voorliggende decreet in overeenstemming te brengen en dat de bestaande regelgeving terzake verder van kracht blijft zolang "een bepaling" van het voorliggende decreet niet in werking is getreden.

BEVOEGDHEID VAN HET VLAAMSE GEWEST

3. Luidens artikel 6, § 1, X, eerste lid, 2°, 3° en 9°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, zijn de gewesten bevoegd voor "de waterwegen en hun aanhorigheden" (2°), "de havens en hun aanhorigheden" (3°) en "de loodsdiensten en de bebakeningsdiensten van en naar de havens, evenals de reddings- en sleepdiensten op zee" (9°).

3.1. De bevoegdheid die de gewesten ontleen aan artikel 6, § 1, X, eerste lid, 2° en 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 moet worden begrepen als een beheersbevoegdheid in de ruime zin, die niet beperkt is tot de zuiver patrimoniale aspecten van de waterwegen en hun aanhorigheden ⁽⁴⁾.

In de uitoefening hiervan kunnen de gewesten onder meer:

- normen aannemen i.v.m. de toegankelijkheid van de waterweg, de vrijwaring van het milieu, de integriteit, de veiligheid en de gezondheid van de waterweg, mits de

⁽³⁾ Artikel 32 machtigt de Vlaamse Regering om, binnen de perken van de begroting, subsidies toe te kennen aan de havenbedrijven ten behoeve van de havenkapiteindiensten die expliciet kunnen worden toegewezen aan de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu.

⁽⁴⁾ Memorie van toelichting bij het ontwerp dat geleid heeft tot de bijzondere wet van 8 augustus 1988 tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, *Parl. St.*, Kamer, B.Z. 1988, nr. 516/1, p. 13; verslag over het voorstel dat geleid heeft tot de bijzondere wet van 16 juli 1993 tot vervollediging van de federale staatsstructuur, *Parl. St.*, Senaat, 1992-93, nr. 558/5, p. 412; Arbitragehof, nr. 5/96, 18 januari 1996, overw. B.1.1; Arbitragehof, nr. 91/2000, 13 juli 2000, overw. B.3.1; Arbitragehof, nr. 127/2000, 6 december 2000, overw. B.10.2.

EH

38.901/3

betrokken regelingen beperkt blijven tot het beheer van de waterwegen en hun aanhorigheden ⁽⁵⁾;

- normen aannemen ter bescherming van de waterwegeninfrastructuur, o.m. ter bestrijding van de schade aan die infrastructuur ⁽⁶⁾.

Ook kunnen de gewesten op grond van die bevoegdheid politie-verordeningen in verband met de waterwegen en de havens, en hun aanhorigheden aannemen ⁽⁷⁾.

Kortom, de gewesten zijn bevoegd voor het aannemen van regels die betrekking hebben op het beheer van de waterwegen en de havens, in de ruime zin, en in het bijzonder voor het vaststellen van regelingen die het gebruik en de bescherming van de waterwegen en de havens beogen.

3.2. Artikel 6, § 1, X, eerste lid, 9°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 draagt aan de gewesten de bevoegdheid op inzake "de loodsdiensten en de bebakeningsdiensten van en naar de havens, evenals de reddings- en sleepdiensten op zee".

3.2.1. Zoals het Arbitragehof heeft benadrukt, is de gehele aangelegenheid van de loodsdiensten, zowel in organieke als in functionele zin, aan de gewesten overgedragen. De bevoegdheid van de gewesten omvat bijgevolg ook het stellen van regels betreffende de loodsactiviteit zelf ⁽⁸⁾.

Luidens de parlementaire voorbereiding van het voornoemde artikel 6, § 1, X, eerste lid, 9°, worden met de loodsdiensten en de bebakeningsdiensten van en naar de havens, evenals de reddings- en sleepdiensten op zee bedoeld:

⁽⁵⁾ Arbitragehof, nr. 5/96, 18 januari 1996, overw. B.3.1 en B.3.3.

⁽⁶⁾ Vgl., i.v.m. de wegen (artikel 6, § 1, X, eerste lid, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980), Arbitragehof, nr. 127/2000, 6 december 2000, overw. B.10.2.

⁽⁷⁾ Arbitragehof, nr. 5/96, 18 januari 1996, overw. B.3.3.

⁽⁸⁾ Arbitragehof, nr. 2/97, 16 januari 1997, overw. B.3.2.

EH

38.901/3

- de uitoefening van de loodsdienst op zeeschepen in internationale wateren, in de Belgische territoriale wateren, op de Westerschelde;
- 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 en 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 sleepdienst en de reddingsdienst van de kust die optreden in de internationale wateren en in de Belgische territoriale wateren ⁽⁹⁾.

De bevoegdheden bedoeld in artikel 6, § 1, X, eerste lid, 9°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 omvatten ook de bevoegdheid tot regeling van de eventuele rechten en heffingen, evenals van het recht om ze te innen ⁽¹⁰⁾.

Op grond van diezelfde bevoegdheid kan het gewest ook een systeem van verkeersbegeleiding organiseren, ter beschikking stellen, de nadere regels van die organisatie of terbeschikkingstelling bepalen en bepaalde overtredingen die hiermee verband houden, strafbaar stellen. Dit alles maakt geen inbreuk op de federale bevoegdheid inzake het vaststellen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en het vervoer in de zin van artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van

⁽⁹⁾ Memorie van toelichting bij het ontwerp dat geleid heeft tot de bijzondere wet van 8 augustus 1988, *Parl. St.*, Kamer, B.Z. 1988, nr. 516/1, p. 17.

⁽¹⁰⁾ *Ibid.*; Arbitragehof, nr. 2/97, 16 januari 1997, overw. B.12.

EH

38.901/3

8 augustus 1980, omdat verkeersbegeleiding, in die zin begrepen, deze regels niet wijzigt ⁽¹¹⁾.

Gelet op de band die bestaat tussen de verkeersbegeleiding en de walradarketen, volgt uit de overdracht van de walradarketen dat het gewest tevens bevoegd is het systeem van verkeersbegeleiding dat door die walradarketen tot stand komt, ter beschikking te stellen van de deelnemers aan het scheepvaartgebeuren ⁽¹²⁾.

De walradarketen, die tot doel heeft de scheepvaart op de meest doeltreffende wijze te begeleiden ⁽¹³⁾, en door de informatie die zij verstrekt dienstig is zowel voor de ondersteuning van het loodsen als voor de verkeersbegeleiding, is niet enkel aan het gewest overgedragen in zoverre zij informatie verstrekt inzake loodsactiviteiten. Uit geen enkel gegeven blijkt immers dat de wetgever op bevoegdheidsverdelend vlak een onderscheid heeft willen maken op grond van de aan de walradarketen opgedragen taken. Overigens kan de gewestelijke bevoegdheid inzake de walradarketen, in zoverre die tevens is ingeschakeld in de verkeersbegeleiding, ook grondslag vinden in artikel 6, § 1, X, eerste lid, 2°, *juncto* artikel 6, § 1, X, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, naar luid waarvan de gewesten bevoegd zijn voor de "waterwegen en hun aanhorigheden" ⁽¹⁴⁾. Onder het begrip "aanhorigheden" ressorteert onder meer "... al wat nodig is voor de scheepvaart" ⁽¹⁵⁾.

⁽¹¹⁾ Arbitragehof, nr. 2/97, 16 januari 1997, overw. B.13; zie ook J. THEUNIS, "Openbare werken en verkeer", in G. VAN HAEGENDOREN en B. SEUTIN, *De bevoegdheidsverdeling in het federale België*, Brugge, die Keure, 1999, nr. 30, p. 54.

⁽¹²⁾ Arbitragehof, nr. 2/97, 16 januari 1997, overw. B.12.

⁽¹³⁾ Artikel 2 van de Overeenkomst van 29 november 1978 tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden inzake het aanleggen van een walradarketen langs de Westerschelde en haar mondingen.

⁽¹⁴⁾ Arbitragehof, nr. 2/97, 16 januari 1997, overw. B.12; J. THEUNIS, o.c., nr. 32, p. 54.

⁽¹⁵⁾ Arbitragehof, nr. 2/97, 16 januari 1997, overw. B.12, met verwijzing naar, *Parl. St.*, Kamer, B.Z. 1988, nr. 516/1, p. 14.

.../...

EH

38.901/3

3.2.2. De bevoegdheid van het gewest voor de loodsdiensten van en naar de havens, alsmede voor de bebakeningsdiensten en de reddings- en sleepdiensten op zee, strekt zich ook uit tot de gebieden waarbinnen overeenkomstig internationale afspraken op die dienstverlening een beroep moet kunnen worden gedaan ⁽¹⁶⁾.

Daarom moet het gewest, aan wie de aangelegenheid van de loodsdienst is overgedragen, bij het regelen ervan, met eerbiediging van de internationale afspraken, oog hebben voor het geheel van het traject dat de vaartuigen hebben af te leggen van en naar de havens ten aanzien waarvan het gewest krachtens artikel 6, § 1, X, eerste lid, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 bevoegd is, welk traject uit de aard der dingen niet kan beginnen noch eindigen bij de grenzen van het Vlaamse Gewest bepaald in artikel 2 van de voornoemde bijzondere wet. Dat gegeven kan niet anders dan doorwerken in de omtrent de beloodsing vast te stellen bepalingen ⁽¹⁷⁾.

Mutatis mutandis geldt het voorgaande ook voor de verkeersbegeleiding, bebakeningsdiensten en de reddings- en sleepdiensten op zee.

3.3. Uit wat vooraf gaat volgt dat het Vlaamse Gewest in beginsel bevoegd is voor de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen naar de Vlaamse havens en voor de organisatie van het MRRC.

3.4. In de uitoefening van hun bevoegdheid kunnen de gewesten echter geen maatregelen nemen die behoren tot de bevoegdheid van de federale overheid ⁽¹⁸⁾.

3.4.1. Wat het uitoefenen van hun bevoegdheid inzake de waterwegen en hun aanhorigheden betreft, moet in dit verband worden gewezen op artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, dat luidt:

⁽¹⁶⁾ Arbitragehof, nr. 2/97, 16 januari 1997, overw. B.17.1.

⁽¹⁷⁾ Arbitragehof, nr. 2/97, 16 januari 1997, overw. B.17.2.

⁽¹⁸⁾ Arbitragehof, nr. 5/96, 18 januari 1996, overw. B.2; R.v.St., afd. wetg., advies 29.406/VR van 15 maart 2000, *Parl. St.*, Vl. Parl., 1999-2000, nr. 402/1, (13), 16.

EH

38.901/3

"De Regeringen worden betrokken bij:

(...)

- 3° 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 die bepaling volgt dat de bevoegdheid van de gewesten inzake het beheer van de land- en waterwegen niet omvat het aannemen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en het vervoer ⁽¹⁹⁾, noch het aannemen van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen ⁽²⁰⁾.

3.4.2. Volgens de parlementaire voorbereiding van artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 heeft de "algemene politie (van het verkeer)" betrekking op de politiereglementen van toepassing op de verschillende vervoerswijzen. Wat de waterwegen betreft, gaat het i.h.b. om "het algemeen reglement van de scheepvaartwegen" ⁽²¹⁾. Zo is de federale overheid bevoegd voor het vaststellen van regels die onder meer de waterwegen definiëren en die de categorieën van gebruikers definiëren die al dan niet de waterwegen mogen gebruiken ⁽²²⁾. Wat het verkeer op de zee betreft, is diezelfde overheid bevoegd voor de politie op de zeevaart ⁽²³⁾.

⁽¹⁹⁾ Arbitragehof, nr. 5/96, 18 januari 1996, overw. B.2; Arbitragehof, nr. 2/97, 16 januari 1997, overw. B.4.2. Zie eveneens, i.v.m. de beperking die uit artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet voortvloeit ten aanzien van andere bevoegdheden van de gewesten (dan die inzake de waterwegen en hun aanhorigheden), Arbitragehof, nr. 68/96, 28 november 1996, overw. B.10.2.

⁽²⁰⁾ Arbitragehof, nr. 127/2000, 6 december 2000, overw. B.10.3.

⁽²¹⁾ Memorie van toelichting bij het ontwerp dat geleid heeft tot de bijzondere wet van 8 augustus 1988, *Parl. St.*, Kamer, B.Z. 1988, nr. 516/1, p. 21. Zie Arbitragehof, nr. 5/96, 18 januari 1996, overw. B.1.2; Arbitragehof, nr. 2/97, 16 januari 1997, overw. B.4.2; Arbitragehof, nr. 91/2000, 13 juli 2000, overw. B.3.1.

⁽²²⁾ Vgl., i.v.m. de wegen (artikel 6, § 1, X, eerste lid, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980), Arbitragehof, nr. 68/96, 28 november 1996, overw. B.10.4.

⁽²³⁾ Memorie van toelichting bij het ontwerp dat geleid heeft tot de bijzondere wet van 8 augustus 1988, *Parl. St.*, Kamer, B.Z. 1988, nr. 516/1, p. 21.

.../...

De "reglementering van het verkeer" heeft betrekking op het verloop van het scheepvaartverkeer in zijn geheel, en is erop gericht dat verkeer vlot en zonder gevaar voor anderen te organiseren, alsmede het ontstaan van gevaarlijke situaties te vermijden ⁽²⁴⁾.

De bevoegdheid inzake de algemene politie (van het verkeer) en de reglementering van het verkeer is dan de bevoegdheid om de ordening van de scheepvaart op zich te regelen ⁽²⁵⁾.

Op de beperking van de gewestelijke bevoegdheid ten gevolge van deze aan de federale overheid voorbehouden bevoegdheid, wordt hierna verder ingegaan (opmerking 3.5.2) ⁽²⁶⁾.

3.4.3. Blijft dan nog de vraag in hoeverre de gewesten binnen hun bevoegdheid regels mogen aannemen die het kenmerk van "verkeersregels" vertonen, of die althans raken aan de door de federale overheid vastgestelde regels inzake algemene politie en reglementering van het verkeer.

Gelet op het gegeven dat de bevoegdheid van de federale overheid op dit punt is opgevat als een uitzondering op de gewestelijke bevoegdheid, mogen de door de gewesten vastgestelde regels niet ingaan tegen die welke door de federale overheid zijn vastgesteld in de uitoefening van haar bevoegdheid inzake algemene politie en reglementering van het verkeer.

⁽²⁴⁾ Arbitragehof, nr. 2/97, 16 januari 1997, overw. B.4.3.

⁽²⁵⁾ In de praktijk worden de begrippen "algemene politie (van het verkeer)" en "reglementering van het verkeer" als één begrip gezien en spreekt men vaak van "de verkeersregels" (vgl. Arbitragehof, nr. 2/97, 16 januari 1997, overw. B.4.3) of "de regels van politie over het wegverkeer" (vgl. Arbitragehof, nr. 68/96, 28 november 1996, overw. B.10.2).

⁽²⁶⁾ Het voor advies voorgelegde ontwerp heeft geen uitstaans met het vervoer, zodat het bedoelde bevoegdheidsvoorbehoud op dit punt verder buiten beschouwing kan blijven.

EH

38.901/3

Dat bevoegdheidsvoorbehoud kan evenwel niet zover reiken dat de gewesten de bevoegdheid wordt ontnomen om, binnen hun (beheers)bevoegdheid, regels aan te nemen die een weerslag kunnen hebben op het scheepvaartverkeer, voorzover zulks gebeurt met het oog op het gebruik en de bescherming van een waterweg of om het scheepvaartverkeer op de meest doeltreffende wijze te begeleiden ⁽²⁷⁾. Zo moeten de gewesten bijvoorbeeld regels kunnen aannemen die de specifieke veiligheidsaspecten van een waterweg betreffen ⁽²⁸⁾, om te vermijden dat zij achteraf als beheerder van de waterweg aansprakelijk kunnen worden gesteld voor gebreken in de waterweg.

Dit alles betekent met andere woorden dat de gewesten bij het uitoefenen van de hun toegewezen bevoegdheid de bestaande regels inzake het scheepvaartverkeer moeten kunnen aanvullen of verstrengen, voorzover de door hen vastgestelde regels kunnen bijdragen tot een nuttiger gebruik en een betere bescherming van hun waterwegen en de maritieme toegangswegen in het algemeen. De gewesten mogen echter niet afwijken van de door de federale overheid vastgestelde regels inzake algemene politie en reglementering van het verkeer.

3.5. De hiervóór in herinnering gebrachte beginselen moeten thans worden betrokken bij het onderzoek van het voorliggende ontwerp van decreet.

3.5.1. In dit verband wijst de Raad van State erop dat hij geen exhaustief onderzoek heeft kunnen doen naar bijvoorbeeld de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest om de bestaande bepalingen van politie- en scheepvaartreglementen te wijzigen of op te heffen. Voor een dergelijk onderzoek is immers o.m. een technische deskundigheid vereist, waarover de Raad van State niet beschikt. Ook heeft de Raad van State bij zijn onderzoek moeten vaststellen dat sommige bepalingen van het ontwerp soms dermate ruim en te algemeen zijn geformuleerd, waardoor een toetsing aan de bevoegdheidsverdelende regels bemoeilijkt wordt.

⁽²⁷⁾ Artikel 2 van de Overeenkomst van 29 november 1978 tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden inzake het aanleggen van een walradarketen langs de Westerschelde en haar mondingen.

⁽²⁸⁾ Vgl., i.v.m. brandveiligheidsnormen, Arbitragehof, nr. 40, 15 oktober 1987, overw. 2.B.2.

EH

38.901/3

3.5.2. De volgende bepalingen of onderdelen ervan moeten uit het ontwerp worden gelicht of tenminste worden aangepast, omdat zij zelfs als de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest ruim wordt geïnterpreteerd, de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest te buiten lijken te gaan:

- artikelen 2, 17°, en 21: die ook het regelen van het scheepvaartverkeer lijken in te houden;
- artikelen 30 tot 31: die ook het regelen van het scheepvaartverkeer lijken in te houden;
- artikel 45: dat, voorzover de veiligheid van het verkeer, een veilige vaart en de veiligheid van personen wordt beoogd, een aspect van de regeling van het scheepvaartverkeer bevat;
- artikel 53, 12° en 13°: in de mate dat de bestraffing van het niet naleven van de politieverordeningen inzake scheepvaartverkeer wordt beoogd.

4.1. Artikel 39, § 3, van het ontwerp bepaalt dat "aan de vaartuigen waarvoor niet tijdig voldaan wordt aan de in dit artikel bepaalde verplichting tot betaling of zekerheidstelling, of waarvoor anderszins enig bedrag aan het verkeersbegeleidings-systeem of het Vlaamse Gewest schuldig blijft in verband met de in dit decreet vermelde aangelegenheden, (...) door de instantie die met de inning van het bedrag in kwestie is belast een verbod tot afvaart (wordt) opgelegd".

Met deze bepaling inzake het verbod van afvaart wordt blijkbaar afgeweken van de beslagregeling op zeeschepen bepaald in de artikelen 1467 e.v. van het Gerechtelijk Wetboek.

4.2. Artikel 41 wijst de rechtbank aan die bevoegd is om kennis te nemen van de geschillen over de betaling van "elke vordering betreffende de krachtens deze afdeling verschuldigde bedragen".

.../...

EH

38.901/3

4.3. Artikel 55 bepaalt dat de griffies van de hoven en rechtbanken de vlaggenstaat en elke andere betrokken staat onverwijld op de hoogte brengt van de op grond van artikel 53 uitgesproken veroordeling wegens de door de Vlaamse Regering aangewezen misdrijven.

4.4. De bepalingen van de artikelen 39, § 3, 41 en 55 regelen aangelegenheden van gerechtelijk recht die in beginsel behoren tot de federale bevoegdheid.

Het Vlaamse Gewest zou met betrekking tot die aangelegenheid slechts normerend kunnen optreden indien het zich zou kunnen beroepen op de in artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 bedoelde impliciete bevoegdheden. Daartoe moet worden aangetoond dat het normerend optreden met betrekking tot de aan de federale overheid voorbehouden aangelegenheid "noodzakelijk" kan worden geacht voor de uitoefening van de bevoegdheden van het gewest, eensdeels, en dat voldaan is aan de door de rechtspraak van het Arbitragehof gestelde dubbele voorwaarde dat de bedoelde aangelegenheid zich tot een gedifferentieerde regeling leent en dat de weerslag van de betrokken bepalingen op die aangelegenheid slechts marginaal is, anderdeels.

Het staat aan de stellers van het ontwerp om aan te tonen dat de artikelen 39, § 3, 41 en 55 ingepast kunnen worden in de "impliciete bevoegdheden", bedoeld in artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

5. Artikel 45 machtigt het MRRC om naar aanleiding van ongevallen of risico-omstandigheden alle passende maatregelen te nemen om het marinemilieu te beschermen.

Het Vlaamse Gewest is niet bevoegd om maatregelen te nemen met het oog op de bescherming van het marinemilieu. Deze aangelegenheid behoort tot de residuaire bevoegdheid van de federale overheid.

.../...

EH

38.901/3

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

6. Het voor advies voorgelegde ontwerp moet worden geacht een "sociaal-economische dimensie" te hebben, in de zin van artikel 5, § 2, a), van het decreet van 27 juni 1985 op de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen. Overeenkomstig die decreetsbepaling moet het dan ook voor advies aan de genoemde Raad worden voorgelegd.

Uit de aan de Raad van State voorgelegde stukken blijkt niet dat dit advies is gevraagd, wat dient te worden verholpen. Indien het vervullen van dit vormvereiste nog aanleiding zou geven tot wijzigingen aan het ontwerp, dienen die wijzigingen te worden voorgelegd aan de Raad van State, afdeling wetgeving.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikel 6

7. Wat artikel 6, tweede lid, betreft, waarbij de minister gemachtigd wordt de samenstelling, de uitgave en de verschijning van de nautische publicaties te regelen, moet worden opgemerkt dat het, overeenkomstig artikel 20 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, de gewestregering als zodanig is die de verordeningen maakt en de besluiten neemt die voor de uitvoering van de decreten nodig zijn, en dat uit de artikelen 68 en 69 van diezelfde bijzondere wet volgt dat de gewestregering zelf haar werkwijze regelt en dat zij, onverminderd de door haar zelf toegestane delegaties, collegiaal beraadslaagt.

De vermelde bepalingen van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 staan eraan in de weg dat de decreetgever zich inlaat met de verdeling van de bevoegdheden in de schoot van de Vlaamse Regering. Het komt de decreetgever met andere woorden niet toe aan bepaalde leden van de Vlaamse Regering beslissingsbevoegdheid toe te kennen met betrekking tot door hem aangewezen materies.

Om in overeenstemming te zijn met de eerder vermelde voorschriften van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, moet de ontworpen bepaling derhalve worden

.../...

EH

38.901/3

aangepast in die zin dat aan de "Vlaamse Regering" en niet aan de "minister" opdrachten worden gegeven.

Mutatis mutandis geldt deze opmerking ook voor artikel 14, § 3, tweede lid, van het ontwerp.

Artikel 40

8. Luidens dit artikel bepaalt de Vlaamse Regering welke retributie verschuldigd is om gekoppeld te worden aan het centraal beheersysteem of om van de bevoegde dienst gegevens of andere diensten te ontvangen met betrekking tot het verkeersbegeleidingssysteem, alsmede desbetreffend de voorwaarden en "modaliteiten" (lees: nadere regels).

Opdat de ontworpen bepaling zou voldoen aan het in artikel 173 van de Grondwet vervatte legaliteitsbeginsel, zou in het decreet bepaald moeten worden door wie de retributie is verschuldigd. De ontworpen bepaling moet dan ook in die zin worden aangevuld.

Artikel 53

9. In strafzaken geldt het legaliteitsbeginsel (zie artikel 7 van het Europees Verdrag over de rechten van de mens, artikel 15 van het Internationaal Verdrag inzake burgerlijke en politieke rechten, en de artikelen 12 en 14 van de Grondwet).

Dit beginsel houdt niet enkel in dat de decreetgever duidelijk moet aangeven welke gedragingen strafbaar zijn ⁽²⁹⁾, maar ook dat hij de straffen moet bepalen die kunnen worden opgelegd voor de overtreding van ieder van de aldus aangewezen gebods- of verbodsbepalingen. Wat dit laatste aspect van het legaliteitsbeginsel betreft,

⁽²⁹⁾ Zie hierover, o.m., advies 31.441-31.442/AV-AG van de Raad van State van 20 juni 2001 over wetsvoorstellen die geleid hebben respectievelijk tot de wet van 28 mei 2002 betreffende de euthanasie en de wet van 14 juni 2002 betreffende de palliatieve zorg, *Parl. St.*, Senaat, nr: 2-244/21, pp. 12-13.

EH

38.901/3

dient de decreetgever ervoor te zorgen dat de strafmaat wordt gedifferentieerd, rekening houdend met de ernst van de strafbare feiten ⁽³⁰⁾.

In het ontwerp geldt voor alle overtredingen dezelfde regeling, zodat er een globale strafbaarstelling is voor het geheel van de overtredingen. De decreetgever dient na te gaan of er geen aanleiding bestaat om in een differentiëring van de strafmaat te voorzien.

Artikel 54

10.1. Met betrekking tot het ontworpen artikel 54, § 2, eerste lid, waarin wordt bepaald dat het betrokken proces-verbaal bewijskracht (lees: bewijswaarde) heeft tot bewijs van het tegendeel, moet worden opgemerkt dat dergelijke regel een uitzondering vormt op de algemene regel dat een proces-verbaal geldt als een loutere inlichting en, zoals er door het Arbitragehof werd op gewezen, derhalve ook op de regel van de vrije bewijslevering in strafzaken, waarbij de rechter, naar eigen overtuiging, de bewijswaarde beoordeelt van een bepaald element, zodat het verschil in behandeling dat eruit voortvloeit op een redelijke verantwoording dient te berusten en het de rechten van de beklaagde niet op een onevenredige wijze mag beperken ⁽³¹⁾.

Het zou derhalve aanbeveling verdienen om in de memorie van toelichting een verantwoording op te nemen voor het toekennen van een bijzondere bewijswaarde aan het in het ontworpen artikel 54, § 2, eerste lid, bedoelde proces-verbaal.

10.2 In het ontworpen artikel 54, § 2, tweede lid, wordt bepaald dat de overtreder binnen een maand ⁽³²⁾ na het opstellen van het proces-verbaal op de hoogte gebracht wordt

⁽³⁰⁾ Zie, o.m., advies 25.754/8 van de Raad van State van 3 december 1996 over het ontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, *Parl. St., VI. Parl.*, 1996-97, nr. 690/1, (155), 205.

⁽³¹⁾ Arbitragehof, nr. 40/2000, 6 april 2000, overw. B.14.1; Arbitragehof, nr. 16/2001, 14 februari 2001, overw. B.12.1.

⁽³²⁾ Het verdient overigens aanbeveling te preciseren vanaf wanneer deze termijn begint te lopen.

.../...

EH

38.901/3

via een aangetekende brief met ontvangstbewijs. Het ontwerp voorziet niet in een sanctie voor het geval dat het afschrift van het proces-verbaal niet binnen de vastgestelde termijn wordt meegedeeld. Een overschrijding van die termijn heeft bijgevolg niet de nietigheid van het proces-verbaal tot gevolg, maar enkel het verlies van zijn bijzondere bewijswaarde, zodat het proces-verbaal enkel als inlichting zal gelden en de rechter bijgevolg vrij over de bewijswaarde ervan oordeelt ⁽³³⁾.

Het staat aan de stellers van het ontwerp om te oordelen of er al dan niet in een specifieke sanctie voor het overschrijden van de vermelde termijn dient te worden voorzien.

Artikel 55

11. Artikel 55 bepaalt dat de griffies van de hoven en rechtbanken de vlaggenstaat en elke andere betrokken staat onverwijld op de hoogte brengt van de op grond van artikel 53 uitgesproken veroordeling "wegens de door de Vlaamse Regering aangewezen misdrijven".

Het is niet duidelijk wat met de woorden "wegens de door de Vlaamse Regering aangewezen misdrijven" precies wordt bedoeld. In artikel 53 van het ontwerp zelf worden immers de inbreuken omschreven. Er wordt aan de Vlaamse Regering geen opdracht gegeven om bijkomende inbreuken nader te omschrijven.

Indien de ontworpen bepaling evenwel zo moet worden begrepen dat de Vlaamse Regering op algemene wijze de inbreuken zal aanwijzen die ter kennis moeten worden gebracht van de vlaggenstaat en elke andere betrokken staat, dan moet die bepaling in die zin worden herschreven.

⁽³³⁾ A. DE NAUW, "Naar een economisch strafprocesrecht ?", in *Liber Amicorum Paul De Vroede*, Antwerpen, Kluwer Rechtswetenschappen, 1994, p. 501; D. HOLSTERS, "De bewijswaarde van het proces-verbaal betreffende de vaststelling van misdrijven", *R.W.*, 1980-81, p. 1374.

EH

38.901/3

Artikel 69

12.1. Het eerste lid van dit artikel luidt:

"Zolang een bepaling van het decreet niet in werking is getreden, blijft de erin geregelde aangelegenheid beheerst door de geldende wetten, decreten, besluiten, de nautische publicaties en andere relevante instrumenten."

Ook zonder deze bepaling, is dit zo. Dit eerste lid moet bijgevolg worden weggelaten uit het ontwerp.

12.2. Uit het eerste lid van dit artikel zou bovendien kunnen worden afgeleid, inzonderheid uit de woorden "zolang een bepaling (...) niet in werking is getreden", dat de Vlaamse Regering een stapsgewijze of gespreide inwerkingtreding van dit decreet beoogt. Indien dit werkelijk de bedoeling is, moet daartoe een uitdrukkelijke opdracht worden gegeven aan de Vlaamse Regering.

SG

38.901/3

De kamer was samengesteld uit

de Heren	D. ALBRECHT,	staatsraad, voorzitter,
	J. SMETS, B. SEUTIN,	staatsraden,
	H. COUSY, J. VELAERS,	assessoren van de afdeling wetgeving,
Mevrouw	A.-M. GOOSSENS,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door Mevr. K. BAMS, auditeur.

DE GRIFFIER,

DE VOORZITTER,

A.-M. GOOSSENS

D. ALBRECHT

ADVIES VAN DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE VAN 20 SEPTEMBER 2005

Brussel, 20 september 2005
JPM/Scheepvaartbegeleidingsdecreet

Advies

*van de Vlaamse Havencommissie
over het ontwerpdecreet betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de
maritieme toegangswegen naar de Vlaamse havens en de organisatie van het
Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum*



1. Inleiding

De Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) heeft op 27 juli 2005 van de Minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, Kris Peeters, een adviesvraag gekregen over het *“Ontwerp van decreet betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen naar de Vlaamse havens en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum”*.

Gegeven de inhoud van dit dossier heeft de SERV aan de Vlaamse Havencommissie gevraagd om deze adviesvraag te behandelen.



2. Situering en samenvatting

2.1. Situering

Het Europees Parlement en de Raad hebben op 27 juni 2002 de Richtlijn 2002/59/EG goedgekeurd met betrekking tot *“de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad”*, ook bekend onder de naam Monitoringrichtlijn.

Het *“decreet betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen naar de Vlaamse havens en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum”*, dat het voorwerp uitmaakt van dit advies, verder aangehaald als het Scheepvaartbegeleidingsdecreet, heeft onder meer tot doel om de Richtlijn 2002/59/EG om te zetten.

Aangezien de Richtlijn 2002/59/EG bepalingen bevat die zowel federale als gewestelijke bevoegdheden inhouden, wordt niet de volledige richtlijn door het voorliggende decreet omgezet. De bepalingen die tot de federale bevoegdheden behoren, werden omgezet in het *“Koninklijk besluit tot omzetting van richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad”*.

2.2. Samenvatting van de richtlijn

De Europese richtlijn wil door de invoering van een monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart drie verschillende doelstellingen bereiken. In de eerste plaats wil ze de veiligheid en de efficiëntie van het zeeverkeer in de Gemeenschap verhogen. Vervolgens wil ze de reactie van de autoriteiten op incidenten, ongevallen en potentieel gevaarlijke situaties op zee verbeteren, waarbij het gaat om de opsporings- en reddingsoperaties. En tenslotte wil de richtlijn bijdragen tot een betere voorkoming en opsporing van verontreiniging door schepen.

Om dit te bereiken dienen de lidstaten alle noodzakelijke en passende maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat de kapiteins, exploitanten of agenten van schepen, evenals de verladers of eigenaars van gevaarlijke of verontreinigende stoffen, die aan boord van dergelijke schepen worden vervoerd, voldoen aan de vereisten van deze richtlijn.



In het algemeen kan er één grote lijn in de verdeling van de bevoegdheden worden vastgesteld. De bepalingen, en onderdelen van bepalingen, die betrekking hebben op het opleggen van verplichtingen aan de schepen, het vastleggen van de voorschriften van algemene politie, de controle op de opvolging van deze verplichtingen en voorschriften, en het verbaliseren van inbreuken behoren tot de federale bevoegdheden en dienen dan ook door de federale overheid te worden omgezet. De bepalingen, en onderdelen van bepalingen, die betrekking hebben op de inrichting en uitrusting van de infrastructuur, de informatie die moet worden gemeld, aan wie deze informatie moet worden gemeld, het opleggen van verplichtingen aan de Vlaamse havens, het gebruikmaken van de beschikbare informatie in het centraal beheersysteem en organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum behoren tot de bevoegdheden van het Vlaamse gewest en dienen bijgevolg door het Vlaamse gewest te worden omgezet.

Het voorliggende Scheepvaartbegeleidingsdecreet bevat echter ook bepalingen die niet enkel betrekking hebben op de omzetting van de Monitoringrichtlijn. Voor wat betreft de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen van en naar de Vlaamse havens en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum, bestond er tot op heden geen specifieke regeling. De bepalingen die als basis hiervoor dienden, waren opgenomen in het Loodsdecreet. Het Loodsdecreet bood echter niet voldoende grondslag om een aantal (praktische) problemen op te vangen.

Naar aanleiding van de omzetting van de Monitoringrichtlijn, die op zich voorziet in een uitgebreid aantal bepalingen ten aanzien van verkeersbegeleidingssystemen, werd de mogelijkheid aangegrepen om een wettelijke regeling uit te werken ter vervanging van reeds bestaande bepalingen in het Loodsdecreet en een verdere uitwerking van deze bepalingen om toepassing in de praktijk te vergemakkelijken.



3. Conclusies en advies van de Vlaamse Havencommissie

3.1. Sociaal overleg

De Vlaamse Havencommissie stelt vast dat het ontwerpdecreet rechtstreeks of onrechtstreeks een invloed heeft op personeelsaangelegenheden, en dat daarover geen voorafgaandelijk overleg is gepleegd met de representatieve vakbonden. De Vlaamse Havencommissie vraagt dat dit overleg alsnog plaatsvindt. Gegeven het feit dat op dit moment niet gekend is wat het resultaat zal zijn van deze besprekingen, *vraagt de Vlaamse Havencommissie uitdrukkelijk op de hoogte gesteld te worden van de resultaten van deze besprekingen en de gelegenheid te krijgen om een eventueel aangepaste tekst te bespreken.*

3.2. Introductie van de ketenbenadering

Het Scheepvaartbegeleidingsdecreet introduceert het principe van de ketenbenadering, en laat toe dat de havenbesturen aangeven welke schepen prioriteit dienen te krijgen bij de organisatie van de maritieme dienstverlening. Vooraleer de havenbesturen in de praktijk gebruik kunnen maken van de door het Scheepvaartbegeleidingsdecreet geboden mogelijkheden op het vlak van prioritisering, dient echter de gezamenlijke Nederlands-Vlaamse reglementering (vervat in het Scheldereglement) te worden aangepast. De Vlaamse Havencommissie vraagt in dit verband om hiervoor de nodige initiatieven te nemen.

Aanvullend op bovenstaande opmerking wenst de Vlaamse Havencommissie Artikel 31 licht aangepast te zien:

“Art. 31. §1. *Onverminderd de wettelijke en decretale bevoegdheden van de Vlaamse havenbedrijven en de havenkapiteinsdiensten, kan de Vlaamse Regering maatregelen nemen om het scheepvaartverkeer van en naar de havens optimaal te coördineren met het scheepvaartverkeer in de havengebieden en om de vlotheid en de veiligheid van de scheepvaart tussen de zee en de ligplaats te bevorderen in het raam van de ketenbenadering.*

De maatregelen kunnen slechts worden genomen ~~nadat overleg werd gepleegd tussen de bevoegde dienst en de havenkapiteinsdiensten van de betrokken havens~~ in gemeenschappelijk akkoord met de Vlaamse havenbedrijven, overeenkomstig de nader door de Vlaamse Regering bepaalde regels.”



3.3. Overheveling van artikel 32 uit het Havendecreet

Artikel 32 van het Havendecreet luidt als volgt: *“De Vlaamse regering wordt ertoe gemachtigd binnen de perken van de begroting subsidies toe te kennen aan de havenbedrijven ten behoeve van de havenkapiteindiensten die expliciet kunnen worden toegewezen aan de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu.”*

In het Scheepvaartbegeleidingsdecreet wordt Artikel 32 van het Havendecreet letterlijk overgenomen en aangevuld. In Artikel 67 van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet wordt Artikel 32 uit het Havendecreet vervolgens opgeheven. In feite komt het erop neer dat Artikel 32 uit het Havendecreet wordt “verplaatst” van het Havendecreet naar het Scheepvaartbegeleidingsdecreet. De Vlaamse Havencommissie **stelt voor deze ingreep niet te doen** en het Havendecreet, voor wat artikel 32 betreft, ongewijzigd te laten. Als alternatief stelt de Vlaamse Havencommissie voor om in het Scheepvaartbegeleidingsdecreet te verwijzen naar het Havendecreet als volgt: *“Conform Artikel 32 van het Havendecreet wordt de Vlaamse regering ertoe gemachtigd (...)”*.

De argumentatie van de Havencommissie is de volgende:

- In het Havendecreet zal er geen verwijzing zijn naar het Scheepvaartbegeleidingsdecreet, hetgeen de huidige bundeling van de verschillende financieringsregelingen voor de havens ongedaan maakt. Dit leidt tot minder duidelijkheid en mogelijk ook rechtsonzekerheid;
- De lopende overeenkomsten inzake de havenkapiteindiensten voor 2004-2005-2006 zijn gebaseerd op Artikel 32 van het Havendecreet. Deze overeenkomsten zouden, als de tekst behouden blijft, ook moeten gewijzigd worden, want zij verwijzen naar Artikel 32 van het Havendecreet;
- Het huidige uitvoeringsbesluit van het Havendecreet over de Havenkapiteindiensten van 13 juli 2001 (BS van 13 oktober 2001) is in uitvoering van Artikel 32 van het Havendecreet. Dit uitvoeringsbesluit moet dan ook mee “verplaatst” worden, hetgeen de duidelijkheid van het huidige Havendecreet aantast.

Aanvullend op het Artikel 32 van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet stelt de Vlaamse Havencommissie voor om in paragraaf 3 toe te voegen: “Deze voorwaarden dienen voor alle havens gelijk te zijn”.



3.4. Timing van de omzetting van de richtlijn

Volgens artikel 29 van de richtlijn moesten de lidstaten vóór 5 februari 2004 de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vaststellen om aan deze richtlijn te voldoen.

De richtlijn werd niet op tijd omgezet naar Vlaamse regelgeving. Dit komt omdat er in eerste instantie een initiatief werd genomen om voor Europese richtlijnen met een “maritieme” inhoud een algemeen omzettingsdecreet te maken, waaraan dan telkens per nieuwe richtlijn een uitvoeringsbesluit kan worden toegevoegd. Dit zou de omzetting van dit soort richtlijn vereenvoudigen en versnellen. Ondertussen is dit initiatief uitgebreid om de omzetting van alle Europese richtlijnen mogelijk te maken. Hierdoor is het initiatief, dat oorspronkelijk enkel voor de maritieme dossiers zou worden toegepast, op de helling komen te staan. Samengevat is er nu dus vertraging opgetreden door een initiatief dat op termijn de omzetting van Europese richtlijnen moet versnellen en vereenvoudigen.

De Vlaamse Havencommissie heeft begrip voor de huidige vertraging. Aangezien de VHC voorstander is van een tijdige omzetting van de Europese richtlijnen, zijn initiatieven die de omzetting van Europese richtlijnen versnellen en vereenvoudigen, alleen maar goed te keuren.

PROTOCOL HOUDENDE DE CONCLUSIES VAN DE ONDERHANDELINGEN
VAN 23 JANUARI 2006 DIE GEVOERD WERDEN IN HET
SECTORCOMITE XVIII VLAAMSE GEMEENSCHAP EN VLAAMS GEWEST

SECTORCOMITE XVIII
VLAAMSE GEMEENSCHAP EN VLAAMS GEWEST

protocol nr. 229.734



PROTOCOL HOUDENDE DE CONCLUSIES VAN DE ONDERHANDELINGEN VAN 23
JANUARI 2006 DIE GEVOERD WERDEN IN HET SECTORCOMITE XVIII VLAAMSE
GEMEENSCHAP EN VLAAMS GEWEST

Over

Artikelen 56 en 57 van het ontwerp van decreet betreffende de bege-
leiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de or-
ganisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum

door de afvaardiging van de overheid, samengesteld uit:

vaste leden

1. de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse regering, voorzitter;
2. de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, ondervoorzitter;
3. de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening;
4. de heer Kris Peeters, Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur

enerzijds,

en de afvaardigingen van de drie representatieve vakbonden:

- de Algemene Centrale der Openbare Diensten, vertegenwoordigd door:
de heer Hilaire Berckmans
- de Federatie van de Christelijke Syndicaten der Openbare Diensten die onder meer de Christelijke Centrale van de Openbare Diensten en de ACV-Transport en Communicatie groepeerde, vertegenwoordigd door:
mevrouw Ann Vermorgen
- het Vrij Syndicaat van het Openbaar Ambt, vertegenwoordigd door:
de heer Jos Mermans

anderzijds,



vervolg protocol nr. 229.734 3

Werd een éénparig akkoord afgesloten over de voorgelegde artikelen 56 en 57 van het ontwerp van decreet betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum.

Bijgaand document maakt integraal deel uit van dit protocol.

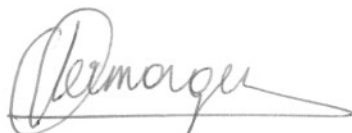
Brussel, **23 -01- 2006**

DE AFVAARDIGING VAN DE
REPRESENTATIEVE
VAKORGANISATIES:

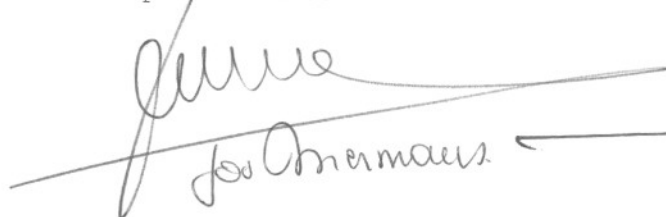
Voor de Algemene Centrale der
Openbare Diensten:


Hilan Buckmans

Voor de Federatie van de Chris-
telijke Syndicaten der Openbare
Diensten


ANN VERMORGEN

Voor het Vrij Syndicaat van het
Openbaar Ambt


Dirk Van Mechelen

DE AFVAARDIGING VAN DE OVERHEID

De Voorzitter,


Yves Leterme
Minister-president van de Vlaamse regering




Geert Bourgeois
Vlaams minister van Bestuurszaken,
Buitenlands Beleid, Media en
Toerisme

Dirk Van Mechelen
Vlaams minister van Financiën en
Begroting en Ruimtelijke Ordening

vervolg protocol nr. 229.734 4

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of a large loop and a long, sweeping tail.

Kris Peeters
Vlaamse minister van Openbare
Werken, Energie, Leefmilieu en
Natuur



BRIEFADVIES VAN DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE VAN 30 JANUARI 2006

Brussel, 30 januari 2006
46 JPM012501

Aan de heer Kris PEETERS
Vlaams minister van Openbare Werken, Energie,
Leefmilieu & Natuur
Koning Albert II-laan 20 - Ferrarisgebouw

1000 BRUSSEL

Mijnheer de Minister,

De SERV ontving op 27 juli 2005 uw adviesvraag over het "Ontwerp van decreet betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen naar de Vlaamse havens en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum". Aangezien in het ontwerpdecreet rechtstreeks of onrechtstreeks een invloed heeft op personeelsaangelegenheden en dat er daarover geen voorafgaand overleg was gepleegd met de representatieve vakbonden, heeft de Havencommissie gevraagd in haar advies van 20 september 2005 om dit overleg alsnog te laten plaatsvinden, wat, zo stellen wij met genoeg vast, ondertussen ook is gebeurd. Ook vroeg de VHC in haar advies om op de hoogte te worden gebracht van de resultaten van dat overleg, hetgeen heeft geresulteerd in een spoedadviesvraag van 16 januari 2005.

Allereerst onze dank voor de gelegenheid tot inspraak in deze belangrijke materie. Wij stellen tot ons genoeg vast dat er aandacht werd besteed aan diverse adviezen, o.m. van de Raad van State, de SERV, de MiNa-Raad en verschillende overlegondes met de vakbonden. In dit verband vragen wij u om in de nabije toekomst ook de uitvoeringsbesluiten van het decreet, voor zover zij met personeelsaangelegenheden te maken hebben, met de representatieve vakbonden te bespreken.

We betreuren evenwel dat met de inhoudelijke opmerkingen van de Vlaamse Havencommissie geen rekening werd gehouden. We voegen ons advies van 20 september 2005 in bijlage bij deze brief, in de hoop dat u alsnog onze inhoudelijke opmerkingen in beraad wilt nemen.

In de meest recente ontwerptekst willen wij toch nog enkele elementen signaleren, in de hoop dat u in de lopende procedure rond het ontwerpdecreet en/of in de uitvoeringsbesluiten nog de mogelijkheid vindt om hiermee rekening te houden:

- De Havencommissie vindt het van groot belang dat de uitvoeringsbesluiten worden opgesteld met niet alleen de handhaving en/of de verhoging van het huidige veiligheidsniveau als uitgangspunten, maar evenzeer het garanderen van een vlotte en efficiënte afwikkeling van het scheepvaartverkeer. De introductie van nieuwe begrippen zoals "navigatie-assistentie" of "ondersteuning van de nautische besluitvorming", ~~waardoor nieuwe verantwoordelijkheden worden opgelegd aan bepaalde beroepscategorieën zoals de radarwaarnemers,~~ mag noch ten koste gaan van de veiligheid noch van de vlotheid.
- In Artikel 2 §1°6: "bevoegde instantie: de door de Vlaamse regering met de in dit decreet vermelde taken belaste dienst of diensten van het Vlaams Gewest alsook van de havenkapiteindienst en het havenbedrijf zoals vermeld in artikel 2, §1, 7° en artikel 2, §1, 9° van dit decreet".

- De Havencommissie is van mening dat de minimale kwalificatieregels in het decreet zelf moeten worden opgenomen, door Artikel 60 aan te vullen als volgt: “Artikel 4 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 6 augustus 1993, wordt vervangen als volgt: “Behoudens de vereiste van een STCW-95 Certificaat van Master en ten minste 36 maanden effectieve vaart, bepaalt de Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels betreffende de opleiding en de kwalificatie van de havenkapiteins en adjunct-kapiteins die belast zijn met de uitvoering van de in deze wet vermelde taken.” (onderlijnd tekstdeel toe te voegen)
- Artikel 38 vermeldt dat naast de gezagvoerder, de scheepseigenaar, de exploitant, de scheepsagent en eventueel de door hen tot handelen gemachtigde persoon hoofdelijk aansprakelijk is voor de betaling van de VBS-retributie. In de memorie van toelichting wordt dit gerechtvaardigd door te verwijzen naar artikel 16 van het Loodsdecreet dat dezelfde personen hoofdelijk aansprakelijk stelt voor de betaling van de loodsgelden. Het hoofdelijk aansprakelijk stellen van de scheepsagent is echter onwettig gezien zijn statuut als lasthebber. Een lasthebber handelt enkel “in naam en voor rekening van” zijn opdrachtgever, de principaal. De scheepsagent kan als dusdanig nooit zelf hoofdelijk aansprakelijk zijn gezien hij zelf geen persoonlijke verbintenissen op zich neemt. De rechten en plichten die ontstaan uit de door de scheepsagent verrichte rechtshandelingen ontstaan rechtstreeks in hoofde van de principaal.

De Havencommissie verwijst daarom naar een recent arrest van het Hof van Beroep te Antwerpen (d.d. 19/12/05) dat besliste dat artikel 16 van het Vlaamse Loodsdecreet (waarnaar expliciet verwezen wordt in hoger vermelde memorie van toelichting) geen toepassing vindt gezien haar strijdigheid met artikel 50 van het Scheldereglement dat enkel de gezagvoerder aansprakelijk stelt voor de betaling van de loodsgelden. Gezien het Scheldereglement een internationaal verdrag is en een hogere rechtsnorm uitmaakt dan het Vlaamse Loodsdecreet, en de bepalingen van het loodsdecreet minder gunstig zijn dan art. 50 van het Scheldereglement, dient voorrang gegeven te worden aan het Scheldereglement. Bovendien bepaalt artikel 74 van het Scheldereglement uitdrukkelijk dat wijzigingen/afwijkingen van het Scheldereglement enkel toegelaten zijn bij gezamenlijk akkoord tussen België en Nederland. Het Hof van Beroep besliste overigens dat een uitbreiding van diegenen die gehouden zijn tot betaling van de loodsgelden onmiskenbaar een wijziging van het Scheldereglement uitmaakt en dat geen enkele internationaalrechtelijke norm toelaat dat partijen bij een internationaal verdrag de daarin opgenomen kring van aansprakelijke personen eenzijdig wijzigen.

Dit arrest zou moeten leiden tot een aanpassing van art. 16 van het Loodsdecreet. De Havencommissie meent dat het niet zinvol is om in het scheepvaartbegeleidingsdecreet een analoge tekst over te nemen en vraagt met aandrang de scheepsagent te schrappen uit artikel 38 van het ontwerp.

In de hoop dat u met onze opmerkingen rekening wilt houden, groet ik u,

Met de meeste hoogachting,

Willy Winkelmans
voorzitter VHC

Bijlage: Advies van de Vlaamse Havencommissie van 20 september 2005 over het “Ontwerp van decreet betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen naar de Vlaamse havens en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum”

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

§1. Voor de toepassing van dit decreet en zijn uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder:

- 1° verkeersbegeleidingssysteem, afgekort VBS: het geheel van instanties dat is opgezet om de veiligheid en de efficiëntie van het scheepsverkeer te verbeteren en het milieu te beschermen, dat in het verkeer kan interveniëren en dat op verkeerssituaties die zich in het VBS-werkingsgebied voordoen, kan reageren;
- 2° VBS-werkingsgebied: de wateren waar daadwerkelijk het verkeersbegeleidingssysteem wordt georganiseerd;
- 3° Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum, afgekort MRCC: het kuststation dat is opgezet voor de coördinatie van de opsporings- en reddingsactiviteiten binnen het opsporings- en reddingsgebied, alsmede om adequaat op scheepvaartincidenten te reageren;
- 4° opsporings- en reddingsgebied: de wateren waar het MRCC daadwerkelijk optreedt, conform internationale bepalingen of afspraken;
- 5° Maritieme Assistentiedienst, afgekort MAS: een maritieme raadgevende dienst, verantwoordelijk om incidentenrapporten in ontvangst te nemen, en contactpunt tussen de kapitein en de autoriteiten van de kuststaat in geval van een incident;
- 6° bevoegde instantie: de door de Vlaamse Regering met de in dit decreet vermelde taken belaste dienst of diensten van het Vlaamse Gewest;
- 7° havenkapitein: de havenkapitein zoals omschreven in de wet van 5 mei 1936 tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins;
- 8° havengebied: de havengebieden zoals omschreven in het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens en bijbehorende uitvoeringsbesluiten;
- 9° havenbedrijf: het havenbedrijf zoals gedefinieerd in het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens en bijbehorende uitvoeringsbesluiten;
- 10° vaartuig: elk drijvend tuig, met of zonder eigen beweegkracht, met of zonder waterverplaatsing, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als middel om zich te verplaatsen in, over of onder water, met inbegrip van de niet blijvend aan de wal of aan de bodem verbonden installaties;
- 11° exploitant: de reder of beheerder van een vaartuig;
- 12° maatschappij: de maatschappij, vermeld in voorschrift 1.2 van hoofdstuk IX van het SOLAS-verdrag;
- 13° gezagvoerder: de kapitein, schipper en eenieder die de feitelijke leiding heeft over een vaartuig;
- 14° scheepsagent: de persoon die opdracht of toestemming heeft om namens de exploitant van een schip informatie te verstrekken;
- 15° vaarwegmarkering: het door middel van betoning, bebakening of verlichting aangeven van vaarroutes, vaargeulen, vaarrichtingen en mogelijke gevaren voor de scheepvaart;

- 16° verkeersteken: een in, naast of boven een vaarweg aangebracht voorwerp of aangebrachte combinatie van voorwerpen waarmee aan het scheepvaartverkeer een van de volgende inlichtingen worden gegeven:
- a) een inlichting over de toestand in een bepaald gedeelte van een vaarweg;
 - b) een inlichting, aanbeveling, gebod of verbod onderscheidenlijk opheffing van een gebod of verbod voor het verkeersgedrag in een bepaald gedeelte van een vaarweg;
- 17° scheepsroutingssysteem: een systeem van een of meer routes of routeringsmaatregelen om het risico van scheepsongevallen te verkleinen dat bestaat uit verkeersscheidingsstelsels, vaarwegen voor tweerichtingsverkeer, aanbevolen koerslijnen, gebieden die moeten worden gemeden, zones voor kustverkeer, rotondes, voorzorgsgebieden en diepwaterroutes, voorzover het betrekking heeft op het gebruik en de bescherming van de vaarweg en/of erop gericht is het scheepvaartverkeer op de meest doeltreffende wijze te begeleiden;
- 18° toevluchtsoord: een voor de opvang van een vaartuig in nood aangewezen haven, deel van een haven of andere beschutte aanleg- of ankerplaats dan wel veilig gebied;
- 19° kuststation: een door een lidstaat van de Europese Unie uit hoofde van de Monitoringrichtlijn aangewezen walinstallatie, belast met een door de Internationale Maritieme Organisatie goedgekeurd systeem van verplichte melding of organisatie, belast met de coördinatie van opsporing- of reddingsoperaties;
- 20° ongeval: een ongeval in de zin van de IMO-code voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten en ongevallen op zee;
- 21° scheepvaartactoren: alle publieke en private belanghebbenden bij de afwikkeling van het scheepvaartverkeer, waaronder de waterwegen havenbedrijven, de vaarwegbeheerders, de loodsdiensten, de sleepdiensten, de vast- en losmaakdiensten, de Dienst Afzonderlijk Beheer Vloot, de reders, de scheepsagenten en de terminalexploitanten;
- 22° toelatingsbeleid: het vaststellen van de voorwaarden waaronder vaartuigen kunnen gebruikmaken van het VBS-werkingsgebied, in overleg met de betrokkenen, in het bijzonder met de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en de havenkapiteinsdienst;
- 23° ketenbenadering: een geïntegreerde organisatie van de verkeersbegeleidingssystemen en de scheepvaartactoren, waarbij de vaartrajecten vanaf zee tot aan de ligplaats, en omgekeerd, worden beschouwd als onderdeel van één aangesloten keten, teneinde een optimale verkeersafwikkeling te bekomen. Hierbij wordt de optimalisatie van de volledige scheepsreis beoogd en niet de optimalisatie van de werking van één der scheepvaartactoren;
- 24° vaarplan: de planning in het kader van het toelatingsbeleid, op grond van de ketenbenadering, voor de opvaart of afvaart van een vaartuig in het VBS-werkingsgebied;
- 25° FAL-verdrag: het verdrag inzake het vergemakkelijken van het internationaal verkeer ter zee, ondertekend in Londen op 9 april 1965, met bijbehorende protocollen en wijzigingen;
- 26° SOLAS-verdrag: het internationaal verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, ondertekend in Londen op 1 november 1974, met bijbehorende protocollen en wijzigingen;
- 27° SAR-verdrag: het internationaal verdrag inzake opsporing en redding op zee, ondertekend in Hamburg op 27 april 1979, met bijbehorende protocollen en wijzigingen;
- 28° MARPOL-verdrag: het internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973 en het bijbehorende protocol van 1978;
- 29° VN-Zeerechtverdrag: het verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, ondertekend in Montego Bay op 10 december 1982 met de overeenkomst betreffende de uitvoering van deel XI van voornoemd verdrag, ondertekend in New York op 29 juli 1994;
- 30° Vredesverdrag: het definitieve vredetraktaat tussen België en Nederland, ondertekend in Londen op 19 april 1839;

- 31° Scheldeverlichtingsverdrag: het verdrag tussen België en Nederland regelende de verlichting en de bebakening van de Westerschelde en hare mondingen, ondertekend in 's-Gravenhage op 23 oktober 1957;
- 32° Schelderadarverdrag: de overeenkomst tussen België en Nederland inzake het aanleggen van een walradarketen langs de Westerschelde en haar mondingen, ondertekend in Brussel op 29 november 1978, en gewijzigd door notawisselingen van 10 en 15 mei 1984 en van 22 maart 2000 en 25 juni 2002;
- 33° Scheldereglement: het verdrag tussen het Vlaamse Gewest, België en Nederland tot herziening van het reglement ter uitvoering van artikel IX van het traktaat van 19 april 1839 en van hoofdstuk II, afdeling 1 en 2, van het traktaat van 5 november 1842, zoals gewijzigd, voor het loodswezen en het gemeenschappelijke toezicht daarop (Scheldereglement), ondertekend in Middeburg op 11 januari 1995, en de uitvoeringsbesluiten;
- 34° Monitoringrichtlijn: Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad;
- 35° ISPS-Verordening: Verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten;
- 36° Havendecreet: het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens, en de uitvoeringsbesluiten;
- 37° Loodsdecreet: het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaams Gewest en betreffende de brevetten van havenloods en bootsman, en de uitvoeringsbesluiten;
- 38° nautische publicaties: officiële schriftelijke berichten van het verkeersbegeleidingssysteem, gericht aan alle scheepvaartactoren;
- 39° minister: de minister die het begeleiden van de scheepvaart en de organisatie van het MRCC in zijn bevoegdheid heeft;
- 40° informatie: betreft onder meer verkeersbewegingen, meteorologische omstandigheden en/of bijzonderheden, veiligheidsaangelegenheden, verkeerssituaties, de positie van het betrokken vaartuig en deze van vaartuigen in de omgeving, de identiteit en de bedoelingen van de vaartuigen in de omgeving, de toestand van de vaarweg en alle andere inlichtingen belangrijk in het kader van een veilige en vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer of die van invloed kunnen zijn op de voortgang van het betrokken schip, zonder onnodige tussenkomst in gebruikelijke navigatie van een vaartuig of de aanvaarde relatie tussen de gezagvoerder en de loods;
- 41° navigatie-assistentie: de dienstverlening tijdens moeilijke navigatie- of meteorologische omstandigheden, bij storingen of gebreken, of indien de scheepvaart dit vereist, of ter voorkoming van enige calamiteit, verstrekt op verzoek van een vaartuig of wanneer zulks door het verkeersbegeleidingssysteem nodig wordt geacht;
- 42° verkeersorganisatie: het ordenen van het scheepvaartverkeer om het ontstaan van gevaarlijke situaties of opstoppen te voorkomen, in het bijzonder bij hoge scheepvaartverkeersdichtheid of wanneer speciale transporten een invloed kunnen hebben op het gewone scheepvaartverkeer, om de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in de betrokken gebieden mogelijk te maken, of wanneer de veiligheid van mensenlevens of de bescherming van het milieu of eigendommen zulks vereist. Hiertoe kan een systeem van op- of afvaarttoelatingen, of vaarplannen worden ingesteld, toekenning van ruimte, rapportering over bewegingen in het VBS-werkingsgebied, te volgen routes, snelheidsbeperkingen of andere aangepaste maatregelen die door het verkeersbegeleidingssysteem nodig geacht worden;
- 43° verkeersaanwijzing: een door een daartoe bevoegd persoon gegeven gebod om een bepaald resultaat in het verkeersgedrag te bewerkstelligen of opgelegd verbod van een bepaald resultaat in het verkeersgedrag;

44° RIS-richtlijn: richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap.

§2. De Vlaamse Regering kan de in §1 omschreven begrippen alsmede de andere in dit decreet gebruikte begrippen aanvullend of specifiek omschrijven, met het oog op de regeling van de in dit decreet geregelde aangelegenheden of de bepaling van het toepassingsgebied van door of krachtens dit decreet bepaalde regelen.

Artikel 3

Dit decreet regelt onder meer de omzetting van de Monitoringrichtlijn.

Dit decreet geldt onverminderd de volkenrechtelijke en gemeenschapsrechtelijke rechten en verplichtingen van het Vlaamse Gewest met betrekking tot de erin geregelde aangelegenheden, in het bijzonder die welke opgenomen zijn in het VN-Zeerechtverdrag, het FAL-verdrag, het SOLAS-verdrag, het SAR-verdrag, het MARPOL-verdrag, het Vredesverdrag, het Scheldeverlichtingsverdrag, het Schelderadarverdrag, het Scheldereglement, de ISPS-Verordening, de RIS-richtlijn en de verdragen en andere volkenrechtelijke en gemeenschapsrechtelijke regelen die met betrekking tot deze aangelegenheden later zullen worden vastgesteld, met inbegrip van de regelen die vastgesteld zijn door de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart.

HOOFDSTUK II

Taken, bevoegdheden en organisatie
van het begeleiden van de scheepvaart
in het algemeen

Artikel 4

§1. Het begeleiden van de scheepvaart behelst de volgende taken:

1° het organiseren en beheren van het verkeersbegeleidingssysteem binnen het VBS-werkingsgebied, vermeld in artikel 7, met inbegrip van het centraal beheersysteem, vermeld in artikel 13, en het tref-

fen van maatregelen om een goede uitvoering van en coördinatie met de bevoegde diensten buiten het VBS-werkingsgebied te bevorderen;

2° het opstarten, de ondersteuning, de coördinatie en het beëindigen van reddings- en opsporingsacties binnen het opsporings- en reddingsgebied en, in het algemeen, het optreden als MRCC;

3° het treffen van alle maatregelen die de uitvoering van de taken, vermeld in 1° en 2°, rechtstreeks of onrechtstreeks ondersteunen;

4° het loodsen van de schepen conform het Loodsdecreet.

§2. De Vlaamse Regering wijst de bevoegde instanties aan die belast zijn met de uitvoering van de taken, vermeld in dit decreet. Binnen het havengebied is de havenkapiteinsdienst de bevoegde instantie, tenzij dat uitdrukkelijk anders werd overeengekomen tussen de minister en het havenbedrijf in kwestie.

§3. Bij de uitvoering van de door of krachtens dit decreet bepaalde taken, treden de met het begeleiden van de scheepvaart belaste personeelsleden enkel op als ondersteuner van de gezagvoerder; de houders van het loodsbrevet die deel uitmaken van de loodsdienst zoals bedoeld in het Loodsdecreet treden op als raadgever van de gezagvoerder, conform het Loodsdecreet.

§4. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels betreffende de opleiding en de kwalificatie van het personeel dat belast is met de uitvoering van de taken, vermeld in dit decreet.

Artikel 5

Ter uitvoering van de met het Koninkrijk der Nederlanden overeengekomen regelen, vermeld in artikel 3, tweede lid, de regelen, vastgesteld door de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart, of andere volkenrechtelijke en gemeenschapsrechtelijke regelen, en, bij ontstentenis van dergelijke regelen, telkens als de omstandigheden dat vereisen, maar alsdan met uitdrukkelijke of stilzwijgende toestemming van de betrokken staten die over de betrokken wateren soevereiniteit of soevereine rechten uitoefenen, en overeenkomstig eventueel nader door de Vlaamse Regering bepaalde regelen, kunnen de werking van het verkeersbegeleidingssysteem en het MRCC zich

uitstrekken en kunnen de personeelsleden van de bevoegde instantie als ondersteuner optreden buiten de grenzen van het Koninkrijk België en de wateren waar het Koninkrijk België soevereiniteit of soevereine rechten uitoefent, met inbegrip van de volle zee.

Artikel 6

Binnen de grenzen van de wetten, decreten en besluiten betreffende de scheepvaart, in het bijzonder de politie- en scheepvaartreglementen en de door de Vlaamse Regering ter uitvoering van dit decreet vastgestelde regelen, kan de bevoegde instantie nautische publicaties verspreiden.

De Vlaamse Regering kan de samenstelling, de uitgave en de verschijning van de nautische publicaties nader regelen.

De gezagvoerders en scheepvaartactoren zijn ertoe gehouden steeds met die nautische publicaties rekening te houden en de erin opgenomen voorschriften na te leven.

HOOFDSTUK III

Het verkeersbegeleidingssysteem

AFDELING I

Territoriale bevoegdheid en doelstelling

Artikel 7

De bevoegde instanties organiseren en beheren het verkeersbegeleidingssysteem op de door de Vlaamse Regering aangewezen wateren. De Vlaamse Regering kan de omschrijving, de afbakening en de indeling van het VBS-werkingsgebied en de taken, uitgeoefend door het verkeersbegeleidingssysteem aldaar, nader omschrijven.

Telkens als dat noodzakelijk is, en overeenkomstig de eventueel nader door de Vlaamse Regering bepaalde regelen, kan de aangewezen bevoegde instantie de haar door of krachtens dit decreet toegekende

bevoegdheden eveneens uitoefenen buiten het VBS-werkingsgebied.

Artikel 8

Binnen het VBS-werkingsgebied coördineert het verkeersbegeleidingssysteem het scheepvaartverkeer van en naar de havens, waterwegen en lig- en ankerplaatsen, rekening houdend onder meer met artikel 31, om de vlothoud en de veiligheid van dit verkeer, de bescherming van de vaarweginfrastructuur alsmede de vrijwaring van het milieu na te streven. Het verkeersbegeleidingssysteem doet geen afbreuk aan de volkenrechtelijke regelen met betrekking tot de vrijheid van scheepvaart en het recht van onschuldige doorvaart.

AFDELING II

Melding en beheer van gegevens

Artikel 9

§1. De gezagvoerder van een vaartuig dat het VBS-werkingsgebied binnenvaart, moet zich aanmelden bij de bevoegde instantie, volgens de door de Vlaamse Regering nader bepaalde regels.

De Vlaamse Regering kan de regels bepalen voor de vrijstelling van melding.

§2. De Vlaamse Regering wijst de personen en instanties aan die aan de bevoegde instantie en het MRCC, direct of indirect, gegevens moeten verstrekken of doorgeven.

De Vlaamse Regering bepaalt de relevante gegevens, de wijze waarop en de termijn waarbinnen die gegevens moeten worden verstrekt of doorgegeven.

De Vlaamse Regering kan de regels bepalen voor de vrijstelling van de gegevensverstrekking.

Artikel 10

De gezagvoerders melden hun passage op de door de bevoegde instantie opgerichte meldpunten, over-

eenkomstig de inlichtingen, procedurevoorschriften en nadere instructies, vastgesteld door de Vlaamse Regering.

Artikel 11

Onder meer om uitvoering te geven aan volkenrechtelijke en gemeenschapsrechtelijke verplichtingen, kan de Vlaamse Regering de scheepseigenaars, de gezagvoerders en de andere scheepvaartactoren verplichtingen opleggen met betrekking tot de melding van andere gegevens aan de bevoegde instantie dan die welke bepaald zijn door en krachtens de voorgaande artikelen.

Artikel 12

§1. De bevoegde instantie ontvangt, verwerkt, beheert en zendt gegevens, verkregen met behulp van automatische identificatiesystemen.

Bij onregelmatige afwezigheid of gebrekkige werking van dergelijke systemen ten gevolge waarvan de verkeersbegeleiding in het gedrang komt of kan komen, kan de bevoegde instantie passende acties ondernemen.

De Vlaamse Regering kan regels bepalen inzake de uitvoering van het ontvangen, verwerken, beheren en verzenden van gegevens met behulp van automatische identificatiesystemen.

§2. De bevoegde instantie ontvangt, verwerkt, beheert en zendt gegevens verkregen met behulp van radar, camera en andere detectiesystemen.

De Vlaamse Regering kan regels bepalen inzake de uitvoering van het ontvangen, verwerken, beheren en verzenden van gegevens met behulp van radar, camera en andere detectiesystemen.

Artikel 13

Door middel van een centraal beheersysteem centraliseert, verwerkt en verspreidt de bevoegde instantie relevante gegevens in verband met de scheepvaart, de vaartuigen, de ladingen en de opvarenden en de desbetreffende dienstverleningen, met inbegrip van die welke vermeld worden in de voorgaande artikelen en die welke worden ontvangen, gegenereerd of inge-

voerd door de scheepvaartactoren en andere instanties of ondernemingen.

De door de bevoegde instantie verwerkte of ter beschikking gestelde gegevens en de andere in het centraal beheersysteem opgenomen of ervoor bestemde gegevens, in het bijzonder als ze berusten op een meldingsplicht, mogen niet voor commerciële doeleinden worden verspreid of anderszins doorgegeven. Hiervan kan worden afgeweken mits de beheerder van het centraal beheersysteem uitdrukkelijk en voorafgaandelijk instemming verleent en onder de met die beheerder overeengekomen voorwaarden. Die beheerder wordt binnen de bevoegde instantie door de minister aangewezen.

Artikel 14

§1. De informatie die op grond van dit decreet en de besluiten, genomen ter uitvoering ervan, aan de bevoegde instantie wordt verstrekt, wordt opgeslagen in het centraal beheersysteem dat eigendom is van het Vlaamse Gewest en is in beginsel vertrouwelijk.

Het centraal beheersysteem is alleen toegankelijk voor de hiertoe bevoegde eigen personeelsleden van de bevoegde instantie.

§2. Als de bevoegde instantie daartoe verplicht is, ingevolge volkenrechtelijke of gemeenschapsrechtelijke regelen of ingevolge een besluit van de Vlaamse Regering, alsook telkens als de bevoegde instantie dat na een gemotiveerde aanvraag noodzakelijk acht met het oog op de doelstellingen, vermeld in artikel 8, de goede werking van het openbaar gezag, een openbare dienst of openbare instantie of een scheepvaart- of havengebonden dienst, kan de beheerder van het centraal beheersysteem een beveiligde koppeling van een extern informaticasysteem aan het centraal beheersysteem, de terbeschikkingstelling van gegevens of andere vormen van dienstverlening of samenwerking toestaan.

§3. De voorwaarden van de koppeling, vermeld in §2, terbeschikkingstelling, dienstverlening of samenwerking worden voorafgaandelijk bepaald in een geschreven overeenkomst.

De Vlaamse Regering vaardigt een omzendbrief uit met richtlijnen over de opmaak van dergelijke overeenkomsten.

§4. Met het behoud van de toepassing van de bepalingen van de overeenkomsten, vermeld in §3, en van hoofdstuk IV, kan de bevoegde instantie de koppeling of de terbeschikkingstelling van gegevens onmiddellijk en zonder formaliteit of vergoeding schorsen of beëindigen als inbreuk wordt gemaakt op volkenrechtelijke of gemeenschapsrechtelijke regelen, dit decreet, zijn uitvoeringsbesluiten en de bepalingen van de overeenkomst of andere toepasselijke regelen.

§5. De beheerder van het centraal beheersysteem kan door hem ontvangen of verwerkte gegevens ter beschikking stellen aan derden en publiceren, zonder afbreuk te doen aan de vertrouwelijkheid van de verplichte meldingen.

Het ter beschikking stellen aan derden en het publiceren van ontvangen of verwerkte gegevens door de beheerder van het centraal beheersysteem kan enkel na gemeenschappelijk akkoord met de instantie die deze gegevens heeft aangeleverd, voorzover het niet gaat om gegevens die werden verstrekt op basis van dit decreet, zijn uitvoeringsbesluiten, scheepvaart- en havenreglementen of andere wetten, decreten of besluiten die desbetreffend een meldingsplicht opleggen.

§6. De beheerder van het centraal beheersysteem staat geen koppeling toe, maakt geen gebruik van de bevoegdheid, vermeld in §5, en geeft geen gegevens vrij, als dat economische, financiële of commerciële belangen zou kunnen schaden of als dat afbreuk doet aan de vertrouwelijkheid van de verplichte melding, behalve in de door de Vlaamse Regering bepaalde uitzonderingsgevallen.

§7. Informatie en gegevens kunnen ter beschikking gesteld worden aan de personeelsleden van het verkeersbegeleidingssysteem ter lering en verbetering van het systeem en de kwalificatie van het personeel.

Artikel 15

Met behoud van de toepassing van de in het decreet van 26 maart 2004 betreffende de openbaarheid van bestuur bepaalde uitzonderingen op de openbaarheid van bestuursdocumenten, wijzen de bevoegde instantie en de andere diensten, instanties en ondernemingen die toegang hebben tot de in het centraal beheersysteem opgenomen gegevens, zelfs als ze die gegevens zelf hebben gegenereerd of ingevoerd,

door derden gedane aanvragen tot openbaarmaking van informatie, met inbegrip van milieu-informatie, bovendien af als:

1° de aanvraag betrekking heeft op gegevens die aan de bevoegde instantie of andere diensten, instanties en ondernemingen werden verstrekt of doorgegeven op basis van dit decreet, zijn uitvoeringsbesluiten, scheepvaart- en havenreglementen of andere wetten, decreten of besluiten die desbetreffend een meldingsplicht opleggen;

2° de openbaarmaking economische, financiële of commerciële belangen zou kunnen schaden.

AFDELING III

Begeleiding van vaartuigen in het VBS-werkingsgebied

Artikel 16

Overeenkomstig de hieronder volgende bepalingen omvat het verkeersbegeleidingssysteem onder meer de volgende dienstverleningen:

1° een informatiedienst die tijdig essentiële informatie ter beschikking stelt voor de nautische besluitvorming aan boord;

2° een navigatie-assistentiedienst die ondersteuning biedt bij de nautische besluitvorming aan boord en die de effecten ervan volgt;

3° een verkeersorganisatiedienst die de ontwikkeling van gevaarlijke verkeerssituaties tracht te voorkomen en die bijdraagt tot de veilige en vlotte beweging van de scheepvaart in het VBS-werkingsgebied;

4° een loodsdienst zoals bedoeld in het Loodsdecreet.

Artikel 17

De gezagvoerders die het VBS-werkingsgebied of een door de Vlaamse Regering bepaald deel ervan binnenvaren, zijn ertoe verplicht aan het verkeersbegeleidingssysteem deel te nemen op de door de Vlaamse Regering voorgeschreven wijze.

Artikel 18

De Vlaamse Regering kan regelen vaststellen betreffende de door het verkeersbegeleidingssysteem via radioberichtgeving of op andere passende wijzen aan de gezagvoerders te verstrekken informatie over nautisch relevante omstandigheden.

Artikel 19

Op verzoek van een gezagvoerder, zonder afbreuk te doen aan zijn eigen gezag, taak en verantwoordelijkheden, en overeenkomstig de nader door de Vlaamse Regering te bepalen regelen, kan het verkeersbegeleidingssysteem, als de organisatie van de dienst en de omstandigheden het toelaten, bijzondere inlichtingen verstrekken of op een andere wijze nadere ondersteuning bieden.

Artikel 20

Het verkeersbegeleidingssysteem verzorgt de permanente opvolging van het scheepvaartverkeer door contact en gegevensuitwisseling met de gezagvoerders, overeenkomstig de door de Vlaamse Regering vastgestelde bepalingen.

Artikel 21

De Vlaamse Regering kan scheepsrouteringssytemen instellen, die een integrerend deel uitmaken van het verkeersbegeleidingssysteem.

Overeenkomstig de toepasselijke volkenrechtelijke regelen deelt de Vlaamse Regering die scheepsrouteringssytemen in voorkomend geval mee aan de Internationale Maritieme Organisatie of legt ze die systemen er ter goedkeuring aan voor.

Artikel 22

Overeenkomstig de door de Vlaamse Regering bepaalde regelen is de bevoegde instantie belast met het toelatingsbeleid.

Artikel 23

In het raam van het toelatingsbeleid kan de bevoegde instantie met de gezagvoerders onder meer vaarplan-

nen en andere maatregelen overeenkomen, waarvan de naleving door het verkeersbegeleidingssysteem wordt gevolgd.

Artikel 24

Als de bevoegde instantie met de gezagvoerder geen overeenstemming bereikt over vaarplannen of andere maatregelen als vermeld in artikel 23, en, in het algemeen, telkens als het toelatingsbeleid of de omstandigheden dat vereisen, kan de bevoegde instantie, met behoud van de toepassing van de toepasselijke reglementen betreffende de politie en de scheepvaart, aan de vaartuigen verkeersaanwijzingen richten.

Die verkeersaanwijzingen laten de bevoegdheid van de gezagvoerder onverlet. Alleen de gezagvoerder is meester over de leiding en de manoeuvres van het vaartuig.

De Vlaamse Regering kan bepalen welke categorieën personeelsleden bevoegd zijn om verkeersaanwijzingen aan de vaartuigen te richten.

Artikel 25

Onverminderd de bevoegdheden van andere overheden en de eigen bevoegdheden van de bevoegde instantie, bepaald in hoofdstuk III, is de bevoegde instantie met het oog op de begeleiding van de scheepvaart bevoegd voor het opleggen van verplichtingen als vermeld in artikel 13, derde lid, van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart.

Artikel 26

Elk bericht dat door het verkeersbegeleidingssysteem wordt gericht aan een vaartuig of vaartuigen moet duidelijk maken of het een informatie, een loodsadvies, een waarschuwing of een verkeersaanwijzing of een navigatie-assistentie bevat. De aard van het bericht hoeft evenwel niet noodzakelijk uitdrukkelijk te worden gespecificeerd, zolang de aard ondubbelzinnig blijkt uit de vorm, de inhoud of de context ervan.

De Vlaamse Regering kan bepalen welke categorieën personeelsleden bevoegd zijn om de onderscheiden soorten berichten aan de vaartuigen te richten.

In geen geval doet een bericht van het verkeersbegeleidingssysteem afbreuk aan de uitsluitende eindverantwoordelijkheid van de gezagvoerder voor de navigatie en aan de adviserende verantwoordelijkheid van de loods, vermeld in artikel 8 van het Loodsdecreet, artikel 10 van het Scheldereglement en andere relevante regelgeving. De gezagvoerder is er steeds toe gehouden de berichten van het verkeersbegeleidingssysteem te toetsen aan en te interpreteren in het licht van de reële nautische omstandigheden aan boord en de eisen van het goed zeemanschap. Hij moet zich op basis van een en ander, en rekening houdend met artikel 24, tweede lid, steeds een eigen oordeel vormen.

Artikel 27

De Vlaamse Regering bepaalt welke maatregelen de bevoegde instantie kan nemen of welke aanbevelingen ze aan de gezagvoerders kan richten als ze in geval van uitzonderlijk slecht weer of ruwe zee van mening is dat er groot gevaar bestaat voor verontreiniging van de Belgische zee- of kustgebieden of die van andere lidstaten van de Europese Gemeenschap, of als de veiligheid van mensen wordt bedreigd.

De Vlaamse Regering kan bepalen welke categorieën van personeelsleden bevoegd zijn tot het nemen van de maatregelen, vermeld in het eerste lid.

Artikel 28

Overeenkomstig de eventueel nader door de Vlaamse Regering bepaalde regelen draagt het verkeersbegeleidingssysteem bij tot het loodsen op afstand door de daartoe nodige apparatuur ter beschikking te stellen en andere ondersteuning te verlenen, zonder afbreuk te doen aan de bepalingen van het Loodsdecreet.

Artikel 29

Overeenkomstig nader door de Vlaamse Regering bepaalde regelen houdt de bevoegde instantie over het verloop van de verkeersbegeleiding en in het bijzonder over de communicatie met de gezagvoerders gedurende een bepaalde tijd gegevens bij, en stelt die, in het bijzonder ten behoeve van strafrechtelijk of gerechtelijk bevolen deskundigenonderzoek over ongevallen, ter beschikking van bevoegde overheden en personen.

Artikel 30

Onder meer om uitvoering te geven aan volkenrechtelijke en gemeenschapsrechtelijke verplichtingen kan de Vlaamse Regering de scheepseigenaars, de gezagvoerders en de andere scheepvaartactoren andere of bijkomende verplichtingen opleggen met betrekking tot het verkeersbegeleidingssysteem, voorzover zulks gebeurt met het oog op het gebruik en de bescherming van de vaarweg en/of om het scheepvaartverkeer op de meest doeltreffende wijze te begeleiden.

AFDELING IV

Maatregelen in verband met het verkeer naar, van en in de havens en op de waterwegen

Artikel 31

§1. Onverminderd de wettelijke en decretale bevoegdheden van de havenbedrijven en de havenkapiteinsdiensten kan de Vlaamse Regering maatregelen nemen om de scheepvaart van en naar de havens optimaal te coördineren met de scheepvaart in de havengebieden en de scheepvaart in doorvaart en om de vlotheid en de veiligheid van de scheepvaart tussen de zee en de ligplaats te bevorderen in het raam van de ketenbenadering, voorzover zulks gebeurt met het oog op het gebruik en de bescherming van de vaarweg en/of om het scheepvaartverkeer op de meest doeltreffende wijze te begeleiden.

De maatregelen kunnen pas worden genomen nadat overleg werd gepleegd tussen alle bevoegde instanties van het verkeersbegeleidingssysteem en het havenbedrijf, overeenkomstig de nader door de Vlaamse Regering bepaalde regels.

§2. Op verzoek en onder de uitsluitende verantwoordelijkheid van de betrokken havenbedrijven kan de bevoegde instantie bij de coördinatie van de scheepvaart rekening houden met bijzondere belangen van het betrokken havenbedrijf, op voorwaarde dat het havenbedrijf waarvan de vraag uitgaat, overeenkomstig de door de Vlaamse Regering nader bepaalde regels:

1° aantoonst dat dat niet leidt tot de verstoring van de vlotheid en de veiligheid van het algemene verkeer;

- 2° heeft aangetoond dat dat niet leidt tot een verstoring van de mededinging;
- 3° aantoonst dat het havenbedrijf het goede functioneren waarborgt van de gehele keten van de verkeersafwikkeling;
- 4° het verzoek per individueel geval indient.

Artikel 32

De Vlaamse Regering wordt ertoe gemachtigd om binnen de perken van de begroting subsidies toe te kennen aan de havenbedrijven ten behoeve van de activiteiten van hun havenkapiteinsdiensten die expliciet kunnen worden toegewezen aan de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu.

Voor investeringen ten behoeve van dergelijke activiteiten kan de Vlaamse Regering hetzij subsidies toekennen aan het havenbedrijf, hetzij overgaan tot financiering of medefinanciering van het havenbedrijf.

De nadere voorwaarden waaronder de subsidie of de medefinanciering wordt verleend, worden vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering en worden gespecificeerd bij overeenkomst van het betrokken havenbedrijf.

Met behoud van de toepassing van de wettelijke en reglementaire besluiten inzake de begrotingscontrole, wordt het toezicht op de naleving door de havenbedrijven, bepaald in dit artikel en in de besluiten en de overeenkomsten ter uitvoering van dit artikel, uitgeoefend door de gewestelijke havencommissaris overeenkomstig artikel 23 van het Havendecreet.

Artikel 33

De Vlaamse Regering kan eveneens maatregelen nemen voor de goede coördinatie van de scheepvaart buiten het VBS-werkingsgebied.

AFDELING V

Infrastructuur

Artikel 34

De Vlaamse Regering verstrekt de bevoegde instantie de passende apparatuur om permanent zijn taken te

kunnen vervullen, zijn bevoegdheden uit te oefenen en, waar vereist door volkenrechtelijke of gemeenschapsrechtelijke regelen, interconnectie en interoperabiliteit met de nationale systemen van andere lidstaten en van de bevoegde diensten van de Europese Gemeenschappen te waarborgen.

Artikel 35

De vaarwegmarkering en verkeerstekens in het VBS-werkingsgebied maken integraal deel uit van het verkeersbegeleidingssysteem.

De Vlaamse Regering regelt de plaatsing, het beheer en het onderhoud van de vaarwegmarkering en de verkeerstekens.

Artikel 36

De Vlaamse Regering kan de bevoegde instantie belasten met het begeleiden van de scheepvaart en het nautisch beheer ter hoogte van beweegbare bruggen en van de sluizen die gelegen zijn binnen het VBS-werkingsgebied, inclusief het havengebied.

AFDELING VI

Retributies

Artikel 37

§1. Voor het gebruik van de dienstverlening van het verkeersbegeleidingssysteem door vaartuigen met als bestemming een haven, waterweg, lig- of ankerplaats in het VBS-werkingsgebied of in een gebied, beheerd door een waterweg- of havenbestuur in België, is een VBS-retributie verschuldigd.

Van deze verplichting zijn vrijgesteld:

- 1° de door de Vlaamse Regering op basis van hun aard, karakteristieken, bestemming of vaartraject aangewezen categorieën van vaartuigen;
- 2° per bezoek of per doorvaart, de door de Vlaamse Regering bij wijze van uitzondering met naam aangewezen vaartuigen die worden ingezet met een pedagogisch, humanitair, filantropisch of cultureel doel, deelnemen aan een bijzondere manifestatie of werkzaamheden verrichten in het algemeen belang.

De betaling van het loodsgeld, de LOA-vergoeding, de havengelden en de andere vergoedingen, worden geregeld in de desbetreffende reglementaire bepalingen.

§2. Met inachtnaam van de terzake geldende volkenrechtelijke, gemeenschapsrechtelijke en grondwettelijke regelen bepaalt de Vlaamse Regering het tarief van de VBS-retributie alsook de wijze waarop en de instantie door wie de VBS-retributie wordt geïnd.

Artikel 38

De VBS-retributie, vermeld in artikel 37, is hoofdelijk verschuldigd door de gezagvoerder, de scheepseigenaar, de exploitant en eventueel door de door hen tot handelen gemachtigde persoon of personen.

Artikel 39

§1. De VBS-retributie moet binnen de door de Vlaamse Regering bepaalde termijn of, als dat door de bevoegde instantie om bijzondere redenen wordt geëist, voor het eerstvolgende vertrek van het vaartuig naar zee of naar het buitenland worden betaald bij de door de Vlaamse Regering aangewezen ontvangers, tenzij een door de bevoegde ontvanger voldoende geachte zekerheid is gesteld.

§2. Indien het vaartuig toch is afgevaaren zonder dat tijdig voldaan werd aan de in dit artikel bepaalde verplichtingen tot betaling of tot zekerheidstelling, kunnen de nodige gerechtelijke stappen worden gezet ten aanzien van elk zusterschip van het betrokken vaartuig waarop de bedoelde vordering betrekking heeft.

Voor de toepassing van deze paragraaf wordt onder zusterschip verstaan, elk vaartuig waarvan de betrokken instantie weet of althans redelijkerswijze 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 bevoegde instantie betrekking heeft.

Artikel 40

§1. De Vlaamse Regering bepaalt welke retributie verschuldigd is door een scheepvaart- of havengebonden dienst om gekoppeld te worden aan het centraal beheersysteem of door voornoemde instanties of door derden om van de bevoegde instantie ge-

vens of andere diensten te ontvangen met betrekking tot het verkeersbegeleidingssysteem.

De Vlaamse Regering bepaalt desbetreffend de voorwaarden en modaliteiten.

§2. Het openbaar gezag en openbare diensten en openbare instanties zijn noch voor de koppeling aan het centraal beheersysteem, noch voor het ontvangen van gegevens of andere diensten met betrekking tot het verkeersbegeleidingssysteem, enige vergoeding verschuldigd.

Artikel 41

Voor elke vordering betreffende de krachtens deze afdeling verschuldigde bedragen, voor de retributies voor de koppeling aan het centraal beheersysteem of om van de bevoegde instantie of van andere diensten of instanties gegevens te ontvangen met betrekking tot het verkeersbegeleidingssysteem zijn de regels van het Gerechtelijk Wetboek van toepassing.

HOOFDSTUK IV

MRCC en het optreden bij scheepvaartincidenten

Artikel 42

Het MRCC ondersteunt en coördineert de opsporings- en reddingsacties in het door de Vlaamse Regering aangewezen opsporings- en reddingsgebied, dat door haar nader kan worden omschreven, afgebakend en ingedeeld, en waarbinnen ze de taken van het MRCC nader kan omschrijven.

Artikel 43

§1. De gezagvoerder die vaart binnen het opsporings- en reddingsgebied moet aan het MRCC, dat als permanent meldpunt fungeert, onmiddellijk melding maken van:

- 1° iedere drenkeling en personen in nood op zee;
- 2° ieder ongeval dat gevolgen heeft voor de veiligheid van het vaartuig of zijn bemanning;
- 3° ieder ongeval dat gevolgen heeft voor de veiligheid van de scheepvaart;

4° iedere situatie die tot verontreiniging van de wateren en de kust kan leiden;

5° elke in zee drijvende substantie of elk in zee drijvend voorwerp dat daar niet hoort.

§2. De Vlaamse Regering kan de omstandigheden, vermeld in §1, nader omschrijven.

Artikel 44

Het MRCC geleidt de informatie over risicovaartuigen waarover het beschikt door aan de kuststations van de andere lidstaten van de Europese Gemeenschappen die liggen aan de door het vaartuig te volgen route en aan de door de Vlaamse Regering aangewezen diensten.

De Vlaamse Regering kan het begrip risicovaartuig omschrijven.

Artikel 45

Naar aanleiding van ongevallen of risico-omstandigheden kan het MRCC alle passende maatregelen nemen, om de vlotheid en de veiligheid van het verkeer, de bescherming van de vaarweginfrastructuur, een veilige vaart en de veiligheid van personen te verzekeren en het mariene en kustmilieu en de vaarweg en zijn aanhorigheden te beschermen, voorzover deze betrekking hebben op het gebruik en de bescherming van de vaarweg, uitlopend naar de kustlijn, het strand en de duinen, en/of erop gericht zijn het scheepvaartverkeer op de meest doeltreffende wijze te begeleiden.

De Vlaamse Regering kan de ongevallen en risico-omstandigheden en de maatregelen, vermeld in het eerste lid, nader omschrijven.

De Vlaamse Regering kan bepalen welke categorieën personeelsleden bevoegd zijn tot het nemen van de maatregelen.

Artikel 46

Rekening houdend met de hierover opgestelde plannen verleent het MRCC in overleg met de federale en andere bevoegde instanties aan schepen in nood die voldoen aan de opgelegde voorwaarden toestemming om naar een door het MRCC aangewezen toevluchtsoord te varen. Bij de beoordeling houdt het MRCC

rekening met de door de Internationale Maritieme Organisatie terzake opgestelde richtsnoeren en de eventueel door de Vlaamse Regering bepaalde regelen. De beslissing van het MRCC geldt onverminderd het gezag en de verantwoordelijkheden van de gezagvoerder. Alleen die laatste is meester over de leiding en de manoeuvres van het vaartuig.

Artikel 47

Indien nodig zendt het MRCC in de betrokken gebieden een nood-, spoed- en veiligheidsbericht uit over de in artikel 43 vermelde ongevallen of feiten en over de aanwezigheid van schepen die een bedreiging vormen voor de veiligheid op zee, de veiligheid van personen en voor het milieu.

Als het MRCC beschikt over dergelijke informatie stelt het die informatie zo spoedig mogelijk ter beschikking van de bevoegde instanties van andere lidstaten van de Europese Gemeenschappen die daar uit veiligheidsoverwegingen om verzoeken.

Als het MRCC in kennis wordt gesteld van feiten die een risico of een verhoogd risico vormen voor zee- en kustgebieden van een andere lidstaat van de Europese Gemeenschappen, neemt het passende maatregelen om iedere betrokken lidstaat hiervan zo spoedig mogelijk in kennis te stellen en hem te raadplegen over de te ondernemen acties.

Artikel 48

Ter uitvoering van de in dit hoofdstuk bepaalde opdrachten kan het hoofd van het MRCC of zijn gemachtigde overgaan tot opvorderingen in de gevallen, op de wijze, voor de maximale duurtijd en overeenkomstig de vergoedingsregelen die worden bepaald door de Vlaamse Regering.

Artikel 49

Het MRCC werkt mee aan de opstelling en de tenuitvoerlegging van rampenplannen en interventieplannen voor de zeegebieden.

Artikel 50

Het MRCC zorgt ervoor dat elke verrichte doorgeleiding van informatie, op grond van artikel 44 en de ter uitvoering ervan vastgestelde regelen, alsmede

de getroffen maatregelen, op grond van artikel 45 en de ter uitvoering ervan vastgestelde regelen, worden meegedeeld aan de vlaggenstaat van het vaartuig en aan elke andere betrokken staat.

Artikel 51

§1. Overeenkomstig nader door de Vlaamse Regering bepaalde regelen houdt het MRCC over het verloop van reddingsacties en het optreden bij ongevallen en in het bijzonder noodoproepen en de communicatie met de gezagvoerders gedurende een bepaalde tijd gegevens bij, en stelt die, in het bijzonder ten behoeve van strafrechtelijk of gerechtelijk bevolen deskundigenonderzoek over ongevallen, ter beschikking van bevoegde overheden en personen.

§2. Informatie en gegevens kunnen ter beschikking gesteld worden aan de personeelsleden van het MRCC ter lering en verbetering van het systeem en de kwalificatie van het personeel, met inbegrip van de nautische verkeersleiders.

Artikel 52

De Vlaamse Regering kan het MRCC aanwijzen als Maritieme Assistentiedienst en daaromtrent nadere regelen vaststellen.

HOOFDSTUK V

Sancties

Artikel 53

§1. Met een gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en een geldboete van 250 tot 2.500 euro, of met een van die straffen alleen, worden de volgende personen bestraft:

- 1° eenieder die opzettelijk en al dan niet met het oog op het plegen van een ander misdrijf nalaat tijdig een door of krachtens dit decreet voorgeschreven melding aan het verkeersbegeleidingssysteem of het MRCC te doen, of een foutieve of onvolledige melding doet;
- 2° eenieder die, daartoe verplicht zijnde, nalaat op de voorgeschreven wijze deel te nemen aan het verkeersbegeleidingssysteem;

- 3° eenieder die de bevoegde instantie of zijn personeelsleden verhindert of probeert te verhinderen de aan hen opgedragen taak te vervullen;
- 4° eenieder die aan het MRCC een vals noodbericht zendt of op een andere wijze zonder grond de bijstand of interventie van de bevoegde instantie inroept of veroorzaakt;
- 5° eenieder die het door of krachtens dit decreet geregelde gegevens- en berichtenverkeer verstoort of bemoeilijkt, met inbegrip van door onnodig, kennelijk onzorgvuldig, nalatig of onprofessioneel gebruik van communicatiemiddelen of -verbindingen;
- 6° eenieder die door de beheerder van het centraal beheersysteem verwerkte of ter beschikking gestelde of andere in het centraal beheersysteem opgenomen of ervoor bestemde gegevens voor commerciële doeleinden verspreidt of anderszins doorgeeft, zonder uitdrukkelijke en voorafgaande instemming van de beheerder van het centraal beheersysteem, of met miskennis van de met die beheerder overeengekomen voorwaarden;
- 7° eenieder die de door de bevoegde instantie gebruikte apparatuur vernietigt of beschadigt, dan wel de normale werking ervan op enigerlei wijze verstoort of belet;
- 8° eenieder die de berichten in de nautische publicaties overtreedt;
- 9° de eigenaar, de exploitant en de gezagvoerder van een vaartuig waarvan het automatische identificatiesysteem aan de bevoegde instantie geen, onvolledige of onjuiste gegevens verschaft ten gevolge waarvan het begeleiden van de scheepvaart in het gedrang wordt of kan worden gebracht;
- 10° eenieder die ingaat tegen een door of krachtens artikel 45 genomen maatregel;
- 11° de eigenaar, de exploitant en de gezagvoerder van een beschadigd, defect of abnormale scheepvaart- of milieurisico's vertonend vaartuig die naar een toevluchtsoord vaart zonder de in artikel 46 vermelde toestemming van het MRCC of die de terzake door het MRCC opgelegde voorwaarden overtreedt.

§2. De rechtspersonen zijn burgerlijk aansprakelijk voor de veroordeling tot het betalen van een geldboete, schadevergoeding en geldstraf van welke aard ook die wegens inbreuken, gepleegd op dit decreet en zijn uitvoeringsbesluiten, werd uitgesproken tegen hun bestuurder, vertegenwoordiger, lasthebber of aangestelde. Artikel 46, §§1 tot 3, van de Zeewet zijn van toepassing.

Artikel 54

§1. Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie, zijn de volgende personen belast met de opsporing en de vaststelling van de misdrijven, vermeld in artikel 53:

- 1° het hoofd en de andere door de minister aangegeven categorieën van personeelsleden of individueel daartoe aangestelde personeelsleden van de bevoegde instantie;
- 2° de houders van het loodsbrevet en de gezagvoerders van de loodsboten of van de schepen van de DAB Vloot als zij in actieve dienst zijn.

De Vlaamse Regering kan de kentekens van de functie van de personeelsleden, vermeld in 1°, alsook de vorm van hun legitimatiebewijs regelen.

§2. De personeelsleden van de bevoegde instantie, vermeld in §1, stellen de inbreuken vast in een proces-verbaal dat bewijswaarde heeft tot bewijs van het tegendeel.

Binnen een maand na de vaststelling van de inbreuk wordt aan de overtreder een afschrift van het proces-verbaal gezonden met een aangetekende brief met ontvangstbewijs; bij verzending na het verstrijken van deze termijn geldt het proces-verbaal nog enkel als inlichting.

Als de overtreder zich bevindt op een vaartuig dat het VBS-gebied al verlaten heeft, dan wordt het proces-verbaal toegezonden aan de eigenaar van dat vaartuig of aan de eerstvolgende haven, als die bekend is en binnen de Europese Gemeenschappen ligt.

§3. Met naleving van de bepalingen van artikel 8 van het verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden van 4 november 1950 en voorzover de plaatsen geen woning uitmaken in de zin van artikel 15 van de Grondwet, mogen de

personeelsleden van de bevoegde instantie, vermeld in §1, in de uitoefening van hun functie op elk moment een vaartuig, alsook alle publieke en private plaatsen, gebouwen en vervoermiddelen waar zij nuttige vaststellingen of verrichtingen zouden kunnen doen, betreden, onderzoeken en verzegelen.

De personeelsleden van de bevoegde instantie, vermeld in §1, kunnen zich alle nodige inlichtingen en bescheiden doen verstrekken, inzage nemen van alle documenten, stukken, titels en alle andere informatiedragers, er een afschrift van nemen of ze tegen ontvangstbewijs voor een beperkte tijd meenemen. Ze kunnen de identiteit van personen controleren, hen verhoren en alle nuttige vaststellingen doen. Ze kunnen de medewerking vorderen van elke gezagvoerder en van elke andere persoon die een vaartuig onder zijn hoede heeft.

§4. De personeelsleden van de bevoegde instantie, vermeld in §1, kunnen vorderen dat een vaartuig voor onderzoek wordt stilgehouden, dat het daartoe naar een bepaalde plaats wordt overgebracht of dat het daartoe wordt geladen of gelost. Zij kunnen de bijstand vorderen van de ambtenaren van de scheepvaartcontrole en van de politionele diensten.

Buiten de strafprocedures, geregeld door het Wetboek van Strafvordering, het koninklijk besluit van 28 december 1950 houdende algemeen reglement van gerechtskosten inzake strafzaken of artikel 14 van deze wet kunnen, in geval van ongeval of bedreiging voor de veiligheid, meer bepaald in geval van afwezigheid, weigering, verzet of gebrek aan medewerking bij de uitvoering van de veiligheidsmaatregelen, opgelegd door de personeelsleden van de bevoegde instantie, vermeld in §1, die gedwongen uitgevoerd worden. De nodige handelingen ter uitvoering van de veiligheidsmaatregelen worden uitgevoerd op risico en kosten van de overtreder, de eigenaar of degene die het vaartuig onder zijn hoede heeft.

Het vaartuig kan geheel of gedeeltelijk op risico en kosten van voornoemde personen worden stilgehouden zolang de gemaakte kosten niet werden betaald of zolang geen som in consignatie werd gegeven of een bankwaarborg werd verstrekt door een in België gevestigde bank of kredietinstelling die voldoende is voor de dekking van alle gemaakte kosten met inbegrip van de bewaringskosten. De som die in consignatie werd gegeven wordt, na aftrek van alle hierboven vermelde kosten, in voorkomend geval vermeerderd met de gerechtskosten, teruggegeven.

§5. Opsporings- en vervolgingshandelingen moeten tot zo weinig mogelijk vertraging voor het betrokken vaartuig leiden.

Artikel 55

De bevoegde instantie stelt, via de geëigende weg, de vlaggenstaat en elke andere betrokken staat onverwijld op de hoogte van de op grond van artikel 53 uitgesproken veroordeling wegens de door de Vlaamse Regering aangewezen inbreuken.

HOOFDSTUK VI

Aansprakelijkheid

Artikel 56

§1. Het verkeersbegeleidingssysteem, de bevoegde instantie en het MRCC kunnen noch rechtstreeks noch onrechtstreeks aansprakelijk worden gesteld voor schade die een vaartuig zou lijden of veroorzaken, wanneer die schade te wijten is aan een fout van het verkeersbegeleidingssysteem zelf, de bevoegde instantie zelf of van het MRCC zelf of van een personeelslid dat handelt in uitvoering van zijn functie, ongeacht of die fout in een handeling, beslissing dan wel in een verzuim bestaat.

§2. Het verkeersbegeleidingssysteem, de bevoegde instantie en het MRCC kunnen 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 berichten aan vaartuigen te richten of die waaruit de informatie wordt gehaald waarop de berichten worden gebaseerd of die waarvan de personeelsleden op enigerlei wijze gebruik maken bij het uitoefenen van hun functie, en die toebehoren aan of gebruikt worden door het verkeersbegeleidingssysteem, de bevoegde instantie of het MRCC.

§3. Het vaartuig is aansprakelijk voor de schade bedoeld in de vorige paragrafen.

Artikel 57

§1. Het personeelslid door wiens handeling of verzuim de in artikel 56, §1, bedoelde schade is veroor-

zaakt, is niet aansprakelijk, tenzij er zijnerzijds opzet of grove schuld aanwezig is.

§2. Het personeelslid is tot het vergoeden van de door zijn grove schuld veroorzaakte schade slechts gehouden tot een beperkt bedrag per schadeverwekkende gebeurtenis.

De Vlaamse Regering bepaalt de bedragen voor de onderscheiden categorieën van personeelsleden, zonder dat deze bedragen hoger zijn dan 10.000 euro per schadeverwekkende gebeurtenis.

§3. De betrokken personeelsleden van de loodsdienst blijven vallen, wat hun aansprakelijkheid betreft, onder de bepalingen van de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen.

HOOFDSTUK VII

Slotbepalingen

Artikel 58

In artikel 2, tweede lid, van de wet van 5 mei 1936 tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins worden de woorden “het zeewezen” vervangen door de woorden “de bevoegde instantie, vermeld in het decreet van [...] betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen naar de Vlaamse havens en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum.”.

Artikel 59

In artikel 3 van dezelfde wet worden de woorden “de Koning” vervangen door de woorden “de Vlaamse Regering”.

Artikel 60

Artikel 4 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 6 augustus 1993, wordt vervangen door wat volgt:

“Behoudens de vereiste van een STCW-95 Certificaat van Master en tenminste 36 maanden effectieve vaart, bepaalt de Vlaamse Regering de nadere regels betreffende de opleiding en de kwalificatie van de haven-

kapiteins en adjunct-kapiteins die belast zijn met de uitvoering van de in deze wet vermelde taken.”.

Artikel 61

Aan artikel 5 van dezelfde wet wordt een tweede lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“Het ontslag van de havenkapiteins en adjunct-havenkapiteins wordt hen verleend door de Vlaamse Regering.”.

Artikel 62

In artikel 2 van het Loodsdecreet, gewijzigd bij het decreet van 5 december 2003, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° 7° wordt vervangen door wat volgt:

“7° de bevoegde instantie: de entiteit, vermeld in artikel 2, §1, 7°, van het decreet van [...] betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum”;

2° 10° wordt vervangen door wat volgt:

“10° loodsgelden: het gewone loodsgeld en de LOA-vergoeding”.

Artikel 63

In artikel 7 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in §2, tweede lid, 2°, §2, vierde lid, §4, tweede lid, en §5, worden na het woord “ambtenaren” de woorden “van de bevoegde instantie” ingevoegd;

2° er wordt een §2bis ingevoegd, die luidt als volgt:

“§2bis. De Vlaamse Regering kan ontheffing verlenen van de in §1 vermelde verplichting. Aan die ontheffing kunnen voorwaarden en voorschriften worden verbonden.”.

Artikel 64

In artikel 9 van hetzelfde decreet worden de woorden “aan de loodsdienst te melden op de wijze, in de vorm en binnen de termijn die door de Vlaamse Regering

bepaald zijn” vervangen door de woorden “te melden aan de bevoegde instantie, op de wijze, in de vorm en binnen de termijn, bepaald door of krachtens het decreet van [...] betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum”.

Artikel 65

In artikel 15 van hetzelfde decreet worden de woorden “en de VBS-vergoeding,” geschrapt.

Artikel 66

In artikel 21, §1, van hetzelfde decreet wordt 2° vervangen door wat volgt:

“2° het hoofd en de andere door de minister tot wiens bevoegdheid het begeleiden van de scheepvaart behoort aangewezen categorieën van personeelsleden of individueel daartoe aangestelde personeelsleden van de bevoegde instantie als vermeld in het decreet betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum;”.

Artikel 67

In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 5 december 2003, worden de volgende bepalingen opgeheven:

1° artikel 2, 8° en 13°;

2° artikel 5, §3;

3° artikel 14;

4° 20, 3°.

Artikel 68

§1. Artikel 32 van het Havendecreet wordt opgeheven.

§2. De overeenkomsten die, overeenkomstig artikel 34 van hetzelfde decreet, met de havenbedrijven werden afgesloten op grond van artikel 32 van hetzelfde decreet, behouden hun geldigheid gedurende de volledige periode waarvoor ze werden afgesloten, onder de voorwaarden bepaald in de nadere regels vastge-

legd ter uitvoering van de betrokken artikelen van het Havendecreet.

Artikel 69

De Vlaamse Regering wijzigt de politie- en scheepvaartreglementen en alle andere relevante reglementen om ze met dit decreet in overeenstemming te brengen.

Artikel 70

De Vlaamse Regering kan bepalen dat de diensten, instellingen en scheepvaartactoren die op de datum van de inwerkingtreding van artikel 14 reeds gegevens van de bevoegde instantie ontvangen hebben of die gekoppeld zijn aan het centraal beheersysteem zonder desbetreffend met de bevoegde instantie een overeenkomst te hebben gesloten, de ontvangst of koppeling zonder overeenkomst kunnen behouden gedurende een door de Vlaamse Regering te bepalen termijn van maximaal zes maanden.

Brussel, 10 februari 2006.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Yves LETERME

*De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie,
Leefmilieu en Natuur,*

Kris PEETERS

Bijlage bij de memorie van toelichting:

REGULERINGSIMPACTANALYSE

Reguleringsimpactanalyse voor Scheepvaartbegeleidingsdecreet

1 Titel

Ontwerp van decreet betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen naar de Vlaamse havens en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum

2 Aanleiding en doel

De aanleiding van dit decreet is tweeledig:

- enerzijds omzetting de Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG
- anderzijds werd de omzetting van de richtlijn aangegrepen om de bepalingen met betrekking tot het begeleiden van de scheepvaart die in andere, reeds bestaande regelgeving werden opgenomen in één enkel regelgevend initiatief te concentreren.

De doelstelling van het voorliggende ontwerpdecreet is:

- de omzetting van de richtlijn 2002/59/EG waardoor op grond van de doelstelling van de richtlijn de veiligheid en de efficiëntie van het scheepvaartverkeer wordt verhoogd, de reactie van de autoriteiten op incidenten, ongevallen en potentieel gevaarlijke situaties op zee worden verbeterd en er aan de betere voorkoming en opsporing van verontreiniging door schepen wordt bijgedragen;
- het vastleggen van de taken van de dienst die op het ogenblik belast is met het begeleiden van de scheepvaart, waarvoor er op het ogenblik geen wettelijke basis bestaat. Het gaat hierbij zowel om taken die reeds door deze dienst worden uitgevoerd als taken die haar in het kader van de Richtlijn 2002/59/EG moeten worden toegewezen;
- een vereenvoudiging van regelgeving door reeds bestaande regelgeving met betrekking tot het begeleiden van de scheepvaart te contreren in eenzelfde regelgeving;
- materies die nog niet worden geregeld in reeds bestaande regelgeving uitwerken in het voorliggende ontwerpdecreet (zoals bijvoorbeeld de wettelijke regels met betrekking tot het opleggen van sancties, enz.).

3 Opties

Optie 1: nuloptie: Geen regelgeving wat niet omzetten van de Richtlijn 2002/59/EG betekent

Optie 2: Strikte omzetting van de bepalingen van de Richtlijn 2002/59/EG

Optie 3: Omzetting van de bepalingen van de Richtlijn 2002/59/EG en verdere regeling voor de begeleiding van de scheepvaart in Vlaanderen en de organisatie van het reddingswezen

Toelichting bij doelgroepen:

- scheepvaart: de private belanghebbenden bij de afwikkeling van het scheepvaartverkeer, zoals de reders, de scheepsagenten en de terminalsexploitanten. Zij dienen ervoor te zorgen dat de nodige informatie bij de bevoegde dienst terecht komt, dienen de retributie te betalen voor de door de overheid geleverde dienst (opvolging van het schip, aanwijzingen om aanvaringen te voorkomen, enz),
- havenbedrijven: het gaat hierbij om de havenbedrijven van de vier Vlaamse zeehavens (Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge). De havenkapitein die onder het havenbedrijf ressorteert, is de bevoegde dienst binnen het havengebied.
- overheid: de verschillende diensten van de overheid die betrokken zijn bij het begeleiden van de scheepvaart. De overheid dient de nodige gegevens te verzamelen die door de verschillende scheepvaartactoren aan hen wordt bezorgd, zij staat in voor de opvolging van de scheepvaart, de organisatie van het Maritiem Reddings- en coördinatiecentrum, verspreiden van informatie betreffende gevaarlijke situaties, incidenten en ongevallen naar andere LS waarvan de kust wordt bedreigd, enz.

4 Effecten

4.1 Optie 1

Baten en kosten.

Niet omzetten van een richtlijn levert een veroordeling van het Europees Hof van Justitie op, met bijbehorende boetes.

Niet omzetting betekent verder dat de doelstellingen van de richtlijn, namelijk de verhoging van de veiligheid en de efficiëntie van het scheepvaartverkeer, het beter reageren van de autoriteiten op incidenten, ongevallen en potentieel gevaarlijke situaties op zee en het bijdragen aan de betere voorkoming en opsporing van verontreiniging door schepen, in het gedrang komen.

	Baten		Kosten	
	omschrijving	schatting	omschrijving	schatting
scheepvaart havenbedrijven overheid zelf	geen geen geen		geen geen kosten voor veroordeling door Europees Hof van Justitie	hangt af van het vastgestel de bedrag en aantal dagen dat niet- omzetting stand houdt

Totaal

Verdelingseffecten

Niet van toepassing

Juridisch-technische effecten

Niet van toepassing

Andere effecten

4.2 Optie 2

Baten en kosten

	Baten		Kosten	
	omschrijving	schatting	Omschrijving	schatting
scheepvaart	- bevordering van de veiligheid en de vlotheid van het scheepvaartverkeer - opvolging van het scheepvaartverkeer - verbetering van de veiligheid van het scheepvaartverkeer - betere voorkoming en opsporing van verontreiniging door schepen - anticiperen op incidenten, ongevallen en andere potentieel gevaarlijke situaties - ontvangst van informatie van andere lidstaten over (potentieel) gevaarlijke situaties die de eigen kusten kunnen bedreigen		- verplichte uitrusting met automatisch identificatiesysteem (AIS)	
havenbedrijven			- mogelijk ontvangen van schepen in nood	
overheid zelf			- inwerkingstelling van scheepsrouteringssysteem	
			- gebruik van aangepaste ontvangst- en zendapparatuur	

Totaal

Verdelingseffecten

De regelgeving zorgt voor een verbeterde opvolging van de scheepvaart, waardoor het mogelijk wordt om beter op (potentieel) gevaarlijke situaties op zee in te spelen en ervoor te zorgen dat de gevolgen, wanneer er zich bijvoorbeeld een ongeval voordoet, beperkt blijven.

Mogelijkheid om beter zicht te hebben op de gevolgen voor het milieu, waardoor ingrijpen vereenvoudigd of gericht wordt.

De omzetting van de richtlijn 2002/59/EG levert een win-situatie op voor alle betrokken partijen.

Juridisch-technische effecten

Voor wat betreft de taken die op grond van de richtlijn moeten worden toegewezen en die nu voor het grootste deel reeds worden uitgevoerd door het Vlaams gewest, bestond er tot op heden geen wettelijke basis in een decreet. Het vastleggen van deze taken in regelgeving heeft dus als effect dat de rechtspositie van het Vlaams gewest op dit vlak wordt vastgelegd.

De omzetting van de richtlijn 2002/59/EG is geen uitsluitend gewestelijke bevoegdheid, ook de federale overheid dient een deel van de omzetting te doen. Onder meer ten aanzien van de controle bevoegdheden en het opleggen van bepaalde bevoegdheden aan de schepen. De bevoegdheidsverdeling is in onderling overleg tot stand gekomen.

Ook de teksten van de federale en gewestelijke omzetting van de richtlijn 2002/59/EG moeten op elkaar worden afgestemd.

Andere effecten

Niet van toepassing

4.3 Optie 3

	Baten		Kosten	
	omschrijving	schatting	Omschrijving	schatting
scheepvaart	- bevordering van de veiligheid en de vlotheid van het scheepvaartverkeer		- verplichte uitrusting met automatisch identificatiesysteem (AIS)	
havenbedrijven	- betalen van retributies voor diensten		- betalen van boetes bij overtreden van de opgelegde verplichtingen van het decreet	
	- mogelijk ontvangen van schepen in nood			
overheid	- bijkomende wettelijke basis voor optreden van havenkapitein in havengebied bij niet naleven van de opgelegde verplichtingen			
	- bijkomende subsidies voor de taken die in het kader van het decreet worden uitgevoerd door de havenkapitein			
	- opvolging van het scheepvaartverkeer in het havengebied			
	- mogelijkheid om te koppelen aan het beheersysteem van de overheid			
	- concentratie van regelgeving (vereenvoudiging)		- inwerkingstelling van scheepsrouteringssysteem	
	- opvolging van het scheepvaartverkeer		- gebruik van aangepaste ontvangst- en zendapparatuur en up to date houden van de apparatuur	
	- verbetering van de veiligheid van het scheepvaartverkeer		- archivering gedurende bepaalde tijd van de informatie zoals gevraagd door het decreet	
	- betere voorkoming en opsporing van verontreiniging door schepen		- eventueel bijkomend personeel	
	- anticiperen op incidenten, ongevallen en andere potentieel gevaarlijke situaties			
	- ontvangst van informatie van andere lidstaten over (potentieel) gevaarlijke situaties die de eigen kusten kunnen bedreigen			

	-mogelijkheid om sancties op te leggen bij niet naleving van de opgelegde verplichtingen, enz. - uitgewerkte wettelijke grondslag voor de retributies en sancties bij niet betalen	
--	---	--

Totaal

Verdelingseffecten

Verschillende actoren hebben de mogelijkheid om, op grond van bepaalde overeengekomen voorwaarden (vastgelegd in overeenkomsten), aan te sluiten op het beheersysteem van de overheid en kunnen zo over de nodige informatie beschikken.

De regelgeving zorgt voor een verbeterde opvolging van de scheepvaart, waardoor het mogelijk wordt om beter op (potentieel) gevaarlijke situaties op zee in te spelen en ervoor te zorgen dat de gevolgen, wanneer er zich bijvoorbeeld een ongeval voordoet, beperkt blijven.

Er is sprake van een win-situatie voor alle betrokken partijen.

Mogelijkheid om beter zicht te hebben op de gevolgen voor het milieu, waardoor ingrijpen vereenvoudigd of gericht wordt.

Voor het Vlaams gewest wordt een verbeterde inning van retributies gerealiseerd en wordt de mogelijkheid gecreëerd om in te grijpen indien de retributie niet wordt betaald, wat een meerwaarde oplevert ten aanzien van de huidige situatie. Op het ogenblik worden wel retributies opgelegd, maar is er geen mogelijkheid om op te treden bij niet betaling.

Juridisch-technische effecten

Voor wat betreft de taken die op grond van de richtlijn moeten worden toegewezen en die nu voor het grootste deel reeds worden uitgevoerd door het Vlaams gewest, bestond er tot op heden geen wettelijke basis in een decreet. Het vastleggen van deze taken in regelgeving, meer bepaald een decreet met betrekking tot de begeleiding van de scheepvaart en de organisatie van het reddingswezen, heeft dus als effect dat de rechtspositie van het Vlaams gewest en de dienst die de taken dient uit te voeren op dit vlak wordt vastgelegd.

De omzetting van de richtlijn 2002/59/EG is geen uitsluitend gewestelijke bevoegdheid, ook de federale overheid dient een deel van de omzetting te doen. Onder meer ten aanzien van de controle bevoegdheden en het opleggen van bepaalde bevoegdheden aan de schepen. De bevoegdheidsverdeling is in onderling overleg tot stand gekomen.

Ook de teksten van de federale en gewestelijke omzetting van de richtlijn 2002/59/EG moeten op elkaar worden afgestemd. Bij het opstellen van de teksten werd er op regelmatige basis overleg gepleegd met de federale overheid, waardoor de overeenstemming van het decreet met het federale koninklijk besluit werd bewerkstelligd.

Andere effecten

Niet van toepassing

4.4

5 Uitwerking, uitvoering en monitoring

Er werd gekozen voor optie 3, namelijk de omzetting van de Richtlijn 2002/59/EG en verdere regeling voor de begeleiding van de scheepvaart in Vlaanderen en de organisatie van het reddingswezen.

Voor deze optie werd in de eerste plaats gekozen vanwege de omzetting van Richtlijn 2002/59/EG. Deze richtlijn legt namelijk een aantal taken op aan een "bevoegde dienst", welke reeds door het Vlaams gewest worden uitgevoerd. Er is op het ogenblik echter geen wettelijke regeling voorzien voor het uitoefenen van deze taken. Het werd daarom nodig geacht om een ruimere regelgeving uit te werken.

Een andere reden om voor een ruimere regelgeving te kiezen, is het feit dat op het ogenblik er her en der in de bestaande regelgeving verspreid wel een aantal bepalingen bestaan die een aantal bevoegdheden van de betrokken diensten van het Vlaams gewest regelen, bijvoorbeeld het Loodsdecreet. Het Loodsdecreet werd echter niet de juiste plaats geacht om de bepalingen met betrekking tot het begeleiden van de scheepvaart en de organisatie van het reddingswezen in te regelen, aangezien dit decreet betrekking heeft op het loodsen van schepen.

Vervolgens is er het gegeven dat er op het ogenblik retributies worden gevraagd voor bepaalde diensten, er bestaat echter geen mogelijkheid om sancties op te leggen in het geval van het niet voldoen van deze retributie. Hierin werd eveneens voorzien in het voorliggende ontwerpdecreet.

5.1 Uitwerking

In eerste instantie werd het opstellen van de tekst van het ontwerpdecreet uitbesteed. Via een stuurgroep werd er telkens een evaluatie van de teksten gemaakt.

Na afronding van de studie, met de uiteindelijk afgeleverde teksten, werd de interne bespreking binnen de Administratie Waterwegen en Zeewezen opgestart. Dit leverde gewijzigde teksten op. Deze gewijzigde teksten werden vervolgens aan verschillende betrokken voorgelegd: de havenbedrijven, de federale overheid, de Nederlandse overheid (aangezien het ontwerpdecreet ook een grensoverschrijdend karakter heeft) en de afdeling Juridische Dienstverlening.

Voor de taalkundige en legistieke aspecten werd taalkundig en legistiek advies gevraagd.

5.2 Uitvoering en handhaving

De regelgeving treedt in werking op zo kort mogelijke termijn, aangezien de omzetting van de Richtlijn 2002/59/EG reeds op 5 februari 2004 gerealiseerd had moeten zijn.

Handhaving van de regelgeving gebeurt op grond van de bepalingen van het decreet. Toezicht gebeurt onder meer door de opvolging van de scheepvaart via de beschikbare apparatuur.

5.3 Toepassing van de Compensatieregel

Op grond van het voorliggende decreet moeten de schepen (de gezagvoerder en andere scheepvaartactoren) zich bepaalde informatie aan de overheid (bevoegde dienst) ter beschikking stellen. Dit is echter een verplichting op basis van richtlijn 2002/59/EG, hiervan kan niet worden afgeweken.

Wel wordt er gewerkt via één loket, dat zorgt voor de verdere verspreiding van de informatie via het netwerk (koppelingen met andere beheersystemen, doorgeven van bepaalde informatie naar omliggende Europese lidstaten, enz.).

Daarnaast wordt een vereenvoudiging van regelgeving bereikt door reeds bestaande regelgeving met betrekking tot het begeleiden van de scheepvaart te concentreren in eenzelfde regelgeving.

5.4 Monitoring en evaluatie

Het decreet bevat een kader voor de technische bepalingen die in uitvoeringsbesluiten worden opgenomen. Latere aanpassingen van de technische voorschriften kunnen op deze wijze makkelijker worden gerealiseerd.

6 Consultatie

Volgende consultaties hebben plaatsgehad:

- interne consultaties binnen AWZ: alle afdelingen van AWZ werd om advies gevraagd in verband met de voorliggende tekst. De eerste teksten waren echter veel uitgebreider opgevat. De consultatie heeft ertoe geleid dat de tekst aanzienlijk in volume is verminderd en er meer technische regelingen naar de uitvoeringsbesluiten zullen worden verplaatst.
- havenbedrijven: aangezien ook de havenbedrijven, en meer bepaald de havenkapiteinsdiensten, worden gevat door deze regelgeving werden zij ook geconsulteerd. De reacties op de tekst, zoals gewijzigd na de interne AWZ-consultaties, waren positief. Er werden een aantal kleine wijzigingen aangebracht (onder andere de verwijzing naar de havenkapitein als bevoegde dienst voor het havengebied werd reeds in de decreettekst opgenomen in plaats van enkel in het uitvoeringsbesluit).
- federale overheid: de eerste reacties van de federale overheid bleken negatief te zijn ten aanzien van de bevoegdheidsverdeling. De federale overheid was er van overtuigd dat deze niet werd gerespecteerd. Bij overleg bleek het probleem in grote mate te liggen in het gebruik van de term "verkeersbegeleiding", wat door de Raad van State als een federale bevoegdheid wordt gezien. Het Vlaams gewest heeft echter voor het gebruik van deze term en definitie gekozen in overeenstemming met de internationaal en Europees gangbare terminologie en definiëring. Aangezien er reeds in artikel 1 wordt aangegeven dat er enkel sprake is van een regeling voor de gewestaangelegenheden, dient dit dus geen probleem te zijn. Om tegemoet te komen aan de verzuchtingen van de federale overheid, werden daarom geen wijzigingen in de tekst zelf aangebracht, maar werd er, telkens dit noodzakelijk is, in de Memorie van Toelichting nogmaals gespecificeerd dat er enkel sprake is van een regeling voor de betreffende gewestelijke bevoegdheden
- Nederlandse overheid: heeft noch inhoudelijke noch juridische opmerkingen geformuleerd.
- Juridische dienst:

De aJD gaat voor haar opmerkingen uit van de volgende teksten: de oorspronkelijke tekst die bij het aflopen van de studieopdracht door Prof. E. Van Hooydonck werd afgeleverd

aan de aJD, de tekst die werd bezorgd bij de vraag om advies en de Memorie van Toelichting bij het ontwerp van decreet.

De opmerking van de aJD ten aanzien van het gebruik van “VTS” in plaats van “VBS” werd opgevolgd. Zowel het Loodsdecreet als de terminologie die wordt gebruikt inzake het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer spreekt van “VBS”. Dit leidde tot de toevoeging “afgekort “VBS”” in artikel 2, 1°; de schrapping van artikel 2, 2°, en bijgevolg de hernummering van de daaropvolgende definities.

Ook de opmerkingen ten aanzien van artikel 2, 3°, 6°, 7°, 9° en 10° werden overgenomen.

Zoals de aJD terecht opmerkt is uit de oorspronkelijke tekst van de definitie van “exploitant” (huidige artikel 2, 11°) de term “bevrachter” komen te vervallen. Reden hiervoor is de overeenstemming met de definitie die door de Richtlijn 2002/59/EG wordt gebruikt. In deze definitie is er immers geen sprake van de bevrachter.

De oorspronkelijke tekst van artikel 3, §3, luidde als volgt: “De Vlaamse Regering is gemachtigd om na advies van Scheepvaartbegeleiding regelen vast te stellen voor de uitvoering van de met het Koninkrijk der Nederlanden overeengekomen verdragsregelingen die de door of krachtens dit geregelde aangelegenheden betreffen”.

“Scheepvaartbegeleiding” dient hier gelezen te worden als de bevoegde autoriteit. De tekst van artikel 3, §3, suggereert dat de Vlaamse Regering enkel kan handelen na advies van de bevoegde autoriteit. Het is echter niet uit te sluiten dat voor bepaalde onderdelen van de verdragsregelingen ook andere afdelingen of voor die materie bevoegde autoriteiten moeten worden geraadpleegd. Aan dit laatste punt leek door de tekst voorbij te worden gegaan. Om dit te wijzigen werd in eerste instantie “na advies van Scheepvaartbegeleiding” geschrapt. Dit liet echter een bevoegdheid voor de Vlaamse Regering openstaan, die geen aparte regeling behoeft. De volledige tekst van §3 werd dan ook geschrapt.

De opmerking ten aanzien van de eenduidigheid van artikel 4, §2 (toewijzen van de bevoegdheid om de bevoegde dienst aan te duiden aan de Vlaamse Regering of aan de minister) werd doorgevoerd. De bevoegdheid wordt nu zowel in de definitie artikel 2, 6°, als in artikel 4, §2, toegewezen aan de minister.

Voor wat betreft de tweede opmerking, het reeds aanduiden van de havenkapitein als bevoegde dienst binnen het havengebied, wordt er verwezen naar de Memorie van Toelichting. De Memorie van Toelichting werd verduidelijkt na de opmerking van de aJD.

Ten aanzien van Hoofdstuk III van het ontwerp van decreet, formuleert de aJD eerst een algemene opmerking met betrekking tot het niet aanhouden van het onderscheid tussen het formele bevoegdheidsgebied en het gebied waar daadwerkelijk de diensten worden verleend. Een onderscheid dat onder meer in het Loodsdecreet zeer strikt wordt toegepast.

Het strikte onderscheid wordt echter niet meer aangehouden vanuit het oogpunt van ervaringen die reeds in het kader van het Loodsdecreet werden opgedaan. Hierdoor kunnen de bepalingen op een functionele wijze kunnen worden toegepast. Dit geldt ook ten aanzien van het eventuele optreden, onder de voorwaarden die door de Vlaamse Regering worden vastgesteld, buiten het VBS-werkingsgebied.

De opmerking ten aanzien van artikel 7, voor wat betreft de suggestie om een stuk van de oorspronkelijke tekst terug over te nemen, wordt niet gevolgd. Reden hiervoor ligt in het feit dat het doel van de huidige formulering identiek is aan degene die wordt voorgesteld. Verder verleent de uitwerking van het toepassingsgebied in het uitvoeringsbesluit een grotere flexibiliteit aan de bepaling.

Voor de opmerking ten aanzien van artikel 9 wordt naar de Memorie van Toelichting verwezen, welke werd aangepast / verduidelijkt naar aanleiding van de opmerking van de aJD. De gegevensverstrekking, zoals aangehaald door aJD, wordt geregeld door artikel 9, §2 van het ontwerp van decreet.

Voor wat betreft het specifiek opnemen van de nautische publicaties in artikel 10 van het decreet, kan worden opgemerkt dat de nautische publicaties worden begrepen onder “de inlichtingen, procedurevoorschriften en nadere instructies” uit dit artikel. Specifieke vermelding van de nautische publicaties is bijgevolg niet noodzakelijk.

De opmerkingen ten aanzien van artikel 21 en 31, §2, werden opgevolgd.

Artikel 32 van het Havendecreet wordt overgeheveld naar het ontwerp van decreet op grond van het feit dat nu reeds de bevoegde dienst instaat voor het afsluiten van de overeenkomsten met de havenkapiteinsdiensten. Verder maakt de opname van artikel 32 van het Havendecreet in het ontwerp van decreet het mogelijk om niet alleen de huidige subsidies op grond van het Havendecreet toe te kennen, maar ook om infrastructuur voor de opvolging van de scheepvaart te subsidiëren.

De motivering van artikel 34 is te vinden in de omzetting van de bepalingen van Richtlijn 2002/59/EG. De passende apparatuur is verder noodzakelijk om de interconnectie en de interoperabiliteit met de systemen van andere Lidstaten te kunnen garanderen, zoals eveneens vereist op grond van de Richtlijn 2002/59/EG.

Het is inderdaad de bedoeling om de verwijzing naar infra- en suprastructuur weg te laten uit artikel 35. Deze verwijzing werd in de oorspronkelijk tekst ingegeven vanuit de omzetting van artikel 9 van Richtlijn 2002/59/EG, met betrekking tot het aanwezig zijn van “passende apparatuur”. De verwijzing naar infra- en suprastructuur ging echter veel verder dan de omzetting van de Richtlijn 2002/59/EG vereist. Daarom werd ervoor gekozen om de terminologie van de Richtlijn 2002/59/EG over te nemen en te spreken van “passende apparatuur”. Dit onderdeel is nu opgenomen in artikel 34 van het ontwerp van decreet.

Verder heeft artikel 35 tot doel om een duidelijke afbakening te vormen met de bevoegdheden van andere diensten dan de bevoegde dienst.

Door enkel te verwijzen naar de maritieme toegangswegen in het algemeen zonder de specificatie “ongeacht of zij gelegen zijn binnen of buiten het havengebied”, wordt geen afbreuk gedaan aan toepassing van de bepaling. De verwijzing naar maritieme toegangsweg in het algemeen, omvat zowel het deel dat zich buiten (bevoegdheid van de bevoegde dienst) als het deel dat zich binnen het havengebied (bevoegdheid van de

havenkapitein) bevindt. Een specifieke opname van het voorstel van de AJD is bijgevolg overbodig.

Voor artikel 37 werd besloten om de tekst van het ontwerp van decreet ongewijzigd te laten daar de Raad van State nog geen uitspraak heeft gedaan in de procedure tegen het huidige VBS –besluit. Voor artikel 56 werd eveneens besloten om de tekst van het ontwerp van decreet ongewijzigd te laten teneinde de nodige conformiteit in de regelgeving over de havenkapiteinsdiensten te behouden.

- Taalkundig en legistiek advies:

7 Overige informatie voor de Inspectie van Financiën

Niet van toepassing

8 Samenvatting

- de omzetting van de richtlijn 2002/59/EG waardoor op grond van de doelstelling van de richtlijn de veiligheid en de efficiëntie van het scheepvaartverkeer wordt verhoogd, de reactie van de autoriteiten op incidenten, ongevallen en potentieel gevaarlijke situaties op zee worden verbeterd en er aan de betere voorkoming en opsporing van verontreiniging door schepen wordt bijgedragen;
- het vastleggen van de taken van de dienst die op het ogenblik belast is met het begeleiden van de scheepvaart, waarvoor er op het ogenblik geen wettelijke basis bestaat. Het gaat hierbij zowel om taken die reeds door deze dienst worden uitgevoerd als taken die hem in het kader van de Richtlijn 2002/59/EG moeten worden toegewezen;
- een vereenvoudiging van regelgeving door reeds bestaande regelgeving met betrekking tot het begeleiden van de scheepvaart te concentreren in eenzelfde regelgeving;
- materies die nog niet worden geregeld in reeds bestaande regelgeving uitwerken in het voorliggende ontwerpdecreet (zoals bijvoorbeeld de wettelijke regels met betrekking tot het opleggen van sancties, enz.).

9 Contactinformatie

Nadège Dewalque - 02-553.73.59

nadege.dewalque@lin.vlaanderen.be

Johan Pierard

johanbd.pierard@lin.vlaanderen.be