

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



Zitting 2005-2006

5 mei 2006

ONTWERP VAN DECREET

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

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heren Jos De Meyer en Jan Penris**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, Freddy Van Gaever;

de heren Carl Decaluwe, Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan Sauwens;

de heer Marc Cordeel, mevrouw Annick De Ridder, de heer Marc van den Abeelen;

de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

de dames Katleen Martens, Marleen Van den Eynde, de heren Christian Verougstraete, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Tom Dehaene, Etienne Schouppe, Jan Verfaillie;

de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen;

de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

Zie:

746 (2005-2006)

- Nr. 1: Ontwerp van decreet
- Nr. 2: Amendement

INHOUD

	Blz.
1. Toelichting door de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur.....	4
2. Bespreking	5
3. Stemmingen	6

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie behandelde op 2 mei 2006 het zogenaamde Scheepvaartbegeleidingsdecreet.

1. Toelichting door de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur

De minister verklaart dat dit ontwerp van decreet betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritieme Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC), kortweg het ‘Scheepvaartbegeleidingsdecreet’ in eerste instantie tot doel heeft om te zorgen voor de omzetting in Belgisch recht, wat de bevoegdheden van het Vlaams Gewest betreft, van de ‘Monitoringrichtlijn’.

In tweede instantie vormt dit decreet de juridische basis voor het begeleiden van de scheepvaart door middel van Vessel Traffic Services.

De Monitoringrichtlijn is 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.

Deze richtlijn beoogt binnen de Europese Gemeenschap:

- 1° de veiligheid en efficiëntie van het zeeverkeer te verhogen;
- 2° de reactie van de autoriteiten op incidenten, ongevallen en potentieel gevaarlijke situaties op zee te verbeteren, in het bijzonder ook wat de opsporings- en reddingsoperaties betreft;
- 3° bij te dragen tot een betere voorkoming en opsporing van verontreiniging door schepen.

Daarnaast heeft het ontwerp van Scheepvaartbegeleidingsdecreet tot doel om een steviger juridische basis te bieden voor het begeleiden van het scheepvaartverkeer op de maritieme toegangswegen, dan de beperkte bepalingen die tot hiertoe zijn opgenomen in het Loodsdecreet, het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaams Gewest.

De minister overloopt enkele elementen uit het ontwerp.

Er is de melding van gegevens. In het ontwerp wordt de basis gelegd voor meldingen die dienen te gebeuren voor/door vaartuigen die de wateren binnen varen waarbinnen daadwerkelijk verkeersbegeleiding wordt georganiseerd en wordt de verplichting opgelegd om aan het verkeersbegeleidingssysteem deel te nemen.

Er is het beheer van die gegevens. De gegevens verkregen via melding, verkregen met behulp van Automatische Identificatie Systemen (AIS), of op een andere in het decreet voorziene wijze, worden opgeslagen in een centraal beheersysteem.

Verder is er het toelatingsbeleid. Het toelatingsbeleid, zijnde het vaststellen van de voorwaarden waaronder vaartuigen gebruik kunnen maken van het VBS-werkingsgebied, in overleg met de betrokkenen, wordt in het ontwerp decretaal ondersteund.

Ook de ketenbenadering wordt in het ontwerp decretaal verankerd.

Met ‘ketenbenadering’ wordt bedoeld, de geïntegreerde organisatie van de verkeersbegeleidingssystemen en de scheepvaartactoren, waarbij de vaarttrajecten vanaf de zee tot aan de ligplaats, en omgekeerd, worden beschouwd als onderdeel van één aaneengesloten keten, teneinde een optimale verkeersafwikkeling te bekomen.

Verder zijn er de subsidies havenkapiteinsdiensten en VTS-investeringsprojecten binnen de havengebieden.

Dan is er ook een VBS-retributie.

Er wordt in het ontwerp van Scheepvaartbegeleidingsdecreet een belangrijke decretale basis gelegd voor de uitvoering van de taken van het Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum of MRCC, dat instaat voor de coördinatie van de opsporing- en reddingsacties op zee en dat fungeert als enig, permanent, meldpunt voor noodsituaties op zee.

Overeenkomstig de verzuchtingen van de Monitoringrichtlijn wordt in het ontwerp voorzien in sancties, teneinde de naleving van de bepalingen van het decreet te kunnen afdwingen.

Wat de aansprakelijkheid betreft, wordt naar analogie met de bescherming die in de wet van 3 november

1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen werd uitgewerkt voor de organisator van de loodsdienst en het personeel ervan, ook voor het verkeersbegeleidingssysteem, de bevoegde dienst en het MRCC, evenals de betrokken personeelsleden, een regeling uitgewerkt om hen te beschermen tegen mogelijke enorme schadevergoedingen verbonden met een eventuele aansprakelijkheidvordering.

Teneinde tegemoet te komen aan de verzuchtingen van de havenkapiteinsdiensten, die in het kader van de veilige en vlotte begeleiding van de scheepvaart ook een belangrijke rol te spelen hebben, naast onder meer de loodsdienst van het Vlaamse Gewest, wordt de basis gelegd voor de aanpassing van de toelatingsvoorwaarden voor de benoeming van havenkapiteins en adjunct-havenkapiteins, rekening houdende met de verkleining van het rekruteringsveld de laatste jaren.

2. Bespreking

De heer *Jan Penris* verklaart dat zijn fractie in algemene lijnen de visie van de minister kan onderschrijven om Europese nomen om te zetten in interne wetgeving.

Hij verwijst naar het advies van de Vlaamse Havencommissie bij dit ontwerp van decreet. Spreker stelt vast dat de minister op een aantal argumenten van de Havencommissie ingegaan is en adequaat gereageerd heeft. Op één element echter niet. Dat is de reden waarom door de VB-fractie een amendement ingediend werd.

Het amendement (*Parl. St. VI. Parl. 2005-06, nr. 746/2*) voorgesteld door de heer Jan Penris en mevrouw Agnes Bruyninckx en de heren Freddy Van Gaever, Pieter Huybrechts en Johan Deckmyn strekt ertoe §1, tweede lid, van artikel 31 te vervangen door wat volgt:

“De maatregelen kunnen pas worden genomen in gemeenschappelijk akkoord met de Vlaamse Havenbedrijven, overeenkomstig de nader door de Vlaamse Regering bepaalde regels.”.

Het sociaal overleg had nog niet plaatsgevonden op het moment dat de Vlaamse Havencommissie een eerste advies uitbracht. Ondertussen is dat overleg er wel geweest; hij verwijst naar een protocol gedagtekend op 23 januari 2006.

Maar de heer Penris stelt vast dat onvoldoende werd geantwoord op de oorspronkelijke opmerkingen van de Vlaamse Havencommissie omtrent de introductie van de ketenbenadering. Spreker citeert uit het advies onder punt 3.2. (zie pagina 83 van *Parl. St. VI. Parl. 2005-06, nr. 746/1*) en haalt de voorgestelde tekstwijziging van de Vlaamse Havencommissie aan.

De heer Jan Penris concludeert dat de Vlaamse Regering op alle verzuchtingen uitgezonderd deze ene opmerking geantwoord heeft. De heer Penris ondersteunt de argumentatie van de Vlaamse Havencommissie: de Vlaamse havens willen als volwaardige partners erkend worden.

De VB-fractie heeft daarom de voorgestelde tekstwijziging van de Vlaamse Havencommissie overgenomen en via een amendement ingediend.

De *minister* repliceert dat hij inderdaad met recht en rede niet ingegaan is op deze verzuchting en dit concreet voorstel van de Vlaamse Havencommissie.

De minister pleit ervoor om de tekst van het ontwerp zoals hij werd ingediend bij het Vlaams Parlement te behouden. Hij verduidelijkt dat men niet ingaat op dit voorstel van de Vlaamse Havencommissie om te voorkomen dat men in een impasse zou terecht komen. Hij benadrukt dat er heel duidelijk in een overleg voorzien wordt maar dat er wel op een bepaald moment moet beslist worden. De minister huivert ervoor om in een patstelling terecht te komen omdat er geen akkoord kan bereikt worden. Bovendien in tweede orde merkt de minister op dat het meestal gaat over maatregelen van operationele aard. Soms moet er bovendien vrij snel beslist worden als men niet tot overeenstemming komt. Omwille van deze twee invalshoeken verwerpt de minister het amendement van de VB-fractie.

De heer *Antoine Descamps*, afdelingshoofd Scheepvaartbegeleiding verduidelijkt dat het havenbedrijf ook de autoriteit is binnen het havengebied en dat er verschillende havens in het actiegebied gelegen zijn, met name de haven Antwerpen en Gent. Hij wijst dat daar ook in een impasse moet kunnen gecoördineerd worden. Vandaar dat voorgesteld wordt dat de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) dient te trancheren in dergelijke gevallen.

De heer *Jan Penris* repliceert dat hij begrepen heeft dat hierover overleg was met de havenkapiteinsdiensten van de betrokken haven die hun standpunt handhaven. Dat is de reden waarom de Havencommissie dit advies uitgebracht heeft. Hij is van oordeel

dat het advies van een dergelijk adviesorgaan au sérieux genomen moet worden, temeer daar dit advies onderbouwd is. De heer Penris merkt op dat de regering met alle andere argumenten van de Vlaamse Havencommissie rekening hield. Alleen dit item werd niet meegenomen. De heer Penris betreurt dit: hij verklaart dat de raad van bestuur van het Antwerpse havenbedrijf daarover vanavond (2 mei) ook zal delibereren en het standpunt van de minister betreurt. Hij houdt zijn amendement aan.

De minister repliceert dat hij inderdaad maximaal rekening hield met het advies van de Vlaamse Havencommissie en dat de wetgever zijn verantwoordelijkheid moet nemen. Hij herhaalt dat hij niet in de impasse wenst te geraken bij een niet-akkoord.

3. Stemmingen

Het amendement voorgesteld door de heer Jan Penris, mevrouw Agnes Bruyninckx en de heren Freddy Van Gaever, Pieter Huybrechts en Johan Deckmyn wordt met 9 stemmen tegen 5 verworpen.

Alle artikelen worden zonder opmerkingen met 9 stemmen bij 5 onthoudingen aangenomen.

Het ontwerp van decreet betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritieme Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC), kortweg het 'Scheepvaartbegeleidingsdecreet' wordt met 9 stemmen bij 5 onthoudingen aangenomen.

De verslaggevers,

Jos DE MEYER
Jan PENRIS

De voorzitter,

Marc
VAN DEN ABELEN
