



Vlaams
Parlement

stuk **1667** (2011-2012) – Nr. 1
ingediend op 12 juni 2012 (2011-2012)

Ontwerp van decreet

tot wijziging 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 en bootman

INHOUD

Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet	11
Advies van de Vlaamse Havencommissie	17
Advies van de Raad van State	27
Ontwerp van decreet	35

MEMORIE VAN TOELICHTING

1. Algemene toelichting

Op 23 april 2009 werd door het Europees Parlement en de Raad de richtlijn 2009/16/EG goedgekeurd 'betreffende havenstaatcontrole', ook bekend onder de naam PSC-richtlijn (Port State Control). De richtlijn vindt haar oorsprong in de richtlijn 95/21/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende havenstaatcontrole, welke richtlijn herhaaldelijk ingrijpend werd gewijzigd.

Aangezien er nieuwe aanpassingen aan de richtlijn 95/21/EG noodzakelijk waren en de hoeveelheid aan reeds bestaande wijzigingen ertoe leidde dat er geen duidelijkheid meer bestond over de inhoud van deze richtlijn, werd ervoor gekozen om de richtlijn 95/21/EG te herschikken. Met de publicatie van de PSC-richtlijn komt dan ook de volledige set van de oorspronkelijke richtlijn en haar wijzigingen te vervallen.

De PSC-richtlijn heeft tot doel om de veiligheid van de schepen te verhogen, de verontreiniging te voorkomen en de leef- en werkomstandigheden aan boord van de schepen te verbeteren. Dit wil men bereiken door het aantal schepen dat niet aan de gestelde normen voldoet in de wateren van de Gemeenschap drastisch terug te dringen, door de strikte toepassing van de verdragen, internationale codes en resoluties. Het gaat hierbij onder andere om regels van de Internationale Arbeidsorganisatie.

De controles van de voorgaande punten worden in eerste instantie toegewezen aan de vlaggenstaat van het schip. Het is de vlaggenstaat die, eventueel met de hulp van erkende organisaties, de volledigheid en de doeltreffendheid van de inspecties en onderzoeken garandeert met het oog op de afgifte van de nodige certificaten. Na het onderzoek is het de rederij die verantwoordelijk is voor de uitrusting en het onderhoud van het schip.

Omdat op internationaal vlak is gebleken dat bepaalde vlaggenstaten in gebreke zijn gebleven voor wat de implementatie en de naleving van de internationale normen betreft, is het nodig om een tweede linie van onderzoeken en inspecties in te stellen. De havenstaat is hierbij dan ook verantwoordelijk voor het onderzoek naar de naleving van vastgestelde internationale normen van schepen die hun vlag niet voeren. De hierbij uitgevoerde inspecties zijn geen inspecties in het kader van de havenstaatcontrole, noch kunnen de afgeleverde inspectiedocumenten hierbij als zeewaardigheidscertificaten worden beschouwd.

De PSC-richtlijn betreft voornamelijk federale bevoegdheden, maar een aantal van de bepalingen betreft eveneens, in meerdere of mindere mate, gewestelijke bevoegdheid.

Op basis van de bevoegdheidsverdelende tabel zijn de volgende bepalingen van de PSC-richtlijn aangeduid als gemengde bevoegdheid: artikel 2 (definities), artikel 3 (werkings-sfeer), artikel 9, §§1, 3 en 4 (aanmelding van de aankomst van schepen), artikel 16 (maatregelen tot weigering van toegang aan bepaalde schepen), artikel 19, §§9 en 10 (rectificatie en aanhouding), artikel 23, §4 (rapporten van loodsen en havenautoriteiten), artikel 25, tweede streepje (uitwisseling van informatie en samenwerking), en bijlage III (aanmelding).

De volgende bepalingen van de PSC-richtlijn worden als gewestelijke bevoegdheid aangeduid: artikel 9, §2 (aanmelding van de aankomst van schepen), artikel 23, §§1, 2, 3 en 5 (rapporten van loodsen en havenautoriteiten), artikel 24, §2 (inspectiedatabank), artikel 25, eerste, derde en vijfde streepje (uitwisseling van informatie en samenwerking).

De PSC-richtlijn dient te worden omgezet tegen 31 december 2010 en dient in werking te treden op 1 januari 2011.

Het voorliggende ontwerp decreet tot wijziging 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 en bootman, regelt enkel de omzetting van artikel 23, §§1, 3 en 5, van de PSC-richtlijn voor zover het de loodsen betreft. De andere artikelen van de PSC-richtlijn, die Vlaamse bevoegdheden betreffen, dienen, gezien hun inhoud en overeenstemmende vroegere omzetting, te worden opgenomen in het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum en de bijbehorende uitvoeringsbesluiten.

Naast de omzetting van een deel van artikel 23 van de PSC-richtlijn, heeft het decreet echter nog een bijkomend doel, met name de regeling van de Vlaamse bevoegdheden inzake de diepzeeloodsen naar aanleiding van het arrest van de Raad van State, afdeling Bestuursrechtspraak, nr. 191.156 van 9 maart 2009 in de zaak A.98.433/IX-2638 (bespreking van het arrest volgt later in deze memorie van toelichting).

In eerste instantie dient er voor dit onderdeel van de memorie op te worden gewezen dat op het ogenblik in de regelgeving de term ‘Noordzeeloodsen’ wordt gebruikt, maar dat gezien de internationale terminologie, namelijk ‘deepsea pilotage’, en gezien het geografisch toepassingsgebied, dat ruimer is dan alleen het Noordzeegebied, best kan worden gesproken van diepzeeloodsen.

Richtlijn 79/115/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 21 december 1978 inzake het loodsen van schepen door Noordzeeloodsen op de Noordzee en in het Kanaal legt een aantal verplichtingen aan de lidstaten op die een kuststaat van de Noordzee of van het Kanaal zijn. Artikel 1, §1, van deze richtlijn bepaalt dat zij “alle noodzakelijke en passende maatregelen [treffen] om te waarborgen dat schepen die voor het loodsen op de Noordzee en in het Kanaal een beroep doen op de diensten van een Noordzee-loods, kunnen beschikken over in voldoende mate gekwalificeerde Noordzee-loodsen, die houder zijn van een door de bevoegde autoriteit van een dezer Lidstaten afgegeven certificaat waaruit hun bekwaamheid blijkt om schepen op de Noordzee en in het Kanaal te loodsen.”. Deze Noordzeeloodsen/diepzeeloodsen opereren in het gebied dat begrensd wordt door de lijn Brixham-Cherbourg in het westen, de 54° breedtegraad in het noorden, inclusief alle routes van en naar de Duitse Bocht, de Ierse Zee, Bristol Channel, en tot aan de lijn Skågen-Göteborg in het oosten.

Het gaat hierbij niet om loodsen die onder het toepassingsgebied 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 en bootman, verder aangehaald als Loodsdecreet, worden begrepen. Het Loodsdecreet bepaalt immers in artikel 3 dat de Noordzeeloodsen niet worden begrepen onder het toepassingsgebied van het decreet.

De bevoegdheden met betrekking tot de Noordzeeloodsen werden door de federale overheid beschouwd als een federale bevoegdheid, niettegenstaande artikel 6, §1, X, eerste lid, 9°, van de bijzondere wet van 1980 op de hervorming der instellingen (verder aangehaald als BWHI), dat bepaalt dat de gewesten bevoegd zijn voor “de loodsdiensten en bebakingsdiensten van en naar de havens, evenals de reddings- en sleepdiensten op zee”. De wettelijke regeling omtrent de Noordzeeloodsen en de omzetting van de richtlijn 79/115/EEG is dan ook geregeld in de wet van 8 juni 1983 houdende instelling van een certificaat van Noordzeeloods voor het loodsen van schepen op de Noordzee en in het Kanaal.

Bij deze wet werden er drie koninklijke besluiten en één ministerieel besluit uitgevaardigd op 17 oktober 1984 die de uitvoering van de wet regelen.

Een van de koninklijke besluiten heeft betrekking op de oprichting van de Nautische Toezichtscommissie. Het ministeriële besluit dat uitvoering geeft aan het koninklijk besluit en

dat de leden van deze commissie aanduidt, werd door het Vlaamse Gewest aangevochten voor de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Dit op grond van het feit dat volgens de memorie van toelichting bij de BWHI wordt aangehaald dat de gewestelijke bevoegdheid inzake de loodsdiensten taken omvat die waren toevertrouwd aan het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart en de gewestelijke bevoegdheid onder meer betrekking heeft op ‘de uitoefening van de loodsdienst op zeeschepen in internationale wateren’. Het Vlaamse Gewest ging in haar redenering uit van het feit dat het hier gaat om een homogeen bevoegdheidspakket en dat bijgevolg ook de bevoegdheid voor de loodsdiensten in de Noordzee en op het Kanaal hiervan deel uitmaken.

De argumenten van de federale overheid hadden betrekking op het feit dat het hier niet ging om een loodsdienst van en naar de havens.

De Raad van State volgt in deze de redenering van het Vlaamse Gewest en bepaalt in haar arrest nr. 191.156 van 9 maart 2009 in de zaak A.98.433/IX-2638 als dusdanig dat ook de bevoegdheden inzake de loodsdienst in de Noordzee en op het Kanaal tot de Vlaamse bevoegdheden behoren.

Aangezien de bevoegdheid voor de Noordzeeloodsen door de Raad van State wordt aangewezen als een Vlaamse bevoegdheid, dient deze bevoegdheid decretaal te worden geregeld. Zoals eerder aangehaald, wordt deze materie op het ogenblik in federale regelgeving geregeld door een wet en bijbehorende uitvoeringsbesluiten. Het ministerieel besluit werd, op grond van het oordeel dat de Noordzeeloodsen een Vlaamse bevoegdheid uitmaken, door de Raad van State nietig verklaard.

Hierdoor heeft een groot deel van de federale regelgeving, zoals de wet en de bijbehorende uitvoeringsbesluiten, geen werking meer.

De federale overheid betwist de bevoegdheidsverdeling, zoals aangegeven in het arrest van de Raad van State, niet.

Op het ogenblik is er slechts sprake van één Belgische diepzeeloods, die werkzaam is voor een Nederlandse firma. Er is binnen België ook geen mogelijkheid aanwezig om als diepzeeloods in dienst te treden, aangezien er geen examens (kunnen) worden georganiseerd.

Anderzijds wordt er op gewezen dat op internationaal niveau meer initiatieven worden genomen om het loodsen in de Noordzee en op het Kanaal uit veiligheidsoverwegingen verplicht te stellen. De vraag om examens te organiseren zal dan ook binnen afzienbare tijd stijgen.

Om de bevoegdheden inzake de diepzeeloodsen te regelen, worden in het ontwerp van decreet dan ook de nodige bepalingen opgenomen, die gelijklopen met de bepalingen voor de havenloods en bootman (aansprakelijkheid enzovoort).

De overheveling van de definitie van ‘havenloods’ van het besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1999 betreffende het brevet van havenloods, zoals gewijzigd, wordt doorgevoerd op grond van conformiteit binnen het Loodsdecreet. De schrapping van de definitie van ‘havenloods’ dient bij besluit van de Vlaamse Regering te worden geregeld.

2. Toelichting bij de artikelen

Artikel 1

Bepaalt de wettelijke grondslag voor het opstellen van dit decreet.

Artikel 2

Geeft aan dat de voorliggende tekst een gedeeltelijke omzetting regelt van de richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de havenstaatcontrole. Verder geeft dit artikel aan dat artikel 6 van het voorliggende decreet deze gedeeltelijke omzetting regelt.

Artikel 3

Dit artikel wijzigt de titel van het decreet. In de titel wordt naast de verwijzing naar de loodsdienst van het Vlaamse Gewest, de havenloodsen en de bootmannen nu ook verwezen naar de diepzeeloadsen.

Artikel 4

Artikel 4 voegt twee definities toe aan artikel 2 van het Loodsdecreet, met name de definities van diepzeeloads en havenloods. De definitie van diepzeeloads wordt toegevoegd naar aanleiding van de regeling van de bevoegdheden inzake de diepzeeloadsen.

De definitie van havenloods wordt toegevoegd op grond van het feit dat dit de enige loods is, die binnen het toepassingsgebied van het Loodsdecreet wordt begrepen, waarvoor er nog geen definitie in het decreet zelf werd opgenomen. De definitie van havenloods wordt bijgevolg overgeheveld van het besluit van de Vlaamse Regering naar het Loodsdecreet (zie artikel 11 van deze memorie). Dit met het oog op de conformiteit binnen het decreet.

Artikel 5

Dit artikel betreft de toevoeging van een hoofdstuk Ibis tussen de artikelen 2 en 3 van het Loodsdecreet met betrekking tot de ‘taken in het kader van havenstaatcontrole’. Dit nieuwe hoofdstuk Ibis regelt de gedeeltelijke omzetting van de PSC-richtlijn, met name van artikel 23, §§1, 3 en 5. Het artikel 5, evenals de artikelen 6 en 7, is van toepassing op alle loodsen en bootmannen die onder het toepassingsgebied van het decreet vallen. Het gaat hierbij om de loodsdienst van het Vlaamse Gewest, de havenloodsen, de diepzeeloadsen en de bootmannen.

Artikel 6

In artikel 3 van het Loodsdecreet werd tot nog toe bepaald dat het decreet niet van toepassing was op de diepzeeloadsen. Aangezien de bevoegdheid inzake diepzeeloadsen op grond van arrest nr. 191.156 van 9 maart 2009 van de Raad van State wordt beschouwd als een gewestelijke bevoegdheid, dient dit artikel te vervallen (voor meer uitleg over dit punt wordt er tevens verwezen naar de inleiding van deze memorie van toelichting).

Artikel 3 van het Loodsdecreet wordt dan vervangen door een nieuw artikel 3.

Dit artikel bepaalt dat, indien een loods of een bootman in het kader van het vervullen van zijn/haar normale taak opmerkt dat een schip klaarblijkelijke gebreken vertoont (bijvoorbeeld stuur- en/of machineproblemen, gebrek aan ‘goed zeemanschap’ van de bemanning, problemen door beladingstoestand enzovoort), die afbreuk kunnen doen aan de veilige vaart van het schip of een gevaar voor schade kunnen opleveren aan het mariene milieu, zij de bevoegde federale instantie inzake havenstaatcontrole hiervan onmiddellijk op de hoogte dienen te brengen “via de geëigende weg”.

Dit artikel betreft de letterlijke overname van de tekst van artikel 23, §1, van de PSC-richtlijn. Enkel het woord “anomalieën” werd voor de duidelijkheid gewijzigd in “gebreken”.

Ook werd de doorgeleiding van de informatie “via de geëigende weg” toegevoegd. Dit naar aanleiding van de praktijk, waarbij de gebreken door de loods worden vastgesteld en via bijvoorbeeld de verkeerscentrales elektronisch aan de voor havenstaatcontrole bevoegde dienst worden gemeld.

De Raad van State stelt in haar advies dat de terminologie “via de geëigende kanalen” best kan worden weggelaten, wegens weinig zeggend. Omwille van de hierna genoemde redenen, wordt deze terminologie echter behouden in het Loodsdecreet.

Met de woorden “via de geëigende weg” wordt bedoeld dat bij meldingen de geldende praktijkprocedures dienen te worden gevolgd. Deze procedures worden gevormd door een samenloop van federale en Vlaamse aanmeldingsprocedures. Hierdoor wordt het te ingewikkeld om deze volledig in het decreet uit te tekenen en op te nemen.

Verder vormt dit artikel de spiegelbepaling van het nieuwe artikel 31bis in het decreet van 16 juni 2006 betreffende de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum, verder aangehaald als het Scheepvaartbegeleidingsdecreet. Ook ten aanzien van deze bepaling heeft de Raad van State aangehaald dat er sprake is van een weinig zeggende term die best kon worden geschrapt.

Deze woorden, alhoewel vervangen door “via de geëigende weg”, werden echter wel behouden in het Scheepvaartbegeleidingsdecreet, aangezien deze terminologie in artikel 55 van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet al wordt gebruikt.

Om de eenvormigheid van de beide bepalingen, die beide de omzetting van artikel 23 van richtlijn 2009/16/EG regelen, te bewaren, is het dan ook aangewezen om deze terminologie in het Loodsdecreet te behouden.

Het gaat hierbij, voor wat betreft de loodsen van het Vlaamse Gewest en de diepzeeloodsen, om een reeds bestaande rapportageplicht op grond van de oorspronkelijke PSC-richtlijn (richtlijn 95/21/EG) en de latere wijzigingen hiervan. Tot op vandaag was deze rapportageplicht echter nog niet wettelijk of decretaal geregeld.

Artikel 7

Artikel 7 betreft de invoeging van een nieuw artikel 3bis en 3ter.

Op grond van het nieuw ingevoegde artikel 3bis, alinea 1, dienen deze loodsen en bootmannen een aantal gegevens aan de bevoegde federale instantie, vermeld in het door artikel 6 van het voorliggende ontwerp nieuw ingevoegde artikel 3, te rapporteren. Het gaat hierbij om:

- scheepsinformatie (naam, IMO-identificatienummer, roepletters en vlaggenstaat);
- informatie betreffende de vaarroute (laatste aanloophaven en haven van bestemming);
- beschrijving van de aan boord of van af de ligplaats vastgestelde klaarblijkelijke gebreken die een gevaar vormen voor de veilige vaart van het schip of voor het mariene milieu. “Vanaf de ligplaats” is een toevoeging ten opzichte van de richtlijn, die de situatie dekt van de bootmannen die niet aan boord van de schepen komen. Zij kunnen klaarblijkelijke gebreken die zij vanaf de ligplaats vaststellen eveneens aan de bevoegde dienst melden.

De eerste alinea van artikel 3bis betreft de overname van hetgeen wordt bepaald in artikel 23, §3, van de PSC-richtlijn.

Op grond van de tweede alinea van artikel 3bis, kan de Vlaamse Regering de rapportage van bijkomende gegevens verplicht stellen. Deze alinea wordt ingevoegd met het oog op eventueel in de toekomst bijkomend te rapporteren gegevens, waardoor een decreetswijziging wordt vermeden.

Het nieuwe artikel 3ter betreft de omzetting van artikel 23, §5, van de PSC-richtlijn. Dit artikel van de richtlijn stelt dat de Europese Commissie een elektronisch formaat voor de rapportage van de gegevens kan uitwerken. Artikel 3ter voorziet dat de Vlaamse Regering nadere regels kan vaststellen voor de rapportage van klaarblijkelijke gebreken, vermeld in artikel 3, de gegevens, vermeld in artikel 3bis, en de wijze waarop deze klaarblijkelijke gebreken moeten worden gerapporteerd. Dit betekent onder meer dat een elektronische rapportage door de Vlaamse Regering kan worden voorzien.

Artikel 8

Hoofdstuk II van het Loodsdecreet is enkel van toepassing op de loodsdienst die wordt georganiseerd door het Vlaamse Gewest. Artikel 4 van het Loodsdecreet bepaalt om deze reden dat “de natuurlijke en rechtspersonen belast met het verstrekken van het gewone loodsen of van LOA of met de verkeersbegeleiding in gedecentraliseerde bestuurd havens en kanalen” niet onder het toepassingsgebied van hoofdstuk II worden begrepen (LOA: loodsen op afstand).

Artikel 7 van het voorliggende decreet voegt de diepzeeloodsen aan deze lijst van uitgesloten personen toe.

Artikel 9

Naast de reeds in hoofdstuk III geregelde brevetten van havenloodsen en bootman, worden, op grond van de arrest nr. 191.156 van 9 maart 2009 van de Raad van State, de diepzeeloodsen aan het toepassingsgebied van dit hoofdstuk toegevoegd. Ook zij dienen over een brevet te beschikken om hun beroep te kunnen uitoefenen (zie artikel 10 van het voorliggende ontwerp decreet).

Artikel 10

Artikel 10 van het voorliggende decreet voegt een artikel 19ter en een artikel 19quater aan hoofdstuk III van het Loodsdecreet toe.

Artikel 19ter, eerste alinea, bepaalt dat een diepzeeloods houder dient te zijn van een brevet van diepzeeloods. Het is de Vlaamse Regering die bepaalt onder welke regelen het brevet van diepzeeloods wordt uitgereikt na het slagen voor een bekwaamheidsproof voor een bijzondere commissie. Een diepzeeloods kan eveneens beschikken over een gelijkwaardig brevet dat werd afgegeven door een bevoegde autoriteit van een andere Noordzeekuststaat.

De tweede alinea van artikel 19ter, legt het werkingsgebied van de diepzeeloodsen vast. Het gaat hierbij om het gebied dat wordt begrensd door de lijn Brixham-Cherbourg in het westen, de 54° breedtegraad in het noorden, inclusief alle routes van en naar de Duitse Bocht, de Ierse Zee, Bristol Channel, en door de lijn Skågen-Gothenburg in het oosten.

De Vlaamse Regering heeft verder de bevoegdheid om de schorsing, de intrekking en de geldigheidsduur van het brevet van diepzeeloods te regelen.

Artikel 19quater bepaalt verder dat het Vlaamse Gewest niet aansprakelijk is voor schade die de houders van een brevet van havenloodsen, diepzeeloodsen of bootman mochten veroorzaken in het kader van de uitoefening van hun beroep.

De Raad van State haalt aan dat deze bepaling geen draagwijdte heeft, aangezien havenloodsen en diepzeeloodsen geen aangestelden zijn van het Vlaamse Gewest en dat bootmannen dit niet noodzakelijk zijn.

Het klopt inderdaad dat de diepzeeloodsen, de havenloodsen en bootmannen geen aangestelden zijn van het Vlaamse Gewest. Echter de brevettering van deze personen gebeurt wel door het Vlaamse Gewest. Voor diepzeeloodsen is die onder andere in de Antwerp Rules ('Rules and regulations for the good government of deep sea pilotage in the North Sea and the English Channel', zoals overeengekomen door de Conferentie van de Noordzeeloodsdiensten tijdens de bijeenkomst in Antwerpen op 12 en 13 mei 1976) en de bijbehorende resolutie waarin de kwalificaties van de diepzeeloodsen worden geregeld (resolutie A.486(XII), 'Recommendation on the use of adequately qualified deep sea pilots in the North Sea, English Channel and Skagerrak' van 19 november 1981), terug te vinden. Deze laatste geeft nog wel aan dat het de federale overheid is die instaat voor de brevettering, maar hiervoor ligt er op korte termijn een wijzigingsvoorstel in de IMO voor (IMO: International Maritime Organization).

In die zin is het dan ook zeker belangrijk dat het Vlaamse Gewest niet aansprakelijk kan worden gesteld voor fouten van personen die met een door het Vlaamse Gewest afgeleverd brevet opereren.

Artikel 11

Artikel 20 van het Loodsdecreet regelt op het ogenblik de strafbepalingen voor overtredingen van de bepalingen uit het decreet. Artikel 11 van het voorliggende decreet voegt aan deze lijst van strafbepalingen een gelijkaardige bepaling toe voor wat de diepzeeloodsen betreft in het punt 11°.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
De Vlaamse minister van Economie, Buitenlands Beleid,
Landbouw en Plattelandsbeleid,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS

VOORONTWERP VAN DECREET



Voorontwerp van decreet tot wijziging 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 en bootman

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare werken;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

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

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Dit decreet voorziet, wat betreft de artikelen 5 tot en met 7 in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole.

Art. 3. Het opschrift 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 en bootman, gewijzigd bij het decreet van 5 december 2003, wordt vervangen door wat volgt:

“Decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods, bootman en diepzeeloads”.

Art. 4. Aan artikel 2 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 5 december 2003, 21 april 2006, 16 juni 2006 en 13 februari 2009, worden een punt 17° en een punt 18° toegevoegd, die luiden als volgt:

“17° diepzeeloads: de persoon die houder is van een geldig brevet van diepzeeloads en die ressorteert onder een erkende diepzeeloadsdienst;

18° havenloods: de persoon die houder is van een geldig brevet van havenloods en die ressorteert onder een erkende havenloodsdienst.”.

Art. 5. In hetzelfde decreet wordt tussen artikel 2 en artikel 3 een hoofdstuk Ibis ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Hoofdstuk Ibis. Taken in het kader van havenstaatcontrole”.

Art. 6. Artikel 3 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 3. De loodsen en de bootmannen die onder de toepassing van dit decreet vallen, moeten, als zij bij het vervullen van hun normale taak opmerken dat er klaarblijkelijke gebreken aan het schip zijn, die afbreuk kunnen doen aan de veilige vaart van het schip of die een gevaar voor schade kunnen opleveren aan het mariene milieu, via de geëigende kanalen de instantie van de federale overheid die bevoegd is voor de havenstaatcontrole, onmiddellijk inlichten.”.

Art. 7. In hetzelfde decreet worden aan hoofdstuk Ibis, ingevoegd bij artikel 5, een artikel 3bis en 3ter toegevoegd, die luiden als volgt:

“Art. 3bis. De loodsen en de bootmannen die onder de toepassing van dit decreet vallen, rapporteren aan de instantie, vermeld in artikel 3, indien mogelijk in elektronische vorm, de volgende gegevens:

1° scheepsinformatie: naam, IMO-identificatienummer, roepletters en vlaggenstaat;

2° informatie betreffende de vaarroute: laatste aanloophaven en haven van bestemming;

3° beschrijving van de aan boord of vanaf de ligplaats vastgestelde klaarblijkelijke gebreken.

De Vlaamse Regering kan de rapportage van bijkomende gegevens verplicht stellen.

Art. 3ter. De Vlaamse Regering kan maatregelen vaststellen ter uitvoering van dit hoofdstuk.”.

Art. 8. In artikel 4 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 13 februari 2009, worden tussen de woorden “niet van toepassing op” en de woorden “de natuurlijke en rechtspersonen” de woorden “de diepzeeloodsen en” ingevoegd.

Art. 9. Het opschrift van hoofdstuk III van hetzelfde decreet, vervangen bij het decreet van 5 december 2003, wordt vervangen door wat volgt:

“Hoofdstuk III. De brevetten van havenloods, bootman en diepzeeloods”.

Art. 10. Aan hoofdstuk III van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 5 december 2003, worden een artikel 19ter en 19quater toegevoegd, die luiden als volgt:

“Art. 19ter. De diepzeeloodsen moeten houder zijn van een brevet van diepzeeloods dat overeenkomstig de door de Vlaamse Regering bepaalde regelen wordt uitgereikt na het slagen voor een bekwaamheidsproof voor een bijzondere commissie.

De diepzeeloodsen opereren in het aangewezen gebied dat begrensd wordt door de lijn Brixham-Cherbourg in het westen, de 54° breedtegraad in het noorden, inclusief alle routes van en naar de Duitse Bocht, de Ierse Zee, Bristol Channel, en door de lijn Skågen-Gothenburg in het oosten.

De Vlaamse Regering regelt de schorsing, de intrekking en de geldigheidsduur van het brevet van diepzeeloods.

Art. 19quater. Het Vlaamse Gewest is niet aansprakelijk voor de schade die de houder van een brevet van havenloods, bootman en diepzeeloods veroorzaakt bij de uitoefening van zijn beroep.”.

Art. 11. Aan artikel 20 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 16 juni 2006 en 13 februari 2009 wordt een punt 11° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“11° hij die zonder houder te zijn van het brevet van diepzeeloods of van een door de bevoegde autoriteit van een Noordzeekuststaat afgegeven gelijkwaardig brevet, optreedt als diepzeeloods of zich als dusdanig aanbiedt.”.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en
Openbare Werken,

Hilde CREVITS

ADVIES VAN DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE



Advies

Over het voorontwerp van decreet tot
wijziging van de werking van de loodsdienst
en de brevetten van havenloods en bootman

Brussel, 21 juni 2011.

Goedkeuring Vlaamse Havencommissie: 21 juni 2011.

Inhoud

Aanbeveling	22
1. Inleiding	22
2. Situering	23
3. Vaststellingen en opmerkingen	24
4. Aanbevelingen van de Vlaamse Havencommissie	25

Aanbeveling

1. Inleiding

De SERV heeft op 10 mei 2011 een adviesvraag gekregen over het “Voorontwerp van decreet tot wijziging 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 en bootman”. Omdat het gaat om havengerelateerde materie, heeft de SERV deze adviesvraag doorgestuurd naar de Vlaamse Havencommissie.

Deze aanbeveling werd door de Vlaamse Havencommissie unaniem goedgekeurd op 21 juni 2011. De Vlaamse Havencommissie is een adviesorgaan waarin de Vlaamse havenbesturen, de werknemers- en werkgeversorganisaties en de vervoermodi zijn vertegenwoordigd.

2. Situering

Het voorontwerp van decreet heeft als doel de gedeeltelijke omzetting van de Richtlijn 2009/16/EG, het vastleggen van de Vlaamse bevoegdheden inzake de diepzeeloodsen en het wegwerken van een aantal verschillen binnen het Loodsdecreet, zodat de conformiteit binnen de tekst wordt vergroot.

Op 28 mei 2009 werd de "Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de havenstaatcontrole"(de PSC-richtlijn) in het Europees Publicatieblad gepubliceerd. De richtlijn diende te worden omgezet tegen 31 december 2010 en diende in werking te treden op 1 januari 2011.

De PSC-richtlijn heeft tot doel om de veiligheid van de schepen te verhogen door een drastische vermindering van het aantal schepen die niet voldoen aan de normen. Dit voor de schepen die zich bevinden in wateren die onder de jurisdictie van de lidstaten vallen. Dit gebeurt door te controleren of de schepen aan de toepasselijke internationale en Europese regels voldoen, ongeacht onder welke vlag het schip vaart, en door het opstellen van gemeenschappelijke criteria voor de controle van de schepen (havenstaatcontrolecriteria), rekening houdend met het risicoprofiel van het schip.

De richtlijn betreft een herschikking van de Richtlijn 95/21/EG van de raad van 19 juni 1995 betreffende de havenstaatcontrole, welke richtlijn meermaals ingrijpend werd gewijzigd. Deze herschikking was nodig om de duidelijkheid te garanderen en om een aantal nieuwe wijzigingen door te voeren. Artikel 13 van Richtlijn 95/21/EG, nu opgenomen in artikel 23, regelde de informatieverplichting van de loodsen aan de havenstaatcontrole. Enkel de standaardinformatie die door de loodsen aan deze instantie dient te worden gemeld, werd aan artikel 23 PSC-richtlijn toegevoegd.

Het overige deel van de bepalingen van de richtlijn betreft federale bevoegdheden. Slechts enkele bepalingen betreffen Vlaamse bevoegdheden.

Het voorontwerp van decreet betreft een gedeeltelijke omzetting, voor wat betreft artikel 23, §§ 1, 3 en 5 van de PSC-richtlijn (omzetting in de artikelen 5 tot en met 7 van het voorontwerp). De overige bepalingen van de PSC-richtlijn, die tot de Vlaamse bevoegdheden behoren, zullen gezien hun inhoud worden opgenomen in de wijziging van het decreet van 16 juni 2006 over de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum en de bijhorende besluiten van de Vlaamse Regering.

3. Vaststellingen en opmerkingen

De Vlaamse Havencommissie wenst een bemerking te maken over de nieuw toegevoegde definitie i.v.m. de havenloods. In het voorontwerp van decreet wordt voorgesteld om volgende definitie toe te voegen: *"havenloods: de persoon die houder is van een geldig brevet van havenloods en die ressorteert onder een erkende havenloodsdienst"*.

In het Loodsdecreet dat momenteel van kracht is, is geen definitie van havenloods opgenomen. In verband met de havenloods wordt in het huidig artikel 19 het volgende aangehaald: *"De loodsen die werkzaam zijn in de gedecentraliseerd bestuurde havens en kanalen, moeten houder zijn van een brevet van havenloods dat overeenkomstig de door de Vlaamse regering bepaalde regelen wordt uitgereikt, na het slagen voor een bekwaamheidsproef voor een bijzondere commissie"*.

De nieuwe definitie voegt een element toe dat niet voorzien is in het huidig Loodsdecreet. De persoon moet immers niet alleen houder zijn van een geldig brevet van havenloods maar moet bovendien ressorteren onder een erkende havenloodsdienst.

De toevoeging van de extra voorwaarde "ressorteren onder een erkende havenloodsdienst" is geenszins duidelijk en roept ontelbare vragen op:

- Wat is een havenloodsdienst en wanneer is deze erkend ?
- Wie is bevoegd om deze erkenning te verlenen ?
- Welke procedure dient gevolgd te worden om een erkenning te krijgen en aan welke voorwaarden dient voldaan te worden ?
- Geldt de erkenning voor een bepaalde periode of is deze onbeperkt geldig in de tijd?
- Zal het verlenen van een erkenning beperkt worden tot een al dan niet vooraf bepaald aantal loodsdiensten of zal elke aanvrager die aan bepaalde voorwaarden voldoet de erkenning krijgen ?
- Kan een havenautoriteit, die volgens het havendecreet bevoegd is om deze havendienst zelf te verlenen in het havengebied, ook een dergelijke erkenning bekomen of is dit beperkt tot private partijen ?
- Indien in het kader van de toewijzing van een concessie voor havenloodsen, een kandidatuur ingediend wordt, dient het bedrijf dat een kandidatuur wenst in te dienen, op voorhand – vóór de indiening van het dossier - erkend te zijn?
- Bovendien kan de vraag gesteld worden of de toevoeging van de extra voorwaarde conform is met de overige bepalingen van artikel 19. In dit artikel wordt immers verder bepaald dat de Vlaamse Regering de schorsing, de intrekking en de geldigheidsduur van dit brevet regelt maar dat de gedecentraliseerde haven- en kanaalbesturen bevoegd blijven om de overige aspecten van de organisatie van het loodsen te regelen. De toevoeging van de extra voorwaarde lijkt dan ook haaks te staan op deze aan de havenautoriteiten decretaal toegewezen bevoegdheid.

4. Aanbevelingen van de Vlaamse Havencommissie

De Vlaamse Havencommissie constateert dat er in de definitie van “havenloods” (art. 4 §18) wordt verwezen naar een “erkende havenloodsdienst” terwijl dergelijke instantie niet bestaat en ook niet wordt uitgelegd in deze of andere Vlaamse regelgeving. Dit schept een onduidelijke situatie die veel vragen oproept.

De Vlaamse Havencommissie vraagt om duidelijkheid te verschaffen, aan de hand van de in punt 3 vermelde vragen, over de betekenis en de draagwijdte van de zinsnede in art. 4 §18, *“en die ressorteert onder een erkende havenloodsdienst”*. Op basis van die nadere uitleg kan de Vlaamse Havencommissie advies formuleren.

Als er over de zinsnede *“en die ressorteert onder een erkende havenloodsdienst”* op dit ogenblik nog geen nadere informatie beschikbaar is, dan vraagt de Vlaamse Havencommissie om de genoemde zinsnede te schrappen, teneinde geen onduidelijke situatie te doen ontstaan.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 50.238/3
VAN 27 SEPTEMBER 2011

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

DE RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, derde kamer, op 1 september 2011 door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht haar, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van decreet ‘tot wijziging 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 en bootman’, heeft het volgende advies gegeven:

50.238/3

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, 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 vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*
* *

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Het om advies voorgelegde voorontwerp van decreet strekt tot het aanbrengen van een aantal wijzigingen in 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 en bootman’. De wijzigingen hebben voornamelijk als doel, enerzijds, het genoemde decreet aan te passen in het licht van richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 ‘betreffende havenstaatcontrole’ en, anderzijds, dat decreet aan te vullen met bepalingen betreffende de diepzeeloodsen, dit laatste naar aanleiding van arrest nr. 191.156 van 9 maart 2009 van de Raad van State, afdeling Bestuursrechtspraak, waarin geoordeeld werd dat de Noodzeeloodsen onder de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest ressorteren.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikel 4

3. In het ontworpen artikel 2, 17°, wordt het begrip “diepzeeloods” gedefinieerd als “de persoon die houder is van een geldig brevet van diepzeeloods en die ressorteert onder een erkende diepzeeloodsdienst”. Nergens wordt evenwel bepaald wat onder “een erkende diepzeeloodsdienst” moet worden verstaan. Het decreet van 19 april 1995 dient te worden aangevuld met een regeling ter zake.

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

50.238/3

Hetzelfde geldt overigens ten aanzien van het in het ontworpen artikel 2, 18°, gehanteerde begrip “erkende havenloodsdienst”; weliswaar wordt het begrip “havenloodsdienst” gedefinieerd in artikel 1, 6°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1999 ‘betreffende het brevet van havenloods’, maar nergens worden de draagwijdte van de erkenning en de taken en bevoegdheden van deze dienst nader uitgewerkt.

Artikel 6

4. In het ontworpen artikel 3 late men de woorden “via de geëigende kanalen” weg. Die woorden zijn immers weinigzeggend wanneer niet nader wordt omschreven welke die “geëigende kanalen” zijn.

Artikel 7

5. Luidens het ontworpen artikel 3*ter* kan de Vlaamse Regering maatregelen vaststellen ter uitvoering van hoofdstuk *Ibis* van het decreet van 19 april 1995. Dat artikel houdt niet meer in dat wat reeds is vervat in de algemene uitvoeringsbevoegdheid van de Vlaamse Regering, bedoeld in artikel 20 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’, en dient derhalve te vervallen.

Indien het toch de bedoeling zou zijn aan de Vlaamse Regering een bevoegdheid toe te kennen die verder gaat dan die welke is vervat in het laatstgenoemde artikel, dient de draagwijdte ervan te worden gespecificeerd.

Artikel 10

6. Luidens het ontworpen artikel 19*ter* moeten de diepzeeloodsen houder zijn van een brevet van diepzeelood dat wordt uitgereikt na het slagen voor een bekwaamheidsproof, terwijl in het ontworpen artikel 20, 11°, (artikel 11 van het ontwerp) een door de bevoegde autoriteit van een Noordzeekuststaat afgegeven gelijkwaardig brevet ook in aanmerking wordt genomen. Van dat laatste brevet dient ook in het ontworpen artikel 19*ter* gewag te worden gemaakt.

50.238/3

7. Luidens het ontworpen artikel 19^{quater} is het Vlaamse Gewest niet aansprakelijk voor de schade die de houder van een brevet van havenloods, bootsman of diepzeeloods veroorzaakt bij de uitoefening van zijn beroep.

Aangezien de havenloodsen en de diepzeeloodsen geen aangestelden zijn van het Vlaamse Gewest,² en de bootsmannen dat niet noodzakelijk zijn, ziet de Raad van State niet welke de draagwijdte is van de genoemde bepaling, die dan ook lijkt te moeten vervallen.

² Uit het ontworpen artikel 2, 17° en 18°, blijkt dat de diepzeeloodsen ressorteren onder een erkende diepzeeloodsdienst en de havenloodsen onder een erkende havenloodsdienst.

50.238/3

De kamer was samengesteld uit

de Heren	P. LEMMENS,	kamervoorzitter,
	J. SMETS,	
	B. SEUTIN,	staatsraden,
	J. VELAERS,	assessor van de afdeling Wetgeving,
Mevrouw	A.-M. GOOSSENS,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door Mevrouw A. SOMERS, auditeur.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

A.-M. GOOSSENS

P. LEMMENS

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

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

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Dit decreet voorziet, wat betreft de artikelen 5 tot en met 7 in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole.

Art. 3. Het opschrift 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 en bootman, gewijzigd bij het decreet van 5 december 2003, wordt vervangen door wat volgt:

“Decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods, bootman en diepzeeloads”.

Art. 4. Aan artikel 2 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 5 december 2003, 21 april 2006, 16 juni 2006 en 13 februari 2009, worden een punt 17° en een punt 18° toegevoegd, die luiden als volgt:

“17° diepzeeloads: de persoon die houder is van een geldig brevet van diepzeeloads en die ressorteert onder een erkende diepzeeloadsdienst;

18° havenloods: de persoon die houder is van een geldig brevet van havenloods en die ressorteert onder een erkende havenloodsdienst.”.

Art. 5. In hetzelfde decreet wordt tussen artikel 2 en artikel 3 een hoofdstuk Ibis ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Hoofdstuk Ibis. Taken in het kader van havenstaatcontrole”.

Art. 6. Artikel 3 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 3. De loodsen en de bootmannen die onder de toepassing van dit decreet vallen, moeten, als zij bij het vervullen van hun normale taak opmerken dat er klaarblijkelijke gebreken aan het schip zijn, die afbreuk kunnen doen aan de veilige vaart van het schip of die een gevaar voor schade kunnen opleveren aan het mariene milieu, via de geëigende weg de instantie van de federale overheid die bevoegd is voor de havenstaatcontrole, onmiddellijk inlichten.”.

Art. 7. In hetzelfde decreet worden aan hoofdstuk Ibis, ingevoegd bij artikel 5, een artikel 3bis en 3ter toegevoegd, die luiden als volgt:

“Art. 3bis. De loodsen en de bootmannen die onder de toepassing van dit decreet vallen, rapporteren aan de instantie, vermeld in artikel 3, indien mogelijk in elektronische vorm, de volgende gegevens:

- 1° scheepsinformatie: naam, IMO-identificatienummer, roepletters en vlaggenstaat;
- 2° informatie betreffende de vaarroute: laatste aanloophaven en haven van bestemming;
- 3° beschrijving van de aan boord of vanaf de ligplaats vastgestelde klaarblijkelijke gebreken.

De Vlaamse Regering kan de rapportage van bijkomende gegevens verplicht stellen.

Art. 3ter. De Vlaamse Regering kan nadere regels vaststellen voor de rapportage van klaarblijkelijke gebreken, vermeld in artikel 3, de gegevens, vermeld in artikel 3bis, en de wijze waarop deze klaarblijkelijke gegevens moeten worden gerapporteerd.”.

Art. 8. In artikel 4 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 13 februari 2009, worden tussen de woorden “niet van toepassing op” en de woorden “de natuurlijke en rechtspersonen” de woorden “de diepzeeloodsen en” ingevoegd.

Art. 9. Het opschrift van hoofdstuk III van hetzelfde decreet, vervangen bij het decreet van 5 december 2003, wordt vervangen door wat volgt:

“Hoofdstuk III. De brevetten van havenloods, bootman en diepzeeloods”.

Art. 10. Aan hoofdstuk III van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 5 december 2003, worden een artikel 19ter en 19quater toegevoegd, die luiden als volgt:

“Art. 19ter. De diepzeeloodsen moeten houder zijn van een brevet van diepzeeloods dat overeenkomstig de door de Vlaamse Regering bepaalde regelen wordt uitgereikt na het slagen voor een bekwaamheidsproof voor een bijzondere commissie of van een door de bevoegde autoriteit van een Noordzeekuststaat afgegeven gelijkwaardig brevet.

De diepzeeloodsen opereren in het aangewezen gebied dat begrensd wordt door de lijn Brixham-Cherbourg in het westen, de 54° breedtegraad in het noorden, inclusief alle routes van en naar de Duitse Bocht, de Ierse Zee, Bristol Channel, en door de lijn Skågen-Gothenburg in het oosten.

De Vlaamse Regering regelt de schorsing, de intrekking en de geldigheidsduur van het brevet van diepzeeloods.

Art. 19quater. Het Vlaamse Gewest is niet aansprakelijk voor de schade die de houder van een brevet van havenloods, bootman en diepzeeloods veroorzaakt bij de uitoefening van zijn beroep.”.

Art. 11. Aan artikel 20 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 16 juni 2006 en 13 februari 2009 wordt een punt 11° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“11° hij die zonder houder te zijn van het brevet van diepzeeloods of van een door de bevoegde autoriteit van een Noordzeekuststaat afgegeven gelijkwaardig brevet, optreedt als diepzeeloods of zich als dusdanig aanbiedt.”.

Brussel, 25 mei 2012.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en
Openbare Werken,

Hilde CREVITS