



Vlaams  
Parlement

stuk **1418** (2011-2012) – Nr. 1  
ingediend op 4 januari 2012 (2011-2012)

## Ontwerp van decreet

tot wijziging van diverse bepalingen  
van het decreet van 16 juni 2006  
betreffende de begeleiding van de scheepvaart  
op de maritieme toegangswegen  
naar de havens en de organisatie van  
het maritiem reddings- en coördinatiecentrum

## INHOUD

Memorie van toelichting .....	3
Voorontwerp van decreet .....	17
Advies van de Vlaamse Havencommissie .....	25
Advies van de Raad van State .....	29
Ontwerp van decreet .....	47

## MEMORIE VAN TOELICHTING

### 1. Algemene toelichting

Op 23 april 2009 werd door het Europees Parlement en de Raad de richtlijn 2009/17/EG goedgekeurd, welke richtlijn de wijziging van ‘richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart’, verder aangehaald als de Monitoringrichtlijn, regelt. Deze laatste richtlijn had tot doel om de veiligheid van de scheepvaart te verhogen door onder meer een verbeterde opvolging van het scheepvaartverkeer op zee, de uitwisseling van informatie tussen schip en wal, het verplicht stellen van het gebruik van AIS (automatic identification system) en het voorzien van een verplichting tot de opvang van schepen in nood in de zogenaamde toevluchtsoorden.

De nieuwe richtlijn werkt een aantal van deze bepalingen verder uit of vervangt ze door een verder uitgewerkt systeem. Zo wordt de verplichting om AIS te gebruiken, of in ieder geval een met AIS compatibel en interoperabel systeem, ook aan de visserij opgelegd (artikel 1, §3, richtlijn 2009/17/EG, invoeging van een artikel 6bis). Een andere wijziging betreft de duidelijke link met SafeSeaNet, een systeem voor verzameling van scheepsinformatie op Europees niveau om bepaalde gegevens met betrekking tot de scheepvaart beter te kunnen opvolgen, zoals bijvoorbeeld de gevaarlijke en verontreinigende stoffen aan boord en het aantal personen aan boord van het schip (artikel 1, §12, richtlijn 2009/17/EG). Ook dient er meer informatie te worden verstrekt in geval er sprake is van het vervoer van gevaarlijke en verontreinigende stoffen (artikel 1, §4, richtlijn 2009/17/EG).

Het belangrijkste onderdeel is echter de vervanging van het vroegere artikel 20 van de Monitoringrichtlijn met betrekking tot de toevluchtsoorden. Dit artikel wordt vervangen door vijf volledig nieuwe artikelen, die de lidstaten een groter aantal verplichtingen opleggen in het kader van opvang van schepen die bijstand behoeven.

De omzetting van de richtlijn 2009/17/EG betreft de omzetting van een richtlijn waarin er sprake is van gemengde bevoegdheden.

Op dezelfde datum van de goedkeuring van de richtlijn 2009/17/EG, werd tevens de richtlijn 2009/16/EG door het Europees Parlement en de Raad goedgekeurd. Deze richtlijn heeft betrekking op de havenstaatcontrole en is 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 betreffen 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 (werkingsfeer), 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 diende te worden omgezet tegen 31 december 2010 en diende in werking te treden op 1 januari 2011.

Het voorliggende ontwerp van decreet regelt enkel de omzetting van artikel 23, §§2, 3 en 5, van de PSC-richtlijn voor zover het de havenautoriteiten betreft. De andere artikelen van de PSC-richtlijn, die Vlaamse bevoegdheden betreffen, worden, gezien hun inhoud en overeenstemmende vroegere omzetting, opgenomen in het Loodsdecreet.

## **2. Toelichting bij de artikelen**

### Artikel 1

Bepaalt de wettelijke grondslag voor het opstellen van dit decreet.

### Artikel 2

Artikel 2 van het decreet betreft voornamelijk de omzetting van artikel 1, §2, sub i), van richtlijn 2009/17/EG, waarin er wordt bepaald dat internationale instrumenten (zoals gedefinieerd in artikel 3 van de Monitoringrichtlijn) steeds in hun meest recente versie dienen te worden toegepast. Dit om te vermijden dat er een achterstand in aanpassing van regelgeving wordt opgelopen en uit het oogpunt van rechtszekerheid over het feit welke versie van het verdrag dient te worden toegepast. Om deze reden legt de richtlijn 2009/17/EG telkens op dat deze internationale instrumenten dienen te gelden evenals de 'latere wijzigingen'.

Het gaat om de definities van MARPOL-verdrag, SOLAS-verdrag en SAR-verdrag, respectievelijk opgenomen in artikel 2, §1, 28°, 26° en 27°, van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet en aangepast door respectievelijk artikel 2, 3° en 4°, van het voorliggende ontwerp

van decreet (MARPOL: International Convention for the Prevention of Pollution from Ships; SOLAS: International Convention for the Safety of Life at Sea; SAR: Search And Rescue)

Deze redenering geldt echter ook ten aanzien van andere internationale verdragen en Europese regelgeving waarvoor er in het oorspronkelijke Scheepvaartbegeleidingsdecreet een definitie werd opgenomen. Ook deze bepalingen worden in dezelfde zin aangepast. Het gaat hierbij respectievelijk om de volgende definities uit artikel 2, §1, van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet:

- FAL-verdrag (25°), SOLAS-verdrag (26°) en SAR-verdrag (27°) aangepast door artikel 2, 3°, van het decreet;
- VN-Zeerechtverdrag (29°), Vredesverdrag (30°), Scheldeverlichtingsverdrag (31°), Schelderadarverdrag (32°), Scheldereglement (33°), Monitoringrichtlijn (34°), ISPS-verordening (35°), aangepast door artikel 2, 4°, van het decreet (ISPS: International Ship and Port facility Security Code);
- RIS-richtlijn (44°), aangepast door artikel 2, 6°, van het decreet (RIS: River Information Services).

De Raad van State heeft ten aanzien van deze aanvulling (“en latere wijzigingen”) opgemerkt dat een dergelijke verwijzing overbodig is: “wanneer er wordt verwezen naar een wet, decreet of een ordonnantie, wordt verwezen naar de tekst met al zijn bestaande en toekomstige wijzigingen”. Dit geldt ook voor verdragen en internationale of Europese regelgeving.

Deze redenering heeft in het verleden echter problemen opgeleverd ten aanzien van wijzigingen die via comitologie of door wijzigingsbesluiten van werkgroepen aan verdragen of Europese regelgeving werden aangebracht. Om deze reden is de specifieke verwijzing naar “en latere wijzigingen” bij Europese en internationale regelgeving behouden. Ten aanzien van de decreten werd de verwijzing naar “en latere wijzigingen” echter wel geschrapt.

Een andere aanpassing wordt doorgevoerd door artikel 2, 1°, van het decreet. De aanpassing van deze definitie dient te worden gezien in het licht van de toevoeging van de definitie van de MAS-resolutie door artikel 4 van het decreet (toevoeging van een definitie als punt 45°) ter uitvoering van artikel 1, §2, onder ii), derde streepje, van richtlijn 2009/17/EG.

Artikel 2, 5°, van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet bepaalt wat er dient te worden begrepen onder een MAS of Maritieme Assistentiedienst. De toevoeging “overeenkomstig de MAS-resolutie”, verduidelijkt op grond van welke ‘guidelines’ de MAS dient te werken.

Verder wordt er door artikel 2, 2° en 5°, van het ontwerp van decreet een drukfout in de tekst van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet rechtgezet.

Door punt 7° van dit artikel worden een aantal definities ingevoegd, onder de punten 45° tot en met 49° aan het huidige artikel 2 van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet.

De punten 45°, 46° en 47°, betreffen de invoering van respectievelijk de definities van ‘MAS-resolutie’, ‘schip dat bijstand behoeft’ en ‘Toevluchtsoordenresolutie’. Deze punten vormen de letterlijke overname van de tekst van de richtlijn 2009/17/EG (respectievelijk artikel 1, lid 2, a), ii), derde streepje; artikel 1, lid 2, c), punt v); en artikel 1, lid 2, a), ii), tweede streepje). Voor de MAS-resolutie en de Toevluchtsoordenresolutie werden deze termen gebruikt om de leesbaarheid van de tekst te bevorderen in plaats van enkel te verwijzen naar het nummer van de IMO-resolutie (zoals in de richtlijn zelf is gebeurd), wat geen problemen oplevert voor de omzetting, aangezien de inhoud volledig werd overgenomen (IMO: International Maritime Organization).

Het punt 48° voert de definitie van ‘Samenwerkingsakkoord Kustwacht’ in. Deze definitie werd uiteraard niet ontleend aan de richtlijn 2009/17/EG, maar heeft wel betrekking op de uitvoering van deze richtlijn.

Meer uitleg over het hoe en waarom van deze definitie is terug te vinden in deze memorie van toelichting bij de bespreking van de artikelen 13 en 14.

Verder wordt in punt 49° de definitie van de ‘PSC-richtlijn’ ingevoegd. In overeenstemming met de andere verwijzingen naar internationale, Europese en Vlaamse regelgeving, wordt er hier eveneens verwezen naar latere wijzigingen die aan deze richtlijn worden aangebracht.

### Artikel 3

Artikel 3, eerste lid, van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet haalt aan dat dit decreet de omzetting regelt van de Monitoringrichtlijn (richtlijn 2002/59/EG). Door de toevoeging in de definities, zoals gevraagd op grond van de richtlijn 2009/17/EG, van de zinsnede “en latere wijzigingen”, is ook meteen de laatste aanpassing op grond van de richtlijn 2009/17/EG meegenomen.

Door de toevoeging van artikel 8 (invoeging van een nieuw artikel 31bis) wordt er uitvoering gegeven aan de PSC-richtlijn. De vermelding van deze richtlijn wordt toegevoegd aan artikel 3, eerste lid, van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet, waarmee er verduidelijkt wordt dat het Scheepvaartbegeleidingsdecreet tevens een onderdeel van de PSC-richtlijn regelt/omzet.

### Artikel 4

Artikel 4 betreft de rechtzetting van een drukfout.

### Artikel 5

Dit artikel betreft de invoeging van een nieuw artikel 6bis in het Scheepvaartbegeleidingsdecreet onder hoofdstuk I. Algemene bepalingen en betreft het vragen van toelating tot het uitvoeren van een bijzonder of buitennormaal transport of een bijzondere gebeurtenis, die een invloed hebben of zouden kunnen hebben op de veiligheid en de vlotheid van het scheepvaartverkeer of op de vaarweginfrastructuur. Het gaat hierbij om activiteiten als het transport van windmolens van wal naar zee en omgekeerd, transport van kabelleggers, verzoeken van individuele zwemmers, kitesurfers enzovoort, om de vaarweg over te steken of zich naar een bepaald punt op zee te mogen begeven, het ontsteken van een vuur op het strand bij kerstboomverbrandingen, of vuurwerk op of vlakbij het strand, evenementen als de Tall Ships Race enzovoort.

Deze toelating wordt bij de bevoegde instantie aangevraagd. Deze instantie kan bij het verlenen van de toelating voorwaarden opleggen.

De bevoegde instantie wordt door de Vlaamse Regering aangeduid.

In dit kader dient de Vlaamse Regering de wateren en kustzone aan te duiden, waarbinnen er om toelating dient te worden gevraagd.

Verder kan de Vlaamse Regering nader omschrijven wat er onder de termen ‘bijzonder transport’, ‘buitennormaal transport’ en ‘bijzondere gebeurtenis’ dient te worden begrepen en kan zij de procedure voor het vragen en de voorwaarden voor het verkrijgen van een toelating nader omschrijven. De zinsnede “en de voorwaarden voor het verkrijgen van” een toelating, werd toegevoegd naar aanleiding van de opmerkingen van de Raad van State.

Het nieuwe artikel 6bis betreft onder andere de regeling van een bestaande bevoegdheid van de afdeling Scheepvaartbegeleiding van de Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, welke bevoegdheid op het ogenblik geregeld wordt door het Kustreglement (koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische Kust).

De Raad van State merkt ten aanzien van de invoeging van artikel 6bis op dat er hier sprake is van nauw met elkaar verweven federale en Vlaamse bevoegdheden. Op grond hiervan is het volgens de Raad van State wenselijk om een samenwerkingsakkoord op te stellen.

Tot op vandaag zijn de gewestelijke bevoegdheden met betrekking tot bijzondere of buitennormale transporten of een bijzondere gebeurtenis echter nog grotendeels opgenomen in een federale wet. Dit vormde dan ook de reden om de Vlaamse bevoegdheden over te hevelen naar een decreet.

Een regeling op decretaal niveau is noodzakelijk, voor de gevallen waarin er enkel sprake is van gewestelijke bevoegdheden, zoals een kerstboomverbranding op het strand. Ook de andere gevallen worden op decretaal niveau geregeld.

Dit brengt echter de samenwerking met de federale overheid niet in gevaar, aangezien er reeds een samenwerkingsakkoord Kustwacht bestaat, waarin er operationele afspraken worden gemaakt zoals voor onder meer de bijzondere transporten.

Verder levert de invoeging van een artikel 6bis in het decreet en meer bepaald de term ‘vlotheid en veiligheid van het scheepvaartverkeer’ in het kader van de organisatie van bijzondere of buitennormale transporten en bijzondere gebeurtenissen, volgens de Raad van State (punt 3.2.1.) een probleem op.

Volgens de Raad van State gaat het hier om een federale bevoegdheid tot het stellen van verkeersregels, op grond waarvan de verwijzing naar “vlotheid en veiligheid van het scheepvaartverkeer” dient te worden geschrapt. Anderzijds is de Raad van State van oordeel dat er in dit kader een samenwerkingsakkoord dient te worden opgesteld.

In eerste instantie wordt er ten aanzien van de vlotheid en de veiligheid van het scheepvaartverkeer op gewezen dat deze notie reeds staat ingeschreven in het initiële Scheepvaartbegeleidingsdecreet en dat het hier zeker niet gaat om de invoering van een nieuw begrip. In het Scheepvaartbegeleidingsdecreet staat dit principe ingeschreven in artikel 8, in het kader van de coördinatie van het scheepvaartverkeer, en in artikel 16, 3°, in het kader van de verkeersorganisatie. De Raad van State haalt in haar advies 38.901/3 van 20 september 2005 inderdaad aan dat (punt 3.4.2.):

“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 andere te organiseren, alsmede het ontstaan van gevaarlijke situaties te vermijden.

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.”.

Vervolgens gaat de Raad van State in op de gevolgen van deze beperking voor de gewestelijke bevoegdheid (punt 3.4.3.) en wijst er met name op dat de federale bevoegdheid hier dient te worden geïnterpreteerd als een uitzondering op de gewestelijke bevoegdheid:

“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 de waterwegen of om het scheepvaartverkeer op



de meest doeltreffende wijze te begeleiden. Zo moeten de gewesten bijvoorbeeld regels kunnen aannemen die de specifieke veiligheidsaspecten van een waterweg betreffen, om te vermijden dat zij achteraf als beheerder van de waterweg aansprakelijk kunnen worden gesteld voor gebreken in de waterweg.”.

Dit betekent dat het gewest de regels kan aanvullen of verstrengen, voorzover dit bijdraagt tot een nuttiger gebruik en een betere bescherming van de waterweg en de maritieme toegangswegen in het algemeen, zonder dat hierbij kan worden afgeweken van de federaal vastgestelde verkeersregels.

De vlotheid en de veiligheid van het scheepvaartverkeer heeft hier dan ook geen betrekking op het stellen van verkeersregels door de federale overheid, maar op de coördinatie en organisatie van het scheepvaartverkeer met het oog op het nuttiger gebruik en een betere bescherming van de maritieme toegangswegen, met name het begeleiden van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen van en naar de Vlaamse havens, een bevoegdheid die aan de gewesten werd toegewezen in het kader van de bijzondere wet van 5 augustus 1980.

Er werd dan ook geen wijziging in het artikel aangebracht.

#### Artikel 6

Artikel 6 betreft de vervanging van artikel 9, §1, van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet. Artikel 9, §1, van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet bepaalt dat de gezagvoerder van een vaartuig bepaalde gegevens dient te melden “bij het binnenvaren van het VBS-werkingsgebied” (VBS: verkeersbegeleidingssysteem).

Op grond van de PSC-richtlijn dient bepaalde informatie echter te worden gemeld 3 dagen voor aankomst in een haven, bijgevolg ruim voor het binnenvaren van het VBS-werkingsgebied. Om deze reden wordt dan ook bepaald dat de gegevens moeten worden gemeld door de gezagvoerder van een vaartuig dat op weg is naar een haven gelegen binnen het VBS-werkingsgebied “volgens de door de Vlaamse Regering bepaalde regels”. Hiermee wordt een vroegere melding van bepaalde gegevens afgedekt.

Aangezien de vaartuigen eveneens op weg kunnen zijn naar een andere in België gelegen haven (bijvoorbeeld Brussel en Luik) of aanlegplaatsen enzovoort, dienen deze gegevens eveneens te worden gemeld indien het vaartuig op weg is naar die haven en hierbij de grens van het Vlaamse Gewest wordt overschreden.

De regels voor het verkrijgen van een vrijstelling van melding kunnen door de Vlaamse Regering worden geregeld.

#### Artikel 7

Dit artikel betreft de wijziging van artikel 14, §3, van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet.

Het punt 1° van artikel 7 van het decreet betreft de rechtzetting van een drukfout in de tekst van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet.

Het tweede punt betreft de rechtzetting van een fout die in de tekst van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet werd opgenomen, met name het uitvaardigen van een omzendbrief door de Vlaamse Regering. Het is echter steeds de bedoeling geweest om deze materie te regelen door een besluit van de Vlaamse Regering. De tekst wordt dan ook in deze zin aangepast.



## Artikel 8

Dit artikel betreft de invoeging van een nieuw artikel 31bis in het Scheepvaartbegeleidingsdecreet.

De eerste paragraaf van artikel 31bis bepaalt dat, indien een havenkapiteinsdienst 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 zee-manschap’ 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. De ‘geëigende weg’ heeft hier betrekking op de in de praktijk gangbare procedures. Aangezien er hier sprake is van een samenloop tussen federale en Vlaamse procedures, werd het te technisch geacht om een omschrijving van de precieze procedures in het decreet op te nemen. In de praktijk is voldoende duidelijk welke procedure er dient te worden gevolgd, waardoor een verwijzing naar de ‘geëigende weg’ volstaat.

Deze terminologie wordt daarenboven ook reeds gebruikt in artikel 55 van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet.

Deze paragraaf betreft de letterlijke overname van de tekst van artikel 23, §2, 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 havenkapiteinsdienst worden vastgesteld en via bijvoorbeeld de verkeerscentrales elektronisch aan de voor havenstaatcontrole bevoegde dienst worden gemeld.

Het gaat hierbij 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 decretaal geregeld.

Op grond van het nieuw ingevoegde artikel 31bis, §2, dienen de havenkapiteinsdiensten een aantal gegevens aan de bevoegde federale instantie, vermeld in de eerste paragraaf, te rapporteren. Dit via de geëigende kanalen en indien mogelijk via elektronische weg. 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 vanaf 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 dat de havenkapiteinsdienst niet aan boord van het schip komt. Zij kunnen klaarblijkelijke gebreken die zij vanaf de ligplaats vaststellen eveneens aan de bevoegde dienst melden.

De tweede paragraaf van artikel 31bis betreft de overname van hetgeen wordt bepaald in artikel 23, §3, van de PSC-richtlijn.

Op grond van artikel 31bis, §2, tweede alinea, 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.

Paragraaf 3 van artikel 31bis 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 31bis voorziet in de mogelijkheid

om dit elektronisch formaat in te voeren, maar ook om andere maatregelen in het kader van de uitvoering van artikel 31bis te nemen die betrekking hebben op de wijze van melding van klaarblijkelijke gebreken van het eerste lid of van de gegevens van het tweede lid van artikel 31bis.

#### Artikel 9

Dit artikel zet een drukfout in artikel 43 van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet recht.

#### Artikel 10

Artikel 10 betreft de invoering van een nieuw artikel 43bis. Dit nieuwe artikel bepaalt dat de exploitant, de gezagvoerder van een vaartuig of de eigenaar van gevaarlijke en verontreinigende stoffen aan boord, in geval van een incident of een ongeval, hun volledige medewerking aan het MRCC dienen te verlenen (MRCC: het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum). Dit om de gevolgen van het incident of het ongeval tot een minimum te beperken.

Om dit te bereiken dienen zij de volgende informatie aan het MRCC te verstrekken:

- 1° de correcte technische benaming van de gevaarlijke en verontreinigende stoffen, de VN-nummers (wanneer deze bestaan), de IMO-risicoklassen overeenkomstig IMDG-, IBC- en IGC-code, en in voorkomend geval de klasse van het schip die voor INF-ladingen als bedoeld in voorschrift VII/14.2 vereist is, de hoeveelheden van dergelijke stoffen en, indien zij worden vervoerd in voor vrachtvervoer bestemde laadeenheden, behalve tanks, de identificatienummers daarvan;
- 2° de alarmnummers van de verlader of een andere persoon of organisatie die beschikt over informatie over de fysisch-chemische eigenschappen van de producten en over de in geval van nood te nemen maatregelen.

De Raad van State stelde zich bij deze omschrijving van gegevens die aan het MRCC dienen te worden gemeld de vraag of deze voldoende duidelijk zijn. Binnen deze sector zijn deze risicoklassen en de aangehaalde codes voldoende gekend.

De opmerking van de Raad van State heeft echter tot de conclusie geleid dat de opname van de specifieke gegevens in het voorliggende decreet te technisch zijn. Er werd dan ook besloten om deze gegevens in het uitvoeringsbesluit bij dit decreet op te nemen.

Het artikel werd dan ook aangevuld met een verwijzing naar de bevoegdheid van de Vlaamse Regering om te bepalen welke gegevens aan het MRCC dienen te worden gemeld en de wijze waarop dit dient te gebeuren.

Dit artikel betreft de omzetting van artikel 1, §9, sub a), van de Monitoringrichtlijn. Artikel 43bis, 1° en 2°, van het decreet nemen hierbij de gegevens over die op grond van artikel 12 (en de bijbehorende bijlage) van de Monitoringrichtlijn moeten worden gemeld.

#### Artikel 11

Dit artikel zet een drukfout in artikel 44 van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet recht.

#### Artikel 12 en 13

Artikel 13 betreft de wijziging van artikel 45 van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet. Het huidige artikel 45 van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet bepaalt in het eerste lid dat het MRCC passende maatregelen kan nemen naar aanleiding van een ongeval of risico-omstandigheden. Deze maatregelen kunnen worden genomen om de vlotheid en de veiligheid van het verkeer, de bescherming van de vaarweginfrastructuur, en een veilige vaart en de

veiligheid van personen te verzekeren en om het mariene milieu en het kustmilieu en de vaarweg en zijn aanhorigheden te beschermen. Dit voorzover er sprake is van het gebruik van en de bescherming van de vaarweg, uitlopend naar de kustlijn, het strand en de duinen, of dat zij er op gericht zijn om het scheepvaartverkeer op de meest doeltreffende wijze te begeleiden.

Verder wordt er in hetzelfde artikel bepaald dat de Vlaamse Regering de ongevallen, risico-omstandigheden en maatregelen nader kan omschrijven en dat zij ook kan bepalen welke categorieën van personeelsleden bevoegd zijn tot het nemen van deze maatregelen.

Artikel 46 van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet bepaalde vervolgens dat het MRCC aan een schip toestemming verleent, in overleg met de federale en andere bevoegde instanties, om naar een toevluchtsoord te varen. Hierbij diende het MRCC bij de beoordeling van de toewijzing rekening te houden met de door Internationale Maritieme Organisatie opgestelde richtsnoeren en eventueel door de Vlaamse Regering bepaalde regels.

De gezagvoerder blijft echter verantwoordelijk, niettegenstaande de beslissing van het MRCC, en blijft meester over de leiding en de manoeuvres van het schip, zoals aangehaald in artikel 18 van de oorspronkelijke Monitoringrichtlijn.

Richtlijn 2009/17/EG vervangt artikel 20 van de Monitoringrichtlijn met betrekking tot toevluchtsoorden door vijf nieuwe artikelen (artikelen 20 tot en met 20quinquies). Deze artikelen betreffen het invoeren van een bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven (term uit de Monitoringrichtlijn is ‘schip in nood’), de plannen voor de opvang van schepen die bijstand behoeven, de beslissing over de opvang van schepen die bijstand behoeven, de financiële zekerheden en vergoeding, en het onderzoek door de Europese Commissie.

Het vroegere artikel 20 van de Monitoringrichtlijn was een artikel waarin er sprake was van gemengde bevoegdheden. De omzetting gebeurde door een invoering van een punt 7.2 in het toenmalige Rampenplan Noordzee. Er was echter al eerder vastgesteld dat, om problemen te vermijden met betrekking tot de juridische grondslag van het Rampenplan, dit Rampenplan een officiële basis diende te krijgen in een samenwerkingsakkoord, dat diende te worden opgesteld. Om een ingebrekestelling van de Europese Commissie te vermijden, werd ervoor geopteerd om de omzetting van artikel 20 van de Monitoringrichtlijn aan te tonen door de publicatie van het Rampenplan Noordzee in het Belgisch Staatsblad. Hiertoe werd dit Rampenplan als bijlage gevoegd bij een federaal ministerieel besluit<sup>1</sup> gekoppeld aan de zogenaamde wet Mariene Milieu<sup>2</sup>, in afwachting van het aflopen van de onderhandelingsprocedure en het doorlopen van de regelgevende procedure voor het opstellen van een samenwerkingsakkoord.

Uiteindelijk werd 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, verder aangehaald als het samenwerkingsakkoord Kustwacht, op 23 oktober 2006 in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd. Er werd met het samenwerkingsakkoord Kustwacht ingestemd op grond van de ‘wet van 4 april 2006 houdende de instemming met 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’ (BS 19.05.2006) en het ‘decreet van 17 maart 2006 houdende instemming met 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’ (BS 27.04.2006).

<sup>1</sup> Ministerieel besluit van 19 april 2005 tot vaststelling van het “Rampenplan Noordzee”, BS 25.05.2005.

<sup>2</sup> Wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België, BS 12.03.1999.

De structuur Kustwacht is sindsdien werkzaam met betrokkenheid van alle federale en Vlaamse bevoegde diensten: enerzijds door samenwerking op de werkvloer en wederzijdse ondersteuning, anderzijds door overlegmomenten in het Beleidsorgaan Kustwacht, het Overlegorgaan Kustwacht en in verschillende werkgroepen. In deze vergaderingen worden ervaringen uitgewisseld tussen de bevoegde federale en Vlaamse diensten, aanpassingen aan de bestaande plannen (artikel 26 van het Samenwerkingsakkoord Kustwacht) voorgesteld en besproken enzovoort. Dit dient op grond van het samenwerkingsakkoord Kustwacht te gebeuren met respect voor elkaars bevoegdheden en uitgaand van de gelijkwaardigheid van partijen (artikel 2 van het samenwerkingsakkoord Kustwacht).

De gouverneur van de provincie West-Vlaanderen werd hierbij een coördinerende rol toegewezen voor wat betreft het Rampenplan Noordzee in het kader van artikel 26, §1, van het samenwerkingsakkoord Kustwacht. Dit behelst volgens artikel 26, §2, van het samenwerkingsakkoord het opstellen, het actualiseren en het coördineren van het in §1 bedoelde Rampenplan “dat alle aspecten regelt, die verbonden zijn aan rampen met betrekking tot de zee en de kustwateren en die behoren tot de bevoegdheden van de partijen in het kader van dit samenwerkingsakkoord”.

Op grond van deze aanpak en het feit dat artikel 20 van de Monitoringrichtlijn wordt vervangen door de artikelen 20 tot en met 20quinquies op grond van artikel 1, leden 10 en 11, van de richtlijn 2009/17/EG, welke bepalingen zijn waarin er sprake is van gemengde bevoegdheden, werd er besloten om de omzetting van deze bepalingen eveneens te regelen via de Structuur Kustwacht.

Het Vlaamse Gewest heeft hierbij steeds het standpunt verdedigd dat de bepalingen van het samenwerkingsakkoord Kustwacht volstonden, gezien de coördinerende bevoegdheid die er aan de gouverneur werd toegekend. Voor het Vlaamse Gewest houdt deze coördinerende bevoegdheid ook in dat de gouverneur, indien er geen overeenstemming tussen de verschillende Kustwachtpartners kon worden bereikt, een beslissing kan nemen en bijgevolg de knoop dient door te hakken. Eventueel kon aan artikel 26 van het samenwerkingsakkoord Kustwacht worden toegevoegd dat de gouverneur coördineert en beslist in geval er sprake is van een schip dat bijstand behoeft en er een toevluchtsoord moet worden aangewezen.

De federale overheid was van oordeel dat de beslisbevoegdheid van de gouverneur in het kader van het toewijzen van een toevluchtsoord aan een schip dat bijstand behoeft, bij wet geregeld diende te worden.

In de vergaderingen van het Beleidsorgaan Kustwacht van 10 november 2009 en 21 april 2010 werd er besloten dat er dan voor wat betreft de federale bevoegdheden een wet zou worden opgesteld, die aan een aantal voorwaarden diende te voldoen. Met name het feit dat de eerstelijnsdienstverlening, voor het toewijzen van een toevluchtsoord aan een schip dat bijstand behoeft, van het MRCC wordt gevrijwaard, dat de gouverneur in de wet zelf de beslisbevoegdheid krijgt toegewezen, en dat de beslisbevoegdheid pas overgaat op de gouverneur bij activering van de plannen (Rampenplan Noordzee) bedoeld in artikel 26 van het samenwerkingsakkoord Kustwacht (het zogenaamde kantelmoment).

Dit laatste heeft betrekking op de bevoegdheden van het MRCC die werden geregeld in de artikelen 45 en 46 van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet. Er kunnen zich immers omstandigheden voordoen waarin er wel sprake is van een schip dat bijstand behoeft, zonder dat hierbij het in artikel 26 van het samenwerkingsakkoord Kustwacht vernoemde Rampenplan Noordzee wordt geactiveerd.

Op grond van de discussies en de beslispunten van het Beleidsorgaan van 10 november 2009 en 21 april 2010, werd er binnen Vlaanderen besloten om de tekst van de artikelen 45 en 46 van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet te verduidelijken.

Het door artikel 13 van het decreet gewijzigde artikel 45, werd zodanig geformuleerd dat dit artikel de eerstelijnsdienstverlening door het MRCC wordt geregeld. Met name de bevoegdheid om een aantal maatregelen te nemen in geval er sprake is van een schip dat bijstand behoeft, “waaronder het aanwijzen van een toevluchtsoord”.

Verder wordt aan artikel 45 een vierde lid toegevoegd dat het MRCC bij de beoordeling van het toewijzen van een toevluchtsoord rekening dient te houden met de door de IMO-opgestelde richtsnoeren inzake het toewijzen van een toevluchtsoord aan schepen die bijstand behoeven en eventuele regels van de Vlaamse Regering, conform de vereisten van de richtlijn. De bevoegdheden van de gezagvoerder van het schip worden onverlet gelaten door de beslissing van het MRCC met betrekking tot het toewijzen van een toevluchtsoord en eventueel hieraan gekoppelde voorwaarden<sup>3</sup>. Het onverlet laten van de bevoegdheden van de gezagvoerder is, zoals reeds eerder vermeld, een omzetting van artikel 18 van de Monitoringrichtlijn.

Dit vierde lid betreft het overnemen van de laatste twee zinnen van het oude artikel 46 van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet, waarbij er nu wordt verwezen naar de Toevluchtsoordenresolutie (waarbij er rekening wordt gehouden met latere wijzigingen) in plaats van de “terzake door de IMO opgestelde richtsnoeren”. Dit op basis van hetgeen door de richtlijn 2009/17/EG wordt bepaald.

De tekst van het oude artikel 46 van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet wordt volledig vervangen. Het nieuwe artikel heeft betrekking op de invoering van het zogenaamde kantelmoment. Hierbij wordt er bepaald dat de instantie, vermeld in artikel 26, §1, van het samenwerkingsakkoord Kustwacht, de beslissing neemt voor het aanwijzen van het toevluchtsoord bij activering van het plan of de plannen, vermeld in artikel 26 van het samenwerkingsakkoord Kustwacht. De beslissing wordt bijgevolg genomen door de gouverneur.

Op grond van artikel 26, §2, van het samenwerkingsakkoord Kustwacht dient de gouverneur zowel bij het opstellen, het actualiseren en bij het coördineren van de plannen, overleg te plegen met de bevoegde federale en Vlaamse gewestelijke diensten.

Aan het MRCC wordt vervolgens, gezien de communicatielijnen die reeds met het vaartuig bestaan, de bevoegdheid toegewezen om de beslissing over het toegewezen toevluchtsoord en de desgevallend daaraan gekoppelde voorwaarden aan het vaartuig mee te delen.

Ook hier blijft gelden dat de beslissing over de toewijzing van het toevluchtsoord of daaraan gekoppelde voorwaarden, het gezag en de verantwoordelijkheden van de gezagvoerder onverlet laten.

Niettegenstaande het feit dat het Vlaamse Gewest van oordeel blijft dat de bepalingen van het samenwerkingsakkoord Kustwacht reeds voldoende bevoegdheden voor de gouverneur inhielden om de nodige beslissingen te kunnen nemen in het kader van het toewijzen van een toevluchtsoord aan een schip dat bijstand behoeft, werd de bevoegdheid van de gouverneur om te beslissen in het kader van artikel 26 samenwerkingsakkoord Kustwacht, toch expliciet in het decreet opgenomen, zij het door te verwijzen naar de instantie uit de relevante bepaling, namelijk artikel 26, §1, van het samenwerkingsakkoord.

Het opnemen van deze verwijzing vormt enkel een bevestiging van de reeds bestaande bevoegdheden van de gouverneur en de afspraken uit het Beleidsorgaan Kustwacht van 10 november 2009 en 21 april 2010.

<sup>3</sup> De voorwaarden, waarvan sprake, kunnen onder meer betrekking hebben op het gebruik van sleepboten, de te volgen route enzovoort.



Het voorzien van een eerstelijnsbeslissing van het MRCC en de beslisbevoegdheid van de gouverneur in het kader van de afkondiging van het Rampenplan, is niet in tegenstrijd met het nieuw ingevoerd artikel 20 door richtlijn 2009/17/EG. Het eerste lid van dit artikel bepaalt immers dat er één of meerdere bevoegde instantie(s) kunnen worden aangewezen. Het belangrijkste criterium waaraan er dient te worden voldaan is dat op het ogenblik dat de beslissing dient te worden genomen, de aangeduide instantie beschikt over de nodige deskundigheid en bevoegdheid om deze beslissing te nemen en om deze beslissing onafhankelijk en autonoom te nemen. Dit geldt zowel voor het MRCC als voor de gouverneur.

De Raad van State stelt in haar advies 49.678/VR/3 van 14 juni 2011 dat de bepaling met betrekking tot de bevoegdheden van de gouverneur (artikel 13, waarmee artikel 46 van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet wordt vervangen) in het kader van de inwerkingtreding van het Rampenplan Noordzee, dient te worden geregeld in een samenwerkingsakkoord.

De Raad van State oordeelt in haar advies dat er in de haar voorgelegde versie van het ontwerp van decreet tot wijziging van diverse bepalingen van het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen van en naar de havens en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum sprake is van een eenzijdige wijziging van het samenwerkingsakkoord Kustwacht door het Vlaamse Gewest. De Raad van State concludeert hierop dat deze bepaling dient te worden geschrapt.

Op de vergadering van 19 oktober 2011 bevestigde het Beleidsorgaan Kustwacht haar standpunt dat de aanpassingen betreffende de bevoegdheden van de gouverneur van de provincie West-Vlaanderen dienen te gebeuren door wijziging van de respectievelijke eigen regelgeving van de Federale Staat en het Vlaamse Gewest. Er worden nog niet meteen besprekingen opgestart met het oog op een aanvulling van het samenwerkingsakkoord Kustwacht om te komen tot de omzetting van de richtlijn 2009/17/EG.

De federale overheid heeft reeds een aantal wettelijke maatregelen uitgevaardigd, waarin deze bevoegdheden aan de gouverneur worden toegewezen in geval van inwerkingtreding van het Rampenplan Noordzee. Dit gebeurde door middel van de 'wet van 15 juli 2011 tot wijziging van artikel 569 van het Gerechtelijk Wetboek, betreffende de bevoegdheid van de rechtbank van eerste aanleg inzake opvang van schepen die bijstand behoeven' (BS 12.08.2011), de 'wet van 27 juli 2011 betreffende de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven' (BS 12.08.2011) en het 'koninklijk besluit van 26 september 2011 betreffende de bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven' (BS 06.10.2011).

De federale overheid had eveneens een gelijklopende opmerking van de Raad van State ontvangen met betrekking tot de eenzijdigheid van de wijziging van het samenwerkingsakkoord Kustwacht. Deze opmerkingen werden, gezien de aanneming en publicatie van de beide wetten en het koninklijk besluit, door de federale overheid gemotiveerd weerlegd.

Aangezien langs federale zijde gelijkaardige bepalingen werden uitgevaardigd met betrekking tot de bevoegdheden van de gouverneur van de provincie West-Vlaanderen in het kader van de opvang van schepen die bijstand behoeven, kan worden geoordeeld dat de desbetreffende decretale ontwerpbeepaling geen eenzijdige wijziging meer inhoudt van het samenwerkingsakkoord Kustwacht.

Een andere reden om toch door te gaan met het decreet in de huidige vorm, ligt in de lopende ingebrekestelling, waar op het ogenblik het stadium van het met redenen omkleed advies werd bereikt. Een wijziging van het samenwerkingsakkoord Kustwacht zou in dit stadium een zekere veroordeling voor het Europese Hof opleveren, gezien het lange regelgevende traject dat nog zou moeten worden doorlopen (onderhandelingen en opstellen van de teksten, ondertekening van het akkoord, instemmingsdecreet enzovoort).

De betreffende artikelen worden op grond van het feit dat beide overheden gelijkaardige bepalingen aannemen in hun respectievelijke regelgeving en dat er in die zin geen sprake is van een eenzijdige wijziging van het samenwerkingsakkoord Kustwacht, en het feit dat er een spoedige omzetting van de richtlijn is vereist, dan ook niet geschrappt. Wel zal er binnen de structuur Kustwacht op worden aangedrongen om deze situatie zo snel mogelijk recht te zetten, met andere woorden over te gaan tot de aanpassing van het samenwerkingsakkoord Kustwacht.

#### Artikel 14

Dit artikel zet een drukfout in artikel 47 van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet recht.

#### Artikel 15

Op grond van artikel 50 van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet dient het MRCC te zorgen voor de doorgeleiding van bepaalde informatie aan de vlaggenstaat van het vaartuig of aan andere betrokken staten. Onder meer de informatie waarover het MRCC beschikt op basis van de artikelen 44 en 45 van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet, waaronder het feit of er een toevluchtsoord aan het vaartuig werd toegewezen.

De toewijzing van een toevluchtsoord vindt in eerste instantie plaats door het MRCC op grond van artikel 45 van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet, en bij afkondiging van het Rampenplan door de gouverneur op grond van artikel 46 van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet (verwijzing naar artikel 26 van het samenwerkingsakkoord).

Ook deze informatie dient aan de vlaggenstaat van het schip te worden overgemaakt. Om deze reden wordt artikel 46 als rechtsgrond in artikel 50 van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet ingevoegd.

#### Artikel 16

Dit artikel zet in drukfout in artikel 51 van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet recht.

#### Artikel 17

Dit artikel brengt een aantal wijzigingen in artikel 53 van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet, met name de sancties bij het niet opvolgen van verplichtingen uit het Scheepvaartbegeleidingsdecreet, aan.

Gezien de artikelen 12 en 13 van het decreet een aantal wijzigingen aanbrengen in de artikelen 45 en 46 van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet, is het noodzakelijk om ook een aantal wijzigingen aan te brengen in de sancties.

Punt 1° betreft de correctie van een drukfout in de tekst van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet.

Punt 2° brengt een verduidelijking aan in artikel 53, §1, 10°, van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet door te bepalen dat het gaat om een ingaan tegen en door of krachtens artikel 45 genomen maatregel, welke maatregel door het MRCC wordt opgelegd. Deze verduidelijking heeft betrekking op het feit dat artikel 45 de eerstelijnsdienstverlening van het MRCC betreft in geval er sprake is van een schip dat bijstand behoeft, maar waarbij het Rampenplan nog niet werd afgekondigd.



Het derde punt van artikel 17 van het decreet betreft de wijziging van artikel 53, §1, 11°, van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet. Hierin wordt er nog verwezen naar artikel 46, welke om dezelfde redenen als bij punt 3° dient te verwijzen naar artikel 45 van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet.

Het vierde en laatste punt van dit artikel, voegt een punt 12° en een punt 13° toe aan artikel 53, §1, van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet. Punt 12° betreft de mogelijkheid om ook sancties op te leggen in geval een maatregel opgelegd door de gouverneur en gemeld door het MRCC, evenals voor het niet volgen van de bijkomende voorwaarden, in geval het Rampenplan werd afgekondigd. Het gaat om de mogelijkheid om sancties op te leggen in geval er sprake is van het zogenaamde kantelmoment.

Punt 13° voorziet in de mogelijkheid om sancties op te leggen in geval er wordt gehandeld zonder een toelating op grond van het nieuw ingevoegde artikel 6bis of indien de bij de toelating opgelegde voorwaarden niet worden nageleefd.

Artikel 18 tot en met 20

Deze artikelen betreffen het rechtzetten van een aantal drukfouten in de tekst van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet.

Artikel 21

Dit artikel betreft een rechtzetting in het Loodsdecreet.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS

VOORONTWERP VAN DECREET





**Voorontwerp van decreet tot wijziging van diverse bepalingen van 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**

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, voor artikel 3, 1°, 4° (voor invoeging in punt 26° en 27°), 5° (voor invoeging in punt 28°) en 9° (voor invoeging van de punten 45° tot en met 48°), artikel 11, artikel 13 en 14, in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2009/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en voor artikel 3, 9° (voor invoeging van punt 49°), artikel 4, artikel 7 en artikel 9, in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole.

**Art. 3.** In artikel 2, §1, van 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 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° aan punt 5° worden de woorden “, overeenkomstig de MAS-resolutie” toegevoegd;

2° aan punt 7°, 8° en 9° worden de woorden “, en latere wijzigingen” toegevoegd;

3° in punt 21° worden de woorden “de vast-, en” vervangen door de woorden “de vast-, en”;

4° in punt 25°, 26° en 27° worden de woorden “en wijzigingen” vervangen door de woorden “, en latere wijzigingen”;

5° aan punt 28° tot en met 35° worden de woorden “, en latere wijzigingen” toegevoegd;

6° in punt 31° wordt het woord “België.” vervangen door het woord “België”;

7° in punt 36° en 37° worden de woorden “en de uitvoeringsbesluiten” vervangen door de woorden “en de bijbehorende uitvoeringsbesluiten, en latere wijzigingen”;

8° aan punt 44° worden de woorden “, en latere wijzigingen” toegevoegd.

9° er worden een punt 45° tot en met 49° toegevoegd, die luiden als volgt:

“45° MAS-resolutie: Resolutie A.950(23) van de Internationale Maritieme Organisatie, “Maritime Assistance Service (MAS)” genaamd, en latere wijzigingen”;

46° schip dat bijstand behoeft: een schip in omstandigheden die gevaar voor verlies van het schip, voor het milieu of voor de scheepvaart kunnen opleveren, onverminderd de bepalingen van het SAR-verdrag;

47° Toevluchtsoordenresolutie: Resolutie A.949(23) van de Internationale Maritieme Organisatie, “Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance” genaamd, en latere wijzigingen;

48° Samenwerkingsakkoord Kustwacht: Samenwerkingsakkoord van 8 juli 2005 tussen de Federale Staat en het Vlaamse Gewest betreffende de oprichting van en de samenwerking in een structuur Kustwacht, en latere wijzigingen;

49° PSC-richtlijn: richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole, en latere wijzigingen.”.

**Art. 4.** Aan artikel 3 worden de woorden “en de PSC-richtlijn” toegevoegd.

**Art. 5.** In artikel 4, §1, 3°, van hetzelfde decreet worden de woorden “het. treffen” vervangen door de woorden “het treffen”.

**Art. 6.** In hetzelfde decreet wordt een artikel 6bis ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 6bis. Om de vlotheid en de veiligheid van het scheepvaartverkeer niet in het gedrang te brengen en omwille van de bescherming van de vaarweginfrastructuur, moet, voor de door de Vlaamse Regering aangewezen wateren en kustzone, een toelating van de bevoegde instantie worden verkregen voor de organisatie van bijzondere of buitennormale transporten en bijzondere gebeurtenissen, die een invloed hebben of zouden kunnen hebben op de vlotheid en de veiligheid van het scheepvaartverkeer of op de vaarweginfrastructuur. De Vlaamse Regering wijst de bevoegde instantie aan.

Indien een toelating voor de organisatie van bijzondere of buitennormale transporten of bijzondere gebeurtenissen wordt verleend, kan de bevoegde instantie hieraan voorwaarden verbinden.

De Vlaamse Regering kan de bijzondere en buitennormale transporten en bijzondere gebeurtenissen, alsook de procedure voor het vragen van een toelating tot bijzondere of buitennormale transporten en bijzondere gebeurtenissen, nader omschrijven.”.

**Art. 7.** Artikel 9, §1, van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

“§1. De gezagvoerder van een vaartuig dat op weg is naar een haven gelegen binnen het VBS-werkingsgebied of naar een andere Belgische haven gelegen buiten het VBS-werkingsgebied waarbij de grens van het Vlaams gewest wordt overschreden, moet zich aanmelden bij de bevoegde instantie, volgens de door de Vlaamse Regering bepaalde regels.

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

**Art. 8.** In artikel 14, §3, van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden “een. geschreven overeenkomst” vervangen door de woorden “een geschreven overeenkomst”;

2° het tweede lid wordt vervangen door wat volgt:

“De Vlaamse Regering kan de modaliteiten voor de opmaak van dergelijke overeenkomsten vastleggen.”.

**Art. 9.** In hetzelfde decreet wordt een artikel 31bis ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 31bis. §1. De havenkapiteinsdiensten lichten, 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 in.

§2. De havenkapiteinsdiensten rapporteren via de geëigende kanalen aan de instantie, vermeld in de eerste paragraaf, 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.

§3. De Vlaamse Regering kan maatregelen vaststellen ter uitvoering van dit artikel.”.

**Art. 10.** In artikel 43 van hetzelfde decreet worden de woorden “§1 :” vervangen door de woorden “§1.”.

**Art. 11.** In hetzelfde decreet wordt een artikel 43bis ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 43bis. Bij een ongeval of incident verlenen de exploitant, de gezagvoerder van een vaartuig en de eigenaar van gevaarlijke en verontreinigende stoffen aan boord, aan het MRCC hun volle medewerking, om de gevolgen van een incident of ongeval tot het minimum te beperken. Hiertoe verstrekken zij aan het MRCC de volgende informatie:

1° de correcte technische benaming van de gevaarlijke of verontreinigende stoffen, VN-nummers waar deze bestaan, IMO-risicoklassen overeenkomstig IMDG-, IBC- en IGC-code en in voorkomend geval de klasse van het schip die voor INF-ladingen als bedoeld in voorschrift VII/14.2 vereist is, de hoeveelheden van dergelijke stoffen en, indien zij worden vervoerd in voor vrachtvervoer bestemde laadeenheden, behalve tanks, de identificatienummers daarvan;

2° de alarmnummers van de verlader of een andere persoon of organisatie die beschikt over informatie over de fysisch-chemische eigenschappen van de produkten en over de in geval van nood te nemen maatregelen.

De Vlaamse Regering kan opleggen dat er, in geval van een ongeval of incident, bijkomende informatie aan het MRCC moet worden verstrekt.”

**Art. 12.** In artikel 44, eerste lid, van hetzelfde decreet worden de woorden “Europese Gemeenschappen” vervangen door de woorden “Europese Unie”.

**Art. 13.** In artikel 45 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden tussen de woorden “alle passende maatregelen nemen,” en de woorden “om de vlotheid en de veiligheid van het verkeer”, de woorden “waaronder het toewijzen van een toevluchtsoord,” ingevoegd;

2° er wordt een vierde lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“Bij de beoordeling voor de toewijzing van een toevluchtsoord houdt het MRCC rekening met de richtsnoeren, vermeld in de Toevluchtsoordenresolutie. De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de beoordeling voor de toewijzing van een toevluchtsoord. De beslissing voor de toewijzing van een toevluchtsoord van het MRCC en de eventueel daaraan gekoppelde voorwaarden geldt onverminderd het gezag en de verantwoordelijkheden van de gezagvoerder. Alleen de gezagvoerder is meester over de leiding en de manoeuvres van het vaartuig.”

**Art. 14.** Artikel 46 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 46. Bij de afkondiging van het plan of de plannen, vermeld in artikel 26 van het Samenwerkingsakkoord Kustwacht, op basis van de in dit plan opgenomen objectieve criteria, wijst de instantie, vermeld in artikel 26, §1, van voormeld samenwerkingsakkoord, aan schepen die bijstand behoeven en die voldoen aan de in het plan of de plannen opgelegde voorwaarden, het toevluchtsoord aan. In voorkomend geval kan deze instantie daaraan voorwaarden koppelen.



De bevoegde instantie, vermeld in artikel 26, §1, van voormeld Samenwerkingsakkoord, wordt bijgestaan door de bevoegde diensten van het Vlaams Gewest, die aangeduid zijn op grond van artikel 7, §1, 2°, van voormeld Samenwerkingsakkoord.

Het MRCC deelt de beslissing over het aangewezen toevluchtsoord en de eventueel daaraan gekoppelde voorwaarden aan het vaartuig mee.

De beslissing over de toewijzing van een toevluchtsoord en de eventueel daaraan gekoppelde voorwaarden, en de mededeling daarvan aan het vaartuig, geldt met het behoud van de toepassing van het gezag en de verantwoordelijkheden van de gezagvoerder. Alleen die laatste is meester over de leiding en de manoeuvres van het vaartuig.”.

**Art. 15.** In artikel 47 van hetzelfde decreet worden de woorden “Europese Gemeenschappen” telkens vervangen door de woorden “Europese Unie”.

**Art. 16.** In artikel 50 van hetzelfde decreet worden tussen de woorden “op grond van artikel 45” en de woorden “en de ter uitvoering ervan vastgestelde maatregelen” de woorden “en artikel 46,” ingevoegd.

**Art. 17.** In artikel 51, §1, van hetzelfde decreet worden de woorden “een bepaalde tijd. gegevens bij” vervangen door de woorden “een bepaalde tijd gegevens bij”.

**Art. 18.** In artikel 53, §1, van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in punt 5° worden de woorden “met inbegrip van door. onnodig” vervangen door de woorden “met inbegrip van door onnodig”;

2° in punt 10° worden tussen de woorden “artikel 45” en de woorden “genomen maatregel” de woorden “door het MRCC” ingevoegd;

3° in punt 11° worden de woorden “artikel 46” vervangen door de woorden “artikel 45”;

4° er worden een punt 12° en 13° toegevoegd, die luiden als volgt:

“12° de eigenaar, de exploitant en de gezagvoerder van een beschadigd, defect, of abnormale scheepvaart- of milieurisico's vertonend vaartuig dat naar een toevluchtsoord vaart zonder de overeenkomstig artikel 46 via het MRCC meegedeelde toestemming of die de ter zake via het MRCC meegedeelde voorwaarden overtreedt;

13° eenieder die handelt zonder de toestemming, vermeld in artikel 6bis, of die de voorwaarden, opgelegd door of krachtens artikel 6bis, niet naleeft.”.

**Art. 19.** In artikel 54, §4, derde alinea, van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de eerste zin worden de woorden “kostenniet” vervangen door de woorden “kosten niet”;

2° in de tweede zin wordt de zinsnede “De som die in consignatie weid gegeven wordt,” vervangen door de zinsnede “De som, die in consignatie werd gegeven, wordt”.

**Art. 20.** In artikel 2, 7°, van het Loodsdecreet, zoals gewijzigd door het decreet van 16 juni 2006, worden, met ingang van de inwerkingtreding van het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van met Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum, de woorden “artikel 2, §1, 7°,” vervangen door de woorden “artikel 2, §1, 6°,”.

**Art. 21.** In artikel 68, §2, van hetzelfde decreet worden de woorden “artikel 32 van hetzelfde. decreet” vervangen door de woorden “artikel 32 van hetzelfde decreet”.

**Art. 22.** In artikel 69 van hetzelfde decreet worden de woorden “alle. relevante reglementen” vervangen door de woorden “alle relevante reglementen”.

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





Mevrouw Hilde CREVITS  
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken  
Koning Albert II-laan 20 - Ferrarisgebouw

1000 BRUSSEL

contactpersoon  
Jean-Pierre Merckx  
jpmerckx@serv.be

ons kenmerk  
VHC\_BR\_20110505\_maritieme\_toegangswegen

Brussel  
5 mei 2011

**Uw adviesvraag van 3 maart 2011 aan de SERV over het voorontwerp van decreet tot wijziging van diverse bepalingen van het decreet van 16 juni 2010 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum**

Mevrouw de Minister

U heeft de SERV advies gevraagd over het in hoofding vermelde voorontwerp van decreet. De SERV heeft deze adviesvraag aan de Vlaamse Havencommissie overgemaakt, met de vraag om deze adviesvraag te behandelen, omwille van het gegeven dat het hier gaat om havengerelateerde materie.

Als Voorzitter van de Vlaamse Havencommissie heb ik het genoeg u te melden dat wij geen opmerkingen hebben bij het genoemde voorontwerp van decreet.

Met de meeste hoogachting

Prof. dr. Francis Rome  
Voorzitter Vlaamse Havencommissie

Vlaamse Havencommissie • Wetstraat 34-36 • 1040 Brussel  
T +32 2 209 0111 • F +32 2 217 70 08 • info@vlaamsehavencommissie.be • www.vlaamsehavencommissie.be



ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE





KONINKRIJK BELGIË  
-----

ADVIES 49.678/VR/3  
VAN 14 JUNI 2011

VAN DE AFDELING WETGEVING  
VAN DE RAAD VAN STATE  
-----

DE RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, op 10 mei 2011 door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht haar, binnen een termijn van dertig dagen, verlengd tot vijfenveertig dagen (\*), van advies te dienen over een voorontwerp van decreet “tot wijziging van diverse bepalingen van 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”, heeft, na de zaak te hebben onderzocht op de zittingen van 24 mei 2011 (derde kamer) en 14 juni 2011 (verenigde kamers), het volgende advies gegeven:

---

(\*) Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 1<sup>o</sup>, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, waarin wordt bepaald dat de termijn van dertig dagen verlengd wordt tot vijfenveertig dagen in het geval waarin het advies gegeven wordt door de verenigde kamers met toepassing van artikel 85*bis*.

49.678/3

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<sup>1</sup>, 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, naast tot het aanbrengen van een aantal technische en taalkundige aanpassingen, tot het doorvoeren van de volgende wijzigingen 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 (MRCC):

- het toevoegen van een bepaling inzake bijzondere of buitennormale transporten en bijzondere “gebeurtenissen” die een invloed hebben of zouden kunnen hebben op de vlotheid en de veiligheid van het scheepvaartverkeer of op de vaarweginfrastructuur (artikel 6);
- de vervanging van een bepaling betreffende de aanmeldingsplicht wanneer een vaartuig het werkingsgebied van het verkeersbegeleidingssysteem binnenvaart (artikel 7);
- de toevoeging van een bepaling betreffende de mededeling door de havenkapiteinsdiensten aan de bevoegde federale overheid van klaarblijkelijke gebreken aan een schip (artikel 9);
- het invoegen van een bepaling betreffende de medewerking die aan het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum moet worden verleend bij een ongeval of een incident (artikel 11);
- de toevoeging van bepalingen betreffende het toewijzen van een toevluchtsoord (artikelen 13 en 14).

---

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

49.678/VR

BEVOEGDHEID VAN HET VLAAMSE GEWEST

3.1. In advies 38.901/3 over een voorontwerp van decreet dat heeft geleid tot het decreet van 16 juni 2006<sup>2</sup> heeft de Raad van State, afdeling Wetgeving, betreffende de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest, het volgende opgemerkt:

“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 bebakendingsdiensten 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<sup>(3)</sup>.

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 betrokken regelingen beperkt blijven tot het beheer van de waterwegen en hun aanhorigheden<sup>(4)</sup>;
- normen aannemen ter bescherming van de<sup>(5)</sup> waterwegeninfrastructuur, o.m. ter bestrijding van de schade aan die infrastructuur<sup>(5)</sup>.

Ook kunnen de gewesten op grond van die bevoegdheid politieverordeningen in verband met de waterwegen en de havens, en hun aanhorigheden aannemen<sup>(6)</sup>.

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.

<sup>2</sup> Advies 38.901/3 van 20 september 2005 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 16 juni 2006, *Parl. St.*, Vl. Parl., 2005-2006, nr. 746/1, pp. 60-68.

<sup>3</sup> *Voetnoot 4 uit het geciteerde advies*: 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.

<sup>4</sup> *Voetnoot 5 uit het geciteerde advies*: Arbitragehof, nr. 5/96, 18 januari 1996, overw. B.3.1 en B.3.3.

<sup>5</sup> *Voetnoot 6 uit het geciteerde advies*: 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.

<sup>6</sup> *Voetnoot 7 uit het geciteerde advies*: Arbitragehof, nr. 5/96, 18 januari 1996, overw. B.3.3.

49.678/VR

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<sup>(7)</sup>.

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:

- 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<sup>(8)</sup>.

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<sup>(9)</sup>.

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 8 augustus 1980, omdat verkeersbegeleiding, in die zin begrepen, deze regels niet wijzigt<sup>(10)</sup>.

<sup>7</sup> Voetnoot 8 uit het geciteerde advies: Arbitragehof, nr. 2/97, 16 januari 1997, overw. B.3.2.

<sup>8</sup> Voetnoot 9 uit het geciteerde advies: 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.

<sup>9</sup> Voetnoot 10 uit het geciteerde advies: *Ibid.*; Arbitragehof, nr. 2/97, 16 januari 1997, overw. B.12.

<sup>10</sup> Voetnoot 11 uit het geciteerde advies: 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.

49.678/VR

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<sup>(11)</sup>.

De walradarketen, die tot doel heeft de scheepvaart op de meest doeltreffende wijze te begeleiden<sup>(12)</sup>, 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’<sup>(13)</sup>. Onder het begrip ‘aanhorigheden’ ressorteert onder meer ‘... al wat nodig is voor de scheepvaart’<sup>(14)</sup>.

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<sup>(15)</sup>.

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<sup>(16)</sup>.

*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 [MRCC].

---

<sup>11</sup> Voetnoot 12 uit het geciteerde advies: Arbitragehof, nr. 2/97, 16 januari 1997, overw. B.12.

<sup>12</sup> Voetnoot 13 uit het geciteerde advies: 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.

<sup>13</sup> Voetnoot 14 uit het geciteerde advies: Arbitragehof, nr. 2/97, 16 januari 1997, overw. B.12; J. THEUNIS, *o.c.*, nr. 32, p. 54.

<sup>14</sup> Voetnoot 15 uit het geciteerde advies: Arbitragehof, nr. 2/97, 16 januari 1997, overw. B.12, met verwijzing naar, *Parl. St.*, Kamer, B.Z. 1988, nr. 516/1, p. 14.

<sup>15</sup> Voetnoot 16 uit het geciteerde advies: Arbitragehof, nr. 2/97, 16 januari 1997, overw. B.17.1.

<sup>16</sup> Voetnoot 17 uit het geciteerde advies: Arbitragehof, nr. 2/97, 16 januari 1997, overw. B.17.2.

49.678/VR

3.4. In de uitoefening van hun bevoegdheid kunnen de gewesten echter geen maatregelen nemen die behoren tot de bevoegdheid van de federale overheid<sup>(17)</sup>.

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:

‘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<sup>(18)</sup>, noch het aannemen van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen<sup>(19)</sup>.

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’<sup>(20)</sup>. 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<sup>(21)</sup>. Wat het verkeer op de zee betreft, is diezelfde overheid bevoegd voor de politie op de zeevaart<sup>(22)</sup>.

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<sup>(23)</sup>.

<sup>17</sup> Voetnoot 18 uit het geciteerde advies: 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.

<sup>18</sup> Voetnoot 19 uit het geciteerde advies: 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.

<sup>19</sup> Voetnoot 20 uit het geciteerde advies: Arbitragehof, nr. 127/2000, 6 december 2000, overw. B.10.3.

<sup>20</sup> Voetnoot 21 uit het geciteerde advies: 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.

<sup>21</sup> Voetnoot 22 uit het geciteerde advies: 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.

<sup>22</sup> Voetnoot 23 uit het geciteerde advies: 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.

<sup>23</sup> Voetnoot 24 uit het geciteerde advies: Arbitragehof, nr. 2/97, 16 januari 1997, overw. B.4.3.



49.678/VR

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<sup>(24)</sup>.

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)<sup>(25)</sup>.

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.

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<sup>(26)</sup>. Zo moeten de gewesten bijvoorbeeld regels kunnen aannemen die de specifieke veiligheidsaspecten van een waterweg betreffen<sup>(27)</sup>, 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.

---

<sup>24</sup> Voetnoot 25 uit het geciteerde advies: 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).

<sup>25</sup> Voetnoot 26 uit het geciteerde advies: Het voor advies voorgelegde ontwerp heeft geen uitstaans met het vervoer, zodat het bedoelde bevoegdheidsvoorbehoud op dit punt verder buiten beschouwing kan blijven.

<sup>26</sup> Voetnoot 27 uit het geciteerde advies: 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.

<sup>27</sup> Voetnoot 28 uit het geciteerde advies: Vgl., i.v.m. brandveiligheidsnormen, Arbitragehof, nr. 40, 15 oktober 1987, overw. 2.B.2.

49.678/VR

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.

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 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.”

3.2. Globaal genomen blijft het ontworpen decreet binnen de aldus opgevatte bevoegdheid van het Vlaamse Gewest. Enkele bepalingen ervan nopen evenwel tot een nader onderzoek.

3.2.1. Luidens het ontworpen artikel *6bis* van het decreet van 16 juni 2006 (artikel 6 van het ontwerp) dient om de vlotheid en de veiligheid van het scheepvaartverkeer niet in het gedrang te brengen en omwille van de bescherming van de vaarweginfrastructuur, de toelating van een door de Vlaamse Regering aangewezen instantie te worden verkregen voor de organisatie van bijzondere of buitennormale transporten en voor “bijzondere gebeurtenissen [lees: activiteiten]” die een invloed hebben of zouden kunnen hebben op de vlotheid en de veiligheid van het scheepvaartverkeer of op de vaarweginfrastructuur wanneer die transporten of “gebeurtenissen” plaatsvinden in de door de Vlaamse Regering aangewezen wateren en kustzone.

Vraag is of met deze bepaling niet de bevoegdheid van de federale overheid inzake de algemene politie en de reglementering op het zeeverkeer en -vervoer wordt betreden.

Het Grondwettelijk Hof heeft gepreciseerd dat de verkeersregels ter zee betrekking hebben op het verloop van het scheepvaartverkeer in zijn geheel en erop gericht zijn dat verkeer

49.678/VR

vlot en zonder gevaar voor anderen te organiseren, alsmede het ontstaan van gevaarlijke situaties te vermijden.<sup>28</sup>

Gelet op deze definitie kan het onderwerpen, op een algemene wijze, aan een voorafgaande toelating van de organisatie van bijzondere of buitennormale transporten worden beschouwd als een regel betreffende de politie van het zeeverkeer en het zeevervoer voor zoverre die toelating als doel heeft de vlotheid en de veiligheid van het scheepvaartverkeer te waarborgen.<sup>29</sup> Anderzijds kan het Vlaamse Gewest wel bevoegd worden geacht een regime van toelating voor die transporten of activiteiten in te voeren wanneer met die toelating de bescherming van de waterwegen of de vaarwegen- of haveninfrastructuur wordt beoogd.<sup>30</sup>

In het ontworpen artikel *6bis* dienen derhalve de referenties aan “de vlotheid en de veiligheid van het scheepvaartverkeer” te worden geschrapt.

Gelet op de samenhang tussen de federale en de gewestelijke bevoegdheden terzake en om een dubbel regime van toelating te vermijden, verdient het aanbeveling om met toepassing van artikel *92bis*, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen een samenwerkingsakkoord te sluiten betreffende de toelating voor de organisatie van bijzondere of buitennormale transporten of bijzondere activiteiten die een invloed hebben op de vlotheid en de veiligheid van het scheepvaartverkeer en op de vaarwegen- of haveninfrastructuur.

3.2.2. Het ontwerp bevat een aantal regels betreffende de toewijzing van een toevluchtsoord naar aanleiding van ongevallen en risico-omstandigheden of bij afkondiging van het rampenplan of de rampenplannen bedoeld in artikel 26 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 (artikelen 13 en 14 waarbij de artikelen 45 en 46 van het decreet van 16 juni 2006 respectievelijk worden gewijzigd en vervangen). Zo wordt het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum gemachtigd om naar aanleiding van ongevallen of

---

<sup>28</sup> Grondwettelijk Hof, nr. 2/97, 16 januari 1997, B.4.3.

<sup>29</sup> Hetzelfde geldt voor het onderwerpen aan een toelating van de in het ontworpen artikel *6bis* bedoelde “bijzondere gebeurtenissen”. Strikt genomen betreft de toelating hiervoor niet of niet altijd een verkeersregel, maar de federale overheid kan wel worden geacht bevoegd te zijn de maatregel aan te nemen op grond van haar impliciete bevoegdheden.

<sup>30</sup> In dezelfde zin, w.b.t. het wegvervoer, advies 41.234/VR van 3 oktober 2006 over een ontwerp van koninklijk besluit betreffende het wegverkeer van uitzonderlijk vervoer.

49.678/VR

risico-omstandigheden een toevluchtsoord toe te wijzen, rekening houdend met de richtsnoeren vermeld in de Toevluchtsoordenresolutie<sup>31</sup> en volgens de nadere regels die door de Vlaamse Regering worden bepaald voor de toewijzing van een toevluchtsoord. Bij de afkondiging van een (de) rampenplan(nen) wijst de instantie vermeld in artikel 26 van het samenwerkingsakkoord van 8 juli 2005, dit is de gouverneur van de provincie West-Vlaanderen, aan schepen die bijstand behoeven en die voldoen aan de in het (de) rampenplan(nen) vermelde voorwaarden, het toevluchtsoord toe, en kunnen daaraan voorwaarden worden gekoppeld. De zo-even vermelde instantie wordt bijgestaan door de bevoegde diensten van het Vlaamse Gewest, aangewezen op grond van artikel 7, § 1, 2°, van het samenwerkingsakkoord van 8 juli 2005, terwijl de beslissing over het toegewezen toevluchtsoord en de daaraan gekoppelde voorwaarden door het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum aan “het vaartuig” (lees: de gezagvoerder ervan) worden medegedeeld.

Het toewijzen van een toevluchtsoord voor schepen die bijstand behoeven, heeft enerzijds tot doel de veiligheid en de vlotheid van het scheepvaartverkeer te waarborgen, waarvoor de federale overheid bevoegd is op grond van de haar krachtens artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 toekomende bevoegdheid inzake de algemene politie en de reglementering op het zeeverkeer en het zeevervoer, kan mede worden genomen op grond van overwegingen betreffende de bescherming van het mariene milieu en kan in geval van scheepsrampen worden beschouwd als een maatregel die kan bijdragen tot de civiele bescherming. De twee laatstgenoemde aangelegenheden behoren tot de residuaire bevoegdheid van de federale overheid. Anderzijds houdt het toewijzen van een toevluchtsoord ook verband met gewestelijke aangelegenheden, zoals het gebruik en de bescherming van de vaarwegen, de reddingsdiensten en eventueel de loods-, sleep- of ondersteuningsdiensten, de bescherming van de haveninfrastructuur en de toegankelijkheid ervan wanneer een haven als toevluchtsoord fungeert, en de beoordeling van de impact op het kustmilieu zelf.

De Raad van State, afdeling Wetgeving, beschikt weliswaar niet over de technische deskundigheid die toelaat alle aspecten van de problematiek te doorgronden. Toch moet worden vastgesteld dat, nu de onderscheiden aspecten waarmee bij de beoordeling van de toewijzing van een toevluchtsoord rekening dient te worden gehouden, in verband te brengen zijn met bevoegdheden van zowel de federale overheid als van het Vlaamse Gewest, en verschillende diensten, die zowel van de federale overheid als van het Vlaamse Gewest afhangen bij de

---

<sup>31</sup> In het ontworpen artikel 2, § 1, 47°, van het decreet van 16 juni 2006 gedefinieerd als “resolutie A.949(23) van de Internationale Maritieme Organisatie, ‘Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance’”.

49.678/VR

beslissing tot toewijzing van het toevluchtsoord en de uitvoering ervan zullen dienen te worden betrokken, dat gewest niet unilateraal vermag te bepalen door welk orgaan de beslissing inzake de toewijzing van het toevluchtsoord dient te worden genomen, noch unilateraal de nadere regels of de criteria vermag te bepalen waarmee bij die toewijzing rekening dient te worden gehouden.<sup>32</sup> Gelet op het gegeven dat de beslissing tot het toewijzen van een toevluchtsoord noodzakelijkerwijze door één enkele instantie dient te worden genomen, ook al zijn er zowel federale als gewestelijke bevoegdheden bij betrokken, is het onontbeerlijk dat de desbetreffende regels in onderlinge samenwerking tussen de federale overheid en het Vlaamse Gewest tot stand worden gebracht. Daartoe kan worden aangeraden het samenwerkingsakkoord van 8 juli 2005 aan te vullen met bepalingen omtrent het toewijzen van een toevluchtsoord.

Het genoemde samenwerkingsakkoord bevat overigens reeds een artikel (artikel 26) betreffende het rampenplan Noordzee, dat “alle aspecten regelt, die verbonden zijn aan rampen met betrekking tot de zee en de kustwateren en die behoren tot de bevoegdheden van de partijen in het kader van dit samenwerkingsakkoord”. Het ontworpen artikel 46 (artikel 14 van het ontwerp) kan worden beschouwd als een aanvulling op het genoemde samenwerkingsakkoord, wat uiteraard niet eenzijdig door de decreetgever kan gebeuren, maar een wijziging van dat samenwerkingsakkoord impliceert.

Conclusie is derhalve dat de artikelen 13 en 14 van het ontwerp geen doorgang kunnen vinden en dat de regeling inzake de toewijzing van het toevluchtsoord aan schepen die bijstand behoeven in samenwerking met de federale overheid dient te worden uitgevaardigd, best door middel van een aanpassing van het samenwerkingsakkoord van 8 juli 2005.

---

<sup>32</sup> In zoverre die criteria de vlotheid en veiligheid van het scheepvaartverkeer betreffen, zoals uit het te wijzigen artikel 45, eerste lid, van het decreet van 16 juni 2006 blijkt, wordt de federale bevoegdheid inzake de algemene politie en de reglementering van het zeeverkeer betreden.

49.678/3

## ONDERZOEK VAN DE TEKST

### Artikel 2

4. Het is enkel in het decreet van 16 juni 2006 zelf dat moet worden vermeld dat dit decreet onder meer strekt tot de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2002/59/EG<sup>33</sup> en van richtlijn 2009/16/EG<sup>34</sup>. Artikel 2 van het ontwerp dient derhalve te vervallen.

### Artikel 3

5. In artikel 3, 2° en 7°, van het ontwerp wordt in de definiëring van een aantal wetten of decreten ook uitdrukkelijk verwezen naar de latere wijzigingen ervan. Zulk een verwijzing is wetgevingstechnisch overbodig: wanneer zonder meer wordt verwezen naar een wet, een decreet of een ordonnantie, wordt verwezen naar de tekst met al zijn bestaande en toekomstige wijzigingen.<sup>35</sup>

Artikel 3, 2° en 7°, van het ontwerp dient derhalve te worden weggelaten.

Een gelijkaardige opmerking geldt met betrekking tot de verwijzing naar verdragen<sup>36</sup> en Europese of internationale regelgeving en naar het samenwerkingsakkoord van 8 juli 2005, zodat ook artikel 3, 4°, 5°, 8° en 9°, van het ontwerp dient te vervallen of dient te worden aangepast.

---

<sup>33</sup> 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.

<sup>34</sup> Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole. Artikel 4 van het ontwerp strekt tot toevoeging in artikel 3 van het decreet van 16 juni 2006 van een verwijzing naar die richtlijn.

<sup>35</sup> Zie *Beginselen van de Wetgevingstechniek. Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, Raad van State, 2008, nr. 74. Zie wat de verwijzing naar besluiten betreft evenwel Grondwettelijk Hof, nr. 159/2008, 20 november 2008, B.4.2.

<sup>36</sup> Zij het dat in geval van verdragen enkel rekening kan worden gehouden met voor de interne rechtsorde geldende wijzigingen.

49.678/3

#### Artikel 4

6. In artikel 4 van het ontwerp dient te worden aangegeven dat de erin bedoelde toevoeging wordt aangebracht in artikel 3, *eerste lid*, van het decreet van 16 juni 2006.

#### Artikel 6

7. Onverminderd opmerking 3.2.1, wordt ter overweging gegeven om de Vlaamse Regering er ook toe te machtigen de aard van de in het ontworpen artikel 6*bis*, tweede lid, bedoelde voorwaarden te bepalen.

#### Artikel 8

8. In het ontworpen artikel 14, § 3, tweede lid (artikel 8, 2°, van het ontwerp), schrijve men “nadere regels” in plaats van “modaliteiten”.

#### Artikel 9

9. In het ontworpen artikel 31*bis* late men zowel in paragraaf 1 als in paragraaf 2, eerste lid, de woorden “via de geëigende kanalen” weg. Die woorden zijn immers weinigzeggend wanneer niet nader wordt omschreven welke die “geëigende kanalen” juist zijn.

10. Het ontworpen artikel 31*bis*, § 3, naar luid waarvan de Vlaamse Regering maatregelen kan vaststellen “ter uitvoering van dit artikel”, houdt niet meer in dan wat reeds is vervat in de algemene uitvoeringsbevoegdheid van de Vlaamse Regering, bedoeld in artikel 20 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, 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.

49.678/3

Artikel 11

11. Er dient in het ontworpen artikel 43*bis*, eerste lid, 1°, te worden verduidelijkt wat wordt bedoeld met de “VN-nummers”, de “IMO-risicoklassen”, de “IMDG-, IBC- en IGC-code” en de “INF-ladingen als bedoeld in voorschrift VII/14.2”. In zoverre wordt verwezen naar begrippen die voorkomen in bepaalde normen, dient te worden nagegaan of die normen voldoende kenbaar zijn

Artikel 20

12. Aangezien bij artikel 20 van het ontwerp een wijziging wordt beoogd 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 bootsman, en niet van het decreet van 16 juni 2006, dient dit artikel te worden geplaatst na artikel 22 van het ontwerp.

-----



49.678/VR

De verenigde kamers waren samengesteld uit

de Heren	P. LIÉNARDY,	kamervoorzitter,
	J. SMETS, J. JAUMOTTE, B. SEUTIN, J. VAN NIEUWENHOVE, L. DETROUX,	staatsraden,
Mevrouwen	C. GIGOT, A.-M. GOOSSENS,	griffiers.

De verslagen werden uitgebracht door de Heer Y. CHAUFFOUREAUX en Mevrouw G. SCHEPPERS, auditeurs.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

A.-M. GOOSSENS

P. LIÉNARDY

49.678/3

De derde kamer was samengesteld uit

de Heren	J. SMETS,	staatsraad, voorzitter,
	B. SEUTIN,	
	J. VAN NIEUWENHOVE,	staatsraden,
	H. COUSY,	assessor van de afdeling Wetgeving,
Mevrouw	A.-M. GOOSSENS,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door Mevrouw G. SCHEPPERS, auditeur.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

A.-M. GOOSSENS

J. SMETS

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.** In artikel 2, §1, van 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 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° aan punt 5° worden de woorden “, overeenkomstig de MAS-resolutie” toegevoegd;
- 2° in punt 21° worden de woorden “de vast-, en” vervangen door de woorden “de vast-, en”;
- 3° in punt 25°, 26° en 27° worden de woorden “en wijzigingen” vervangen door de woorden “, en latere wijzigingen”;
- 4° aan punt 28° tot en met 35° worden de woorden “, en latere wijzigingen” toegevoegd;
- 5° in punt 31° wordt het woord “België.” vervangen door het woord “België”;
- 6° aan punt 44° worden de woorden “, en latere wijzigingen” toegevoegd;
- 7° er worden een punt 45° tot en met 49° toegevoegd, die luiden als volgt:
  - “45° MAS-resolutie: resolutie A.950(23) van de Internationale Maritieme Organisatie, “Maritime Assistance Services (MAS)” genaamd, en latere wijzigingen;
  - 46° schip dat bijstand behoeft: een schip in omstandigheden die gevaar voor verlies van het schip, voor het milieu of voor de scheepvaart kunnen opleveren, onverminderd de bepalingen van het SAR-verdrag;
  - 47° Toevluchtsoordenresolutie: resolutie A.949(23) van de Internationale Maritieme Organisatie, “Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance” genaamd, en latere wijzigingen;
  - 48° samenwerkingsakkoord Kustwacht: samenwerkingsakkoord van 8 juli 2005 tussen de Federale Staat en het Vlaamse Gewest betreffende de oprichting van en de samenwerking in een structuur Kustwacht;
  - 49° PSC-richtlijn: richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole, en latere wijzigingen.”.

**Art. 3.** Aan artikel 3, eerste lid, worden de woorden “en de PSC-richtlijn” toegevoegd.

**Art. 4.** In artikel 4, §1, 3°, van hetzelfde decreet worden de woorden “het. treffen” vervangen door de woorden “het treffen”.

**Art. 5.** In hetzelfde decreet wordt een artikel 6bis ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 6bis. Om de vlotheid en de veiligheid van het scheepvaartverkeer niet in het gedrang te brengen en omwille van de bescherming van de vaarweginfrastructuur, moet, voor de door de Vlaamse Regering aangewezen wateren en kustzone, een toelating van de bevoegde instantie worden verkregen voor de organisatie van bijzondere of buitennormale transporten en bijzondere gebeurtenissen, die een invloed hebben of zouden kunnen hebben op de vlotheid en de veiligheid van het scheepvaartverkeer of op de vaarweginfrastructuur. De Vlaamse Regering wijst de bevoegde instantie aan.

Indien een toelating voor de organisatie van bijzondere of buitennormale transporten of bijzondere gebeurtenissen wordt verleend, kan de bevoegde instantie hieraan voorwaarden verbinden.

De Vlaamse Regering kan de bijzondere en buitennormale transporten en bijzondere gebeurtenissen, alsook de procedure voor het vragen van en de voorwaarden voor het verkrijgen van een toelating tot bijzondere of buitennormale transporten en bijzondere gebeurtenissen, nader omschrijven.”.

**Art. 6.** Artikel 9, §1, van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

“§1. De gezagvoerder van een vaartuig dat op weg is naar een haven gelegen binnen het VBS-werkingsgebied of naar een andere Belgische haven gelegen buiten het VBS-werkingsgebied, waarbij de grens van het Vlaamse Gewest wordt overschreden, moet zich aanmelden bij de bevoegde instantie, volgens de door de Vlaamse Regering bepaalde regels.

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

**Art. 7.** In artikel 14, §3, van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden “een. geschreven overeenkomst” vervangen door de woorden “een geschreven overeenkomst”;

2° het tweede lid wordt vervangen door wat volgt:

“De Vlaamse Regering kan nadere regels voor de opmaak van dergelijke overeenkomsten bepalen.”.

**Art. 8.** In hetzelfde decreet wordt een artikel 31bis ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 31bis. §1. De havenkapiteinsdiensten lichten, 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 in.

§2. De havenkapiteinsdiensten rapporteren via de geëigende weg aan de instantie, vermeld in de eerste paragraaf, 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.

§3. De Vlaamse Regering kan nadere regels vaststellen voor de rapportage van klaarblijkelijke gebreken, vermeld in paragraaf 1, de gegevens, vermeld in paragraaf 2, en de wijze waarop deze klaarblijkelijke gebreken en gegevens moeten worden gerapporteerd.”.

**Art. 9.** In artikel 43 van hetzelfde decreet worden de woorden “§1 :” vervangen door de woorden “§1.”.

**Art. 10.** In hetzelfde decreet wordt een artikel 43bis ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 43bis. Bij een ongeval of incident verlenen de exploitant, de gezagvoerder van een vaartuig en de eigenaar van gevaarlijke en verontreinigende stoffen aan boord, aan het MRCC hun volle medewerking, om de gevolgen van een incident of ongeval tot het minimum te beperken.

De Vlaamse Regering bepaalt welke informatie in geval van een incident of ongeval, aan het MRCC moet worden verstrekt en de wijze waarop deze gegevens aan het MRCC moeten worden verstrekt.”.

**Art. 11.** In artikel 44, eerste lid, van hetzelfde decreet worden de woorden “Europese Gemeenschappen” vervangen door de woorden “Europese Unie”.

**Art. 12.** In artikel 45 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden tussen de woorden “alle passende maatregelen nemen,” en de woorden “om de vlotheid en de veiligheid van het verkeer” de woorden “waaronder het toewijzen van een toevluchtsoord,” ingevoegd;

2° er wordt een vierde lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“Bij de beoordeling voor de toewijzing van een toevluchtsoord houdt het MRCC rekening met de richtsnoeren, vermeld in de Toevluchtsoordenresolutie. De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de beoordeling voor het aanwijzen van een toevluchtsoord. De beslissing voor de toewijzing van een toevluchtsoord van het MRCC en de eventueel daaraan gekoppelde voorwaarden geldt onverminderd het gezag en de verantwoordelijkheden van de gezagvoerder. Alleen de gezagvoerder is meester over de leiding en de manoeuvres van het vaartuig.”.

**Art. 13.** Artikel 46 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 46. Bij de afkondiging van het plan of de plannen, vermeld in artikel 26 van het samenwerkingsakkoord Kustwacht, op basis van de in dit plan opgenomen objectieve criteria, neemt de instantie, vermeld in artikel 26, §1, van voormeld samenwerkingsakkoord, de maatregelen, vermeld in artikel 45, ten aanzien van schepen die bijstand behoeven en wijst aan de schepen, die voldoen aan de in het plan of de plannen opgelegde voorwaarden, het toevluchtsoord aan overeenkomstig het bepaalde in artikel 45. In voorkomend geval kan deze instantie daaraan voorwaarden koppelen.

De bevoegde instantie, vermeld in artikel 26, §1, van voormeld samenwerkingsakkoord, wordt bijgestaan door de bevoegde diensten van het Vlaamse Gewest, die aangeduid zijn op grond van artikel 7, §1, 2°, van voormeld samenwerkingsakkoord.

Het MRCC deelt de maatregelen, waaronder de beslissing over het aanwijzen van een toevluchtsoord en de eventueel daaraan gekoppelde voorwaarden aan het vaartuig mee.

De maatregelen, waaronder de beslissing over de toewijzing van een toevluchtsoord en de eventueel daaraan gekoppelde voorwaarden, en de mededeling daarvan aan het vaartuig,

gelden met het behoud van de toepassing van het gezag en de verantwoordelijkheden van de gezagvoerder. Alleen die laatste is meester over de leiding en de manoeuvres van het vaartuig.”.

**Art. 14.** In artikel 47 van hetzelfde decreet worden de woorden “Europese Gemeenschappen” telkens vervangen door de woorden “Europese Unie”.

**Art. 15.** In artikel 50 van hetzelfde decreet worden tussen de woorden “op grond van artikel 45” en de woorden “en de ter uitvoering ervan vastgestelde maatregelen” de woorden “en artikel 46,” ingevoegd.

**Art. 16.** In artikel 51, §1, van hetzelfde decreet worden de woorden “een bepaalde tijd. gegevens bij” vervangen door de woorden “een bepaalde tijd gegevens bij”.

**Art. 17.** In artikel 53, §1, van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° in punt 5° worden de woorden “met inbegrip van door. onnodig” vervangen door de woorden “met inbegrip van door onnodig”;
- 2° in punt 10° worden tussen de woorden “artikel 45” en de woorden “genomen maatregel” de woorden “door het MRCC” ingevoegd;
- 3° in punt 11° worden de woorden “artikel 46” vervangen door de woorden “artikel 45”;
- 4° er worden een punt 12° en 13° toegevoegd, die luiden als volgt:
  - “12° de eigenaar, de exploitant en de gezagvoerder van een beschadigd, defect, of abnormale scheepvaart- of milieurisico’s vertonend vaartuig dat naar een toevluchtsoord vaart zonder de overeenkomstig artikel 46 via het MRCC meege-deelde toestemming of die de ter zake via het MRCC meege-deelde voorwaarden overtreedt;
  - 13° eenieder die handelt zonder de toestemming, vermeld in artikel 6bis, of die de voorwaarden, opgelegd door of krachtens artikel 6bis, niet naleeft.”.

**Art. 18.** In artikel 54, §4, derde alinea, van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° in de eerste zin worden de woorden “kostenniet” vervangen door de woorden “kosten niet”;
- 2° in de tweede zin wordt de zinsnede “De som die in consignatie weid gegeven wordt,” vervangen door de zinsnede “De som, die in consignatie werd gegeven, wordt”.

**Art. 19.** In artikel 68, §2, van hetzelfde decreet worden de woorden “artikel 32 van hetzelfde. decreet” vervangen door de woorden “artikel 32 van hetzelfde decreet”.

**Art. 20.** In artikel 69 van hetzelfde decreet worden de woorden “alle. relevante reglemen-ten” vervangen door de woorden “alle relevante reglementen”.



**Art. 21.** In artikel 2, 7°, van het Loodsdecreet, zoals gewijzigd door het decreet van 16 juni 2006, worden, met ingang van de inwerkingtreding van het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van met Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum, de woorden “artikel 2, §1, 7°,” vervangen door de woorden “artikel 2, §1, 6°,”.

Brussel, 16 december 2011.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit  
en Openbare Werken,

Hilde CREVITS