



Vlaams
Parlement

stuk **1418** (2011-2012) – Nr. 3
ingediend op 1 juni 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

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door mevrouw Els Kindt

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Filip Anthuenis, Marino Keulen;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Ward Kennes, mevrouw Els Kindt, de heer Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de dames Annick De Ridder, Lydia Peeters;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Luckas Van Der Taelen.

Stukken in het dossier:

1418 (2011-2012) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
– Nr. 2: Amendement

INHOUD

1. Toelichting door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.....	4
1.1. Doel van het ontwerp van decreet.....	4
1.2. Belangrijkste wijzigingen	4
1.2.1. Bijzondere of buitennormale transporten	4
1.2.2. Havenstaatcontrole	5
1.2.3. Omzetting gewijzigde Monitoringrichtlijn	5
1.3. Timing.....	6
2. Algemene bespreking	7
3. Artikelsgewijze bespreking	7
4. Stemming.....	8
Tekst aangenomen door de commissie	9

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken behandelde op 24 mei 2012 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 naar de havens en de organisatie van het maritiem reddings- en coördinatiecentrum (*Parl. St. VI. Parl. 2011-12, nr. 1418/1*).

1. Toelichting door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

1.1. Doel van het ontwerp van decreet

Minister *Hilde Crevits* licht toe dat dit ontwerp van decreet een aantal wijzigingen voorstelt aan het Scheepvaartbegeleidingsdecreet. Het voorontwerp van decreet werd principiële goedgekeurd op 25 februari 2011. De Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) leverde hierover een advies af op 5 mei 2011 en de Raad van State op 14 juni 2011. De Raad van State wees in zijn advies op een aantal problemen bij de omzetting van de richtlijn. Daarom heeft het Departement Mobiliteit en Openbare Werken belangrijke juridische aanpassingen doorgevoerd in de tekst. Het ontwerp van decreet werd definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 16 december 2011. Op 4 januari 2012 werd het bezorgd aan het Vlaams Parlement.

Met dit ontwerp van decreet wil de Vlaamse Regering twee Europese richtlijnen omzetten in haar eigen wetgeving. De eerste is de gewijzigde Monitoringrichtlijn van 23 april 2009 (richtlijn 2009/17/EG) die een communautair monitoring- en informatiesysteem invoert voor de zeescheepvaart. De tweede is de richtlijn Port State Control van 23 april 2009 betreffende de havenstaatcontrole (richtlijn 2009/16/EG). Beide richtlijnen maken deel uit van het Erika III-pakket. Ze hebben betrekking op gemengde bevoegdheden, die dus zowel federaal als Vlaams zijn en op Vlaamse bevoegdheden die tot nu toe geregeld waren in een koninklijk besluit (KB). Ook een aantal drukfouten in de bestaande tekst van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet worden rechtgezet.

1.2. Belangrijkste wijzigingen

1.2.1. Bijzondere of buitennormale transporten

In het Scheepvaartbegeleidingsdecreet wordt door artikel 5 van dit ontwerp van decreet een nieuw artikel 6bis ingevoegd. Dat artikel stelt dat er bij de organisatie van bijzondere of buitennormale transporten en bij bijzondere gebeurtenissen een toelating moet worden verkregen van een bevoegde instantie als die activiteit een invloed zou kunnen hebben op de vlotheid en de veiligheid van het scheepvaartverkeer of op de vaarweginfrastructuur.

Aan die toelating kan de bevoegde instantie, die verder gespecificeerd wordt, een aantal voorwaarden verbinden.

In het artikel 6bis worden de wateren aangewezen waarbinnen men een dergelijke toelating dient aan te vragen. Er wordt beschreven wat men dient te verstaan onder een bijzonder of buitennormaal transport en wat dan wel die bijzondere gebeurtenissen zouden kunnen zijn. Ook de procedure wordt geregeld en de voorwaarden die aan die toelating kunnen worden gekoppeld.

Mogelijke activiteiten in dat kader zijn kerstboomverbrandingen en vuurwerk op het strand, de organisatie van de Tall Ships Race en het verplaatsen van grote onderdelen van windmolens van een haven naar de windmolenparken op zee waarbij men een vaarweg van en naar de Vlaamse havens kruist. Het gaat dus om diverse activiteiten die een invloed kunnen hebben op de vlotheid en de veiligheid van het scheepvaartverkeer.

De Raad van State merkte op dat er in de eerste versie van de tekst van dit artikel bevoegdheidsoverschrijdingen waren. Daardoor werd de indruk gewekt dat de Vlaamse overheid zich zou bezighouden met het stellen van verkeersregels. De Vlaamse Regering heeft verduidelijkt dat het gaat om Vlaamse bevoegdheden die tot op heden geregeld zijn in een KB. Voor situaties waarbij alleen Vlaamse bevoegdheden betrokken zijn, bijvoorbeeld kerstboomverbrandingen op het strand, is een eigen Vlaamse regeling noodzakelijk. Dat is de reden waarom de bepaling in het KB voor wat de Vlaamse bevoegdheden betreft, overgeheveld is naar het Scheepvaartbegeleidingsdecreet.

Voor situaties waarbij er sprake is van gemengde bevoegdheden, bijvoorbeeld de transporten van en naar windmolenparken, kan men beter werken op basis van een samenwerkingsakkoord. Er is echter al een samenwerkingsakkoord Kustwacht waarin afspraken zijn opgenomen over die transporten. Daarom is het niet nodig om een nieuw samenwerkingsakkoord te sluiten zoals de Raad van State suggereerde.

De Raad van State had ook een probleem met de term ‘vlotheid en veiligheid van het scheepvaartverkeer’ die te sterk zou aansluiten bij de federale bevoegdheid om verkeersregels op te stellen. Ze is het daar niet mee eens. De vlotheid en de veiligheid van het scheepvaartverkeer is immers geen nieuw begrip. In het kader van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet komt dit immers reeds voor in artikel 8 waar het gaat over de coördinatie van het scheepvaartverkeer, en in artikel 16/3 waar het gaat over de verkeersorganisatie. Vroeger had de Raad van State daarvan nooit een probleem gemaakt. Een gewestelijke regelgeving kan immers een federale regelgeving aanvullen of zelfs verstrengen, voor zover dat kan bijdragen aan een nuttiger gebruik van de waterweg of aan een betere bescherming van de maritieme toegangswegen. Het is echter niet mogelijk om af te wijken van bestaande federale regels. De bepaling in het Scheepvaartbegeleidingsdecreet is daarmee in overeenstemming.

1.2.2. Havenstaatcontrole

Artikel 6 is een wijziging van artikel 9 van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet. Het betreft een omzetting van de tweede richtlijn, namelijk die over de havenstaatcontrole. Op grond van die richtlijn moet een schip bepaalde informatie doorgeven, drie dagen voor het aankomt in de haven van bestemming. Die meldingen moeten gebeuren volgens de door de Vlaamse Regering bepaalde regels. Dat betekent dat men ook kan eisen dat de meldingen vroeger gebeuren.

Artikel 8 regelt de taak van de havenautoriteiten om gebreken aan schepen onmiddellijk te melden aan de bevoegde federale autoriteiten. De tweede paragraaf omschrijft hoe ze dat moeten doen en hoe de rapportage moet gebeuren. De richtlijn legt die taak ook op aan de loodsen. Dat onderdeel hoort echter thuis in het Loodsdecreet dat op 25 mei 2012 besproken wordt door de Vlaamse Regering. Het kan dus niet worden ondergebracht in het Scheepvaartbegeleidingsdecreet.

1.2.3. Omzetting gewijzigde Monitoringrichtlijn

Artikel 10 stelt dat, bij een ongeval of incident, de exploitant, de gezagvoerder van het vaartuig en de eigenaar van gevaarlijke stoffen aan boord alle medewerking moeten verlenen aan het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) in Oostende. Zo wil men de gevolgen van een ongeval of incident tot een minimum beperken. De Vlaamse Regering heeft de bevoegdheid om vast te stellen welke informatie in het kader van een dergelijk ongeval of incident aan het MRCC moet worden verstrekt. Dat artikel is dus een omzetting van de Monitoringrichtlijn.

Ook de artikelen 12 en 13 betreffen de omzetting van de Monitoringrichtlijn. Hier zijn vooral de gewijzigde artikelen 20 en volgende van de richtlijn belangrijk. Daarin wordt

bepaald dat er bij een crisissituatie op zee instanties moeten worden aangeduid die over de nodige deskundigheid en bevoegdheid beschikken om autonoom beslissingen te nemen ten aanzien van het schip dat bijstand behoeft. Bij de omzetting van de oorspronkelijke Monitoringrichtlijn was er ook sprake van het opstellen van plannen voor de opvang van schepen in nood. Dat werd geregeld door federale wetgeving en door het Scheepvaartbegeleidingsdecreet. Ook hier gaat het om gemengde bevoegdheden. Daarom moest er een samenwerkingsakkoord worden opgesteld. Ook daarvoor kan men terugvallen op het bestaande samenwerkingsakkoord Kustwacht. Dat samenwerkingsakkoord bepaalt dat de gouverneur van de provincie West-Vlaanderen bevoegd is om een rampenplan Noordzee op te stellen en om wijzigingen door te voeren als er hiaten zouden worden vastgesteld.

Bij de omzetting van de gewijzigde richtlijn werden drie dingen beslist. Bij een ongeval of incident op zee blijft het MRCC bevoegd voor de eerstelijnsbeslissing voor de inwerkingtreding van het rampenplan Noordzee. De bevoegdheid om beslissingen te nemen ten aanzien van een schip dat bijstand behoeft, wordt toegewezen aan de gouverneur van de provincie West-Vlaanderen. Die bevoegdheid wordt niet geregeld met een aanpassing van het samenwerkingsakkoord, maar door het opstellen van een nieuw ontwerp van decreet of een wijziging van het bestaande decreet. Daarom wordt die bevoegdheid van de gouverneur expliciet opgenomen in het Scheepvaartbegeleidingsdecreet.

De artikelen 12 en 13 omschrijven de bevoegdheden van het MRCC bij een ongeval of een risico op zee. Het MRCC kan alle passende maatregelen nemen, waaronder het toewijzen van een toevluchtsoord aan een schip dat bijstand behoeft en het omschrijven van de voorwaarden die daaraan gekoppeld worden. De Vlaamse Regering krijgt de bevoegdheid om die ongevallen nader te omschrijven. Dat is al grotendeels gebeurd in het besluit dat de bevoegdheden van het MRCC regelt. De Vlaamse Regering wordt ook bevoegd voor het aanwijzen van personeelsleden die bevoegd zijn om maatregelen te nemen. De verantwoordelijkheid voor de leiding en de manoeuvres van het schip blijven bij de gezagvoerder van het schip liggen.

Artikel 13 wijzigt artikel 46 van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet dat betrekking heeft op het kantelmoment waarop de bevoegdheden overgaan van het MRCC naar de gouverneur. Dat kantelmoment is het ogenblik waarop het rampenplan Noordzee wordt geactiveerd. Artikel 13 bepaalt ook dat de gouverneur bij de activering van dat rampenplan, op basis van een aantal criteria opgenomen in dat plan, de nodige maatregelen kan nemen uit artikel 45 ten aanzien van de schepen die bijstand behoeven. De gouverneur moet die beslissingen onafhankelijk en autonoom kunnen nemen. Daartoe dient hij te beschikken over de nodige deskundigheid. Uiteraard kan hij daarbij een beroep doen op de ondersteuning van de bevoegde diensten van het Vlaamse Gewest.

1.3. Timing

Die richtlijnen hadden eigenlijk al eerder omgezet moeten zijn. In de praktijk werd deze zaak al geregeld. In het samenwerkingsakkoord Kustwacht werd de gouverneur van de provincie West-Vlaanderen aangeduid als de bevoegde instantie om die maatregelen te nemen, zoals bepaald in artikel 13 van het ontwerp van decreet. De minister heeft dat ook schriftelijk meegedeeld aan de gouverneur. Een praktische oplossing is natuurlijk niet voldoende, ook het decretale kader moet in overeenstemming zijn met de richtlijn.

Naast dit decreet zijn er nog twee andere relevante regelgevende initiatieven. De maatregelen die de gouverneur kan nemen zullen worden opgelijst in een samenwerkingsakkoord. Het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van de besluiten bij het Scheepvaartbegeleidingsdecreet werd al principiële goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 10 juni 2011. Het kreeg ook een positief advies van de SERV en de Raad van State. Het kan definitief worden goedgekeurd door de Vlaamse Regering zodra het ontwerp van decreet goedgekeurd is. Een tweede regelgevend initiatief is het ministerieel

besluit betreffende het elektronisch berichtenverkeer in het kader van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet. Dat werd op 29 juli 2011 al gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Daarvoor was men niet afhankelijk van de aanpassing van de decretale basis.

2. Algemene bespreking

De heer *Jan Penris* heeft gemengde gevoelens bij dit ontwerp van decreet. Het gaat om een interessant stuk. Het biedt een mooi overzicht van het internationale zeevaartrecht. Diverse verdragen worden verduidelijkt. Ook de afkortingen worden verduidelijkt. De minister doet een lovenswaardige poging om de ingewikkelde internationale wetgeving in duidelijkere Vlaamse woorden om te zetten. Als ironisch voorbeeld citeert de spreker uit de memorie van toelichting: “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).” (*Parl. St.* VI. Parl. 2011-12, nr. 1418/1, p. 5). De minister doet volgens de heer Penris toch een poging om van dergelijke ‘legistische brij’ iets verstaanbaars te maken

In de tekst is volgens hem wel een foutje geslopen. In het tweede lid van pagina 4 moet het gaan over de vlaggenstaatcontrole en niet over de havenstaatcontrole. Bovendien moet de minister toegeven dat ze in het te wijzigen decreet een aantal drukfouten moet rechtzetten. De spreker vindt het erg dat de regelgever nog niet in staat blijkt drukfouten te vermijden. Op pagina 15 laat de minister zelfs bij het verantwoorden van de rechtzetting van een drukfout zelf een drukfout staan: “Artikel 16 - Dit artikel zet ‘in’ drukfout in artikel 51 (...) recht.”. ‘In’ moet uiteraard ‘een’ zijn.

Hij kan volledig akkoord gaan met de inhoud van dit ontwerp van decreet. Hij kan zelfs akkoord gaan met het voornemen om het advies van de Raad van State niet te volgen. De Vlaamse bevoegdheidsinstek is immers beter dan die van de federale overheid. Hij betreurt echter dan men slordig blijft omgaan met decretaal werk. Daarom zal hijzelf zich onthouden bij de stemming, zowel in de commissie als in de plenaire vergadering. Zijn fractiegenoot Pieter Huybrechts zal dit ontwerp van decreet echter mee goedkeuren.

Minister *Hilde Crevits* merkt op dat ze ook had kunnen zwijgen over de drukfouten. Dan zou niemand daar commentaar op hebben gehad. De heer Penris heeft uit de definitieve tekst nog een drukfout kunnen halen. Het is natuurlijk wel zo dat drukfouten minder in het oog springen naarmate men een tekst vaker herleest. Belangrijk is wel dat de fout terug te vinden is in de toelichting en niet in het artikel zelf. Het is natuurlijk de bedoeling dat er foutloze teksten worden afgeleverd. Deze drukfout kan eventueel nog worden rechtgezet in een amendement.

De heer *Marino Keulen* wil weten of de Vlaamse Havencommissie betrokken werd bij de totstandkoming van dit ontwerp van decreet. Minister *Hilde Crevits* stelt dat er uitdrukkelijk advies werd gevraagd aan de Vlaamse Havencommissie. Deze heeft op 5 mei 2012 geantwoord dat ze geen opmerkingen heeft bij het voorliggende ontwerp van decreet. Die brief is terug te vinden op pagina 27 van het stuk.

3. Artikelsgewijze bespreking

Een amendement ingediend door mevrouw Els Kindt, de heer Jan Roegiers, mevrouw Lies Jans, de heer Steve D’Hulster, en de dames Tine Eerlingen en Griet Smaers wil in de voorgestelde tekst van artikel 13, eerste lid, op de derde regel, na de woorden “neemt de instantie, vermeld in artikel 26, §1, van voormeld samenwerkingsakkoord,” de woorden “onafhankelijk en autonoom” invoegen.

Mevrouw *Els Kindt* merkt op dat de gouverneur in het kader van artikel 13 volledig autonoom en onafhankelijk kan beslissen, zoals de minister heeft benadrukt in haar toelich-

ting. Daarom stellen de indieners van het amendement voor om dat expliciet in te voegen in artikel 13.

Het amendement wordt aangenomen met 12 stemmen.

4. Stemming

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 naar de havens en de organisatie van het maritiem reddings- en coördinatiecentrum wordt aangenomen met 11 stemmen bij 1 onthouding.

Dirk DE KORT,
waarnemend voorzitter

Els KINDT,
verslaggever

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

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, onafhankelijk en autonoom 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 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. 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°,”.