



Vlaams
Parlement

stuk **1667** (2011-2012) – Nr. 2
ingediend op 24 oktober 2012 (2012-2013)

Ontwerp van decreet

tot wijziging van het decreet van 19 april 1995
betreffende de organisatie en de werking
van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest
en betreffende de brevetten van havenloods en bootman

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heer Jan Penris

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:

1667 (2011-2012) – Nr. 1: Ontwerp van decreet

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken behandelde op 4 oktober 2012 het ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods en bootman (*Parl. St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 1667/1).

1. Toelichting

Mevrouw *Hilde Crevits*, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, geeft de toelichting. Zij verklaart dat het gaat om een omzetting van een Europese richtlijn, namelijk richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole, ook bekend onder de naam PSC-richtlijn (Port State Control).

Het ontwerp van decreet dient een dubbel doel. Enerzijds moet de richtlijn Port State Control omgezet worden voor wat betreft de bevoegdheden en taken van de loodsen. Anderzijds is het de bedoeling de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest ten aanzien van de diepzeeloodsen vast te leggen. Aanleiding daartoe is een arrest van de Raad van State, afdeling Bestuursrechtspraak (nr. 191.156 van 9 maart 2009 in de zaak A.98.433/IX-2638).

De bewuste richtlijn maakt deel uit van het zogenaamde Erika III-pakket¹. Dat pakket Europese maatregelen betreft in België gemengde bevoegdheden. De Vlaamse bevoegdheden blijven beperkt tot het melden door loodsen en havenautoriteiten van klaarblijkelijke gebreken aan de bevoegde federale instantie.

De minister gaat in op de concrete wijzigingen en de context. Voor de omzetting van de Europese richtlijn zijn er de wijzigingen inzake bevoegdheden en taken van de loodsen. Het gaat om de vermelde beperkte Vlaamse bevoegdheden tot melding van gebreken aan federale instanties. De klaarblijkelijke gebreken waarvan sprake slaan op tekortkomingen aan het schip die afbreuk kunnen doen aan de veilige vaart van het schip of gevaar voor schade aan het mariene milieu kunnen opleveren: stuur- en machineproblemen, gebrek aan goed zeemanschap of problemen door de beladingstoestand. Aanvullend worden ook aan de bevoegde federale instantie gegevens gemeld zoals naam en nummer van het schip, de laatste aanloophaven en de haven van bestemming. Nadien kan de Vlaamse Regering de rapportage van nog meer gegevens verplicht stellen. Dat kan dus later, onderstreept de minister.

De Vlaamse Regering kan ook nadere regels vaststellen voor rapportage van de gebreken waardoor onder meer elektronische rapportage mogelijk wordt.

Een tweede onderdeel behelst de vastlegging van de bevoegdheden van Vlaanderen ten aanzien van diepzeeloodsen. De bevoegdheden met betrekking tot de Noordzeeloodsen worden door de federale overheid beschouwd als een federale bevoegdheid. Ze zijn niet begrepen onder het toepassingsgebied van het Loodsdecreet. De wettelijke regeling ervan was opgenomen in de wet houdende instelling van het certificaat van Noordzeelood voor het loodsen van schepen op de Noordzee en in het Kanaal. Er horen drie koninklijke besluiten (KB) en een ministerieel besluit (MB) bij.

Een van de vermelde KB's regelt de oprichting van de Nautische Toezichtscommissie. Het MB dat uitvoering geeft aan dat KB is door het Vlaamse Gewest aangevochten bij de Raad van State. De Raad van State heeft de redenering van het Vlaamse Gewest gevolgd en plaatst de bevoegdheid over de Noordzeeloodsen bij Vlaanderen. De federale overheid betwist die bevoegdheidsverdeling niet. Zodoende moet de bewuste bevoegdheid op het Vlaamse niveau bij decreet geregeld worden. De voorliggende decreetswijziging omvat de

¹ Zie: < <http://www.serv.be/vhc/page/eri-maritieme-veiligheid-erika-i-ii-en-iii> >.

nodige bepalingen. Er is voor geopteerd om die gelijk te laten lopen met de bepalingen voor de havenloods- en bootmanbrevetten en -aansprakelijkheden.

Een ander onderdeel heeft ten slotte betrekking op de overheveling van de definitie van havenloods van het besluit van de Vlaamse Regering betreffende het brevet van havenloods, naar het Loodsdecreet zelf. Dat moet voor conformiteit zorgen binnen dat Loodsdecreet. Het gaat om een bestaande regeling voor erkenning van havenloodsdiensten door de havenautoriteit. Met uitzondering van die overheveling werd er niets gewijzigd.

De minister vermeldt ook dat er vooralsnog maar één Belgische diepzeeloods is. Die is werkzaam voor een Nederlandse firma. Het is in België nog niet mogelijk om als diepzeeloods in dienst te treden omdat er geen examens georganiseerd worden. Internationaal zijn die mogelijkheden er wel en er komen meer initiatieven om het loodsen in de Noordzee en op het Kanaal uit veiligheidsoverwegingen te verplichten. Men houdt rekening met een toenemende vraag om examens. Na goedkeuring van wat voorligt, dient de Vlaamse Regering nog wel het initiatief te nemen om de brevettering van de bekwaamheidsproef te regelen. Het organiseren van examens voor diepzeeloodsen wordt in de toekomst een materie voor het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust.

2. Bespreking

De heer *Jan Penris* heeft een detailvraag en twee vragen die ook zijn opgekomen bij de Raad van State en de Vlaamse Havencommissie.

In de toelichting op bladzijde 3, alinea 5, leest het lid: “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 inspectie-documenten als zeewaardigheidscertificaten worden beschouwd.”. Volgens het lid moet de term ‘havenstaatcontrole’ vervangen worden door de term ‘vlaggenstaatcontrole’. Hij legt uit dat er een duidelijk onderscheid is tussen beide. De havenstaat mag de schepen achteraf evalueren, maar vooraf moeten andere dingen gebeuren, stelt de heer Penris.

Zowel de Raad van State als de Vlaamse Havencommissie hadden bedenkingen bij het begrip ‘erkende’ haven- of zeeloodsdienst. Waarom handhaaft de minister de term toch?

Ook het begrip ‘geëigende kanalen’ in artikel 6 deed vragen rijzen bij de Raad van State. Daarop is wel gereageerd met de repliek dat de minister haar visie aanhoudt. Kan de minister dat toelichten?

De heer *Marino Keulen* verneemt dat een aantal zaken meteen geregeld wordt, andere in de toekomst. Wat is de timing?

Minister *Hilde Crevits* verklaart dat de kritiek van de Raad van State neerkomt op de vraag om definiëring van het begrip ‘erkende diepzeeloods’ ressorterend onder een zogenaamde ‘erkende diepzeeloodsdienst’. Dezelfde vraag geldt voor ‘erkende havenloods’. Gelet op het advies van de SERV (Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen) is het de bedoeling zoveel mogelijk eenvormigheid te creëren binnen Loodsdecreet en uitvoeringsbesluiten. Parallel aan wat voor de havenloods wordt geregeld, zal derhalve ook een uitvoeringsbesluit bij het decreet uitgewerkt worden waarin de exacte definitie van de term ‘erkende havenloodsdienst’ is opgenomen en waarin ook de voorwaarden voor het verkrijgen van een dergelijke erkenning vermeld staan.

Over artikel 6 stelde de Raad van State dat de woorden ‘via geëigende kanalen’ nietszeggend waren en beter werden weggelaten. De minister herinnert aan een eerdere discussie.

sie² en oppert dat het gaat om een spiegelbepaling van het nieuwe artikel 31bis van het decreet van 16 juni 2006 betreffende de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het MRCC (Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum, Oostende). Ook ten aanzien van die bepaling heeft de Raad van State dezelfde redenering gehanteerd. De woorden werden vervangen door ‘de geëigende weg’ maar zijn wel behouden in het Scheepvaartbegeleidingsdecreet omdat ze al in artikel 55 waren opgenomen. De minister begrijpt de redenering van de Raad van State maar opteert toch graag voor uniformiteit.

De bepalingen zijn een letterlijke omzetting van artikel 23 van de richtlijn om dat te regelen en omwille van de eenvormigheid is ervoor gekozen om de term te behouden. Het begrip ‘de geëigende weg’ geeft aan dat de geldende praktijkprocedures gevolgd moeten worden. Die worden gevormd door een samenloop van federale en Vlaamse aanmeldingsprocedures. Om die niet letterlijk nog eens te moeten overnemen in het decreet is de formulering ‘geëigende weg’ gebruikt. In de memorie van toelichting wordt het begrip verder gedefinieerd.

Ten aanzien van artikel 10, dat een nieuw artikel 19ter in het Loodsdecreet invoegt, stelde de Raad van State dat naast de diepzeeloodsen die een brevet krijgen na het afleggen van een bekwaamheidsproef, er ook een regeling nodig is voor diepzeeloodsen die beschikken over een gelijkwaardig brevet dat is afgegeven door de bevoegde autoriteit. Die aanpassing is doorgevoerd in artikel 19ter.

Vervolgens had de Raad van State ook opmerkingen over artikel 19quater, ingevoegd door artikel 10. Het gaat over het feit dat het Vlaamse Gewest niet aansprakelijk is voor schade die wordt veroorzaakt door een houder van een brevet van havenloods, bootman of diepzeeloods tijdens de uitoefening van zijn beroep. Havenloods en diepzeeloodsen zijn niet aangesteld door het Vlaamse Gewest en bootmannen hoeven dat niet noodzakelijk te zijn. De voorgestelde schrapping is ook uitgevoerd.

De uitvoeringsbesluiten bij het decreet zijn bijna klaar, verklaart minister Crevits. Zodra het decreet is goedgekeurd, kan dus zo goed als tegelijk alles ook mee geregeld worden.

De heer *Jan Penris* stelt vast dat alle toelichting van de minister deel uitmaakt van de voorbereidende stukken. Wat concreet de erkende havenloodsdiensten betreft, is er een uitdrukkelijke wil om de in de haven van Antwerpen werkende en als zeer goed aangeschreven havenloodsdienst te belonen en te erkennen. Het lid hoopt de antwoorden van de minister ook zo te mogen interpreteren.

3. Stemming

In één stemming worden alle artikels van het ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods en bootman en het ontwerp zelf unaniem aangenomen met 12 stemmen.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Jan PENRIS,
verslaggever

² *Parl.St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 1418/3, p. 7.