



Advies

van de Vlaamse Havencommissie over het besluit “vrijstelling loodsplicht”

Brussel, 2 oktober 2018

Adviesvraag: Adviesaanvraag over voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van diverse bepalingen van het besluit van 15 juli 2002 betreffende de verscherpte loodsplicht voor vaartuigen in de Belgische territoriale zee- en vaarwateren onder de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest

Adviesvrager: Minister Ben Weyts

Ontvangst adviesvraag: 17 juli 2018

Adviestermijn: 30 dagen (met uitstel)

Goedkeuring/bekrachtiging VHC: 2 oktober 2018

Inhoud

1	Inleiding	4
2	Situering	4
3	Opmerkingen Vlaamse Havencommissie	4
3.1	Toepassingsgebied (zone).....	4
3.2	Toepassingsgebied (van loodsplicht vrijgestelde personen / bekwaamheidsproef)	5
3.3	Afstemming op Scheldereglement	5

1 Inleiding

De Vlaamse Havencommissie heeft op 17 juli 2018, via de SERV, een adviesvraag gekregen van de minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn over het “Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van 15 juli 2002 betreffende de verscherpte loodsplicht voor vaartuigen in de Belgische territoriale zee en vaarwateren onder de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest”.

2 Situering

Het besluit van de Vlaamse Regering van 15 juli 2002 over de verscherpte loodsplicht voor vaartuigen in de Belgische territoriale zee en vaarwateren onder de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest is niet meer actueel en komt niet meer tegemoet aan de huidige situatie op de werkvloer.

Het nieuwe besluit heeft tot doel een aantal zaken te actualiseren en te verduidelijken. Bijkomend wordt een regeling uitgewerkt om LNG-bunkerschepen in de Vlaamse havens te kunnen vrijstellen van loodsplicht, indien zij het havengebied niet verlaten. Het nieuwe besluit is ook afgestemd op het Scheldereglement.

3 Opmerkingen Vlaamse Havencommissie

3.1 Toepassingsgebied (zone)

- Art 3, 10°: (van loodsplicht vrijgestelde vaartuigen) *“Vaartuigen die in de Belgische territoriale zee de loodstrajecten doorkruisen, zonder een Vlaamse haven of ankerplaats aan te doen”*. De Vlaamse Havencommissie stelt voor om maximale afstemming na te streven met het Scheldereglement en om dit punt als volgt te formuleren: *“schepen die een loodstraject in de territoriale zee bevaren, zonder dat dit geschiedt ten behoeve van het aanlopen of verlaten van een Vlaamse haven, Scheldehaven of ankerplaats.”*
- In artikel 6 van het besluit wordt gesteld dat: *“(…) De verklaring van vrijstelling voor LNG bunkerschepen wordt aan de gezagvoerder van een vaartuig uitgereikt als die slaagt voor een bekwaamheidsproef. De verklaring van vrijstelling is geldig onder voorwaarde dat het schip het havengebied niet verlaat.”*

Deze formulering is echter onvoldoende duidelijk en voor interpretatie vatbaar. Het lijkt dan ook aangewezen om volgende omschrijving in te voeren: *“(…) De verklaring van vrijstelling voor LNG bunkerschepen wordt aan de gezagvoerder van een vaartuig uitgereikt als die slaagt voor een bekwaamheidsproef. De verklaring van vrijstelling is geldig binnen het tijgebonden gedeelte van de haven of tussen de tijgebonden gedeeltes van de haven.”*

- In Art. 9, 3° wordt het huidige Art. 8, 3° (indien het een korte verplaatsing uitvoert binnen de wateren als bedoeld in artikel 2 van dit besluit) vervangen door *“als het een verplaatsing maakt langs dezelfde kade, of een soortgelijke korte verplaatsing maakt **binnen een scheepvaartweg**.”* Het is onduidelijk wat wordt bedoeld met een “scheepvaartweg”. Dat het Kanaal Gent-Terneuzen een scheepvaartweg is, is duidelijk. Maar is het Kluizendok of

Sifferdok een “scheepvaartweg”? Het overeenkomstige artikel in het besluit van 2002 luidde (voor Gent) als volgt: “Op het Belgisch gedeelte van het zeekanaal van Gent naar Terneuzen, de Moervaart, en de op deze wateren aansluitende dokken en darsen”. De Vlaamse Havencommissie vraagt de terugkeer naar deze formulering, omdat deze duidelijker is.

3.2 Toepassingsgebied (van loodsplicht vrijgestelde personen / bekwaamheidsproef)

- Art 1 , 16°: “Gecommitteerde: een ambtenaar met nautische ervaring van de afdeling Scheepvaarbegeleiding, belast met het toezicht op het afnemen van de bekwaamheidsproef.” “Met nautische ervaring” is veel te vaag. Zowat iedereen kan hiermee aangeduid worden als gecommiteerde. De VHC stelt volgende definitie voor: “Gecommitteerde: een ambtenaar van de afdeling Scheepvaartbegeleiding, belast met het toezicht op het afnemen van de bekwaamheidsproef, die beschikt of beschikte over een geldig ‘STCW A-II/2 Masters or Chief Officers on ships of 500 gross tonnage or more’ certificaat”.
- Art. 5. §1. (van loodsplicht vrijgestelde personen. Verklaring van vrijstelling): “Algemene verklaring van vrijstelling wordt aan de gezagvoerder van een vaartuig uitgereikt als die slaagt voor een bekwaamheidsproef.”

Deze wijziging van tekst laat vermoeden dat, in een reis met verschillende deeltrajecten (bijvoorbeeld van op zee naar Gent), de gezagvoerder een algemene verklaring van vrijstelling moet hebben voor ieder deeltraject.

In de originele tekst (15 juli 2002) staat: De gezagvoerder (...) is vrijgesteld van loodsplicht, indien de gezagvoerder **of** een bevoegd officier (...) in het bezit is van een verklaring van vrijstelling.

3.3 Afstemming op Scheldereglement

In de bijhorende nota aan de Vlaamse Regering wordt vermeld dat het voorliggende ontwerp van besluit is afgestemd op het Scheldereglement. Op een aantal punten zijn er echter structurele verschillen tussen beiden. De Vlaamse Havencommissie vindt het aangewezen om het voorliggende ontwerp in lijn te brengen met het Scheldereglement:

- Door de voorgestelde aanpassing van artikel 2 wordt de bevoegdheid om LOA (loodsen op afstand) toe te staan aan loodsplichtige schepen verlegd van het hoofd van het agentschap MDK naar de loodsdienst. Dit is echter niet in lijn met het Scheldereglement waar deze bevoegdheid bij de Permanente Commissarissen wordt gelegd. Het hoofd van MDK is echter één van de twee Vlaamse Permanente Commissarissen. Het lijkt dan ook aangewezen om deze bevoegdheid in het voorliggend ontwerp ook formeel bij het hoofd van het agentschap MDK te laten zodat het voorliggend besluit in lijn blijft met het Scheldereglement. Dit alles verhindert echter niet dat de loodsdienst de praktisch, operationele toekenning van LOA kan blijven uitvoeren – zoals nu ook al het geval is – in opdracht van het hoofd van het agentschap MDK.
- In Artikel 5 van het voorliggend ontwerp besluit wordt gesteld dat de examencommissie - die zal oordelen of kandidaten geschikt zijn om als verklaringshouders op een bepaald traject

zonder loods te varen – zal bestaan uit 3 loodsen en één gecommiteerde van de afdeling scheepvaartbegeleiding. De examencommissie beslist bij meerderheid. Deze samenstelling zou een schijn van partijdigheid kunnen doen ontstaan doordat de stem van de loodsen steeds doorslaggevend is en de rol van de gecommiteerde als niet bepalend zou kunnen worden gezien.

- Voor wat de verklaring van vrijstelling voor LNG bunkerschepen betreft bestaat de examencommissie in het voorliggend ontwerp van besluit uit een chef loods als voorzitter, twee varende loodsen, een havenkapitein van de betrokken haven en een gecommiteerde van de afdeling scheepvaartbegeleiding. Ook hier wordt er bij meerderheid beslist. De stem van de loodsen weegt bijgevolg het zwaarste door en mogelijke bezwaren van de havenkapitein kunnen zonder meer van tafel worden geveegd.

Om tegemoet te komen aan de bezorgdheden die hierboven werden geformuleerd lijkt het aangewezen om in lijn met het Scheldereglement niet alleen de voorzitter van de examencommissie te laten aanstellen door het hoofd van het agentschap MDK, maar ook de beslissing over welke nautische achtergrond de voorzitter al dan niet moet beschikken bij het hoofd van het agentschap MDK te leggen en daarenboven te stellen dat wanneer de commissie geen consensus bereikt over het eindresultaat de beslissing van de voorzitter bepalend is.