

Aanbeveling

Over het wetsontwerp tot omzetting van
Richtlijn 2009/18/EG betreffende het
onderzoek naar zeescheepvaartongevallen

Brussel, 21 juni 2011.

Goedkeuring Vlaamse Havencommissie: 21 juni 2011.

Inhoud

Aanbeveling	4
1. Inleiding.....	4
2. Situering.....	5
3. Vaststellingen en opmerkingen	6
4. Aanbevelingen van de Vlaamse Havencommissie	7

Aanbeveling

1. Inleiding

De Vlaamse Havencommissie stelt vast dat het wetsontwerp tot omzetting van Richtlijn 2009/18/EG over het onderzoek van zeescheepvaartongevallen¹ bepalingen bevatten die ernstige gevolgen hebben, zowel qua werklast als financieel, voor de Vlaamse Overheid, de Vlaamse havenbesturen en/of de Belgische havengebruikers. De Vlaamse Havencommissie wijst op de gevolgen van dergelijke aanpak en doet voorstellen om de omzetting van de genoemde richtlijn bij te sturen.

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

¹ “Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeevaartsector en tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad”

2. Situering

Op 28 mei 2009 werd de “Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeevaartsector en tot wijziging van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad”, in het Europees Publicatieblad gepubliceerd. De Richtlijn moet tegen 17 juni 2011 worden omgezet.

De Richtlijn heeft tot doel om de maritieme veiligheid te verhogen en verontreiniging door schepen te voorkomen. Hiervoor dient er in iedere Lidstaat een onderzoeksinstantie te worden opgericht voor veiligheidsonderzoek in geval van ongevallen en incidenten op zee en voor rapportering ten aanzien van dit veiligheidsonderzoek. Dit om de kans op ongevallen in de toekomst te verminderen.

Het veiligheidsonderzoek heeft betrekking op alle ongevallen en incidenten overeenkomstig de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee, dus ook op de zogenaamde “near misses”. Al deze ongevallen en incidenten dienen onmiddellijk aan de onderzoeksinstantie te worden meegedeeld. Deze onderzoeksinstantie dient dan, afhankelijk van de ernst van de situatie, een veiligheidsonderzoek uit te voeren. Dit betekent dat een “zeer ernstig” ongeval altijd een veiligheidsonderzoek krijgt. Voor een “ernstig ongeval” dient de onderzoeksinstantie een inschatting (voorafgaande beoordeling) te maken of er een veiligheidsonderzoek wordt ingesteld en dan een beslissing te nemen. In geval van een “incident” wordt het aan de eigen inschatting van de onderzoeksinstantie overgelaten.

De Richtlijn is van toepassing op alle ongevallen en incidenten op zee wanneer er een schip bij betrokken is dat vaart onder de vlag van de Lidstaat en/of wanneer deze zich voordoen in de territoriale zee of de binnenwateren en/of wanneer er andere aanzienlijke belangen van een Lidstaat worden geraakt.

Een aantal schepen wordt van dit toepassingsgebied uitgezonderd: oorlogsschepen, troepenschepen, schepen in eigendom van de Lidstaten, schepen die worden geëxploiteerd door een lidstaat en welke uitsluitend worden gebruikt voor niet-commerciële doeleinden, schepen die niet mechanisch worden voortgestuwd, houten schepen van eenvoudige bouw, niet voor handel bedoelde plezierjachten en –vaartuigen, binnenvaartschepen die op de binnenwateren worden geëxploiteerd, vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 15 meter en vaste booreilanden.

De Richtlijn bevat voornamelijk federale bevoegdheden. Enkel de artikelen 6 en 8 werden als gemengd aangeduid. Ondanks het feit dat er slechts sprake is van een beperkte Vlaamse bevoegdheid voor de omzetting van de Richtlijn, heeft deze toch een grote invloed op de diensten van het Vlaamse Gewest.

3. Vaststellingen en opmerkingen

- Als onderzoeksinstantie wordt de “Federale instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen” (FOSO) opgericht. De samenstelling van FOSO is onduidelijk. Het Vlaams Gewest is niet vertegenwoordigd in FOSO;
- Het werkingsgebied van FOSO is onduidelijk. FOSO doorkruist de bevoegdheden van de Permanente Commissie van toezicht op de Scheldevaart;
- De relatie tussen FOSO en GNB (Gemeenschappelijk Nautisch Beheer) is onduidelijk;
- Het is niet duidelijk hoe de onafhankelijkheid en de onpartijdigheid van FOSO gegarandeerd wordt;
- De invulling van het toepassingsgebied is veel ruimer dan de Richtlijn voorziet. Volgens het wetsontwerp is de wet ook van toepassing op binnenschepen, terwijl die in de Richtlijn uitgesloten zijn. Daardoor is de werklast veel groter, aangezien de meeste incidenten zich voordoen met binnenschepen op de binnenwateren;
- Volgens het wetsontwerp moet het Vlaamse Gewest automatisch alle incidenten melden en de informatie automatisch doorspelen naar FOSO. Volgens de Richtlijn moet dit enkel als de onderzoeksinstantie, bij een incident, daarnaar vraagt. Het systematisch en automatisch doorgeven van informatie is volgens de Richtlijn niet verplicht. Bovendien betekent dit automatisme een zeer grote werklast en kost voor het Vlaamse Gewest. Het is onduidelijk of het Vlaamse Gewest daarvoor vergoed zal worden;
- De autonome havenautoriteiten worden geacht met een deel van de havenrechten een fonds te spijzen waarmee het FOSO wordt gefinancierd. Ook de onder Belgische vlag varende schepen moeten bijdragen aan dit fonds. Dit door een systeem van retributies die door de begunstigen moeten worden betaald. De begunstigen zijn in dit geval alle schepen die onder Belgische vlag varen, alle andere zeeschepen die zich in de maritieme zones en op de binnenwateren begeven en alle binnenschepen die zich in de maritieme zones en binnenwateren begeven;
- Rekening houdend met de administratieve lasten, zou dit betekenen dat Belgische schepen een jaarlijkse bijdrage betalen en dat andere schepen betalen via de havenautoriteiten op basis van hun trafiekcijfers. De binnenschepen op de binnenwateren worden niet in het financieringssysteem meegenomen. Dit voorontwerp brengt de concurrentiepositie van de Vlaamse havens in gevaar, aangezien er in de ons omliggende landen² geen sprake is van een bijdrage aan de werking van

² In Nederland gebeurde het onderzoek tussen 1909 en 01/07/2010 door de “Raad voor de Scheepvaart”. Op 12 februari 2011 werd het “Tuchtcollege voor de Scheepvaart” opgericht. Het onderzoek naar de veiligheid gebeurt door de “Onderzoeksraad voor de veiligheid” (te vergelijken met FOSO). De “Onderzoeksraad voor de veiligheid” krijgt de middelen van de voormalige “Raad voor transportveiligheid”, in concreto middelen voorzien op de begroting van “Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties”.

de onderzoeksinstantie door de scheepvaartsector. En al zeker niet door deze mee op te nemen in de havengelden.

- In het wetsontwerp staat onder artikel 3, 6° dat de havens afgebakend zullen worden via een KB. Dit is in strijd met de reeds bestaande regelgeving voor de afbakening van de Vlaamse havens: de afbakening van een havengebied gebeurt slechts op één manier en dit is conform het havendecreet (GRUP). Dit artikel dient in die zin aangepast te worden.
- In het wetsontwerp staat onder artikel 3, 28° bepaald wat de “autonome havenbedrijven” zijn. Maar dit begrip bestaat niet. De correcte term is: autonome gemeentelijke havenbedrijven en dat zijn de havenbedrijven zoals bedoeld in het havendecreet. Ook dit artikel dient herschreven te worden conform het havendecreet.

4. Aanbevelingen van de Vlaamse Havencommissie

De Vlaamse Havencommissie vraagt met aandrang om het wetsontwerp voor de omzetting van Richtlijn 2009/18/EG te herzien op een zodanige wijze dat de in deze aanbeveling geschetste problemen zich niet zullen voordoen. Het huidige wetsontwerp voor de omzetting moet op de volgende punten worden bijgestuurd:

- De invulling van het toepassingsgebied moet niet ruimer gemaakt worden dan wat voorzien is in de Richtlijn. De Richtlijn sluit binnenschepen uit, dus spreekt het voor zich dat ook het wetsontwerp zich moet beperken tot de zeescheepvaart.
- Vlaanderen / België beschikt over instanties die nu reeds belast zijn met het onderzoek en de rapportering van zeescheepvaartongevallen (voor ongevallen op de Noordzee: het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC), voor ongevallen op de Schelde: de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart). Het is dan ook aangewezen dat het wetsontwerp één van deze instanties aanduidt in functie van de opdrachten die voortvloeien uit de omzetting van Richtlijn 2009/18/EG. De creatie van nieuwe instanties, zoals het FOSO, met bevoegdheden en opdrachten die overlappen met bestaande instanties, is niet wenselijk.
- Het wetsontwerp moet de meldingsverplichtingen uit de Richtlijn overnemen en niet verruimen. Volgens het huidige wetsontwerp moet het Vlaamse Gewest automatisch alle incidenten melden en de informatie automatisch doorspelen naar FOSO. Volgens de Richtlijn moet dit enkel als de onderzoeksinstantie, bij een incident, daarnaar vraagt.
- De autonome gemeentelijke havenbedrijven worden geacht met een deel van de havenrechten een fonds te spijzen waarmee het FOSO wordt gefinancierd, naast de onder Belgische vlag varende schepen, die ook moeten bijdragen tot dit fonds. De Vlaamse Havencommissie vindt het niet wenselijk dat deze havenautoriteiten dergelijk fonds moeten spijzen. De VHC wijst op de negatieve impact die dergelijke

maatregel heeft op de concurrentiepositie van de Vlaamse havens, aangezien havenautoriteiten in het buitenland niet moeten instaan voor dergelijke kosten.

- De administratieve en financiële lasten, die het gevolg zijn van de omzetting van Richtlijn 2009/18/EG, moeten zo laag mogelijk liggen, zodat er ook geen behoefte ontstaat om een fonds op te richten om deze kosten te dragen. Dit kan door:

(1) bestaande instanties te belasten met de opdrachten die uit de richtlijn voortvloeien en dus geen nieuwe instanties in het leven te roepen;

(2) het toepassingsgebied niet te verruimen tegenover de Richtlijn;

(3) de verplichtingen niet te verruimen;

- Het spreekt voor zich dat de Vlaamse Havencommissie voorstander is van een snelle en correcte omzetting van Richtlijn 2009/18/EG, ten behoeve van de verhoging van de veiligheid op zee en in zeehavens.