

# VLAAMSE RAAD

---

ZITTING 1994-1995

2 MAART 1995

---

## ONTWERP VAN DECREET

**houdende goedkeuring van het verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden, het Koninkrijk België en het Vlaamse Gewest tot herziening van het Reglement ter uitvoering van artikel IX van het tractaat van 19 april 1839 en van Hoofdstuk 11, Afdelingen 1 en 2, van het tractaat van 5 november 1842, zoals gewijzigd, voor wat betreft het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht daarop (Scheldereglement)**

## MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

### Algemene toelichting

Dit verdrag en de daarbij gevoegde bijlage hebben tot doel het Reglement van 20 mei 1843 ter uitvoering van artikel IX van het Tractaat van 19 april 1839, en van Hoofdstuk 11, afdelingen 1 en 2, van het Tractaat van 5 november 1842 betreffende het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht (Scheldereglement), zowel redactioneel als inhoudelijk aan te passen aan de in de loop der decennia gegroeide praktijk, de zich voorgedane ontwikkelingen en eisen van het functioneren van de uitvoerende diensten en van de met het gemeenschappelijk toezicht belaste commissarissen (verder te noemen : de commissarissen). Daarbij is tevens de helderheid en de hanteerbaarheid van het Scheldereglement vergroot.

Het verdrag bevat slechts drie korte artikelen terwijl de overeengekomen inhoudelijke aspecten zijn opgenomen in zijn bijlage, het eigenlijke Scheldereglement.

Naast een actualisering van het Scheldereglement zijn de wijzigingen als volgt in te delen :

- A. het vervallen van overbodige bepalingen ;
- B. het opnemen van de verdelingsregeling tussen de Vlaamse en Nederlandse loodsdiensten in het Scheldereglement ;
- C. het delegeren van nadere uitvoering aan de betreffende ministers c.q. aan de commissarissen ;
- D. het invoeren van strafsancities op het niet nakomen van de verplichting om van de diensten van een loods gebruik te maken ;
- E. het doorvoeren van het principe „geen loods, geen loodsgeld” ;
- F. het aanpassen van de tekst aan de gewijzigde verdeling van bevoegdheden over de bestuurslagen in België, waarbij met name de positie van het Vlaamse Gewest en de Vlaamse regering van belang is. Daar de artikelen 8, lid 1, 26 en 28, lid 2, 4 en 5 van het Scheldereglement ongetwijfeld federale aangelegenheden betreffen, gaat het om een gemengd verdrag.

Nopens een zeer beperkt aantal bepalingen bestaat een bevoegdheidsbetwisting, probleem waarop nader wordt ingegaan onder punt F.

#### **A. Het vervallen van overbodige bepalingen**

Het huidige Scheldereglement bevat een aantal bepalingen die, hetzij in het algemeen, hetzij door de aanwezigheid of nieuwe formulering van bestaande bepalingen, als overbodig kunnen worden aangemerkt. Daarnaast is een aantal bepalingen door technische ontwikkelingen en feitelijke operationele praktijken eveneens als overbodig te kwalificeren.

Verscheidene artikelen, of onderdelen van artikelen, van het huidige Scheldereglement kunnen als zodanig worden aangemerkt en komen niet, of in sterk gewijzigde vorm, terug. Het betreft de artikelen 2, 6 tot en met 9, 13, 14, 17, 18, 63, 64, 65, 66, 70 en 74. Hierna zal ingegaan worden op de daaraan ten grondslag liggende redenen.

De in het voormalige artikel 2 genoemde „loodsadministratie” maakt deel uit van de loodsdienst. Dat geldt in het bijzonder voor het onderdeel dat voor de organisatie van de loodsdienst van essentieel belang is, namelijk de dienst die instaat voor de beurtregelingen en de toewijzing van de taken aan de loodsen. Het bestaande artikel 1 voorzag al in de wederzijdse bevoegdheid tot het vestigen van loodsdiensten langs de gehele loop van de Schelde en haar mondingen. In het nieuwe artikel 3, eerste lid, is dat eveneens vastgelegd. In samenhang met het derde lid van dat artikel is voldoende gewaarborgd dat de noodzakelijk geachte vestigingen ook daadwerkelijk kunnen plaatsvinden. Een wettelijke erkenning van een en ander, waar het voormalige artikel 2 over sprak, heeft nooit plaatsgevonden en is, mede tegen de achtergrond van een wederzijdse verdragsrechtelijke verplichting, nimmer als een gemis ervaren. Het voormalige artikel 2 is derhalve niet overgenomen.

Het nieuwe artikel 6 verwijst voor de bepalingen met betrekking tot de toelating tot de functie van de loods, zijn bevoegdheden en zijn beroepsuitoefening, onverminderd het bepaalde bij of krachtens dit reglement, naar de wetgeving van de beide landen. Daarmee zijn de artikelen 6, 7, 8 en 9 als overbodig te beschouwen.

Het voormalige artikel 13 voorzag in een registratie van eventuele klachten tegen loodsen en de verdere administratieve afwikkeling daarvan. In de praktijk wordt daarvan nimmer gebruik gemaakt. Bovendien worden eventuele klachten ingediend bij de betreffende nationale autoriteiten. In beide landen bestaan voldoende mogelijkheden om in voorkomende gevallen door middel van disciplinaire of andere maatregelen op te treden.

Beide landen kennen, inmiddels traditioneel, een nationaal wettelijke regeling voor de loodsdiensten en de loodsen. De verdeling van de loodsprestaties, zoals die in '1966 opnieuw is vastgesteld en nu wordt opgenomen in artikel 4, waarborgt, in samenhang met de gemeenschappelijk vast te stellen tarieven, dat geen reden aanwezig is om voorkeur voor een bepaalde loodsdienst te hebben. In dit verband kan artikel 14 vervallen.

Het voormalige artikel 17 ging uit van een mogelijke keuze door de gezagvoerder van een loods van een bepaalde loodsdienst, en spreekt dan ook van het „aannemen” van een loods. Dat is sinds 1966 niet meer de praktijk en wordt door de regeling van het nieuwe artikel 4 expliciet uitgesloten. Artikel 17 kan derhalve vervallen.

Ook artikel 18 ging uit van concurrentie tussen beide loodsdiensten en van een noodzakelijke boete van de ene loods ten opzichte van de andere loods, indien deze laatste zich, door de schuld van de eerste, onnodig naar het te loodsen schip zou hebben begeven. Dit is, mede gezien de verdelingsregeling en de wijze van bestelling van loodsen, nimmer aan de orde gebleken. Derhalve kan ook dit artikel vervallen.

Het tot dusverre bestaande artikel 21 is niet meer relevant door het feit dat het loodsen van zeeschepen in beide landen uitvoerig in de wetgeving is geregeld en, door de thans opgenomen verwijzingen daarnaar, alleen maar kan plaatsvinden op grond van wettelijk geregelde bevoegdheden. Voor het overige zij verwezen naar hetgeen wordt opgemerkt met betrekking tot de voormalige artikelen 24 en 25.

Het voormalige artikel 23 betrof het overboord werpen en opnemen van ballast. Afgezien van de vraag of een dergelijke bepaling nog relevant is, kan verwezen worden naar het nieuwe artikel 18, tweede lid. De loods wordt daarin verplicht melding te maken van bepaalde gebeurtenissen die strijdig zijn met wettelijke voorschriften.

De oude artikelen 24 en 25 stamden uit de tijd dat de hulp en berging noch internationaal, noch nationaal uitvoerig geregeld was. Vooral na de totstandkoming van het op 23 september 1910 te Brussel gesloten Verdrag tot het vaststellen van bepaalde eenvormige regelen betreffende hulp en berging, en de uitvoering daarvan in de nationale wetgeving, kunnen deze artikelen, waar het om deze aspecten gaat, als overbodig worden beschouwd. Voor het overige zijn deze artikelen gebaseerd op de reeds lange tijd niet meer bestaande concurrentieverhouding en op situaties die zich niet meer voor (kunnen) doen.

Voor het voormalige artikel 26 geldt hetzelfde als voor artikel 23. Voor zover relevant dient de loods melding te maken van gebeurtenissen die strijdig zijn met de wettelijke voorschriften. De in het voormalige artikel 26 geregelde materie is nu opgenomen in het Reglement vervoer gevaarlijke stoffen voor zeeschepen.

Ook artikel 29 ging nog uit van een niet meer bestaande concurrentieverhouding tussen beide loodsdiensten. Bovendien worden thans, zoals ook weer voorgeschreven is in artikel 13, tweede en derde lid, de regels van het Internationaal Seinboek gehanteerd.

Zeker nu de commissarissen de loodsprestaties vaststellen, is de behoefte aan het bepaalde in artikel 30 vervallen. Bovendien heeft het bepaalde geen praktische betekenis meer, omdat dit nog uitging van zeilschepen. Tariefaspecten zijn thans integraal in de desbetreffende bepalingen opgenomen.

Artikel 33 is, gezien het bepaalde in het nieuwe artikel 18, niet langer relevant. Het bepaalde in het oude artikel 33 is nu opgenomen in de nationale regelingen, te weten het Scheepvaartreglement voor de Westerschelde respectievelijk het Scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde.

De artikelen 52 tot en met 57, betreffende het weren van besmettelijke ziekten, zijn vervangen door een verwijzing naar de geldende wettelijke voorschriften in het nieuwe artikel 22.

Artikel 58 kan vervallen. In de langdurige praktijk is gebleken dat er nimmer een beroep op het bepaalde in dit artikel is gedaan. Daarnaast biedt het gemene recht voldoende mogelijkheden om, in het theoretische geval dat geschillen terzake beslecht dienen te worden, tot een geëigende oplossing te komen.

Ook artikel 60 heeft nimmer toepassing gevonden. Hiervoor geldt eveneens dat deze overtredingen voldoende gestraft kunnen worden in beide landen. In dit verband moge onder andere verwezen worden naar de scheepvaartreglementering in beide landen. In verband hiermee en mede gezien het bepaalde in artikel 28, zesde lid, kan ook het voormalige artikel 61 vervallen.

De artikelen 64 en 65 gingen nog uit van de mogelijkheid dat anderen dan loodsen onder bepaalde omstandigheden bevoegd zouden zijn tot het loodsen. Dit is door de wetgeving in beide landen achterhaald en ook niet toelaatbaar. In verband hiermee kunnen beide artikelen vervallen.

Artikel 66 heeft gezien de ontwikkeling van het scheepvaartverkeer, hulp en berging, alsmede de wijze van functioneren van de loods geen relevante betekenis meer en kan derhalve vervallen.

Het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België van 23 oktober 1957, regelende de verlichting en de bebakening van de Westerschelde en haar mondingen, biedt naar aard en inhoud (zie artikel 13 van dat Verdrag) voldoende basis voor het bepaalde in het voormalige artikel 70 van het Scheldereglement. Dit laatste artikel kan hier derhalve vervallen.

### ***B. Het opnemen van de verdelingsregeling tussen de Vlaamse en de Nederlandse loodsdiensten in het Scheldereglement***

In 1966 hebben de Directeur-Generaal van het Zeewezen en van de Binnenvaart te Brussel en de Directeur-Generaal van het Loodswezen te 's Gravenhage, daartoe gemachtigd door hun wederzijdse regeringen, om redenen van doelmatigheid, een nieuwe administratieve overeenkomst gesloten voor de toepassing van het Scheldereglement.

De in het voormalige artikel 1 van het Scheldereglement opgenomen mogelijkheid voor de gezagvoerders tot vrije keuze om een Belgische of een Nederlandse loods te nemen, was nog gebaseerd op met elkaar concurrerende loodsdiensten. Naarmate de loodsdiensten in beide landen steeds meer geordend werden en ook de nationale wetgevingen voor het loodsen en de loodsdiensten werden ingevoerd, is de bij de totstandkoming van het Scheldereglement in 1843 nog aan-

wezige concurrentie steeds meer verdwenen. Ook in de praktijk is dit daardoor steeds meer een loze bepaling gebleken.

Bovendien eist de groei en de aard van het scheepvaartverkeer, en daarmee de (operationele) loodsdiensten, in toenemende mate een ordening van de wederzijds te leveren prestaties. Alleen daardoor kan wederzijds niet alleen een doelmatige operationele organisatie worden gehandhaafd, maar kan ook een zo goed mogelijke dienstverlening aan de scheepvaart plaatsvinden.

Vornoemde ontwikkelingen hebben uiteindelijk geleid tot de Regeling loodsdienst 1966, waarbij de verdeling van de loodsprestaties en de loodsgelden is gesteld op 72,5 % voor de Belgische loodsdienst en 27,5 % voor de Nederlandse loodsdienst. Voorts zijn in de Regeling loodsdienst 1966 en de daarop gebaseerde uitvoeringsregelingen verdere voorzieningen en operationele regelingen opgenomen.

Met de Regeling loodsdienst 1966 is inmiddels ruim 25 jaar ervaring opgedaan en vastgesteld kan worden dat deze regeling – en haar voorgangers – in het algemeen aan het gestelde doel, een grotere doelmatigheid, hebben beantwoord. Gezien de langdurige positieve ervaring met de Regeling loodsdienst 1966 wordt deze verdelingsregeling thans in het Scheldereglement opgenomen. Bovendien wordt daarmee voor beide loodsdiensten een grotere rechtszekerheid geschapen voor wat betreft de omvang van het werkpakket van beide loodsdiensten. Tenslotte wordt hiermee een einde gemaakt aan het uiteenlopen van artikel 1 van het Scheldereglement en de Regeling loodsdienst 1966.

### ***C. Het delegeren van nadere uitvoering aan de betreffende ministers c.q. aan de commissarissen***

Het Scheldereglement kende vanouds al een aantal delegatiebepalingen voor zaken die in het verleden al waren voorzien als regelmatig aan wijzigingen onderhevig, dan wel als nader in te vullen in verband met zich voordoende omstandigheden. In dit verband kunnen worden genoemd de artikelen 36ter en 44sexies, die een wijziging van de loodsgeldtarieven onderscheidenlijk de loodsvergoedingen delegeren aan een diplomatieke notawisseling, en de artikelen 48, 14<sup>o</sup> en 48ter, 3<sup>o</sup>, die voorzien in ontheffing van de loodsplicht onderscheidenlijk in ontheffing van de verplichting tot betaling van loodsgelden en -vergoedingen. Ook bij latere wijziging, in casu artikel 16, eerste lid, betreffende de ETA („estimated time of arrival)-melding, is de delegatie uitgebreid.

Daarnaast heeft de langdurige praktijk met het Scheldereglement aangetoond dat regelmatig voorzieningen worden geëist om de operationele diensten en de door deze te verzorgen afwikkeling van het scheepvaartverkeer optimaal te kunnen laten verlopen. Hierin is vooral voorzien door de commissarissen, in de vorm van berichten aan de scheepvaart en aan de operationele diensten. Voor wat betreft de eerstgenoemde categorie is nog van belang te vermelden dat het uitgeven van berichten aan de scheepvaart in het verleden door de commissarissen is gedaan, bij gebreke van een regeling van het nautisch beheer op de Westerschelde.

Sinds de inwerkingtreding van het Scheepvaartreglement voor de Westerschelde op 15 januari 1992 en van het Scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde op 23 september 1992 is deze lacune opgevuld en hebben de commissarissen in deze hooguit een initiërende taak.

Aansluitend bij de ontwikkeling naar een ruimere delegatie van bevoegdheden naar de betrokken ministers en de commissarissen zijn, duidelijker dan tot nu toe en gericht op specifieke onderwerpen, thans delegatiebepalingen opgenomen voor die onderwerpen die een zich wijzigende uitvoering kunnen eisen, dan wel aan de hand van de omstandigheden moeten kunnen worden beoordeeld. De bevoegdheden van de betrokken ministers betreffen de aanwijzing van de bevoegde autoriteiten (artikel 1, onderdeel 2), de aanwijzing van de categorieën Scheldevaarders die van de loodsplicht zijn vrijgesteld, de vaststelling van de eisen die gesteld worden aan zogenaamde loodsbrevet- of verklaringhouders (artikel 9, tweede lid) en de vaststelling van de loodsgelden en de loodsvergoedingen (artikel 24, eerste lid, en artikel 25). De bevoegdheden van de commissarissen tot het stellen van algemene regels vinden we in de artikelen 2, 4, tweede lid, 5, zesde lid, 9, derde en vierde lid, 10, derde en vierde lid, 11, 13, eerste lid, 14, 15, derde lid, 16, 18, vierde lid, en 21. Op deze en andere bevoegdheden van de commissarissen wordt ingegaan bij de artikelsgewijze toelichting.

***D. Het invoeren van strafmaatregelen op het niet nakomen van de verplichting om van de diensten van een loods gebruik te maken***

Een onderwerp dat nieuw is in het Scheldereglement en dat een afzonderlijke vermelding verdient is het invoeren van strafmaatregelen op het niet nakomen van de verplichting om gebruik te maken van de diensten van een loods of van adviezen vanaf de wal. Dit is opgenomen in artikel 28, eerste lid. De overige leden van dit artikel bevatten in hoofdzaak een jurisdictieregeling.

De aard en de omvang van verschillende categorieën schepen mede in relatie tot het vaarwater en de intensiteit van het scheepvaartverkeer, eisen, naast de vanouds bestaande verplichting om van de diensten van een loods gebruik te maken, een zo groot mogelijke waarborg dat deze verplichting ook wordt nagekomen. De uit het huidige scheepvaartverkeer voortvloeiende gevaren laten niet toe dat het niet nakomen van de loodsplicht wordt afgedaan met de betaling van het loodsgeld. In verband hiermee is in artikel 28 bepaald dat beide landen overeenkomen het niet-nakomen van de loodsplicht strafrechtelijk te sanctioneren. In samenhang met de geldende scheepvaartreglementering betekent dit een maximale waarborg voor de bevordering van de veiligheid.

***E. Het doorvoeren van het principe „geen loods, geen loodsgeld”***

Als gevolg van de invoering van de strafrechtelijke handhaving van de loodsplicht (zie onderdeel D), verdwijnt in principe de tot dusverre bestaande mogelijkheid dat een loodsplichtig schip, zonder gebruik te maken van de diensten van een loods, kan in- of uitvaren, zij het dat de gezagvoerder wel loodsgeld is verschuldigd. In de nieuwe situatie zal het in beginsel niet meer mogelijk zijn dat een loodsplichtig schip zonder loods vaart. Daarmee wordt tegelijkertijd bereikt dat zonder gebruik te maken van de diensten van een loods in beginsel geen loodsgeld hoeft te worden betaald.

Daarop is één uitzondering. De houder van een verklaring van vrijstelling (zie artikel 9, tweede lid, onderdeel b) is weliswaar vrijgesteld van de loodsplicht, maar betaalt een

(gereduceerd) loodsgeld. In alle overige gevallen is de situatie eenvoudig. Een loodsplichtig schip mag slechts varen met gebruikmaking van de diensten van een loods en is dan ook loodsgeld verschuldigd, tenzij daarvoor – in bijzondere, individuele gevallen – door de commissarissen ontheffing is verleend. Buiten deze bijzondere gevallen blijft de betaling van loodsgeld slechts achterwege als geen gebruik wordt gemaakt van de diensten van een loods, en dat is slechts toegestaan indien een schip niet loodsplichtig is. Op grond van artikel 9, tweede lid, onderdeel a, worden bepaalde categorieën schepen van loodsplicht vrijgesteld. In bijzondere gevallen (zoals bijvoorbeeld het langdurig niet feitelijk voorzien worden in de loodsdienst) kan op grond van artikel 9, vierde lid, in individuele gevallen ontheffing van de loodsplicht worden verleend. Het gevolg van een dergelijke ontheffing is dat het schip niet langer loodsplichtig is, geen gebruik maakt van de diensten van een loods, en derhalve ook geen loodsgeld meer verschuldigd is.

***F. Aanpassing van de tekst van de gewijzigde verdeling van bevoegdheden over de bestuurlagen in België, met name met het oog op de positie van het Vlaamse Gewest en de Vlaamse Regering***

Het feit dat in België de bestuurlijke en wetgevende bevoegdheid op het terrein van het loodswezen in het Scheldegebied aan het Vlaamse Gewest is overgedragen, heeft een aantal aanpassingen tot gevolg gehad. Allereerst wordt er steeds gesproken van „Vlaamse” loodsdienst, aangezien die aanduiding in de nieuwe verhoudingen de juiste is. De Vlaamse Regering en de Vlaamse minister onder wie de loodsdienst ressorteert zijn voor de Nederlandse regering en de desbetreffende Nederlandse minister, de bevoegde gesprekspartners in de aangelegenheden die onder het Scheldereglement vallen. Daarop zijn echter enkele uitzonderingen waaronder deze gevormd door de aangelegenheden betreffende strafvervolging en douane, die in het Scheldereglement geregeld zijn. Deze blijven in de Belgische verhoudingen een nationale aangelegenheid. Het Scheldereglement is dus een gemengd verdrag.

Deze bevoegdheidsverdeling heeft ook gevolgen voor het niveau van de „wettelijke voorschriften” waarnaar in het Scheldereglement wordt verwezen. De wettelijke voorschriften die betrekking hebben op de inrichting en het functioneren van de loodsdiensten en de hoedanigheid van loods zijn voorschriften van het Vlaamse Gewest. Andere aangelegenheden, zoals strafvervolging en douane blijven tot de nationale bevoegdheid behoren.

Wat de bevoegdheidsverdeling tussen de federale overheid en het Vlaamse Gewest betreft dient verwezen naar het Advies van de Raad van State van 8 maart 1994 (L 23.178/8) inzake het voorontwerp van decreet „betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende het brevet van havenloods” (= loodsdecreet). Dit voorontwerp van decreet veralgemeent de toepassing van de in het Scheldereglement opgenomen principes naar alle Vlaamse havens toe. In zijn voornoemd advies maakt de Raad van State ernstig voorbehoud inzake onder meer de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest om de „verscherpde” loodsplicht in te voeren. Dit bevoegdheidsprobleem heeft evenwel geen gevolgen voor het Scheldereglement, omdat zowel de federale overheid als het Vlaamse Gewest het verdrag in zijn geheel hebben medeondertekend, zonder uitdrukkelijk te specificeren welke overheid voor wel-

ke artikelen bevoegd is. De Vlaamse regering bevestigt trouwens haar standpunt dat alleen de artikelen 8, lid 1, 26 en 28, lid 2, 4 en 5 van het Scheldereglement federale aangelegenheden betreffen en zij zal terzake een gemotiveerd standpunt innemen bij de indiening van het voormelde voorontwerp van Joodsdecreet" bij de Vlaamse Raad.

### **Artikelsgewijze toelichting**

#### **Verdrag**

De drie korte artikelen van het verdrag vergen geen nadere toelichting.

#### **Scheldereglement als bijlage aan het verdrag**

##### Artikel 1

Voor alle duidelijkheid zijn thans definities opgenomen voor de relevante begrippen.

In de eerste plaats is dit een definitie van het begrip „Scheldevaarder”. Hoofregel hierbij is dat schepen die de Schelde, haar mondingen of het kanaal van Gent naar Terneuzen bevaren, als Scheldevaarder worden aangemerkt, voor zover deze schepen geen Nederlandse haven aan de Schelde of het kanaal van Gent naar Terneuzen of een op Nederlands grondgebied gelegen anker- of ligplaats als bestemming of vertrekpunt hebben. Uitzonderingen hierop zijn de schepen die zowel hun vertrekpunt als hun bestemming op Belgisch grondgebied hebben en tijdens de vaart de Belgisch-Nederlandse grens niet overschrijden. In de praktijk wordt een schip dat geen Scheldevaarder is en niet onder de laatstgenoemde uitzondering valt, aangemerkt als een zogenaamd (Nederlands) wetschip, dat onder de Nederlandse scheepvaartverkeers- en loodswetgeving valt. Deze omschrijvingen stemmen in grote lijnen overeen met de huidige betekenis van die begrippen.

Daarnaast komt het voor (zie de tweede alinea, onderdeel a, van de definitie van Scheldevaarder) dat schepen de reis naar of van België onderbreken om vanwege de diepgang het schip te lichten of bij te laden in een Nederlandse haven aan de Schelde of op een daarvoor aangewezen anker- of ligplaats, zodat de diepgang op peil kan worden gebracht om op de vereiste wijze de vaart naar en van België te beëindigen. Dit leidt niet tot een economische activiteit die een kwalificatie als (Nederlands) wetschip rechtvaardigt. In het verleden is hier voor de kwalificatie van een dergelijk schip als Scheldevaarder het criterium gehanteerd dat de lading het schip via dezelfde weg volgt. Dit onderscheid is losgelaten. Los van de vraag welke bestemming de lading heeft, wordt een schip, dat uitsluitend lost of laadt om redenen van de diepgang, als Scheldevaarder beschouwd.

Het komt ook voor dat de reis wordt onderbroken vanwege congesties bij sluizen of het moeten wachten op een geschikte ligplaats in de betreffende bestemmingshaven. In deze gevallen wordt evenmin een „economische activiteit” uitgeoefend op Nederlands grondgebied. Dergelijke schepen worden, hoewel zij een Nederlandse haven of anker- of ligplaats aandoen, toch beschouwd als Scheldevaarder. Het valt op dit moment niet te voorspellen wat later onder „economische



activiteit" zal worden verstaan. Ook is het niet uit te sluiten dat dit begrip in de praktijk tot onduidelijkheden zal leiden en dat er in de toekomst behoefte bestaat aan een aangepaste definitie. Artikel 2, onderdeel b, belast de commissarissen het begrip nader te bepalen.

Omwille van de duidelijkheid wordt er hier reeds op gewezen dat het begrip „Scheldevaarder" niet in alle gevallen doorslaggevend is voor de vraag of een schip al dan niet onder het Scheldereglement valt, vermits het Scheldereglement ook regels geeft voor de verdeling van de loodsprestaties die aan bepaalde wetschepen worden geleverd (zie daarvoor de tekst van en de toelichting op artikel 4, vijfde lid).

Tenslotte bevat artikel 1 ook de bepaling dat beide ministers gezamenlijk de in het Scheldereglement op verscheidene plaatsen genoemde „bevoegde autoriteit" aanwijzen, alsmede de definities van „Joodsgeld", „Joodsvergoedingen", „Joodsprestaties" en de „commissarissen".

Het begrip „Joodsgeld" is dusdanig gedefinieerd dat daaruit blijkt dat de vergoeding voor „individuele dienstverlening" een component van het loodsgeld is. Met deze individuele dienstverlening wordt bedoeld op de verkeersbegeleiding, die met gebruikmaking van de Schelderadarketen aan de individuele schepen wordt verstrekt.

Het ligt in de bedoeling deze component op termijn om te vormen tot een afzonderlijk verkeersbegeleidingstarief voor de Scheldevaart, dat naast het loodsgeld aan de scheepvaart in rekening gebracht zal worden. Aangezien de afspraken tussen België en Nederland over dit verkeersbegeleidingstarief te zijner tijd zullen worden vastgelegd in het Schelderadarverdrag, valt te verwachten dat – tegelijk met die aanvulling van het Schelderadarverdrag – in het Scheldereglement het element „en voor andere kosten van individuele dienstverlening aan de gezagvoerder" uit de definitie van loodsgeld zal worden geschrapt.

#### Artikel 2

In de toelichting op artikel 1 is aangegeven dat het wenselijk is dat de commissarissen nader kunnen bepalen wat onder „lichten en bijladen" en „economische activiteit" moet worden verstaan.

#### Artikel 3

Conform de voormalige artikelen 1 en 3, wordt in dit artikel het beginsel vastgelegd dat, om de feitelijke gezamenlijke uitvoering van de loodsdienst mogelijk te maken, het aan de Vlaamse en Nederlandse loodsdienst toegestaan is zich op elkaars grondgebied te vestigen. Daarvan zal mededeling worden gedaan en zullen wederzijds de nodige voorzieningen worden getroffen.

#### Artikel 4

Primair bevat dit artikel de regeling van de verdeling van de loodsprestaties tussen de beide loodsdiensten. Dit is een voortzetting, zij het met een meer definitief karakter, van de huidige verdelingsregering, zoals nu opgenomen in artikel 1 van de Regering loodsdienst 1966.

Voor de verdeling van de loodsprestaties die uitsluitend geleverd worden in het kader van het loodsen vanaf de wal, geldt deze vastgelegde verdeling niet. In de praktijk maken

Scheldevaarders die geloodst worden vanaf de wal, zowel gebruik van de diensten van de Vlaamse loodsdienst (vanuit de verkeerscentrale te Zeebrugge), als van de Nederlandse loodsdienst (vanuit het Schelde Coördinatie Centrum te Vlissingen). Een bepaalde vastgelegde prestatieverdeling is daarbij niet hanteerbaar. Wel is een vaste verdeling van de opbrengsten van het loodsgeld voor het loodsen vanaf de wal vastgelegd in artikel 5, eerste lid.

Voor de andere vorm van loodsen op afstand dan het loodsen vanaf de wal, te weten het loodsen van op een ander schip, geldt de normale verdelingsregeling wel.

In toepassing van de Regeling loodsdienst 1966 worden de beloodsingen via de Wielingen en het Scheur geheel verzorgd door loodsen van de Vlaamse loodsdienst. Grotere schepen maken hoofdzakelijk gebruik van deze aanloopgeulen. Deze beloodsingen hebben een bijzonder belang voor de Vlaamse loodsen. Anderzijds zijn er overwegingen waarom Nederland steeds heeft aangedrongen op de openstelling van genoemde scheepvaartroutes voor loodsen van de Nederlandse loodsdienst.

De loodsgeldverdeling voor alle trajecten blijft gehandhaafd, doch het probleem van het loodsen in de Wielingen/Scheur kon niet worden opgelost, in afwachting dat een beslissing wordt genomen nopens het al dan niet oprichten van een Vlaams Openbaar Loodsbedrijf.

Tussen Nederland en het Vlaamse Gewest werd afgesproken dat deze kwestie op de politieke agenda blijft. Zij zijn het eens over het principe dat ook de prestatieverdeling voor alle trajecten dient te gelden. Realisatie van dat principe voor de thans uitgezonderde trajecten zal ten gepaste tijde onderwerp vormen van nader overleg tussen de beide bevoegde ministers.

Evenals artikel 4a van de Regeling loodsdienst 1996, maar nu duidelijk gericht op de doelmatigheid, is in het tweede lid van artikel 4 de bevoegdheid voor de commissarissen opgenomen om nadere regels vast te stellen voor de uitvoering van het eerste lid. Deze nadere regels kunnen en mogen geen afbreuk doen aan het principe van dit eerste lid. Het tweede lid moet in elk geval uitgevoerd worden om een zo groot mogelijke doelmatigheid te kunnen bereiken.

Het loodsen van de Scheldevaarders is van essentieel belang voor de havens van Antwerpen en Gent. In verband hiermede is het niet meer dan redelijk dat wanneer één van beide loodsdiensten het verplichte percentage loodsprestaties niet kan verzorgen, de andere loodsdienst bijspringt, indien dit o.a. operationeel mogelijk is (zie het derde lid). Een dergelijke situatie kan zich bij voorbeeld voordoen indien er bij één van beide loodsdiensten een tijdelijk tekort aan loodsen ontstaat, al dan niet in samenhang met een tijdelijk verhoogd scheepvaartaanbod. Dergelijke voor de andere loodsdienst verrichte prestaties tasten de in het eerste lid van dit artikel genoemde verdeelsleutel principieel niet aan. Het heeft echter wel tot gevolg dat deze loodsprestaties uit de opbrengst van de verdeling van de loodsgelden worden genomen en worden vergoed aan de loodsdiensten die de betreffende prestaties heeft verricht (zie artikel 5, tweede lid).

Het vierde en het vijfde lid bevatten aanvullende regels voor de verdeling van de loodsprestaties. Het gaat hier echter niet om schepen van of naar volle zee, naar of uit België, zodat deze schepen in het verleden formeel niet als Scheldevaarder konden worden aangeduid. Bij de uitvoering van de Regeling loodsdienst 1966 werden overigens al afspraken

over deze schepen gemaakt. Als gevolg van de nieuwe definitie van Scheldevaarder (artikel 1.) vallen de in het vierde lid bedoelde schepen wel onder de omschrijving. Het gaat hier om Scheldevaarders die van een Belgische haven naar een Belgische haven varen en daarom, ook al varen zij via Nederlands grondgebied, door de Vlaamse loodsdienst worden geloodst. De schepen die in het vijfde lid worden bedoeld zijn evenals vroeger geen Scheldevaarders. De strekking van het Scheldereglement is echter niet beperkt tot het loodsen van Scheldevaarders alleen, maar heeft ook betrekking op de loodsdienst op de Schelde in het algemeen. De regeling van het vijfde lid is een noodzakelijke aanvulling op de regeling voor het loodsen van Scheldevaarders. De loodsgelden van de in het vierde en vijfde lid genoemde schepen worden niet opgenomen in de verdelingsregeling, maar komen toe aan de loodsdienst die de betrokken prestatie heeft verricht (zie artikel 5, derde lid).

#### Artikel 5

Het eerste lid is voor wat betreft het loodsgeld conform aan artikel 2 van de Regeling loodsdienst 1966. Toegevoegd is echter een afwijkende verdeling van de loodsgeldopbrengsten uit het loodsen vanaf de wal. Zoals in de toelichting op artikel 4 reeds vermeld, ontvangt een Scheldevaarder die geloodst wordt vanaf de wal zowel dienstverlening van de Vlaamse loodsdienst als van de Nederlandse loodsdienst. Een prestatieverdeling is dan uiteraard niet mogelijk. Op grond van een gemiddelde verdeling van de voor een individueel schip te verlenen werkzaamheden, alsook van de verdeling van de kosten tussen België en Nederland van de Schelderdarketen, is een opbrengstverdeling van 80 percent voor het Vlaamse Gewest en 20 percent voor Nederland vastgelegd.

Het tweede en derde lid geven twee bijzondere regelingen. Voor de redenen die hiertoe geleid hebben, wordt verwezen naar de toelichting op artikel 4, derde, vierde en vijfde lid.

Aangezien de loodsvergoedingen bedoeld zijn als vergoeding van onkosten van de betreffende loods of loodsdienst, worden deze vergoedingen in het vierde lid toegewezen aan het land waartoe de loodsdienst behoort die de loodsprestaties feitelijk heeft verricht.

Het vijfde lid is ingegeven door de ontwikkelingen van de loodsdiensten in beide landen. In Nederland werd de loodsdienst in 1988 verzelfstandigd. Voor het Scheldereglement levert dit een bijzondere situatie op in vergelijking met het verleden, waarin in beide landen sprake was van een ambtelijke loodsdienst. Het Scheldereglement is immers een overeenkomst tussen landen, waarbij de (verzelfstandigde of ambtelijke) loodsdiensten als zodanig geen partij zijn. De verrekening van de loodsgelden en de verdeling van de loodsvergoedingen is derhalve een materie die in het Scheldereglement geregeld moet worden. Anderzijds is het begrijpelijk dat een verzelfstandigde loodsdienst groot belang hecht aan zijn gedeelte van het werkpakket en de loodsgeldinkomsten. Aangezien te verwachten valt dat de posities van de Vlaamse en de Nederlandse loodsdiensten nu en in de toekomst niet identiek geregeld zullen zijn, is het niet mogelijk in het Scheldereglement zelf een regeling te treffen die voor beide loodsdiensten geldt. Daarom is in het vijfde lid gekozen voor een verwijzing naar de toepasselijke wettelijke voorschriften in beide landen. Daarin zal – afhankelijk van de positie van de loodsdienst – de loodsdienst rechtstreeks gerechtigd gemaakt kunnen worden op het loodsgeld en de loodsvergoedingen of een gedeelte daarvan.

Teneinde de inning en de financiële verrekening van het loodsgeld en de loodsvergoedingen te regelen, is in het zesde lid de bevoegdheid van de commissarissen opgenomen om terzake nadere regels vast te stellen. Het is mogelijk dat bij een dergelijke regeling voorzien wordt in een rechtstreekse verrekening tussen beide loodsdiensten.

#### Artikel 6

Naast een aantal uitdrukkelijke verplichtingen van de loodsen, opgenomen in Hoofdstuk IV, kan voor de in dit artikel genoemde onderwerpen worden volstaan met erkenning van de regels in beide landen terzake. Beide landen hebben immers op dit gebied, anders dan bij de totstandkoming van het Scheldereglement in 1843, duidelijke regels. In Vlaanderen zijn deze opgenomen in de Wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen (B.S. van 5-1-1968). In Nederland zijn deze vastgelegd bij of krachtens de Loodsenwet (Stb. 1988, 353). Het is nooit de bedoeling geweest hiervoor in het Scheldereglement een afzonderlijk regelgevend regiem te scheppen. Voldoende is de impliciete verplichting om hierin in beide landen te voorzien.

#### Artikel 7

De voormalige artikelen 10 en 11 zijn door dit artikel vervangen.

#### Artikel 8

Het eerste lid van dit artikel is een vervanging van het voormalige artikel 12.

Volledigheidshalve is dit in het tweede lid uitgebreid met betrekking tot andere objecten voor de bevordering van de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer. Dit is in het **bijzonder** gericht op de goederen ten behoeve van de objecten als bedoeld in de Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België inzake het aanleggen van een walradarketen langs de Westerschelde en haar mondingen (overeenkomst van 29-11-1978 en latere wijzigingen).

#### Artikel 9

Dit artikel **vervangt** de voormalige artikelen 35, eerste lid, eerste alinea, 48 en 49.

In het eerste lid is de algemene en van oudsher bestaande loodsplicht voor Scheldevaarders opgenomen. Uiteraard laat deze bepaling onverlet hetgeen de Akte van Mannheim (Herziene Rijnvaartakte) bepaalt ten aanzien van de loodsplicht voor binnenschepen die onder het speciale regiem voor de Rijn vallen en (via de wateren waarvoor het Scheldereglement betekenis heeft) van zee komen of naar zee gaan. Deze schepen kunnen – indien zij tot de Rijnvaart behoren – op grond van artikel 26 van de Herziene Rijnvaartakte niet loodsplichtig gemaakt worden.

Overigens is de formulering van de „loodsplicht” zo gekozen dat niet voorgeschreven is dat de adviezen van de loods altijd aan boord van het te loodsen schip gegeven moeten worden. Het Scheldereglement kende vanouds al een regeling voor het zogenaamde „voorstomen” of „voorvaren”

(voormalig artikel 43). Het is derhalve mogelijk dat de adviezen van de loods gegeven worden van op een ander schip, varend in de directe nabijheid van het te loodsen schip, mits een goede communicatie mogelijk is, en visueel contact, of, in geval van beperkt zicht, goed radarcontact bestaat. De technische ontwikkelingen van verkeersbegeleidingssystemen, zoals de sinds 1991 operationele Schelderadarketen, heeft het echter ook mogelijk gemaakt een schip te Joodsen vanaf de wal”, dat wil zeggen het verstrekken van de voor een veilige en vlotte vaart benodigde adviezen vanaf de wal, met behulp van een verkeersbegeleidingssysteem. Zie hiervoor ook de toelichting op artikel 10.

In het tweede lid is de basis gelegd voor de vrijstellingen (per categorie). Daarbij zal de invulling van onderdeel a een herziening van het voormalige artikel 48 inhouden. Teneinde ook hier adequaat te kunnen reageren op de zich voordoende ontwikkelingen is de vaststelling van de vrij te stellen categorieën schepen opgedragen aan de betrokken ministers, en niet meer in het Scheldereglement zelf opgenomen. Bepaalde vrijstellingen, zoals die van schepen met een lengte over alles tot en met 60 meter, vaartuigen voor het winnen of vervoeren van zand, baggerspecie of grind, mits werkzaam in opdracht van de vaarweg- of waterbeheerder, schepen in eigendom of beheer van de Vlaamse of Nederlandse loodsdienst, oorlogsschepen en andere schepen in eigendom of beheer van de Belgisch/Vlaamse of de Nederlandse overheid zullen in ieder geval gehandhaafd blijven. Veranderingen ten opzichte van het voormalige artikel 48 zullen uiteraard worden vooraf gegaan door overleg met belanghebbenden. Het gestelde in onderdeel b voorziet in de mogelijkheid voor de zogenaamde verklaring- of loodsbrevethouders. Het gaat daarbij om een algemene regeling van een onderwerp dat tot dusverre alleen geregeld was voor het traject volle zee – Vlissingen (zie artikel 49 van het „oude” Scheldereglement). Gezagvoerders en andere officieren die feitelijk de navigatie leiden, die, meestal dankzij de hoge frequentie waarmee zij op een bepaald traject varen (bijvoorbeeld ferries), zo goed bekend zijn met het desbetreffende vaarwater, kunnen, na het afleggen van een examen, vrijgesteld worden van de verplichting gebruik te maken van de diensten van een loods. Nu de regeling niet langer uitsluitend betrekking heeft op het traject volle zee – Vlissingen, maar in principe op alle trajecten toegepast kan worden, zal in de uitvoeringsregeling van artikel 9, tweede lid, onderdeel b, vastgelegd worden dat alleen vrijstelling van de loodsplicht op het gehele traject volle zee – Antwerpen of Gent verkregen wordt, indien op het zeeonderscheidenlijk het binnentraject minstens twee verschillende verklaringhouders feitelijk de navigatie leiden. De lengte van het traject volle zee – Antwerpen of Gent is immers dusdanig dat het gevaar bestaat dat één verklaringhouder tot vanuit veiligheidsoogpunt niet te aanvaarden lange vaartijden gedwongen zou kunnen worden. Dit geldt te meer nu het hier gaat om schepen die met een dusdanig hoge frequentie het traject bevaren, dat de los- en laadtijden in de haven dermate kort zijn, dat de desbetreffende gezagvoerder of officier onvoldoende rusttijd kan genieten, voordat het traject opnieuw moet worden afgelegd. Indien op het gehele traject slechts één verklaringhouder aan boord is, die in principe voor de volledige reis bevoegd is, wordt hij desalniettemin slechts vrijgesteld voor één traject (naar zijn keuze: volle zee – Vlissingen, Vlissingen – Antwerpen of Vlissingen – Gent). Daarnaast blijft het uiteraard mogelijk dat een verklaringhouder slechts bevoegd is op één (kort) traject, en dan ook uiteraard slechts op dat traject vrijstelling heeft.

De regeling van dit onderwerp valt in twee delen uiteen. Om te waarborgen dat de eisen die in deze gevallen gesteld worden zowel vanuit het oogpunt van veiligheid, als vanuit het oogpunt van toegankelijkheid van de Scheldehavens evenwichtig worden vastgesteld, is in het tweede lid, onderdeel b, bepaald dat de exameneisen gezamenlijk worden vastgesteld door beide betrokken ministers. Het derde lid geeft aan dat de commissarissen een praktische uitwerking kunnen geven aan de regels voor de examinering van de betrokken gezagvoerders en officieren.

Het vierde lid is een vervanging van het voormalige artikel 48, 14°. Het voorziene systeem hierbij is, dat de commissarissen de criteria vaststellen volgens welke een (ad hoc-)onthefving kan worden verleend door de bevoegde autoriteit. Dit sluit het meeste aan bij de operationele behoefte, waarbij beslissingen meestal in heel korte tijd dienen te worden genomen. Daarbij dient tevens de mogelijkheid te bestaan aan de ontheffing voorwaarden te verbinden die het gemis van de diensten van een loods zoveel mogelijk kunnen neutraliseren.

#### Artikel 10

Dit artikel bevat de hoofdregels voor de taakuitoefening van de loods. Het eerste lid noemt de normale situatie : de loods adviseert de gezagvoerder aan boord. Bij deze taakuitoefening is inbegrepen het in verband met deze navigatie verrichten van handelingen met uitdrukkelijke of stilzwijgende toestemming van de gezagvoerder. Dit onderdeel van de taak van de loods sluit aan bij de huidige praktijksituatie en is van belang in verband met de regeling van de aansprakelijkheid van de loods. De omschrijving stemt overeen met de situatie die in de Nederlandse wetgeving aangeduid wordt met het optreden van de loods als „verkeersdeelnemer”.

In de omstandigheden die in de aanhef van het tweede lid genoemd worden is het niet mogelijk voor de loods aan boord te komen. Daarbij zal het bij weersomstandigheden in het merendeel van de gevallen gaan om het niet meer veilig aan boord kunnen brengen van een loods. Bij de aard of de inrichting van schepen kan gedacht worden aan het ontbreken van voorzieningen om aan boord te komen. Bij bijzondere omstandigheden worden overmachtssituaties bedoeld, zoals bij voorbeeld het uitvallen van een loodsvaartuig. De gezagvoerder mag dan, indien dat mogelijk is, gebruik maken van de adviezen van een loods van op een ander schip of van adviezen vanaf de wal. Het derde lid geeft de commissarissen de bevoegdheid een en ander nader te regelen. Het vierde lid geeft de basis om te regelen tot welke loodsdienst de loodsen dienen te behoren, die op een bepaalde aangewezen plaats adviezen vanaf de wal geven. Uit operationeel oogpunt is het wenselijk dat daarbij bepaald kan worden dat de bevoegde autoriteiten in onderlinge overeenstemming van die vastgelegde verdeling kunnen afwijken.

#### Artikel 11

Artikel 11 bevat de bevoegdheid voor de commissarissen om nadere regels te stellen in twee gevallen.

Het eerste geval betreft de oplegging van zogenaamde ad hoc-loodsplicht door de door de commissarissen aangewezen bevoegde autoriteit. Het gaat hierbij om een schip dat behoort tot een ingevolge artikel 9, tweede lid, vrijgestelde categorie schepen, maar dat de Schelde of het kanaal van Gent naar Terneuzen bevaart onder zodanige omstandighe-

den (bepaalde gebreken van het schip of de lading, zeer bijzondere lading, buitengewone weersomstandigheden of omstandigheden op het vaarwater of met betrekking tot het overige scheepvaartverkeer, enz.), dat het niet verantwoord geacht wordt geen gebruik te maken van de diensten van een loods. Bijzondere vermelding in dit verband verdient de positie van de ten anker liggende schepen, meer in het bijzonder op de rede van Vlissingen, Indien een Scheldevaarder een haven, anker- of ligplaats aandoet ten behoeve van het uitoefenen van een economische activiteit, is in het algemeen de loodsreis geëindigd (zie artikel 19 van het Scheldereglement) en is het schip niet langer loodsplichtig. De loodsplicht blijft echter in principe gehandhaafd indien het schip gedurende de reis ankert. In het merendeel van deze gevallen is handhaving van de loodsplicht vanuit veiligheids oogpunt niet noodzakelijk. Deze gevallen zullen daarom worden opgenomen in de vrijstellingsregeling op grond van artikel 9, tweede lid, onderdeel a. Het is echter mogelijk in gevallen waarin dit uit een oogpunt van veiligheid noodzakelijk is, ook aan deze categorie schepen ad-hoc loodsplicht op grond van dit artikel op te leggen.

Het tweede geval betreft bijzondere verplichtingen voor de gezagvoerder. Deze betreffen gevallen waarin het gebruik van meer dan één loods opgelegd wordt en speciale verplichtingen van de gezagvoerder als de loods niet aan boord komt, maar er gebruik gemaakt wordt van adviezen van op een ander schip of vanaf de wal.

#### Artikel 12

Dit artikel is overeenkomstig het voormalige artikel 15 en legt in feite de wederzijdse verplichting tot een goede samenwerking op.

#### Artikel 13

Dit artikel is conform aan het voormalige artikel 16, en regelt de zogenaamde „ETA (estimated time of arrival)-melding”.

#### Artikel 14

Voor een zo efficiënt mogelijke uitvoering van de loodsdienst is het wenselijk dat de gezagvoerder niet alleen een loods bestelt invarend, maar ook uitvarend uit een haven of van een anker- of ligplaats. Dit artikel bevat de bevoegdheid van de commissarissen om regels te stellen voor de zogenaamde „ETD (estimated time of departure)-melding”, analoog aan de regeling van de ETA-melding.

Het is overigens denkbaar dat de ETA-melding (artikel 13) en de ETD-melding in de toekomst geïntegreerd worden met de meldingsverplichtingen op grond van de scheepvaartverkeersreglementering. In dat geval zal in de uitvoeringsregelingen van de commissarissen op grond van de artikelen 13 en 14 volstaan kunnen worden met een verwijzing naar die op de scheepvaartreglementering gebaseerde voorschriften.

#### Artikel 15

Naast een vervanging van de voormalige artikelen 19 en 20 is dit artikel veralgemeend door de betreffende verplichting te koppelen aan de beginselen van goed zeemanschap

en de betreffende nationale voorschriften. Dit voorkomt een limitatieve opsomming. Door de mogelijkheid dat de commissarissen hiervoor nadere regels kunnen vaststellen kan directer en sneller op ontwikkelingen worden ingespeeld.

#### Artikel 16

De technische ontwikkelingen op het gebied van de communicatie en navigatie maken het noodzakelijk dat de loodsen bij de uitoefening van hun diensten beschikken over bepaalde apparatuur, zoals een portofoon. Gezien de samenwerking tussen de beide loodsdiensten in het Scheldegebied is het belangrijk dat het stellen van dergelijke uitrustings-eisen gecoördineerd geschiedt. De bevoegdheid van de commissarissen, zoals in dit artikel opgenomen, strekt ertoe deze coördinatie mogelijk te maken.

#### Artikel 17

Dit artikel is een vervanging van de voormalige artikelen 22 en 63. Toegevoegd is de verplichting om de loodswisseling op de brug van het schip te laten plaatsvinden. Dit betekent een grotere waarborg voor de veiligheid, omdat bij een noodzakelijke loodswisseling er dan altijd een loods op de brug aanwezig is.

#### Artikel 18

De loods is een belangrijke schakel in de bevordering van de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

Teneinde maatregelen te kunnen treffen, is hier voor de loods een meldingsplicht ten aanzien van situaties die een risico met zich meebrengen opgenomen. Internationaal is bij voorbeeld een dergelijke verplichting ook tot uitdrukking gebracht in Richtlijn 79/116/E.E.G. (PbEG L 33), die onder andere de tanker-controlelijst regelt. Evenzo geldt deze verplichting indien de loods tekortkomingen vaststelt met betrekking tot maritieme signaleringsobjecten (derde lid). Dit is overeenkomstig het voormalig artikel 34, tweede en derde alinea.

In de praktijk heeft de bevoegde autoriteit behoefte aan informatie over bepaalde gebeurtenissen, die verder gaat dan de meldingen ingevolge het tweede en derde lid. Het vierde lid maakt het mogelijk dat de commissarissen regels stellen met betrekking tot de verplichting van de loods van bepaalde gebeurtenissen een schriftelijk verslag te maken en dit aan de bevoegde autoriteiten te overhandigen.

#### Artikel 19

Dit artikel vervangt het voormalige artikel 28.

#### Artikel 20

Als de loods aan boord is, is het gebruikelijk dat deze, evenals de bemanning, de nodige verzorging geniet. Bovendien dient hem de nodige medewerking te worden verleend om zijn taak zo goed mogelijk uit te kunnen voeren. Dit artikel draagt hiertoe op.



## Artikel 21

Dit artikel vervangt het voormalige artikel 32. De verplichting van de gezagvoerder om een loodscertificaat in te vullen en te ondertekenen, de op het loodscertificaat te vermelden gegevens en het gebruik van het loodscertificaat door de loodsdienst, wordt nu echter overgelaten aan een uitvoeringsregeling van de commissarissen. De achtergrond hiervan is dat niet op voorhand duidelijk is wat in de toekomst de functie van het loodscertificaat zal zijn. Bij het loodsen op afstand is het bijvoorbeeld uiteraard al onmogelijk dat de gezagvoerder een loodscertificaat ondertekent. Om op dit punt – ook in de toekomst – de nodige flexibiliteit te hebben, wordt hier derhalve voorzien in een bevoegdheid van de commissarissen.

## Artikel 22

Nu zowel internationaal als nationaal uitvoerige regelgeving bestaat met betrekking tot het voorkomen van besmettelijke ziekten, kan worden volstaan met de verplichting tot naleving van de geldende regels terzake. De voormalige artikelen 52 tot en met 57 zijn overbodig geworden.

## Artikel 23

Dit artikel regelt de verplichting om loodsgeld te betalen. Iedere gezagvoerder van een loodsplichtig schip dient loodsgeld te betalen aangezien hij niet zonder gebruikmaking van de diensten van een loods aan boord of van adviezen van de loods van op een ander schip of vanaf de wal mag invaren of vertrekken. Een zodanig verbod geldt uiteraard ook indien niet in de loodsdienst is voorzien of geen adviezen vanaf de wal worden gegeven. De gezagvoerder die krachtens artikel 9, tweede lid, onder b, is vrijgesteld is eveneens gehouden een (in de praktijk gereduceerd) loodsgeldtarief te betalen (tweede lid).

Het derde lid bevat de verplichting loodsvergoedingen te betalen.

Het vierde lid bepaalt dat de gezagvoerder die vrijwillig gebruik maakt van de diensten van een loods of van adviezen vanaf de wal het gebruikelijke tarief dient te betalen.

In het vijfde lid worden de commissarissen bevoegd verklaard ontheffing te (doen) verlenen van de verplichting om loodsgeld te betalen.

## Artikel 24

In het eerste lid is de bevoegdheid tot de vaststelling van de tarieven voor het loodsgeld en de loodsvergoedingen toegankelijk aan de bevoegde betrokken ministers van beide landen. Dit gebeurt in overeenstemming tussen beide ministers. Daarbij dienen de criteria te worden vastgesteld.

In feite gebeurde dat ook op grond van het voormalige artikel 36ter, onderscheidenlijk artikel 44sexies. Dit laatstgenoemde artikel verplichtte vervolgens tot een diplomatieke notawisseling waarna het nog enige maanden duurde voordat de nieuwe tarieven van kracht werden. Dit gaf nogal eens een zodanige vertraging dat invoering van nieuwe overeengekomen tarieven later plaatsvond dan voorgenomen.

Kern van de tariefvaststelling en van de wijzigingen daarin is en blijft overeenstemming tussen beide ministers. Dit past ook bij het karakter van het Scheldereglement, dat immers vooral een uitvoeringsverdrag is.

Het tweede lid heeft een meer administratief karakter en geeft de basis voor hetgeen voorheen bepaald was in artikel 50.

#### Artikel 25

Dit artikel is een herziening van het voormalige artikel 36.

Met name de verplichting om de nieuw berekende tarieven binnen vijf dagen na een bepaalde beursnotering in België van kracht te laten worden, is in de praktijk niet uitvoerbaar gebleken door de langer durende formele procedure daarvoor in België. Tevens is nu een duidelijke omschrijving gegeven van de bepaling van de omrekenkoers en wordt de afschaffing van het systeem van de dubbele wisselkoers in België verwerkt in dit artikel.

Daar het uitvoerend werk voor de aanpassing van de loods-geldtarieven en de loodsvergoedingen vooral aan Vlaamse zijde dient te gebeuren, is in het negende lid volstaan met een inspanningsverplichting van de betrokken Vlaamse minister. Dit sluit niet alleen aan bij de positieve ervaringen hieromtrent, maar past ook beter in de geest van de wederzijdse verantwoordelijkheden die uit een uitvoeringsverdrag als het Scheldereglement voortvloeien, dat in deze immers vooral is gericht op de goede samenwerking tussen beide regeringen.

#### Artikel 26

Dit artikel is overeenkomstig het voormalige artikel 50, derde alinea.

#### Artikel 27

Dit artikel is overeenkomstig het voormalige artikel 51. Thans wordt echter een verjaringstermijn van drie jaar gehanteerd. In het voormalige artikel 51 was dit nog vijf jaar. Door de sterk verbeterde communicatie- en informatiemethoden en juridische mogelijkheden, wordt een verjaringstermijn van drie jaar ruimschoots voldoende geacht.

#### Artikel 28

Zoals in het algemeen deel van deze toelichting, onder punt D. reeds is opgemerkt, leidt het eerste lid tot het stellen van strafmaatregelen op het niet nakomen van de verplichting om gebruik te maken van de diensten van een loods. Beide landen zullen zorgdragen voor dergelijke strafmaatregelen.

De overige leden van dit artikel geven vooral een jurisdictieregeling tussen beide staten.

Het tweede en derde lid gaan uit van het territorialiteitsbeginsel. Het loodstraject, met name het riviertraject, is veelal een ononderbroken traject dat zich uitstrekt over het grondgebied van beide staten. Dit betekent, mede gezien de mogelijkheid om maar op een beperkt aantal plaatsen een loods aan boord te brengen, dat de overtredingen zich doorgaans op het grondgebied van beide staten zullen voordoen.

Dit is het uitgangspunt voor het bepaalde in het vierde lid. De onderdelen a en b van het vierde lid geven uitdrukkelijk aan dat overtredingen van „eigen vlag-schepen” van beide staten onder de jurisdictie van de vlaggestaat vallen. In onderdeel c is voor „vreemde vlag-schepen” een voorrang in jurisdictie toegekend aan de Belgische overheid. Dit is vooral om praktische redenen, omdat overtredingen vooral bij inkomende vaart niet altijd kunnen worden verhinderd en Scheldevaarders vrijwel per definitie in een Belgische haven zullen afmeren, waardoor aldaar het meest doelmatig kan worden opgetreden. Bovendien heeft de Belgische overheid, vanwege het karakter van de Scheldevaart, hierin ook een duidelijke verantwoordelijkheid. Dat neemt niet weg dat, gezien het feit dat de Schelde voor het grootste deel over Nederlands grondgebied loopt, ook de bescherming van allerlei Nederlandse belangen, zoals genoemd in artikel 18, kunnen worden geschonden. In verband hiermee is in onderdeel c een aanvullende Nederlandse jurisdictie opgenomen.

Een en ander geeft voldoende mogelijkheden en waarborgen dat in voorkomende gevallen in ieder geval vervolging kan plaatsvinden. Overigens wordt niet verwacht dat overtredingen terzake zich frequent zullen voordoen. Het zal zich vermoedelijk tot enkele gevallen beperken.

Het zesde lid waarborgt een goede wederzijdse informatie met betrekking tot de zich eventueel voordoende overtredingen, naast de artikelen 22 e.v. van het Benelux-verdrag aangaande de uitlevering en de rechtshulp in strafzaken (Trb. 1962, 97).

In het zevende lid is de verplichting opgenomen om een en ander tot zo min mogelijke vertraging voor het betrokken schip te laten leiden.

#### Artikel 29

Dit artikel is een herziening van het voormalige artikel 62. Dit laatstgenoemde artikel ging er van uit dat in het geval (zichtbaar) niet in de loodsdiensdienst was voorzien, ook anderen (vissers en andere zeelieden) bevoegd zouden zijn. Dit is echter door de praktijk volledig achterhaald en bovendien volstrekt ontoelaatbaar. Het moderne scheepvaartverkeer eist vakbekwame loodsen. Ook de wetgeving in beide landen gaat daar van uit.

Daarnaast maakt het systeem van tijdige meldingen en wederzijdse verplichtingen het mogelijk dat loodsen tijdig beschikbaar kunnen worden gesteld. Voorts zijn geen gevallen bekend waarin nog van deze voormalige mogelijkheid gebruik wordt gemaakt.

#### Artikel 30

Dit artikel is overeenkomstig het voormalige artikel 66bis.

#### Artikel 31

Het eerste lid van dit artikel is overeenkomstig het voormalige artikel 67. Daar werd echter nog gesproken van „zowel op het bestaande als op hetgeen later zal worden daargesteld”. Thans is dit, overeenkomstig de geest van de toenmalige tekst, verduidelijkt en geconcretiseerd door te spreken over „alle objecten en het functioneren daarvan voor de bevordering van de veiligheid en vlote afwikkeling van het scheepvaartverkeer, alsmede de loodsdiensten”.

Hierdoor worden niet alleen de traditionele „tonnen en bakens” onder het gemeenschappelijk toezicht gerekend, maar ook duidelijk de voorzieningen die steeds meer op de wal worden aangebracht, in het bijzonder ook de in 1991 officieel in gebruik genomen Schelderadarketen langs de Westerschelde en haar mondingen, zoals bedoeld in de Overeenkomst van 29 november 1978.

In het tweede lid is nu, overeenkomstig de van oudsher bestaande praktijk, bepaald dat de Vlaamse regering en de Nederlandse regering ieder twee commissarissen benoemen.

#### Artikel 32

Dit artikel is overeenkomstig het voormalige artikel 68. Er is, overeenkomstig de praktijk, geen behoefte meer om de bijeenkomsten van de commissarissen verplicht te laten houden in Antwerpen of Vlissingen. Voldoende is te bepalen dat dit beurtelings in België en Nederland plaatsvindt.

In het vierde lid is een algemene verplichting opgenomen voor de commissarissen om de loodsdiensten te informeren over alle besluiten die de loodsdiensten aangaan. Dit is vooral van belang in de situatie waarin de loodsdiensten verzelfstandigd zijn en niet langer in een ambtelijke verhouding tot de commissarissen staan. In daartoe geëigende gevallen zullen de commissarissen uiteraard voorafgaand aan het nemen van besluiten die van belang zijn voor de loodsdiensten, overleg (laten) plegen met vertegenwoordigers van de loodsdiensten.

#### Artikel 33

Dit artikel is overeenkomstig het voormalige artikel 34, eerste alinea, en het artikel 69.

#### Artikel 34

Dit artikel is overeenkomstig het voormalige artikel 71 en sluit aan bij de wederzijdse verantwoordelijkheid van beide landen voor de aanwezigheid, de kwaliteit en de verplichtingen van loodsen en loodsdienst.

#### Artikel 35

Dit artikel is overeenkomstig het voormalige artikel 72. Het sluit echter meer aan bij de praktijk van het onderzoek naar scheepsrampen om dit door derden, in casu de Raad voor de Scheepvaart c.q. de Onderzoeksraad, te laten onderzoeken.

Artikelen 36 en 37

Deze artikelen zijn overeenkomstig het voormalige artikel  
**73.**

Brussel, 23 februari 1995.

***De minister-president van de Vlaamse regering,***

L. VAN DEN BRANDE

***Voor de Vlaamse minister van Verkeer,  
Buitenlandse Handel en Staatshervorming, afwezig,***

***De Vlaamse minister van Tewerkstelling  
en Sociale Aangelegenheden,***

L. PEETERS

---

## VOORONTWERP VAN DECREET

houdende goedkeuring van het verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden, het Koninkrijk België en het Vlaamse Gewest tot herziening van het reglement ter uitvoering van artikel IX van het Tractaat van 19 april 1839 en van hoofdstuk 11, afdelingen 1 en 2, van het Tractaat van 5 november 1842, zoals gewijzigd, voor wat betreft het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht daarop (Scheldereglement)

## DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming,

Na beraadslaging,

**BESLUIT:**

De Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming is ermee belast, in naam van de Vlaamse regering, bij de Vlaamse Raad het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

## Artikel 1

Dit decreet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

## Artikel 2

Het verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden, het Koninkrijk België en het Vlaamse Gewest tot herziening van het reglement ter uitvoering van artikel IX van het Tractaat van 19 april 1839 en van hoofdstuk II, afdelingen 1 en 2, van het Tractaat van 5 november 1842, zoals gewijzigd, voor wat betreft het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht daarop (Scheldereglement), ondertekend te Middelburg (Nederland) op 11 januari 1995, zal volkomen uitwerking hebben, wat het Vlaamse Gewest betreft.

Brussel.

***De minister-president van de Vlaamse regering,***

L. VAN DEN BRANDE

***De Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming,***

J. SAUWENS

---

## ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming,

Na beraadslaging,

### BESLUIT:

De Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming is ermee belast, in naam van de Vlaamse regering, bij de Vlaamse Raad het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

#### Artikel 1

Dit decreet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

#### Artikel 2

Het verdrag tussen het Vlaamse Gewest, het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden tot herziening van het reglement ter uitvoering van artikel IX van het Tractaat van 19 april 1839 en van hoofdstuk 11, afdelingen 1 en 2, van het Tractaat van 5 november 1842, zoals gewijzigd, voor wat betreft het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht daarop, en van de bijlage (Scheldereglement), ondertekend te Middelburg op 11 januari 1995, zullen, wat het Vlaamse Gewest betreft, volkomen uitwerking hebben.

Brussel, 23 februari 1995.

***De minister-president van de Vlaamse regering***

L. VAN DEN BRANDE

***Voor de Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, afwezig,***

***De Vlaamse minister van Tewerkstelling en Sociale Aangelegenheden,***

L. PEETERS

---