

Gelet op enerzijds het gebrek aan formele en volle bevoegdheden ten aanzien van deze zone en anderzijds de toename van het aantal passagiers en burgers ter hoogte van de waterwilde Scheldekaaien Zone Stad (ponton, steiger, 'blauwe steen'), is het de wil van de betrokken instanties om eenduidige regelgeving uit te werken t.a.v. deze zone en de relevante politionele instanties die belast kunnen zijn met het toezicht en de handhaving expliciet te benoemen. Het Politiereglement van de Beneden-Zeeschelde is het geschikte juridische instrument om reglementering uit te werken t.a.v. deze zone en de betrokken instanties expliciet te benoemen, temeer omdat aan de Scheepvaartpolitie en, in veel mindere mate, aan de Havenkapitein van Antwerpen, voor deze zone reeds bevoegdheden zijn toegekend in het desbetreffende politiereglement.

Aanpassingen Politiereglement van Beneden-Zeeschelde

Het huidig Politiereglement van de Beneden-Zeeschelde dateert van 1992 en is in de loop der jaren meerdere malen, weliswaar beperkt, aangepast.

Met voorliggende beslissing wordt het Politiereglement op verschillende vlakken aangepast:

- Zoals hierboven uiteengezet, is het de intentie om met de aanpassingen van het Politiereglement reglementering uit te werken voor de Scheldekaaien Zone Stad en de bevoegde instanties te verankeren. Voor de Scheldekaaien Zone Stad is hiertoe een bijzonder gedeelte ingevoegd in het Politiereglement (art. 43/1 e.v.). Tijdens de oefening – de opmaak van het juridisch kader t.a.v. voormelde zone – bleek echter dat een aantal aanpassingen – bijvoorbeeld inzake passagiersvervoer – niet alleen nuttig is voor de Scheldekaaien Zone Stad, maar eveneens relevant is voor het ruimere gebied van de Beneden-Zeeschelde. Deze bepalingen zijn ingevoegd in het algemeen (bestaande) gedeelte).
- In het algemeen gedeelte is daarnaast een aantal bepalingen toegevoegd die als het ware een vertaling zijn van goed zeemanschap en ook nuttig zijn om expliciet op te nemen voor de Beneden-Zeeschelde.
- Tot slot zijn bij deze oefening enkele actualisaties aan de originele tekst voorgesteld.



Vermits het een regeling betreft in de zin van art. 6, §3bis, 6° van de Bijzondere Wet tot Hervorming der Instellingen moet er voorafgaand overleg worden gepleegd tussen de betrokken Regeringen en de betrokken federale overheid. Dit overleg moet, volgens de Raad van State, in afwachting van andere afspraken, overeenkomstig de in artikel 6 van het protocol van 6 juli 2005 tot regeling van de onderscheiden vormen van medewerking tussen de federale regering en de gemeenschaps- en gewestregeringen voorziene procedure, worden gevoerd.

Het protocol van 6 juli 2005 is immers van toepassing op "*alle vormen van medewerking tussen de Federale Regering en de Gemeenschaps- en/of Gewestregeringen, waarvan sprake is in de wetten tot hervorming der instellingen, alsmede ingevolge andere wets- en reglementaire bepalingen*", en is derhalve ook van toepassing op de (nieuwe) overlegverplichting waarin artikel 6, § 3bis, 6°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 voorziet.

Artikel 6 van het protocol van 6 juli 2005 bepaalt:

"Het overleg tussen de Federale Regering en de Gemeenschaps- en Gewestregeringen en de betrokkenheid van de Gemeenschaps- en Gewestregeringen bij de beslissingen van de Federale Regering, voorgeschreven door de wetten tot hervorming der instellingen of door andere wets- of reglementaire bepalingen hebben plaats, naargelang het geval, binnen het Overlegcomité of binnen elke bevoegde interministeriële conferentie .

Voorafgaand aan de vergadering van het Overlegcomité of van de betrokken interministeriële conferentie, maakt het betrokken lid van de Federale Regering aan de Gemeenschaps- of

//

*Gewestregeringen het voorontwerp of ontwerp van tekst samen met alle nuttige documenten, waarover zij een standpunt zullen innemen, over.
Eén (of meer) voorbereidende vergadering(en) of een werkgroep ad hoc vindt (vinden) plaats, tijdens dewelke het voorontwerp of ontwerp wordt besproken.
Vervolgens delen de Gemeenschaps-of Gewestregeringen hun standpunten mee.
Het Overlegcomité of de betrokken interministeriële conferentie vergadert op zijn beurt om over te gaan tot een laatste gedachtewisseling.”.*

Om op regelmatige wijze te voldoen aan de overlegverplichting van artikel 6, § 3bis, 6°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, wordt het ontwerp van besluit van de Vlaamse regering houdende aanpassing van het Politierglement Beneden-Zeeschelde vervoeren ter bespreking overgemaakt aan het Overlegcomité.

2. UITEENZETTING – TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Art 1: Enkele begrippen uit artikel 2 worden gewijzigd. Zo worden de noties kapitein of schipper vervangen door het begrip ‘gezagvoerder’ en wordt ‘zeetankschip’ vervangen door ‘tankschip’.

Bijkomend worden enkele verwijzingen naar andere rechtsregels geactualiseerd.

Er worden ook een aantal relevante definities toegevoegd, die zorgen voor een beter begrip van de in het besluit gebruikte terminologie. (Bijvoorbeeld: “Dienst loodswezen – Verkeerscentrale Zandvliet”: In het document is de ‘dienst loodswezen’ vervangen door ‘Verkeerscentrale Zandvliet’ (zie art. 20, 22, 23, 26, 27 en 32). Dit is de bemande locatie ter hoogte van Zandvliet ingesteld in het kader van de *Overeenkomst van 29 november 1978 tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België inzake het aanleggen van een walradarketen langs de Westerschelde en haar mondingen.*)

Art. 2: De oorspronkelijke bewoordingen van artikel 3, §1 zijn aangepast en maken de draagwijdte algemener. Hieraan wordt toegevoegd dat de bevoegde instanties certificaten en een bewijs van toereikende verzekeringspolis kunnen opvragen.

Art. 3: In artikel 3*bis* worden de woorden ‘de bevoegde dienst van het gewest’ vervangen door ‘de bevoegde diensten’, zodanig dat ook flexibiliteit benadrukt wordt.

Art. 4: Een artikel 3*decies* en 3*undecies* wordt toegevoegd. Het eerste sterkt ertoe enkele principes van goed “zeemanschap” te huldigen, meer specifiek met betrekking tot de aangewezen snelheid.

Door de toevoeging van artikel 3*undecies* wordt in het politierglement verwezen naar het gebruik van de marifoon. Deze bepaling is hernomen uit het Algemeen Politierglement voor de scheepvaart op de binnenwateren.

Art. 5: De woorden ‘opzettelijke daden’ zijn toegevoegd aan artikel 4.

Art. 6: In artikel 5 worden de woorden “kapitein of schipper” vervangen door het woord “gezagvoerder”. Dit gaat om een redactionele wijziging en anticipeert op de terminologie uit het scheepvaartdecreet.

Art. 7: Het opschrift van hoofdstuk II wordt vervangen door “Ankeren van schepen en gebruik van van spudpalen”.

Art. 8: Artikel 6 wordt vervangen. De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit is immers de bevoegde autoriteit om de locatie en de voorwaarden te bepalen waaronder een vaartuig kan ankeren. Deze instantie vaardigt hieromtrent specifieke regelgeving uit. Verder is expliciet bepaald dat vaartuigen
////////////////////////////////////

spudpalen kunnen gebruiken, mits het respecteren van de voorwaarden zoals bepaald door de bevoegde instantie.

Art. 9: De wijziging van artikel 7 zorgt voor een meer dynamische aanpak, bijvoorbeeld door geen gebruik meer te maken van maximale lengtes of breedtes. De bepalingen rond spudpalen en pontons zijn geschrapt omdat een nieuw artikel is ingevoegd waarin bepaald is dat voorwaarden opgelegd kunnen worden voor de publieke steigers, pontons en wachtpalen. De bepaling omtrent de meerboeien is met hetzelfde opzet aangepast.

Art. 10: De invoeging van artikel 7bis is een regel die verwijst goed zeemanschap door de verplichting op te leggen aan gezagvoerders om hun schip vakkundig te meren.

Het nieuwe artikel 7ter bepaalt dat het meren van vaartuigen aan een kade slechts mogelijk is als de ligplaats tijdig over een veilige lengte volledig vrij is van scheepvaart.

Art. 11: De naam van afdeling IV wordt gewijzigd en regelt nu het gebruik van steigers, pontons en wachtpalen in beheer van de stad Antwerpen, het Havenbedrijf Antwerpen of de beheerder.

Art. 12: Het oorspronkelijke artikel 8 is geschrapt. Deze bepalingen zijn vervangen door een algemeen artikel. Het artikel bepaalt dat de beheerder, de havenkapiteinsdienst en de stad Antwerpen voorwaarden en gedragsregels kunnen opleggen voor de publieke steigers, pontons en wachtpalen in beheer. De betrokken overheden krijgen aldus de mogelijkheid om zowel voorwaarden op te leggen aan schepen – vb. voorwaarden voor aan-of afmeren – als om gedragsregels te bepalen t.a.v. personen aanwezig op deze steigers en pontons.

Art. 13: In artikel 9 wordt voor de eisen van een loodsladder verwezen naar de huidige regeling in het SOLAS Verdrag.

Art. 14: In artikel 10 wordt de notie 'zeetankschepen' vervangen door de notie 'tankschip'.

Art. 15: Artikel 11, §1 is algemener gemaakt. Artikel 17 waarnaar werd verwezen in de oorspronkelijke tekst, is geherformuleerd waardoor de verwijzing is geschrapt.

Art. 16: Door de toevoeging van artikel 12bis wordt opnieuw het principe van goed zeemanschap reglementair verankerd.

Art. 17: In artikel 15 wordt de lijn doorgetrokken door de termen 'schipper' en 'kapitein' te vervangen door het begrip 'gezagvoerder'.

Art. 18: Artikel 17 wordt geschrapt en vervangen. In het nieuwe artikel 17 is er opgenomen wie bevelen en aanwijzingen moet opvolgen en kan geven.

Art. 19:

Er worden in dit artikel enkele nieuwe artikelen toegevoegd, zijnde art. 17bis tot art. 17septies:

- Het nieuwe Artikel 17bis bepaalt dat voorwaarden verbonden kunnen worden aan mondelinge of schriftelijke toelatingen. Het stipuleert ook dat de schriftelijke toelatingen op eenvoudige vraag voorgelegd moeten worden.
- Artikel 17ter verwijst naar het gebruik van reddingstoestellen en reddingsmiddelen.
- Artikel 17quater bevat een toevoeging omwille van de Europese regelgeving inzake de verwerking van persoonsgegevens.

////////////////////////////////////

Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering houdende aanpassing van het Politierglement
Beneden-Zeeschelde.

De Minister-President van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

