Vlaamse Regering

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN HET OVERLEGCOMITÉ

Betreft:

- **Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende de elektronische melding van gegevens door schepen**
- **Overleg overeenkomstig art. 6, §3bis, 6° van de Bijzondere Wet tot Hervorming der instellingen**

1. INLEIDING EN VOORGAANDEN

Momenteel moeten gezagvoerders bij iedere autoriteit waarmee ze op hun vaarroute in aanraking komen telkens een aantal, veelal dezelfde reis-, lading- en scheepsgegevens melden. In sommige gevallen kan of moet dit digitaal, in andere gevallen moet het via de marifoon gebeuren en in sommige gevallen moet men zelfs van boord gaan om fysiek een melding te verrichten aan een loket.

Het nieuwe door de Vlaamse overheid ontwikkelde meldplatform, dat de naam 'electronic Reporting for Inland Barges' (eRIBa) draagt, maakt een einde aan deze omslachtige administratie. Software aan boord van het schip zou de relevante gegevens over het schip, de lading en de reis automatisch verzenden naar het platform, waartoe de waterweg- en havenautoriteiten op de vaarroute toegang hebben. De gezagvoerder zou elk gegeven dus nog maar eenmaal moeten invoeren. Ook voor de overheid brengt deze werkwijze aanzienlijk minder werklast met zich mee dan het verwerken van mondelinge of schriftelijke meldingen.

eRIBa zorgt niet alleen voor een administratieve vereenvoudiging, het maakt de binnenvaart ook veiliger en efficiënter. Minder vaak melden betekent minder afleiding voor de gezagvoerder, en de kans op ongevallen neemt af omdat men niet meer aan wal moet gaan. Daarnaast zullen de waterweg- en havenautoriteiten de risico's op incidenten beter kunnen inschatten en sneller en accurater kunnen reageren als zich toch een incident voordoet. Zij weten namelijk op voorhand welke types schepen en lading zich in de haven of op de vaarweg bevinden en kunnen op die manier tijdig en correct de hulpdiensten verwittigen indien nodig. Doordat autoriteiten steeds over de meest actuele reisgegevens beschikken, kunnen zij de trajecten van schepen ook beter plannen. Hierdoor zullen planningen van bruggen en sluizen worden geoptimaliseerd. Dit leidt tot een betere dienstverlening aan de binnenvaart waarbij duurzaamheid en efficiëntie verhogen.

Recente voorbeelden tonen het belang van kennis over de reis-, lading- en scheepsgegevens aan, zelfs als het schip geen gevaarlijke goederen vervoert. In november 2018 zonk de Dandia, geladen met 1000 ton kunstmest, na een frontale botsing met een ander schip. Pas twee weken na het ongeval kon het schip geborgen worden. Het verwijderen van de lading en het water dat ermee in contact was gekomen, bleek namelijk een moeilijke klus. Waterwinning voor drinkwater in de directe omgeving

moest stopgezet worden, in de wijdere omgeving zorgde het ongeval voor smaak- en geurhinder in het drinkwater. Bijzonder actueel is ook de schipbreuk van het met slib geladen binnenvaartschip Renske. Begin juni 2021 plooide Renske doormidden bij Sluis te Evergem op de Ringvaart. Al snel ontstond een file van meer dan 50 binnenschepen. Pas nadat het schip en de verloren lading van de bodem van het kanaal werden verwijderd, kwam het scheepvaartverkeer weer op gang. Calamiteiten als deze zijn helaas nooit te vermijden, maar de autoriteiten en hulpdiensten kunnen meteen de correcte acties uitvoeren indien zij over voldoende gegevens beschikken. Enerzijds hebben ze de gegevens nodig van de schepen die in een ongeval betrokken zijn, om de noodzakelijke acties te kunnen ondernemen. Anderzijds zijn ook gegevens van belang van de schepen waarvan de plaats van het ongeval deel uitmaakt van de route, zodat deze tijdig kunnen ingelicht worden en desnoods een andere route kunnen bepalen.

Via eRIBa zullen de schepen overigens ook op vrijwillige basis bijkomende informatie kunnen delen met de overheden en, indien zij dat wensen, met commerciële partners zoals verladers en binnenvaartterminals.

De diensten van de Vlaamse overheid (in het bijzonder De Vlaamse Waterweg en het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust) werken bij de ontwikkeling van eRIBa samen met North Sea Port, Havenbedrijf Antwerpen-Brugge, Haven Oostende en het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer.

Omwille van andere, aangekondigde of reeds bestaande elektronische meldplichten, is het gros van de hedendaagse binnenvaartschepen al uitgerust met de nodige elektronische apparatuur om gegevens te melden aan eRIBa. De andere schepen hoeven slechts beperkte investeringen te doen. Om een elektronische melding te kunnen doen, heeft men een computer met internetverbinding en binnenvaartsoftware nodig. Deze software wordt gratis ter beschikking gesteld. Elektronisch melden is ook mogelijk met geïntegreerde apparatuur, deze laatste vereist, afhankelijk van de leverancier, een kleine (< €100), eenmalige opzetkost.

De elektronische melding van scheepsgegevens is op de Rijn en op bepaalde vaarwegen in Nederland reeds enige tijd verplicht voor tankschepen en containerschepen.

Met ingang van 1 december 2021 geldt op de Rijn een elektronische meldplicht voor een nog grotere groep schepen (onder meer schepen die gevaarlijke goederen vervoeren, tankschepen, containerschepen, schepen met een lengte van meer dan 110 meter en schepen die een LNG-installatie aan boord hebben). De bestaande softwarepakketten aan boord van schepen worden door de softwareleveranciers compatibel gemaakt met het nieuwe meldplatform.

In buurland Frankrijk bepaalt Ordonnantie nr. 2021-409 van 8 april 2021 dat alle binnenvaart die het vaargebied betreedt (geladen of leeg) op elektronische wijze scheeps-, lading- en reisgegevens dient over te maken aan de autoriteit VNF. Hier wordt geen onderscheid gemaakt naar grootte van schip zoals dit op de Rijn wel het geval is. Frankrijk heeft bijgevolg een regeling betreffende elektronische meldplicht ingevoerd die ruimer gaat dan degene voor de Rijn.

Ook in het Vlaams Gewest geldt sinds 1 maart 2021 een elektronische meldplicht voor schepen die gevaarlijke goederen vervoeren. Deze maatregel wordt goed opgevolgd en zowel positief ervaren als gunstig beoordeeld door de sector. De voorbeelden met betrekking tot de calamiteiten, hierboven aangehaald, tonen aan dat ook schepen die geen gevaarlijke ladingen vervoeren tot ernstige knelpunten kunnen leiden indien onvoldoende of onnauwkeurige informatie ter beschikking wordt gesteld. Het is dan ook een evidentie dat op deze weg verdergegaan wordt.

Eens de elektronische meldplicht ingang heeft gevonden en naar behoren functioneert, kan op termijn worden nagegaan hoe andere bestaande rapporteringsverplichtingen, bijvoorbeeld inzake

scheepsafval, kunnen worden gestroomlijnd en eventueel samengesmolten met de in dit ontwerp geregelde meldingsplicht.

➢ ➢

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 besluit van de Vlaamse regering betreffende de melding van gegevens door schepen ter bespreking overgemaakt aan het Overlegcomité.

2. UITEENZETTING – TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 1 definieert een aantal begrippen die in dit besluit worden gebruikt. In de mate van het mogelijke stemmen de begripsbepalingen overeen met de betekenis van de betrokken begrippen in overige regelgeving van het Vlaams Gewest en de Europese Unie.

Artikel 2 bepaalt het toepassingsgebied van het besluit. Het is van toepassing op schepen en samenstellen die zich op de binnenwateren in het Vlaamse Gewest bevinden of die zich op die binnenwateren zullen bevinden.

Artikel 3 sluit evenwel een aantal schepen uit van het toepassingsgebied van het besluit. De opgelegde verplichtingen zijn met name niet van toepassing op zeeschepen en estuaire schepen, tenzij wanneer zij uitsluitend op de binnenwateren zouden worden ingezet. De aldus uitgesloten schepen vallen immers binnen het toepassingsgebied van de meldingsverplichtingen onder de Monitoringrichtlijn, de

zogenaamde 'Reporting Formalities'-richtlijn en de Maritime Single Window-verordening, die nog in werking moet treden. In de mate van het mogelijke zullen de desbetreffende gegevens wel in eRIBa worden ingevoerd via de diverse haveninformatiesystemen.

Voorts zijn de verplichtingen niet van toepassing op pleziervaartuigen, de veren over de Gemeenschappelijke Maas en het openbaar personenvervoer over water, omdat zij met betrekking tot die schepen, mede gelet op het vaste vaarschema en de korte individuele reizen van deze laatste categorieën, weinig toegevoegde waarde zouden hebben en bovendien een disproportionele administratie zouden vergen.

Anders dan het geval is voor de elektronische meldplicht op de Rijn, waar schepen kleiner dan 110 meter buiten het toepassingsgebied vallen, wordt in het ontwerp geen onderscheid gemaakt naargelang de grootte van het schip. Vaststelling is dat de schepen die ook via de kleinere kanalen vrachten vervoeren in Vlaanderen typisch ook kleinere afmetingen hebben. Uit cijfers van 2020 blijkt immers dat 84% van alle schepen die binnen het Vlaamse netwerk varen afmetingen hebben kleiner dan 110 meter (CEMT klasse IV of kleiner). Een andere vaststelling is dat 50% van de ruim 1400km bevaarbare waterwegen in Vlaanderen enkel bevaarbaar is voor schepen kleiner dan 110m (CEM-klasse IV of kleiner). Innovatieve projecten zoals Watertruck+ zetten specifiek in op kleine, doch zeer moderne schepen om het fijnmazigere netwerk dat typerend is voor Vlaanderen beter te benutten. Het Vlaams beleid is erop gericht dit fijnmazig karakter van het Vlaams waterwegennetwerk verder te exploiteren voor beroepsvaart. De verwachting is dan ook dat deze trend zich voortzet in de toekomst. Daarom is het in het kader van veiligheid en verkeersmanagement belangrijk om ook over gegevens van deze kleine schepen te beschikken. Daarnaast biedt de elektronische melding van kleine schepen ook voordelen voor de ondernemers zelf: het is immers in ieders belang dat de reis-, ladings- en scheepsgegevens elektronisch beschikbaar zijn. Het ontbreken van de gegevens van één schip kan namelijk het hele netwerk verstoren.
Zoals gesteld in de algemene toelichting is het voor de meeste schepen vandaag reeds mogelijk om op elektronische wijze een melding te maken. Voor die welke die zich nog in regel dienen te stellen, blijken de inspanning en kost minimaal. Bovendien zullen voldoende maatregelen genomen worden om de overgang naar het elektronisch melden zo vlot mogelijk te laten verlopen.

Dit alles in rekening genomen is de maatregel om de meldplicht in principe op te leggen aan alle beroepsvaart binnen Vlaanderen proportioneel en gerechtvaardigd.

Ten slotte krijgen de waterwegbeheerders en de havenbedrijven de mogelijkheid om individuele schepen vrij te stellen voor zover hun reizen uitsluitend binnen de door hen beheerde wateren plaatsvinden.

Artikel 4 is het centrale artikel van het besluit. Het eerste lid legt aan de gezagvoerder van een schip of samenstel de verplichting op om op elektronische wijze gegevens over het schip, de lading en de reis ter beschikking te stellen van eRIBa.

Het tweede lid van artikel 4 verduidelijkt op wie de verplichting rust in het geval van een samenstel van meer dan één schip.

Artikel 5 bevat de lijst van gegevens over het schip, de lading en de reis, die schepen en samenstellen ter beschikking moeten stellen voor zover zij op hen toepasselijk zijn.

Deze lijst van gegevens stemt inhoudelijk grotendeels overeen met de gegevens die moeten worden gemeld onder de elektronische meldplicht op de Rijn. Met het oog op de eenvoud van toepassing door de schepen, is enige consistentie immers wenselijk.

Een materiële afwijking ten opzichte van de regeling op de Rijn is dat, voor zover meer dan een route mogelijk is, een tussenpunt moet worden gemeld waaruit de geplande route blijkt. Het

toepassingsgebied van het Rijnvaartpolitiereglement bestaat namelijk enkel uit de Rijn en haar zijrivieren. In Vlaanderen is dat anders. Het waterwegennet van het Vlaamse Gewest kent immers vele vertakkingen, zodat een verplaatsing van plaats A naar plaats B veelal langs verschillende trajecten kan verlopen. Bovendien is de densiteit van kunstwerken in het Vlaamse waterwegennetwerk veel hoger. Met het oog op de planning van de dienstverlening van onder meer de vaarwegbeheerders, is informatie over de geplande route daarom nodig. Transparante gegevens m.b.t. de route verhogen bovendien de veiligheid: indien de autoriteiten op elk moment exact weten welke (al dan niet gevaarlijke) lading zich op welke locatie bevindt, wordt calamiteitvermijding eenvoudiger. Daarenboven kan er tijdig en correct worden opgetreden als er zich toch een calamiteit voordoet.

Met dezelfde doelstelling bepaalt de ontworpen bepaling dat de locatie van vertrek en bestemming en het voornoemde tussenpunt met een zo hoog mogelijke graad van detail moeten worden gemeld.

De ontworpen bepaling bepaalt ten slotte dat de lijst kan worden aangevuld en aangepast naarmate de technische mogelijkheden voor elektronische scheepsmeldingen evolueren en in functie van de concrete informatiebehoeften van overheidsinstellingen.

Artikel 6 preciseert wat dient te gebeuren wanneer de gegevens veranderen, wanneer de reis wordt onderbroken en wanneer de reis is beëindigd. Deze voorschriften stemmen overeen met de bepalingen over de elektronische meldplicht op de Rijn.

Artikel 7 bepaalt aan welke technische specificaties de meldsoftware dient te voldoen opdat meldingen kunnen verstuurd worden naar het platform.

De artikelen 8 en 9 heffen de bepalingen op die reeds eerder een gelijkaardige elektronische meldingsplicht oplegden, maar dan uitsluitend aan schepen die gevaarlijke goederen vervoeren. Aangezien die schepen voortaan onderworpen zullen zijn aan de verplichtingen vervat in dit besluit, bestaat niet langer nood aan een afzonderlijke elektronische meldingsplicht.

Artikel 10 regelt de inwerkingtreding van het besluit voor dagtochtschepen, die op dit ogenblik redelijkerwijze nog niet aan de in het besluit voorgeschreven verplichtingen kunnen voldoen. Deze sector beschikt vaak over verouderde apparatuur. Naast het feit dat deze sector economisch zwaar getroffen is door CoVID-19, speelt voor hen minder het belang om in te passen in de logistieke keten. Enerzijds omdat laagdrempelige manieren om te voldoen aan de elektronische meldplicht op komst zijn en anderzijds om hen de nodige tijd te gunnen zich afdoende uit te rusten met de noodzakelijke apparatuur en hun personeel op te leiden, is het verantwoord om de verplichting op een later tijdstip op te leggen. Dat de meldplicht aan deze categorie van schepen nog niet meteen wordt opgelegd, sluit trouwens aan bij de toepassingsvoorschriften van de elektronische meldplicht op de Rijn.

Artikel 11 gelast de Vlaamse minister, bevoegd voor de waterinfrastructuur en het waterbeleid met de uitvoering van het besluit.

3. VOORSTEL VAN BESLISSING

In toepassing van art. 6, §3bis, 6° van de BWHI neemt het Overlegcomité, na bespreking, kennis van het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende de elektronische melding van gegevens door schepen..

Het Overlegcomité bevestigt dat het overleg in verband met voormeld ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering heeft plaatsgevonden.

4. REGERINGSLEDEN DIE HET DOSSIER INDIENEN

Het dossier wordt ingediend door Jan Jambon, Minister-President van de Vlaamse Regering.

5. BIJLAGEN

Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende de elektronische melding van gegevens door schepen

De Minister-President van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON