

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering over de elektronische melding van gegevens door schepen en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 mei 2018 tot aanpassing van de regelgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang
- Definitieve goedkeuring

Samenvatting

Het ontwerp van besluit strekt ertoe voor schepen die de Vlaamse vaarwegen bevaren de verplichting in te voeren om een aantal belangrijke gegevens over het schip, de reis en de lading op elektronische wijze ter beschikking te stellen van het door de overheid beheerde eRIBa-platform. De elektronische melding van scheepsgegevens is in bepaalde landen reeds verplicht voor sommige types schepen, zoals tankschepen en containerschepen. In het Vlaamse Gewest geldt sinds 1 maart 2021 een elektronische meldplicht voor schepen die gevaarlijke goederen vervoeren. Met ingang van 1 december 2021 geldt op de Rijn een elektronische meldplicht voor een nog grotere groep schepen.

Met het voorliggende besluit neemt Vlaanderen in deze onafwendbare evolutie resoluut het voortouw. Niet alleen wordt de verplichting om gegevens elektronisch ter beschikking te stellen opgelegd aan quasi alle binnenschepen, maar tevens zullen de betrokken gegevens door de softwarepakketten aan boord van schepen automatisch worden gevoed in het digitale platform, waar zij ter beschikking zullen zijn van alle betrokken overheidsinstanties. Daardoor wordt de gezagvoerder verlost van de administratieve last van het actief verrichten van verscheidene meldingen, waarbij vaak dezelfde gegevens meermaals aan diverse overheidsdiensten moeten worden meegedeeld. Dat de overheden op elk moment zullen beschikken over actuele en volledige informatie over schip, reis en lading zal de veiligheid en vlotheid van het scheepvaartverkeer aanzienlijk doen toenemen. Via het eRIBa-platform zullen de schepen ook op vrijwillige basis bijkomende informatie kunnen delen met de overheden en, indien zij dat wensen, met commerciële partners zoals verladers en binnenvaartterminals. De Vlaamse Regering hoopt dat dit innovatieve platform op termijn ook in de omliggende landen zal worden gebruikt, wat de hele binnenvaartsector ten goede zal komen.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Dit dossier heeft betrekking op het beleidsveld waterinfrastructuur en beleid. Het beoogt de veiligheid en vlotheid van het scheepvaartverkeer over de binnenwateren te vergroten.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

- W.T&T. advies nr. 2022/249 van 17 juni 2022
- Advies IF werd verkregen op 13 juni 2022
- Advies MORA van 2 september 2021
- Advies 71.994/1/V van de Raad van State van 1 september 2022

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

Voor de algemene toelichting wordt verwezen naar de principiële goedkeuring door de Vlaamse regering dd. 1 juli 2022 (VR 2022 0107 DOC.0722/1).

B. 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 dichtheid 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.

C. Advies MORA

Op 2 september bracht de MORA een advies uit op het ontwerp van Besluit. Het advies bevat onder andere een aantal bezorgdheden, zoals de noodzaak aan internationale afstemming van het beleid rond elektronische reismeldingen en het voorzien van een forum waarop praktische vragen van de sector gesteld en beantwoord kunnen worden. Het advies stelt geen actiepunten voorop die via het ontwerpbesluit aangepakt moeten worden. Het advies leidt bijgevolg niet tot wijzigingen aan het besluit.

D. Advies Raad van State

De Raad van State bracht op 1 september haar advies 71.994/1/V uit. Aan alle bemerkingen en suggesties van de Raad van State wordt tegemoetgekomen.

Zo werden de definities in artikel 1 aangevuld met dezelfde definitie van binnenwateren uit het Scheepvaartdecreet. Dit om de leesbaarheid van het ontwerp te bevorderen.

In artikel 3 werd vooreerst de term 'estuaire schepen' geschrapt omdat de Raad terecht opmerkte dat de vermelding van een afzonderlijke categorie van "estuaire" schepen niets toevoegt aan de bestaande rechtsordening en daarom beter wordt weggelaten. Daarnaast werd in lid 3 van dit artikel ingegaan op de vraag van de Raad om de draagwijdte van de machtiging aan de waterwegbeheerders en de havenbedrijven om "schepen" vrij te stellen, nader te omschrijven.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de begroting van de Vlaamse overheid. Het voorwerp van het besluit is de elektronische meldplicht die aan de gezagvoerders van schepen wordt opgelegd. De ontwikkeling van het platform is reeds gefinaliseerd in kader van de elektronische meldplicht voor transporten van gevaarlijke goederen. Het beheer van het platform brengt een onderhoudskost met zich mee, maar deze kost wordt niet veroorzaakt door het huidige ontwerp. Deze kosten zullen, conform gemaakte afspraken met de Vlaamse waterwegbeheerders, gezamenlijk gedragen worden.

B. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en op het personeelsbudget, zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor bestuurszaken, niet vereist is.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

- a. Personeel: het voorstel heeft geen weerslag op gebied van personeelsinzet.
- b. Werkingsuitgaven: het voorstel heeft geen weerslag op de lopende uitgaven.
- c. Investerings en schuld: het voorstel heeft geen investeringen als gevolg.
- d. Ontvangsten: het voorstel resulteert niet in bijkomende ontvangsten.
- e. Conclusie: het voorstel heeft geen weerslag op de werking van de lokale besturen.

4. VERDER TRAJECT

Het ontwerpbesluit moet voor definitieve goedkeuring worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

Daarna moet het besluit worden gepubliceerd in het Belgische Staatsblad.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar definitieve goedkeuring te geven aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering over de elektronische melding van gegevens door schepen en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 mei 2018 tot aanpassing van de regelgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang;

2° de Vlaamse minister, bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten het voormeld besluit van de Vlaamse Regering over de elektronische melding van gegevens door schepen en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 mei 2018 tot aanpassing van de regelgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang, te laten publiceren in het Belgisch Staatsblad.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering over de elektronische melding van gegevens door schepen en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 mei 2018 tot aanpassing van de regelgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang (bijlage 1);
- het advies van de MORA (bijlage 2)
- de notificatie van het Overlegcomité (bijlage 3).
- het advies van de Raad van State (bijlage 4)