



*Service public fédéral  
Mobilité et Transports*



# PRÉSENTATION DE LA POLITIQUE FÉDÉRALE EN MATIÈRE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE

**Herman Verschueren, Direction-générale Transport terrestre**

**Jozef Heynderickx, Direction-générale Transport maritime**



## INTRODUCTION

- Impulsions internationales visant la promotion de la navigation intérieure:
  - Livre blanc 2001
  - Conférences: recommandations pour une harmonisation pan-Européenne
  - Programme NAIADES (approbation par Conseil et Parlement européen)
- Engagement belge de contribuer à la réalisation de NAIADES



## Evolution de la réglementation

- Influence de plus en plus importante du niveau international (UE, CCNR, CEE/NU)
- Approche structurel: modification loi sur la sécurité des navires → application à tous les bateaux
- Première réalisation concrète:
  - AR 24/09/2006 – Règlement général de police pour la navigation sur les eaux intérieures du Royaume
  - Remplace règles de conduite du Règlement général 1935
  - Base internationale (CEVNI)



## Evolution de la réglementation

### Loi sécurité des bateaux →

- AR 09/03/2007 fixant les prescriptions d'équipage pour les voies navigables du Royaume (entrée en vigueur 01/07/2007):
  - Harmonisation avec réglementation rhénane + Pays-bas et Allemagne
  - Navigation avec 1 personne à bord pour bateaux < 55m et avitailleurs < 35m sous certaines conditions
  - Remorqueurs de port, équipés pour assister navires de mer: 2 membres d'équipage



### Loi sécurité bateaux →

- AR 08/03/2007 relatif aux bateaux qui sont aussi utilisés pour effectuer des voyages non internationaux par mer:
  - Exigences techniques supplémentaires
  - Certificat complémentaire
- Autres initiatives:
  - Nouveau règlement de jaugeage
  - Enregistrement des bateaux



## Evolution de la réglementation

### Autres développements internationaux →

- Directive 2006/87
  - Harmonisation prescriptions techniques Rhin
  - Validité certificat communautaire sur Rhin (délivré après 30/12/2008)
  - Application bateaux passagers, engins flottants
- Projet directive transport marchandises dangereuses – application ADN
- Normes d'émission des moteurs
- River Information Services



## Evolution de la réglementation

### Autres initiatives:

- Ratification Convention CMNI – harmonisation pan-européenne des règles d’application au contrat de transport de marchandises par navigation intérieure
- Ratification Convention élimination déchets en navigation rhénane et intérieure – coopération Etat – Régions
- Règlement 718/1999
  - Révision accord coopération Etat – Régions
  - Utilisation reliquat financier “belge” Fonds de déchargement



## Organisation

- Objectifs: diminuer les charges administratives et améliorer le service à la clientèle
- Quelques initiatives:
  - Suppression timbres fiscaux
  - Clarification structure tarifs jaugeage et inspection
  - Banque centrale des bateaux
  - Mise en place du Centre unique de planification et d'information: inspection "one-stop"
  - Mise en place d'un Secrétariat central des attestations de qualification en navigation intérieure: modulation des examens, augmentation de la fréquence, harmonisation conditions et rétributions, informatisation future



## Contrôle du respect de la réglementation

- Objectifs:
  - Maintenir un niveau de sécurité suffisant
  - Empêcher la concurrence déloyale
- Politique de contrôle basée sur une analyse de risque – orienter les contrôles vers les problèmes réels



## **Workshop binnenvaartbeleid – Presentatie H. Verschuere en J. Heynderickx**

### **Federaal beleidsniveau – FOD Mobiliteit en Vervoer**

(HV) Alvorens nader in te gaan op de beleidsdoelstellingen van de FOD Mobiliteit en Vervoer inzake de binnenvaart en een aantal gerealiseerde maatregelen of opgestarte initiatieven toe te lichten, is het nuttig even de aandacht te vestigen op de internationale impulsen die pleiten voor een algemene bevordering van de binnenvaart als veilige en milieuvriendelijke modus.

Een start is uiteraard gemaakt met het Witboek Transport uit 2001 waarbij de Europese Commissie op het gebied van het goederenvervoer o.m. een modal shift naar de meer milieuvriendelijke modi (short sea shipping, binnenvaart, spoor) als wenselijk heeft vooropgesteld om de duurzaamheid van ons transportsysteem te verbeteren. Daarnaast zijn er in een aantal internationale fora aanbevelingen gedaan om de binnenvaartmarkt te ontwikkelen tot een geharmoniseerd pan-Europees geheel. De belangrijkste boodschap werd m.i. evenwel gegeven met het door de Europese Commissie na een uitgebreide consultatieronde uitgewerkte Naiades-programma, waarvan de inhoud intussen ook onderschreven werd door de Europese Transportministerraad en het Europees Parlement.

Het Naiades-programma gaat uit van acties in 5 grote domeinen, nl. marktontwikkeling, vlootontwikkeling, jobs en kwalificaties, imago en infrastructuur.

België heeft dit actieprogramma ook mee onderschreven en zich geëngageerd om bij te dragen tot de realisatie ervan. Het spreekt voor zich dat dit een mix van maatregelen vereist die gespreid zijn over het federale en het gewestelijke bevoegdheidsniveau.

Op federaal niveau sluiten de objectieven van het actieprogramma in ieder geval nauw aan bij de doelstellingen van de federale Minister van Mobiliteit en van de FOD Mobiliteit en Vervoer inzake de binnenvaart.

(JH) Tot de doelstellingen van de FOD Mobiliteit en Vervoer behoort het bevorderen van een modern en veilig scheepvaartverkeer op de binnenwateren, met bijzondere aandacht voor het milieu, de duurzame mobiliteit en gericht naar de toekomst.

De middelen om deze ambitieuze doelstellingen te realiseren omvatten drie pijlers :

- Regelgeving
- Organisatorische aspecten
- Handhavingsbeleid

### **Regelgeving**

Meer en meer gaat de regelgeving uit van internationale initiatieven, met name de Europese Unie, de Centrale Rijnvaartcommissie en de Economische Commissie voor Europa uit Genève. Daarnaast kunnen en worden ook eigen accenten gelegd, maar de marge hiervoor wordt steeds beperkter door de groeiende internationale wetgeving.

Inzake de veiligheidsaspecten van de binnenvaart werd een meer structurele aanpak uitgewerkt. Daartoe werd de wet betreffende de veiligheid der zeeschepen uitgebreid tot de veiligheid van alle vaartuigen, dus ook de binnenvaartuigen. Als uitvoeringsbesluiten voor deze wet zullen aparte koninklijke besluiten telkens één welbepaald onderwerp reglementeren.

Een concrete realisatie was het koninklijk besluit van 24 september 2006 betreffende het Algemeen Politierglement voor de Scheepvaart op de Binnenwateren. Dit reglement komt in de plaats van de her en der verspreide vaarregels uit het Algemeen Reglement der Scheepvaartwegen van het Koninkrijk uit 1935, overigens een totaal verouderd reglement dat onwerkbaar is in de moderne scheepvaart.

Dit nieuwe reglement – in de dagelijkse omgangstaal het APSB genoemd – is een hele verbetering voor de dagelijkse scheepvaart :

- Er zijn eindelijk duidelijke verkeersregels die aansluiten op internationale regels;

- De lichtvoering van de schepen wordt geregeld, hetgeen bijdraagt tot de veiligheid bij nachtvaart;
- De verkeerstekens op en langs de scheepvaartwegen krijgen een officieel karakter;
- Er is een zeer grote overeenkomst met de regels in de ons omringende landen.

Bovendien is het een duidelijk signaal dat de binnenvaart komaf wil maken met onaangepaste regelgeving die ouderwets overkomt.

(HV) De wet op de veiligheid van vaartuigen, waarvan hiervoor sprake, vormt ook de basis voor het vaststellen van de bemanningsvoorschriften voor de scheepvaartwegen van het Koninkrijk.

Ook deze voorschriften maakten deel uit van het verouderde scheepvaartreglement uit 1935 en zijn dringend aan vervanging toe.

Het koninklijk besluit van 9 maart 2007 tot vaststelling van de bemanningsvoorschriften voor de scheepvaartwegen van het Koninkrijk zal er voor zorgen dat de voorschriften voor de Belgische waterwegen in overeenstemming worden gebracht met de regels van toepassing in de Rijnvaart, die trouwens ook werden uitgebreid tot het ganse Nederlandse en Duitse waterwegennet.

Dit betekent ook dat de regels inzake de verschillende leden van de bemanning en hun bekwaamheden, de medische geschiktheid, dienstboekjes, vaartijdenboek, exploitatiewijzen, verplichte rusttijd enz. uit die internationale regels worden overgenomen (voor bepaalde aspecten weliswaar met een overgangperiode).

Enkele bijzondere vermeldingen:

- Voor motorschepen van minder dan 55m wordt de principiële mogelijkheid gecreëerd om, mits het respecteren van bepaalde voorwaarden, alleen te varen. Hetzelfde geldt voor bunkerschepen van minder dan 35m lengte. Op welke waterwegen die mogelijkheden effectief van toepassing zullen kunnen zijn, zal evenwel afhankelijk zijn van beslissingen van de autoriteiten belast met het beheer van de waterwegen, die de eindverantwoordelijkheid dragen omtrent de

veiligheid van het scheepvaartverkeer en desgevallend met lokale omstandigheden dienen rekening te houden.

- Voor de minimumbemanning van havensleepboten die gebruikt worden voor het assisteren van zeeschepen is eveneens een aanpassing opgenomen, zodat naast de schipper, één bemanningslid volstaat.

Dit nieuwe besluit treedt in werking op 1 juli 2007.

(JH) De wet op de veiligheid der vaartuigen vormt ook de basis voor het koninklijk besluit van 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt, waarmee een nieuw concept van zee-binnenschepen wordt gecreëerd. In dit laatste project is België voorloper en blijkt nu reeds grote belangstelling vanwege bvb. Frankrijk en de Europese Unie.

Vermits het binnenvaartuigen betreft die ook voor niet internationale zeereizen worden gebruikt, zijn de regels voor de zee, met name SOLAS, niet van toepassing.. Voor de vaartuigen worden extra technische eisen vastgesteld en beperkingen afhankelijk van het heersende weertype ingesteld, dit om o.a. met het golfeffect rekening te houden. Een schip dat aan de bijkomende technische eisen voldoet, zal een geannoteerd aanvullend communautair certificaat bekomen, geldig voor 5 jaar, en waarmee kan gevaren worden tussen de Westerschelde en de havens van de Belgische kust.

Andere projecten die op stapel staan zijn een modern scheepmetingsreglement en de langverwachte registratie van binnenschepen, zodat eindelijk een Belgische binnenvaartvlag kan worden gecreëerd.

Een aantal internationale ontwikkelingen zullen de komende jaren hun invloed hebben op de binnenvaart :

Op 30 december 2006 heeft de Europese Unie de Richtlijn 2006/87 gepubliceerd waardoor het werkingsgebied van de communautaire certificaten aanzienlijk wordt uitgebreid :

- Harmonisatie met de technische voorschriften op de Rijn

- Geldigheid van het communautair certificaat op de Rijn (afgeleverd na 30 december 2008)
- Ook van toepassing op o.a. passagiersschepen en drijvende werktuigen.

Deze richtlijn moet worden omgezet in Belgisch recht en treedt in werking op 30 december 2008.

Ook voor het vervoer van gevaarlijke goederen heeft Europa een regelgeving in petto. Concreet gaat het om de ADN-voorschriften, zoals tot stand gekomen in de Economische Commissie voor Europa in Genève en grotendeels gebaseerd op de ADN-Reglementering.

Volledigheidshalve worden hier nog de Europese maatregelen tegen de uitstoot van verontreinigende gassen en deeltjes bij scheepsmotoren en de River Information Systems vermeld.

De eerste maatregel past binnen het traditioneel milieubewuste vervoer over de binnenwateren, en biedt een antwoord op de trend naar minder vervuilend vervoer over de weg.

De River Information Systems beogen een Europees geharmoniseerd stelsel van informatiediensten aan te bieden, ondersteund door moderne communicatiesystemen, bedoeld voor transport en verkeer in de binnenvaart, bovendien gerelateerd aan andere vervoerswijzen over zee, op de weg en via het spoor.

(HV) Los van de wet op de veiligheid van vaartuigen zijn er nog een aantal andere initiatieven op het gebied van de regelgeving voor de binnenvaart.

Zo heeft de Ministerraad beslist dat België zal overgaan tot ratificatie en invoering van het Verdrag inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren, ondertekend te Boedapest op 22 juni 2001 (het zogenaamde CMNI-verdrag).

Dit verdrag is op 1 april 2005 in werking getreden vermits op dat ogenblik 5 ondertekenende staten het verdrag hebben geratificeerd.

Het doel van dit verdrag bestaat erin de regels betreffende de privaatrechtelijke overeenkomsten voor het vervoer van goederen over de

binnenwateren op pan-Europees vlak maximaal te harmoniseren en te uniformiseren.

Vermits Nederland, Luxemburg en Zwitserland reeds hebben geratificeerd en ook Duitsland en Frankrijk dit weldra zullen doen, is het van belang dat ook België deze regels opneemt in zijn interne rechtsorde.

Er is wel beslist dat geen verklaring zal worden afgelegd volgens artikel 31 van het verdrag. Het verdrag wordt dus niet verplicht van toepassing gebracht op het nationaal vervoer. Daarvoor blijft de wet van 5 mei 1936 bestaan, doch vermits die quasi volledig van aanvullend recht is staat het de partijen vrij de bepalingen van het CMNI verdrag contractueel van toepassing te brengen op een nationaal vervoer.

Er zal evenmin een verklaring worden afgelegd overeenkomstig artikel 32 van het verdrag, waarbij de ontheffing van aansprakelijkheid voor internationaal vervoer een wettelijk karakter zou kunnen krijgen. Een dergelijke verklaring heeft slechts zin indien de andere staten dit ook doen en dit blijkt niet het geval te zijn.

De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft het voorbereidingsdossier voor de goedkeuring van het verdrag afgerond en het bevindt zich nu bij Buitenlandse Zaken met het oog op indiening van een goedkeuringswet in het parlement.

Een ander verdrag waarvoor de ministerraad beslist heeft dat tot ratificatie zal worden overgegaan betreft het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, ondertekend te Straatsburg op 9 september 1996.

Het in werking treden van dit verdrag is volledig afhankelijk van een ratificatie door België, die de enige ondertekenende staat is die het nog niet heeft goedgekeurd.

Het verdrag heeft als doel het realiseren van een op internationaal vlak geharmoniseerd systeem om vervuiling van de vaarwegen door de binnenvaart te vermijden, het principe van “de vervuiler betaalt” in praktijk te brengen, op die manier bij te dragen tot het ecologisch imago van de binnenvaart en dit te doen op een wijze die de concurrentieverhoudingen

tussen de binnenvaartvloten van de verschillende verdragstaten niet verstoort.

Voor het federale niveau heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer ook voor dit verdrag het voorbereidingsdossier afgerond en overgemaakt aan Buitenlandse Zaken met het oog op de indiening van een goedkeuringswet in het parlement. Om de ratificatie door België mogelijk te maken dient het echter eveneens te worden goedgekeurd in de Gewestraden, vermits het een gemengd verdrag betreft.

Bovendien vergt de uitvoering ervan ook een samenwerkingsakkoord tussen de Staat en de Gewesten. De onderhandelingen daarover zijn nog niet afgerond.

Tenslotte kan qua regelgeving ook nog de aandacht gevestigd worden op Verordening 718/1999 betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot met het oog op de bevordering van het vervoer over de binnenwateren.

Hoewel de instrumenten van het capaciteitsbeleid zich momenteel in een waakfase bevinden, is er door de federale overheid toch voorgesteld om het samenwerkingsakkoord dat gesloten was voor de uitvoering van de Verordening 1101/89 tot structurele sanering van de binnenvaart te herzien. Tot nu toe was dat niet gebeurd en het sloopfonds, ingesteld bij Verordening 1101/89 heeft de uitvoering van de Verordening 718/99 verder verzekerd.

Het belang van deze herziening heeft vooral te maken met het benutten van de financiële overschotten op Belgisch niveau voor maatregelen te bevordering van de binnenvaart (dus niet de eigenlijke middelen van het sloopfonds, waarvoor op Europees vlak verantwoording moet worden afgelegd).

Ook voor dit samenwerkingsakkoord zijn de onderhandelingen nog aan de gang.

### **Organisatorische aspecten**

(JH) In de loop der jaren is de regelgeving zeer ingewikkeld en uitgebreid geworden. De actieve binnenvaartondernemer wordt dan ook geconfronteerd

met een haast onoverzichtelijke massa aan certificaten, attesten, patenten en meer van dergelijke papieren. Een aantal van deze documenten wordt internationaal voorgeschreven en een aanpassing of inkrimping is daarom niet voor de hand liggend.

Toch zijn er een aantal bescheiden pogingen om de administratieve last voor de binnenvaart te verlichten en de dienstverlening te verbeteren. Een kort overzicht :

- Het verdwijnen van de fiscale zegels
- Een duidelijke tariefstructuur voor de meting van binnenvaartuigen, die ook van toepassing zal worden op de schouwing
- De beheersing van de kosten voor schouwingen en afgifte van documenten, met prijzen die ten opzichte van andere binnenvaartlanden zeer democratisch zijn
- De ontwikkeling van een centrale databank zodat alle scheepsgegevens verzameld staan en bvb. het bezorgen van bepaalde documenten in meerdere exemplaren kan worden vermeden
- De opstart van het Enig Plan- en Informatiecentrum (EPIC) waar alles in het werk wordt gesteld om technische schouwingen te combineren. Door deze “one-stop”-schouwing zal een ritme van 5 jaar of veelvoud hiervan worden opgebouwd waarbinnen de certificaten geldig zijn; het vernieuwen van de certificaten zal in blok kunnen gebeuren zodat enerzijds minder hinder voor de economische exploitatie van het schip optreed en anderzijds aan nog gunstiger tarieven kan worden gewerkt.

(HV) Ook voor de bekwaamheidsattesten voor de beroepsbinnenvaart is er besloten tot een reorganisatie. De uitreiking van vaarbewijzen, Rijnpatenten, getuigschriften passagiersvervoer, radarpatenten, ADN-attesten en verklaringen matroos is toevertrouwd aan een Centraal Secretariaat Bekwaamheidsbewijzen Binnenvaart.

De examenorganisatie voor deze verschillende documenten wordt geïntegreerd en gemoduleerd, met als voornaamste doel de frequentie van de examens te verhogen. De aanloop naar deze nieuwe organisatie heeft wat vertraging opgelopen, maar de eerste examensessies volgens de nieuwe formule zijn gepland voor 12 april e.k.

Bij die gelegenheid is er ook een harmonisering van de voorwaarden doorgevoerd in de reglementering en is er een uniformisering van de retributies nagestreefd, waarbij een verantwoord niveau werd nagestreefd in vergelijking met onze buurlanden.

De modulering van de examens is vooral gebeurd met het oog op een toekomstige informatisering van het theoretisch gedeelte, wat nog extra zal bijdragen tot de examenfrequentie. Het project daartoe bevindt zich momenteel in een voorbereidend stadium. Een implementatie zal vermoedelijk in het voorjaar 2009 plaatsvinden.

### **Handhavingsbeleid**

(JH) Tenslotte nog enkele woorden over het handhavingsbeleid. Het inspectiebeleid binnen de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer is gebaseerd op twee pijlers : het bewaken van een voldoende veiligheidsniveau en het voorkomen van deloyale concurrentie.

Ook hier is een evolutie merkbaar : in uitvoering van de beleidsnota van de Minister wordt het inspectiebeleid gebaseerd op de inschatting van risico's zodat de beschikbare middelen duidelijker worden georiënteerd naar de reële problemen op het terrein.