RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

advies 72.779/3
van 23 januari 2023

over

een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘over de uitvoering van het decreet van 3 mei 2019 houdende de havenkapiteinsdienst’

‡LW-CDBXQEHAF-HCHHJVT‡

Op 20 december 2022 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen, verlengd tot 26 januari 2023, een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘over de uitvoering van het decreet van 3 mei 2019 houdende de havenkapiteinsdienst’.

Het ontwerp is door de derde kamer onderzocht op 17 januari 2023. De kamer was samengesteld uit Jeroen VAN NIEUWENHOVE, kamervoorzitter, Koen MUYLLE en Inge VOS, staatsraden, Jan VELAERS en Bruno PEETERS, assessoren, en Annemie GOOSSENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Dries VAN EECKHOUTTE, eerste auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 23 januari 2023.

*

‡LW-CDBXQEHAF-HCHHJVT‡

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET ONTWERP

2. Het voor advies voorgelegde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering strekt tot uitvoering van een aantal bepalingen van het decreet van 3 mei 2019 ‘houdende de havenkapiteinsdienst’.

Zo wordt de informatie bepaald die het proces-verbaal vermeldt dat met toepassing van de artikelen 10 tot 14 van dat decreet wordt opgesteld bij de vaststelling van een inbreuk (artikel 2 van het ontwerp) en wordt de mogelijkheid geregeld voor de veronderstelde overtreder om overeenkomstig artikel 17, § 7, tweede lid, of § 8, tweede lid, van dat decreet de identiteit van de gezagvoerder van het vaartuig of de bestuurder van het voertuig of havenvoertuig mee te delen aan de havenkapiteinsdienst (artikel 3).

Voorts wordt het bedrag van de geldboete bij onmiddellijke inning geregeld, evenals de betaling van de geldboete bij onmiddellijke inning of minnelijke schikking (artikelen 4 tot 9 en bijlagen 1 en 2) en worden de bedragen bepaald waartoe de aansprakelijkheid van de personeelsleden van de havenkapiteinsdienst wordt beperkt (artikel 10).

RECHTSGROND

3.1. Het ontwerp vindt, onder voorbehoud van hetgeen hierna wordt opgemerkt, rechtsgrond in de in de rubriek ‘Rechtsgronden’ in de aanhef vermelde bepalingen.

Het voorgaande gaat ook op voor de artikelen 2, § 1, en 3, eerste lid, van het ontwerp, die de inhoud van het proces-verbaal, met inbegrip van persoonsgegevens, en het meedelen van de identiteit van de gezagvoerder of de bestuurder regelen. De in de voormelde bepalingen geregelde verwerking van persoonsgegevens is immers een intrinsiek gevolg van de in de artikelen 10 tot 14 van het decreet van 3 mei 2019 aan de leden van de havenkapiteinsdienst verleende bevoegdheid om proces-verbaal op te stellen van de inbreuken die ze vaststellen en van de in artikel 17, § 7, tweede lid, en § 8, tweede lid, van hetzelfde decreet vermelde mogelijkheid voor de veronderstelde overtreder om te bewijzen dat hij niet de gezagvoerder van het vaartuig of de bestuurder van het (haven)voertuig was op het ogenblik van de inbreuk. Bijgevolg kan voor artikel 2, § 1, van het ontwerp, net zoals voor de rest van die bepaling, een beroep worden gedaan op de algemene uitvoeringsbevoegdheid waarover de Vlaamse Regering beschikt op grond van artikel 20 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’, gelezen in samenhang met de voormelde artikelen 10 tot 14 van het decreet van 3 mei 2019. Artikel 3, eerste lid, van het ontwerp vindt, net zoals het tweede lid ervan, rechtsgrond in artikel 17, § 11, van het

‡LW-CDBXQEHAF-HCHHJVT‡

decreet van 3 mei 2019. Er is derhalve geen afzonderlijke wettelijke basis vereist voor de in die bepalingen vervatte regeling van de verwerking van de persoonsgegevens.

3.2. Artikel 10 van het ontwerp vindt rechtsgrond in artikel 8, tweede lid, van het decreet van 3 mei 2019. Luidens die bepaling, die niet in de aanhef wordt vermeld, is een personeelslid van de havenkapiteinsdienst slechts gehouden tot het vergoeden van de door zijn grove schuld of opzet veroorzaakte schade tot een beperkt bedrag per schadeverwekkende gebeurtenis. De Vlaamse Regering wordt gemachtigd om dit bedrag te bepalen, zonder dat het hoger mag zijn dan 10.000 euro per schadeverwekkende gebeurtenis.

3.3. Blijkens de rubriek ‘Rechtsgronden’ in de aanhef wordt ook rechtsgrond gezocht in artikel 18, § 1, tweede lid, van het decreet van 3 mei 2019, naar luid waarvan de havenkapiteins, de haveninspecteurs en de havenagenten vaststellingen kunnen doen met audiovisuele middelen, zonder evenwel afbreuk te doen aan de regelgeving tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

Het ontwerp bevat evenwel geen regeling van het gebruik van audiovisuele middelen, zodat die bepaling er geen rechtsgrond voor biedt, ook niet gelezen in samenhang met de algemene uitvoeringsbevoegdheid van de Vlaamse Regering.

VORMVEREISTEN

4. In artikel 10 van het ontwerp wordt zoals vermeld de aansprakelijkheid geregeld van de personeelsleden van de havenkapiteinsdienst.

Het vaststellen van regels betreffende de aansprakelijkheid van het personeel moet krachtens artikel 2, §§ 1 en 2, van de wet van 19 december 1974 ‘tot regeling van de betrekkingen tussen de overheid en de vakbonden van haar personeel’, gelezen in samenhang met artikel 3, 6°, van het koninklijk besluit van 29 augustus 1985 ‘tot aanwijzing van de grondregelingen in de zin van artikel 2, § 1, 1°, van de wet van 19 december 1974 tot regeling van de betrekkingen tussen de overheid en de vakbonden van haar personeel’, het voorwerp uitmaken van onderhandelingen met de representatieve vakorganisaties.

Gevraagd of dit vormvereiste is vervuld, heeft de gemachtigde het volgende geantwoord:

> “Er hebben omtrent artikel 10 nog geen onderhandelingen met de representatieve vakorganisaties plaatsgevonden.
>
> Vandaag werd door de betreffende havenbedrijven wel een (digitale) procedure opgestart om dit artikel aan de vakbonden voor te leggen.
>
> Aangezien het een gunstigere (want beperkt tot de vermelde bedragen) aansprakelijkheidsregeling betreft dan de ‘gewone’ werknemersaansprakelijkheid, zou dit geen aanleiding mogen geven voor betwisting/discussie.”

‡LW-CDBXQEHAF-HCHHJVT‡

Indien de aan de Raad van State voorgelegde tekst ten gevolge van het vervullen van het voornoemde vormvereiste nog wijzigingen zou ondergaan,[1] moeten de gewijzigde of toegevoegde bepalingen, ter inachtneming van het voorschrift van artikel 3, § 1, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, aan de afdeling Wetgeving worden voorgelegd.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Aanhef

5. De rubriek ‘Rechtsgronden’ in de aanhef moet worden aangepast aan hetgeen hiervoor over de rechtsgrond van het ontwerp is opgemerkt. Bovendien moet in de rubriek ‘Vormvereisten’ ook melding worden gemaakt van de onderhandelingen met de representatieve vakorganisaties.

Artikel 1

6. Luidens artikel 1, 2°, b), van het ontwerp wordt onder het begrip “voorstel van betaling” verstaan “het voorstel van een minnelijke schikking als vermeld in artikel 17, §2, van het decreet van 3 mei 2019”.

In het voormelde artikel 17, § 2, wordt evenwel geen gewag gemaakt van een (voorstel van) minnelijke schikking, maar wordt voor de havenkapitein in de mogelijkheid voorzien om een geldboete op te leggen waarvan hij het bedrag bepaalt. Uit de toelichting bij het voorstel dat tot het decreet van 3 mei 2019 heeft geleid, kan echter worden opgemaakt dat de decreetgever die mogelijkheid inderdaad heeft opgevat als een minnelijke schikking. Zo wordt in die toelichting onder meer het volgende gesteld:

> “Daarnaast voorziet artikel 17, §2, bij ernstigere misdrijven in de mogelijkheid voor de havenkapitein en de haveninspecteur om een minnelijke schikking voor te stellen.”[2]

Gelet hierop kan artikel 1, 2°, b), van het ontwerp worden aanvaard. Het is evenwel raadzaam om artikel 17, § 2, van het decreet van 3 mei 2019 bij de eerstvolgende gelegenheid aan te passen zodat ook uit de tekst van die bepaling blijkt dat de door de havenkapitein opgelegde geldboete als een voorstel van minnelijke schikking moet worden beschouwd.

Artikel 2

7.1. Artikel 2, § 1, eerste lid, 8°, van het ontwerp, naar luid waarvan het proces-verbaal in voorkomend geval de informatie vermeldt dat de inbreuken zijn vastgesteld met onbemande

[1] Namelijk andere wijzigingen dan diegene waarvan in dit advies melding wordt gemaakt of wijzigingen die ertoe strekken tegemoet te komen aan hetgeen in dit advies wordt opgemerkt.

[2] *Parl.St.* Vl.Parl. 2018-19, nr. 1908/1, 10.

‡LW-CDBXQEHAF-HCHHJVT‡

automatisch werkende toestellen, is een overname van artikel 14, tweede lid, tweede zin, van het decreet van 3 mei 2019. Bijgevolg moet deze bepaling worden aangevuld met de woorden “overeenkomstig artikel 14, tweede lid, van het decreet van 3 mei 2019”.

7.2. In artikel 2, § 1, eerste lid, van het ontwerp wordt niet uitdrukkelijk melding gemaakt van de mogelijkheid voor de overtreder om zijn opmerkingen of betwistingen in het proces-verbaal te laten opnemen. Hieromtrent om toelichting gevraagd verklaarde de gemachtigde:

> “De vaststellingen door de opsteller van het PV kunnen desgevallend ook de opmerkingen van de overtreder omvatten, zodat ze op die manier kunnen worden opgenomen. Een verplichting om altijd de opmerkingen van de overtreder op te nemen in het proces-verbaal zal in veel gevallen geen bijdragen leveren tot de bescherming van de rechtsonderhorige.”

Er kan inderdaad worden aangenomen dat de in artikel 2, § 1, eerste lid, 5°, van het ontwerp vermelde vaststellingen ook betrekking kunnen hebben op de opmerkingen van de overtreder, al zou dat kunnen worden geëxpliciteerd door te schrijven “waaronder desgevallend de opmerkingen van de overtreder”.

Artikel 7

8.1. Uit artikel 7, eerste en tweede lid, van het ontwerp vloeit voort dat de betaling van een geldboete bij onmiddellijke inning of bij minnelijke schikking enkel via een mobiele betaalterminal of via overschrijving kan gebeuren. Een betaling in contant geld wordt uitdrukkelijk uitgesloten.

Gevraagd naar de bestaanbaarheid van de ontworpen regeling met het recht van de Europese Unie, antwoordde de gemachtigde:

> “Er werd aansluiting gezocht bij andere gelijkaardige regelgeving, zoals het Koninklijk besluit van 19 april 2014 betreffende de inning en de consignatie van een som bij de vaststelling van overtredingen inzake het wegverkeer (artikel 9) en het besluit van de Vlaamse Regering van 22 januari 2021 over de handhaving bij de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport (artikel 7). Ook de FOD Justitie aanvaardt geen betalingen van verkeersboetes met cheques of cash (zie: https://justonweb.be/fines/online-help => ‘Ik wens te weten hoe ik de boete kan betalen’)
>
> Bij arrest van 26 januari 2021 oordeelde het Europese Hof van Justitie in de zaal C-422/19 & C-423/19, dat het EU recht er zich niet tegen verzet tegen een nationale regeling op grond waarvan het niet mogelijk is om door de overheid opgelegde betalingsverplichtingen na te komen in eurobankbiljetten, mits aan enkele voorwaarden voldaan is.
>
> Deze voorwaarden zijn volgens ons in het voorliggende geval voldaan. Er kan op gewezen worden dat het in het openbaar belang is dat geldschulden jegens overheidsinstanties kunnen worden voldaan op een wijze die voor die instanties niet leidt tot onredelijke kosten die zouden beletten dat zij de verrichte diensten tegen lagere kosten verstrekken.

‡LW-CDBXQEHAF-HCHHJVT‡

Het innen van geldboetes is geen principale taak van havenkapiteinsdiensten, die onevenredig zouden moeten investeren om dergelijke contante betalingen administratief te verwerken. Er kan ten overvloede op gewezen worden dat de sommen finaal toekomen aan de Staatskas, zodat het havenbedrijf, in geval van cash ontvangsten, nog fysiek zou moeten overgaan tot doorstorting."

8.2. In het arrest van 26 januari 2021 waarnaar de gemachtigde verwijst heeft het Hof van Justitie omtrent de onmogelijkheid om een omroepbijdrage in contanten te betalen geoordeeld dat

> "artikel 128, lid 1, derde volzin, VWEU, artikel 16, eerste alinea, derde volzin, van het Protocol betreffende het ESCB en de ECB en artikel 10, tweede volzin, van verordening nr. 974/98 aldus moeten worden uitgelegd dat zij zich niet verzetten tegen een nationale regeling op grond waarvan het niet mogelijk is om door de overheid opgelegde betalingsverplichtingen na te komen in eurobankbiljetten, mits ten eerste deze regeling niet tot doel of tot gevolg heeft vast te stellen op welke wijze de hoedanigheid van die biljetten als wettig betaalmiddel juridisch wordt vormgegeven, ten tweede die regeling niet rechtens of feitelijk leidt tot de afschaffing van die biljetten, met name doordat zij afbreuk doet aan de in de regel bestaande mogelijkheid om betalingsverplichtingen na te komen in dergelijke contanten, ten derde de betreffende regeling is vastgesteld om redenen van openbaar belang, ten vierde de met deze regeling gepaard gaande beperking van betalingen in contanten geschikt is om de nagestreefde doelstelling van openbaar belang te verwezenlijken, en ten vijfde die regeling niet verder gaat dan noodzakelijk is om die doelstelling te verwezenlijken, in die zin dat er andere rechtsgeldige middelen beschikbaar moeten zijn om de betalingsverplichting na te komen".[3]

Uit dat arrest kan worden opgemaakt dat het waarborgen van de daadwerkelijke inning van een bijdrage en het vermijden van aanzienlijke aanvullende kosten voor de overheid als een reden van openbaar belang kan worden beschouwd,[4] en dat de maatregel niet verder gaat dan noodzakelijk om de nagestreefde doelstellingen te verwezenlijken wanneer wordt voorzien in andere rechtsgeldige middelen dan contanten, te weten automatische incasso, individuele overschrijving of periodieke overschrijving.[5]

8.3. In dit geval heeft het verbod om de geldboete bij onmiddellijke inning of bij minnelijke schikking in contant geld te betalen niet tot doel of tot gevolg vast te stellen op welke wijze de hoedanigheid van eurobankbiljetten als wettig betaalmiddel juridisch wordt vormgegeven, en leidt de ontworpen regeling niet rechtens of feitelijk tot de afschaffing van die biljetten, vermits de ontworpen regeling enkel betrekking heeft op de betaling van de voormelde geldboetes.

Met de ontworpen regeling wordt beoogd te vermijden dat de havenkapiteinsdiensten "onevenredig zouden moeten investeren om dergelijke contante betalingen administratief te verwerken". Zoals vermeld kan die doelstelling, die overeenstemt

[3] HvJ 26 januari 2021, C-422/19 en C-423/19, *Dietrich en Häring t. Hessischer Rundfunk*, ECLI:EU:C:2021:63, punt 78.

[4] *Ibidem*, punten 72 tot 74.

[5] *Ibidem*, punt 75.

‡LW-CDBXQEHAF-HCHHJVT‡

met het vermijden van aanzienlijke aanvullende kosten voor de overheid, worden beschouwd als een reden van algemeen belang.

Er kan ook worden aangenomen dat de ontworpen regeling, in zoverre ze betalingen met contant geld verbiedt, geschikt is om die doelstelling te verwezenlijken, en dat de maatregel niet verder gaat dan noodzakelijk om die doestelling te verwezenlijken gelet op de mogelijkheid om te betalen via een mobiele betaalterminal of via een overschrijving.

Bijgevolg lijkt aan de in het aangehaalde arrest van het Hof van Justitie vermelde voorwaarden voldaan en kan het verbod om de geldboete bij onmiddellijke inning of bij minnelijke schikking in contant geld te betalen, worden aanvaard.

Artikel 9

9. Luidens artikel 9, derde lid, tweede zin, van het ontwerp geldt bij betaling via overschrijving de datum van betaling door de bankinstelling als bewijs van de datum van betaling.

Hieromtrent om nadere toelichting gevraagd, verduidelijkte de gemachtigde dat hiermee de datum van debitering van de rekening van de schuldenaar wordt bedoeld. Het verdient aanbeveling dit in de tekst van het ontwerp te verduidelijken.

Artikel 10

10.1. Ter uitvoering van artikel 8, tweede lid, van het decreet van 3 mei 2019, dat in een beperking voorziet van het bedrag van de schadevergoeding waartoe een personeelslid van de havenkapiteinsdienst gehouden is ter vergoeding van de door zijn grove schuld of opzet veroorzaakte schade, wordt in artikel 10 van het ontwerp de maximale vergoeding bepaald die per schadeverwekkende gebeurtenis is verschuldigd.

Uit de toelichting bij het voorstel dat tot het decreet van 3 mei 2019 heeft geleid blijkt dat die regeling “is gebaseerd op die voor personeelsleden van het verkeersbegeleidingssysteem en het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC), meer bepaald artikel 57 van het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum”.[6]

10.2. In advies 51.715/1/V heeft de Raad van State, afdeling Wetgeving, omtrent de regeling waarnaar in de aangehaalde toelichting wordt verwezen het volgende opgemerkt:

> “5. Artikel 5 van het ontwerp voorziet in een verruiming van de regeling inzake de vrijstelling van aansprakelijkheid. Volgens het vigerende artikel 56 van het decreet van 16 juni 2006 geldt die vrijstelling thans voor het verkeersbegeleidingssysteem, de bevoegde instantie van het Vlaamse Gewest en het Maritiem Reddings- en

[6] *Parl.St.* Vl.Parl. 2018-19, nr. 1908/1, 6.

‡LW-CDBXQEHAF-HCHHJVT‡

Coördinatiecentrum. De wijziging van die bepaling heeft tot gevolg dat niet enkel de genoemde instanties, maar ook de gouverneur van de provincie West-Vlaanderen, in het kader van het Rampenplan Noordzee, die vrijstelling genieten.

Het vaststellen van algemene regels in verband met de buitencontractuele aansprakelijkheid behoort in beginsel tot de residuaire bevoegdheid van de federale overheid. Dit neemt niet weg dat de gemeenschappen en de gewesten specifieke regels in verband met die aansprakelijkheid kunnen vaststellen, voor zover die regels beschouwd kunnen worden als eigen aan de aangelegenheid waarvoor zij bevoegd zijn en in het kader waarvan zij die regels vaststellen. De gemeenschappen en de gewesten kunnen immers menen dat het invoeren van zulke specifieke regels nodig is om het door hen gewenste beleid in de betrokken aangelegenheid op een doeltreffende wijze te voeren. In voorkomend geval kunnen de aldus door de gemeenschappen en de gewesten vastgestelde regels afwijken van het (federale) gemeenrecht. Die mogelijkheid is echter niet onbeperkt. Vereist is immers dat het evenredigheidsbeginsel wordt geëerbiedigd, of met andere woorden dat de uitoefening van de federale bevoegdheid op het vlak van het burgerlijke aansprakelijkheidsrecht niet onmogelijk wordt gemaakt of op overdreven wijze bemoeilijkt.[7]

Het is de Raad van State niet duidelijk in hoeverre de ontworpen beperking van de aansprakelijkheid van bepaalde overheidsinstanties beschouwd kan worden als inherent aan een regeling inzake verkeersbegeleiding of optreden bij scheepvaartincidenten. Het staat aan de stellers van het ontwerp om terzake een verantwoording te geven, en om daarbij ook uit te leggen waarom de ontworpen regeling het evenredigheidsbeginsel niet schendt.

Indien een dergelijke verantwoording niet kan worden gegeven, zou de decreetgever de ontworpen bepalingen enkel kunnen aannemen op grond van de impliciete bevoegdheden van het Vlaamse Gewest, bedoeld in artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980. Ook in dat geval staat het aan de stellers van het ontwerp om aan te tonen dat aan de voorwaarden voor de toepassing van die bepaling is voldaan.[8],[9]

10.3. In dit geval kan weliswaar worden aangenomen dat de ontworpen regeling de uitoefening van de federale bevoegdheid op het vlak van het burgerlijke aansprakelijkheidsrecht niet onmogelijk maakt of op overdreven wijze bemoeilijkt, vermits die regeling slechts van toepassing is op een zeer specifieke categorie van overheidspersoneelsleden.

Evenwel zal, in het verlengde van het aangehaalde advies, moeten kunnen worden aangetoond waarom de ontworpen regeling kan worden beschouwd als inherent aan de regeling van de havenkapiteinsdienst, of, wanneer dat niet kan worden aangetoond, waarom is voldaan aan de voorwaarden om een beroep te kunnen op de in artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 vervatte impliciete bevoegdheden.

[7] *Voetnoot 4 van het aangehaalde advies*: R.v.St., afd. Wetg., advies 33.334/VR van 24 juni 2003 over een voorstel van ordonnantie ‘betreffende de bodemsanering’, *Parl.St.* Br.H.R. 2000-01, nr. A-221/2, pp. 4-5, nr. 7.

[8] *Voetnoot 5 van het aangehaalde advies:* Rdpl. het aangehaalde advies, p. 5, nr. 8.

[9] Adv.RvS 51.715/1/V van 2 augustus 2012 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 12 juli 2013 ‘tot wijziging van diverse bepalingen van het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum’, *Parl.St.* Vl.Parl. 2012-13, nr. 2069/1, 32-33.

‡LW-CDBXQEHAF-HCHHJVT‡

10.4. In zoverre de ontworpen regeling volgens de aangehaalde parlementaire voorbereiding is gebaseerd op de regeling vervat in artikel 57 van het decreet van 16 juni 2006 ‘betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum’, moet worden vastgesteld dat de bedragen van de maximale vergoeding die personeelsleden van de havenkapiteinsdienst overeenkomstig artikel 10 van het ontwerp verschuldigd kunnen zijn in geval van een grove schuld of van met opzet veroorzaakte schade, niet volledig sporen met die vermeld in artikel 13 van het besluit van de Vlaamse Regering van 14 september 2007 ‘betreffende de opleiding, de kwalificatie en de aansprakelijkheid van de personeelsleden die belast zijn met de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen buiten het havengebied en het personeel van het MRCC’.

Voor zover de in artikel 10 van het ontwerp vermelde personeelsleden van de havenkapiteinsdienst vergelijkbaar zijn met de in artikel 13 van het besluit van de Vlaamse Regering vermelde personeelsleden van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum, moet het verschil in behandeling dat hieruit voortvloeit kunnen worden verantwoord in het licht van het grondwettelijke beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie.

Bijlagen 1 en 2

11.1. In de bijlagen 1 en 2 wordt het bedrag van de geldboete voor “andere schendingen van administratieve verplichtingen” (bijlage 1, A, basisboetebedragen, 4.a), “negeren van een bevel anders dan vermeld onder 1.a tot 1.d” (bijlage 1, B, basisboetebedragen, 1.e), “andere schendingen van administratieve procedures of administratieve vereisten” (bijlage 2, A, basisboetebedragen) en “andere gedragingen die in strijd zijn met de havenverkeersverordeningen” (bijlage 2, B, basisboetebedragen) in een geldboete voorzien waarvan het bedrag hoger is dan dat voor sommige andere in die bijlagen vermelde inbreuken.

Gevraagd waarom voor die inbreuken niet het tarief van toepassing is dat geldt voor de lichtste inbreuken, vermits het om inbreuken gaat die geen bijzonder karakter hebben, antwoordde de gemachtigde:

> “Er is geen bezwaar om dit in die zin aan te passen.”

11.2. In de bijlagen 1 en 2 wordt in een verhoging van het basisboetebedrag voorzien in functie van bepaalde omstandigheden, *voor zover die relevant zijn voor de inbreuken in kwestie*. Hieromtrent om toelichting gevraagd verklaarde de gemachtigde:

> “Wanneer de overtreder door één of meer van de opgesomde aspecten een verhoogd risico voor zichzelf of anderen teweeg brengt zal het boetebedrag verhoogd worden.
>
> Enkele voorbeelden die tot een dergelijke verhoging kunnen leiden, zijn: het gebruik van open vuur zonder toelating bij een tankinstelling, het negeren van een rood licht door een cruiseschip met passagiers aan boord, het niet aangeven van gevaarlijke goederen door een tanker met meer dan 10.000 ton gevaarlijke goederen aan boord.”

Dit zou in de tekst van het ontwerp beter tot uiting moeten komen. Zo zou in bijlage 1, A en B, kunnen worden geschreven : “Wanneer de overtreder door één of meer van de

‡LW-CDBXQEHAF-HCHHJVT‡

opgesomde aspecten een verhoogd risico voor zichzelf of anderen teweegbrengt, wordt een cumulatieve verhoging toegepast met de volgende percentages.”

11.3. In bijlage 2, B, basisboetebedragen, schrijve men “hijs-, hef- of grijpvoorzieningen op het havenvoertuig worden niet op de voorgeschreven wijze *vervoerd*” (in plaats van “gevoerd”).

DE GRIFFIER DE VOORZITTER

Annemie GOOSSENS Jeroen VAN NIEUWENHOVE

‡LW-CDBXQEHAF-HCHHJVT‡