

Geschäftsverzeichnissnr. 942
Urteil Nr. 2/97 vom 16. Januar 1997

## URTEIL

---

*In Sachen:* Klage auf teilweise Nichtigkeitklärung des Dekrets der Flämischen Region vom 19. April 1995 bezüglich der Organisation und Arbeitsweise des Lotsendienstes der Flämischen Region und bezüglich des Hafenslotsenscheins, erhoben vom Ministerrat.

Der Schiedshof,

zusammengesetzt aus den Vorsitzenden L. De Grève und M. Melchior, und den Richtern H. Boel, L. François, P. Martens, J. Delruelle, G. De Baets, E. Cerexhe, H. Coremans und A. Arts, unter Assistenz des Kanzlers L. Potoms, unter dem Vorsitz des Vorsitzenden L. De Grève,

verkündet nach Beratung folgendes Urteil:

\*

\* \*

## I. *Gegenstand der Klage*

Mit einer Klageschrift, die dem Hof mit am 4. März 1996 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief zugesandt wurde und am 5. März 1996 in der Kanzlei eingegangen ist, erhob der Ministerrat, Wetstraat 16, 1000 Brüssel, Klage auf teilweise Nichtigerklärung des Dekrets der Flämischen Region vom 19. April 1995 bezüglich der Organisation und Arbeitsweise des Lotsendienstes der Flämischen Region und bezüglich des Hafenslotsenscheins (veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* vom 5. September 1995).

## II. *Verfahren*

Durch Anordnung vom 5. März 1996 hat der amtierende Vorsitzende gemäß den Artikeln 58 und 59 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Schiedshof die Richter der Besetzung bestimmt.

Die referierenden Richter haben Artikel 71 bzw. 72 des organisierenden Gesetzes im vorliegenden Fall nicht für anwendbar erachtet.

Die Klage wurde gemäß Artikel 76 des organisierenden Gesetzes mit am 20. März 1996 bei der Post aufgegebenen Einschreibebriefen notifiziert.

Die durch Artikel 74 des organisierenden Gesetzes vorgeschriebene Bekanntmachung erfolgte im *Belgischen Staatsblatt* vom 23. März 1996.

Schriftsätze wurden eingereicht von

- der Flämischen Regierung, Martelaarsplein 19, 1000 Brüssel, mit am 6. Mai 1996 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief,

- der Wallonischen Regierung, rue Mazy 25-27, 5000 Namur, mit am 6. Mai 1996 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief.

Diese Schriftsätze wurden gemäß Artikel 89 des organisierenden Gesetzes mit am 3. Juni 1996 bei der Post aufgegebenen Einschreibebriefen notifiziert.

Der Ministerrat hat mit am 2. Juli 1996 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief einen Erwiderrungsschriftsatz eingereicht.

Durch Anordnung vom 27. Juni 1996 hat der Hof die für die Urteils fällung vorgesehene Frist bis zum 4. März 1997 verlängert.

Durch Anordnung vom 6. November 1996 hat der Vorsitzende L. De Grève die Rechtssache dem vollzählig tagenden Hof vorgelegt.

Durch Anordnung vom selben Tag hat der Hof die Rechtssache für verhandlungsreif erklärt und den Sitzungstermin auf den 28. November 1996 anberaumt, nachdem die Parteien aufgefordert wurden, in einem spätestens am 22. November 1996 einzureichenden Ergänzungsschriftsatz auf verschiedene Fragen zu antworten.

Die letztgenannte Anordnung wurde den Parteien und deren Rechtsanwälten mit am 6. November 1996 bei der Post aufgegebenen Einschreibebriefen notifiziert.

Ergänzungsschriftsätze wurden eingereicht von

- dem Ministerrat, mit am 21. November 1996 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief,
- der Flämischen Regierung, mit am 22. November 1996 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief.

Auf der öffentlichen Sitzung vom 28. November 1996

- erschienen
- . RA P. Peeters, in Brüssel zugelassen, für den Ministerrat,
- . RA P. Van Orshoven, in Brüssel zugelassen, für die Flämische Regierung,
- . RA V. Thiry, in Lüttich zugelassen, für die Wallonische Regierung,
- haben die referierenden Richter H. Coremans und L. François Bericht erstattet,
- wurden die vorgenannten Rechtsanwälte angehört,
- wurde die Rechtssache zur Beratung gestellt.

Das Verfahren wurde gemäß den Artikeln 62 ff. des organisierenden Gesetzes, die sich auf den Sprachengebrauch vor dem Hof beziehen, geführt.

### III. *Gegenstand der angefochtenen Bestimmungen*

1. Die angefochtenen Bestimmungen sind Teil des Dekrets der Flämischen Region vom 19. April 1995 bezüglich der Organisation und Arbeitsweise des Lotsendienstes der Flämischen Region und bezüglich des Hafenslotsenscheins. Dieses Dekret bezweckt die Anpassung der Vorschriften bezüglich des Lotsens von Seeschiffen an die seit dem Inkrafttreten des Gesetzes vom 3. November 1967 über das Seelotswesen geänderten Umstände, unter denen das Lotsen von Schiffen aus und zu den flämischen Häfen erfolgt.

2. Mehrere Bestimmungen des Dekrets vom 19. April 1995, die den Gegenstand der Klage bilden, betreffen an erster Stelle einen « verschärften Lotsenzwang ». Laut dieser Vorschriften bestimmt die Flämische Regierung die Bereiche, in denen die Schiffe verpflichtend einen Lotsen an Bord nehmen (Artikel 7 § 1) oder den Fernlotsendienst in Anspruch nehmen müssen (Artikel 7 § 3). Für Schiffe, die dem verschärften Lotsenzwang unterliegen und sich ihm entziehen, gilt grundsätzlich das Verbot, die Auf-, Ab- oder Durchfahrt anzutreten oder fortzusetzen (Artikel 7 § 4). Wenn die betreffenden Lotsendienste nicht erteilt werden können, ist den Schiffen die Weiterfahrt im Prinzip untersagt (Artikel 7 § 5).

Artikel 7 § 6 des Dekrets legt mehrere Grundsätze fest, die bei der Durchführung und Anwendung der Bestimmungen bezüglich des verschärften Lotsenzwangs zu beachten sind.

Die Artikel 11 und 13 des Dekrets bestimmen, daß die Kapitäne, die kraft Artikel 7 dem « verschärften Lotsenzwang » unterliegen, je nach dem Fall ein Lotsengeld oder eine Fernlotsenvergütung zu entrichten haben.

Verstöße gegen die Bestimmungen bezüglich des « verschärften Lotsenzwangs » werden durch Artikel 20 1°, 2°, 5° und 6° des Dekrets mit einem Bußgeld von eintausend bis sechstausend Franken bestraft.

3. Artikel 19 des Dekrets vom 19. April 1995 bestimmt, daß die in den dezentralisiert verwalteten Häfen und Kanälen tätigen Lotsen Inhaber des Hafenslotsenscheins sein müssen, welches gemäß den von der Flämischen Regierung festgelegten Vorschriften nach dem Bestehen einer Fähigkeitsprüfung ausgestellt wird. Die Flämische Regierung regelt kraft dieses Artikels auch den Entzug auf Zeit, den Widerruf und die Gültigkeitsdauer des Hafenslotsenscheins.

Verstöße gegen die Bestimmungen bezüglich des Lotsenscheins werden nach Artikel 20<sup>o</sup> des Dekrets mit einem Bußgeld bestraft. Artikel 24 des Dekrets bestimmt, daß die Flämische Regierung die Vorschriften für die Anwendung der betreffenden Bestimmungen angesichts der zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Dekrets bereits tätigen Lotsen erläßt.

4. Kraft Artikel 5 § 3 des Dekrets vom 19. April 1995 ist der Lotsendienst mit der Verkehrsbegleitung beauftragt und bestimmt die Flämische Regierung die Bereiche, in denen die Verkehrsbegleitung erteilt wird. Laut Artikel 14 Absatz 1 des Dekrets ist eine Verkehrsbegleitungsvergütung von den Kapitänen, die das Verkehrsbegleitungssystem in Anspruch nehmen, zu entrichten. Absatz 2 dieses Artikels ermächtigt die Flämische Regierung dazu, Kategorien von Schiffen zu bestimmen, die vom Verkehrsbegleitungszwang befreit sind. Absatz 3 des Artikels bestimmt, daß die Tarife und Eintreibungsmodalitäten der Verkehrsbegleitungsvergütung von der Flämischen Regierung festgelegt werden.

5. Laut Artikel 5 § 1 1<sup>o</sup> des Dekrets vom 19. April 1995 ist nur der Lotsendienst der Flämischen Region dafür zuständig, Schiffe, welche sich in « den belgischen Hoheitsgewässern, ausgedehnt nach Westen bis zur Reede von Dunkerque und nach Osten bis zur Reede von Vlissingen » befinden, zu lotsen bzw. fernzulotsen.

#### IV. *In rechtlicher Beziehung*

- A -

##### *Klageschrift*

A.1.1. Der erste Klagegrund geht von einem Verstoß gegen die Artikel 35, 39 und 134 der Verfassung sowie gegen Artikel 6 § 1 X, insbesondere 2<sup>o</sup>, 2<sup>o</sup>*bis*, 3<sup>o</sup> und 9<sup>o</sup>, Artikel 6 § 4 3<sup>o</sup> und Artikel 11 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen aus; es wird vorgebracht, daß « einerseits die in den Artikeln 7, 11, 13 und 20 1<sup>o</sup> des Lotsendekrets enthaltenen Bestimmungen im Rahmen eines verschärften Lotsenzwangs die Verpflichtung auferlege, einen Lotsen an Bord zu nehmen oder den Fernlotsendienst in Anspruch zu nehmen, und [...] andererseits die Bestimmungen der Artikel 19 und 20<sup>o</sup> des Lotsendekrets den in den dezentralisiert verwalteten Häfen und Kanälen tätigen Lotsen die Verpflichtung auferlegen, Inhaber des Hafenslotsenscheins zu sein, welcher gemäß den von der Flämischen Regierung festgelegten Vorschriften ausgestellt wird, nachdem der betreffende Lotse eine Fähigkeitsprüfung vor einem Sonderausschuß bestanden hat, wohingegen kraft der im Klagegrund genannten Verfassungs- und Gesetzesbestimmungen die Regionen in Erwartung der Durchführung von Artikel 35 der Verfassung grundsätzlich über zugewiesene Zuständigkeiten verfügen und die Regionalkompetenz, 'was die öffentlichen Arbeiten und das Verkehrswesen betrifft', sich nur auf Verwaltung und Durchführungsaufgaben bezieht; wohingegen der Erlass von Polizeiverordnungen bezüglich der verschiedenen Transportarten und die Vorschriften bezüglich des Verkehrs und des Transports im weitesten Sinne weiterhin zum Kompetenzbereich der Föderalbehörde gehören; wohingegen den Regionen übrigens gar keine Zuständigkeit im Bereich des Verkehrswesens eingeräumt wurde; wohingegen auch die Ahndung bezüglich solcher Vorschriften ausschließlich der Föderalbehörde zusteht ».

Aus den Vorarbeiten zum Sondergesetz vom 8. August 1980 gehe hervor, daß die Regionalkompetenzen im Bereich des Verkehrs- und Transportwesens sich nur auf die Verwaltung und Durchführung bezögen, nicht aber auf die Normsetzung.

Die Einfügung einer Ziffer 2<sup>o</sup>*bis* in Artikel 6 § 1 X dieses Sondergesetzes tue dieser Feststellung keinen Abbruch, denn diese Bestimmung sei nur zu dem Zweck eingefügt worden, den Regionen die Zuständigkeit im Bereich der Regelung von Eigentumsfragen im Zusammenhang mit dem Straßennetz zu erteilen und die Regelung des öffentlichen Eigentums bezüglich der öffentlichen Straßen festzulegen.

Auch die Gesetzgebungsabteilung des Staatsrats habe die Ansicht vertreten, daß die Regionalkompetenzen im Bereich des Verkehrswesens auf Verwaltungs- und Durchführungsaufgaben beschränkt seien, weshalb im Gutachten des Staatsrats zum Vorentwurf, aus dem das angefochtene Dekret hervorgegangen sei, ein Vorbehalt bezüglich der Bestimmungen über den verschärften Lotsenzwang geäußert worden sei. Der Staatsrat habe ebenfalls darauf hingewiesen, daß die Region nicht dafür zuständig sei, eine Maßnahme der allgemeinen

Aufsicht, etwa im Hinblick auf die Sicherheit des Schiffsverkehrs, zu ergreifen.

Die Föderalbehörde, die mit der Verkehrsregelung beauftragt sei, sei gleichzeitig dafür zuständig zu bestimmen, ob und wo die Verpflichtung gelte, die Dienste eines Lotsen in Anspruch zu nehmen. Das gleiche gelte auch angesichts jener Bestimmungen, durch welche die Verpflichtung auferlegt werde, Inhaber eines Lotsenscheins zu sein, der ausgestellt werde, nachdem der betroffene Lotse eine Fähigkeitsprüfung bestanden habe. Die Ausübung der Aufsicht über bestimmte Berufe im Bereich des Verkehrswesens durch das Auferlegen von Fähigkeitsanforderungen hinsichtlich der Ausübung dieser Berufe habe die Sicherheit des Verkehrs zum Gegenstand und gehöre also als Maßnahme der allgemeinen Aufsicht und der Regelung des Verkehrs- und Transportwesens zum föderalen Kompetenzbereich.

Auch der Hof sei in einem neulich verkündeten Urteil zu dem Schluß gelangt, daß die Regionen nicht dafür zuständig seien, die Vorschriften der allgemeinen Aufsicht und der Regelung des Verkehrs- und Transportwesens zu erlassen, weshalb sie nicht für die Regelung des Schiffsverkehrs - einschließlich der Lotsen- und Schleppdienste - zuständig seien.

Da die Bestimmungen bezüglich des verschärften Lotsenzwangs und des Lotsenscheins für nichtig zu erklären seien, seien auch die darauf bezüglichen Strafbestimmungen ebenfalls für nichtig zu erklären.

A.1.2. Der zweite Klagegrund geht von einem Verstoß gegen Artikel 6 § 1 VI letzter Absatz 6° und gegen Artikel 11 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen aus, indem vorgebracht wird, daß « kraft der Bestimmungen von Artikel 19 des Lotsendekrets den in den dezentralisiert verwalteten Häfen und Kanälen tätigen Lotsen die Verpflichtung auferlegt wird, Inhaber des Hafenslotsenscheins zu sein, der gemäß den von der Flämischen Regierung festgelegten Vorschriften ausgestellt wird, nachdem der betroffene Lotse eine Fähigkeitsprüfung vor einem Sonderausschuß bestanden hat, und die Verstöße gegen die Bestimmungen bezüglich des vorgeschriebenen Lotsenscheins kraft Artikel 20 9° des Lotsendekrets unter Strafe gestellt werden, wohingegen kraft der im Klagegrund angeführten Gesetzesbestimmungen nur die Föderalbehörde für die Festlegung von Niederlassungsbedingungen zuständig ist, mit Ausnahme der Zuständigkeit der Regionen für die Festlegung von Niederlassungsbedingungen im Bereich des Fremdenverkehrs und für die Ahndung von Verstößen gegen solche Vorschriften ».

Artikel 19 des Lotsendekrets erlege eine Niederlassungsbedingung in dem vom Hof angegebenen Sinn auf. Aus der Rechtsprechung des Hofes werde ebenfalls ersichtlich, daß die Zuständigkeitsbegrenzung im Bereich der Niederlassungsbedingungen auch außerhalb der zum Zuständigkeitsbereich der Wirtschaftspolitik gehörenden Angelegenheiten gelte. Übrigens sei während der Vorarbeiten zum Sondergesetz vom 8. August 1980 - insbesondere hinsichtlich des Personenverkehrs - ausdrücklich betont worden, daß die Rechtsetzungs-kompetenz im Bereich des Zugangs zum Beruf eine föderale Angelegenheit geblieben sei.

Da die Bestimmungen bezüglich des Lotsenscheins mit dem Fehler der Zuständigkeitsüberschreitung behaftet seien, müßten jene Bestimmungen, die Verstöße gegen diese Normen unter Strafe stellen würden, ebenfalls für nichtig erklärt werden.

A.1.3. Der dritte Klagegrund geht von einem Verstoß gegen die Artikel 35, 39 und 134 der Verfassung sowie gegen Artikel 6 § 1 X, insbesondere 2°, 2°bis, 3° und 9°, Artikel 6 § 4 3° und Artikel 11 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen aus; es wird vorgebracht, daß « laut Artikel 5 § 3 des Lotsendekrets der Lotsendienst der Flämischen Region - abgesehen von ihrer ausschließlichen Zuständigkeit für den herkömmlichen Lotsendienst und für den Fernlotsendienst auf den Gewässern im Sinne von Artikel 5 §§ 1 und 2- außerdem mit der Verkehrsbegleitung beauftragt wird; daß darunter laut Artikel 2 7° die Erfassung, Verarbeitung, Übertragung und an die Kapitäne sowie an andere natürliche oder juristische Personen zu erfolgende Mitteilung von Daten im Zusammenhang mit der Ordnung und Koordinierung des Schiffsverkehrs zu verstehen ist, mit Ausnahme der spezifischen Tätigkeiten des herkömmlichen Lotsendienstes und des Fernlotsendienstes; daß die Flämische Regierung die Bereiche bestimmt, in denen diese Verkehrsbegleitung verschärft wird; daß die Flämische Regierung kraft Artikel 14 den Satz der Vergütung festlegt, die für diese Verkehrsbegleitung zu entrichten ist, sowie die entsprechende Eintreibungsart; daß Zuwiderhandlungen unter Strafe gestellt werden (Artikel 20 5° und 6°), wohingegen kraft der im Klagegrund angeführten Verfassungs- und Gesetzesbestimmungen die Regionen in Erwartung der Durchführung von Artikel 35 der Verfassung grundsätzlich über zugewiesene Zuständigkeiten verfügen und die Regionalkompetenzen im Bereich der öffentlichen Arbeiten und des Transportwesens keineswegs die Ordnung und Koordinierung des Schiffsverkehrs umfassen ».

Die Ordnung und Koordinierung des Schiffsverkehrs seien polizeiliche und transportbezogene Angelegenheiten, die ausschließlich zum föderalen Zuständigkeitsbereich gehören würden.

A.1.4. Der vierte Klagegrund geht von einem Verstoß gegen die Artikel 35, 39 und 134 der Verfassung sowie gegen die Artikel 2 und 6 § 1 X letzter Absatz des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen aus, indem vorgebracht wird, daß « Artikel 5 § 1 1° des Lotsendekrets sich bezieht auf 'die belgischen Hoheitsgewässer, ausgedehnt nach Westen bis zur Reede von Dunkerque und nach Osten bis zur Reede von Vlissingen', zur Umschreibung der Gewässer, in denen nur der Lotsendienst der Flämischen Region für den herkömmlichen Lotsendienst und den Fernlotsendienst zuständig ist, wohingegen kraft der im Klagegrund angeführten Verfassungs- und Gesetzesbestimmungen die Regionen in Erwartung der Durchführung von Artikel 35 der Verfassung grundsätzlich über zugewiesene Zuständigkeiten verfügen und im allgemeinen die örtliche Zuständigkeit der Flämischen Region ausschließlich das Gebiet der Provinzen Antwerpen, Limburg, Ostflandern und Westflandern, sowie das Gebiet der Verwaltungsbezirke Halle-Vilvorde und Löwen umfaßt, und insbesondere hinsichtlich der Regionalkompetenzen im Sinne von Artikel 6 § 1 X 2°, 3°, 4° und 9° des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen die Ausübung dieser Zuständigkeiten das Recht beinhaltet, in den Hoheitsgewässern und auf dem Kontinentalsockel die zur Ausübung dieser Zuständigkeiten erforderlichen Arbeiten und Tätigkeiten, einschließlich des Ausbaggerns, auszuführen ».

Die Flämische Region sei nicht dafür zuständig, die Grenzen der Hoheitsgewässer zu erweitern; genausowenig sei sie berechtigt, ihre Zuständigkeiten im Bereich der Lotsendienste außerhalb der in Artikel 6 § 1 X letzter Absatz des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen festgelegten Grenzen auszuüben.

*Schriftsatz der Flämischen Regierung*

A.2.1. Die Dekretsbestimmungen bezüglich des « verschärften Lotsenzwangs » würden nichts anderes regeln als dasjenige, was kraft des eindeutigen Wortlauts von Artikel 6 § 1 X Absatz 1 9° des Sondergesetzes vom 8. August 1980 - wie in den Vorarbeiten ausdrücklich bestätigt werde - den Regionen übertragen worden sei, und zwar der Lotsendienst für Hafeneinfahrten und -ausfahrten, d.h. jene *Aufgaben* - weshalb der Lotsendienst nicht im organisationsbezogenen, sondern im funktionsbezogenen Sinne zu verstehen sei -, die vor dem 1. Januar 1989 der Verwaltung des Seewesens anvertraut gewesen seien.

Die Föderalregierung sei sich tatsächlich dessen bewußt gewesen, daß die Einführung des « verschärften Lotsenzwangs » zur Regionalkompetenz gehöre, da sie damals nach dem Gutachten der Gesetzgebungsabteilung des Staatsrats auf die Einreichung eines Gesetzesentwurfs bezüglich dieser Angelegenheit verzichtet habe. Im übrigen habe die Föderalregierung noch auf eine andere Art und Weise die Regionalkompetenz anerkannt, und zwar dadurch, daß sie mit der Flämischen Region das Abkommen vom 11. Januar 1995 bezüglich der Scheldeordnung abgeschlossen habe.

Der Ministerrat verliere aus den Augen, daß Artikel 39 der Verfassung den Regionen eine Normsetzungskompetenz einräume, wohingegen der genannte Artikel 6 § 1 X Absatz 1 9° ohne jede Einschränkung die Angelegenheit der « Lotsen- und Beschilderungsdienste für Hafeneinfahrten und -ausfahrten sowie [der] Rettungs- und Schleppdienste auf See » den Regionen zuweise. Die Regionalkompetenz sei also keine bloße Verwaltungs- und Durchführungszuständigkeit, sondern umfasse kraft der Verfassung selbst die Zuständigkeit, normierend vorzugehen, d.h. verbindliche Verhaltensvorschriften zu erlassen. Dies werde übrigens in Artikel 19 § 1 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 bestätigt, in dem auch von einer Normsetzungsbefugnis die Rede sei. Wenn der Sondergesetzgeber den Regionen im Bereich der Lotsendienste nicht die Zuständigkeit hätte zuweisen wollen, dekretmäßige Regelungen zu treffen, so hätte er dies ausdrücklich erwähnen sollen, was er nicht getan habe - im Gegensatz zu anderen Bestimmungen, bei denen er solche Zuständigkeitsbegrenzungen tatsächlich zum Ausdruck gebracht habe. Zwar liege eine vereinzelt erklärte Erklärung des damaligen Ministers für Institutionelle Reformen vor, in der den Regionen die Normsetzungskompetenz entzogen werde, aber diese Erklärung stehe eindeutig im Widerspruch zum klaren Wortlaut des Sondergesetzes selbst. Die Vorarbeiten könnten nicht entgegen dem klaren Wortlaut des Gesetzes selbst vorgebracht werden, und zwar erst recht nicht dann, wenn die Begründungsschrift die wirkliche Tragweite des Wortlauts ohne jeglichen Vorbehalt bestätige. Es werde übrigens nicht ersichtlich, weshalb die Region auf einmal zu einer Art dezentrierter Föderalverwaltung gemacht werden sollte. Schließlich sei darauf hinzuweisen, daß dasjenige, was angesichts des Artikels 6 § 1 X des Sondergesetzes vom 8. August 1980 im allgemeinen oder für gewisse Teile dieser Bestimmung gelte, nicht notwendigerweise für die Ziffer 9° dieser Bestimmung gelte, und zwar in Anbetracht des klaren Wortlauts dieses Teils, dem keine Einschränkungen hinzugefügt worden seien. Der Zuständigkeitsvorbehalt für die Föderalbehörde hinsichtlich der Vorschriften der allgemeinen Aufsicht und der Regelung des Verkehrs- und Transportwesens stehe nicht im Widerspruch zu der Zuständigkeitszuweisung an die Regionen im Bereich der Lotsendienste, da diese Angelegenheit nichts mit einer allgemeinen Aufsichts- oder Verkehrsregelung zu tun habe.

Hilfsweise sei darauf hinzuweisen, daß auch dann, wenn die Regionalkompetenz im Bereich der Lotsendienste nur eine Verwaltungszuständigkeit wäre, dies nicht verhindern würde, daß die mit der Verwaltung und dem Betrieb eines Hafens beauftragte Behörde jederzeit über ein Regelungs- und Aufsichtsrecht verfüge, weshalb diese Verwaltungszuständigkeit letzten Endes eine Normierungskompetenz beinhalte, insbesondere die Zuständigkeit, Polizeiverordnungen zu erlassen. Eine solche Zuständigkeit sei übrigens auch den Gemeinden, die mit der Verwaltung eines Hafens beauftragt seien, oder der Gesellschaft, die eine Konzession für die Verwaltung und den Betrieb eines Hafens innehatte, erteilt worden. Die Gewährung einer Regelungskompetenz sei untrennbar mit der Verwaltungszuständigkeit bezüglich eines Hafens verbunden. Dies gelte erst recht dann, wenn es sich um die besondere Verwaltungsaufsicht handele, zu der die Regelung des Lotswesens für Seeschiffe gehöre. Der Hof habe bereits erkannt, daß die besondere Verwaltungsaufsicht zum Bereich der Regionalkompetenzen gehöre. Die Zuständigkeit der Föderalbehörde bezüglich der allgemeinen Aufsicht und der Regelung des Verkehrs- und Transportwesens schließe demzufolge nicht die Regionalkompetenz im Bereich der Aufsicht bezüglich der Verwaltung der Hafen und der Lotsendienste für Hafeneinfahrten und -ausfahrten aus. Die Argumentation des Ministerrats werde übrigens ausführlich in der Begründungsschrift zum Entwurf des angefochtenen Dekrets widerlegt, und diese Widerlegungen seien hier als übernommen zu betrachten.

A.2.2. Artikel 19 des Dekrets vom 19. April 1995 bestimme keine Niederlassungsbedingungen im Sinne von Artikel 6 § 1 VI letzter Absatz 6° des Sondergesetzes vom 8. August 1980. Es würden nämlich keine

Berufsausübungsbedingungen gestellt, da der erforderliche Lotsenschein für « die in den dezentralisiert verwalteten Häfen und Kanälen tätigen Lotsen » gelten würden, d.h. für Lotsen, die von territorial oder funktional dezentralisierten öffentlich-rechtlichen Anstalten, die der Weisungsbefugnis und Aufsicht der Flämischen Region unterliegen würden, eingesetzt und mit unmittelbar für die Flämische Region tätigen Lotsen gleichgestellt würden. Es handele sich demzufolge nicht um Berufe, sondern um Ämter, die für die Flämische Region oder für von der Flämischen Region abhängende Anstalten erfüllt werden könnten. Darüber hinaus gebe es auch Lotsen, die nicht diese öffentlichen Dienste erbringen würden und demzufolge nicht von den angefochtenen Dekretsbestimmungen betroffen seien.

Es würden zwar bestimmte Tätigkeiten geregelt, aber der Umstand, daß diese Tätigkeiten in der Regel berufsmäßig oder nur von den Inhabern eines bestimmten Berufs ausgeübt würden, mache diese Regelung noch nicht zu einer Regelung bezüglich der Niederlassungsbedingungen für diesen Beruf. Wenn dies dennoch der Fall sein sollte, so würden alle von den Gemeinschaften und Regionen festgelegten Verhaltensregeln, die nur für Personen gelten würden, die einen bestimmten Beruf namens oder für Rechnung der Gemeinschaften oder Regionen ausüben würden, oder alle von den Gemeinschaften und Regionen gestellten Anforderungen, damit für sie öffentliche Dienste erbracht werden könnten, Niederlassungsbedingungen darstellen, was eine Ungereimtheit wäre. Übrigens habe der Hof selbst bereits unterschieden zwischen den Niederlassungsbedingungen und den Bedingungen für die Erfüllung einer Aufgabe für die öffentliche Hand durch Inhaber eines bestimmten Berufs; die Bedingungen, die die Inhaber bestimmter Berufe erfüllen müßten, um eine Verwaltungsfunktion für Rechnung der Flämischen Gemeinschaft erfüllen zu können, seien keine Vorschriften bezüglich des Zugangs zum Beruf im Sinne von Artikel 6 § 1 VI Absatz 5 6° des Sondergesetzes vom 8. August 1980.

A.2.3. Das durch die angefochtenen Dekretsbestimmungen geregelte « Verkehrsbegleitungssystem » gehöre zum Bereich des Seelotswesens, wie dies bereits aus der Definition der « Verkehrsbegleitung » in Artikel 2 7° des Dekrets vom 19. April 1995 hervorgehe. Artikel 6 § 1 X Absatz 1 9° des Sondergesetzes vom 8. August 1980 handele von den « Lotsendiensten für Hafeneinfahrten und -ausfahrten » und unterscheide weder zwischen « Lotsen im engen Sinne » und « Lotsen im weiten Sinne », noch zwischen dem « herkömmlichen Lotsendienst », dem « Fernlotsendienst » und anderen Formen des Lotswesens, weshalb jede Form des Lotswesens oder der « Begleitung des Schiffsverkehrs » tatsächlich in die zugewiesene Regionalkompetenz falle.

Der Hof habe bereits wiederholt betont, daß die Zuständigkeitszuweisungen an Gemeinschaften und Regionen in weitem Sinne auszulegen seien und diese zuständig seien, Bestimmungen anzunehmen, die sie für erforderlich gehalten hätten, damit sie ihre Politik zu einem guten Ende führen könnten. Im vorliegenden Fall könne wohl kaum angenommen werden, daß das Lotswesen für Hafeneinfahrten und -ausfahrten von Schiffen ohne Verkehrsbegleitung erfolgen könne.

A.2.4. Der vierte Klagegrund entbehre der faktischen Grundlage, soweit er davon ausgehe, daß der Dekretgeber die belgischen Hoheitsgewässer erweitert hätte. Das Wort « ausgedehnt » in Artikel 5 § 1 1° des Dekrets vom 19. April 1995 sei nicht im Sinne von « vergrößert » zu verstehen, sondern vielmehr im Sinne von « zuzüglich », so daß der Wirkungsbereich des Lotsendienstes der Flämischen Region mehr als nur die belgischen Hoheitsgewässer umfasse.

Der Klagegrund sei außerdem unbegründet, weil die örtliche Zuständigkeit der Flämischen Region im Bereich des Lotswesens nicht in Artikel 2 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 begründet liege, sondern in Artikel 6 § 1 X Absatz 2 dieses Gesetzes, in dem bestimmt werde, daß unter anderem die Zuständigkeit im Bereich der Lotsendienste das Recht beinhalte, in den Hoheitsgewässern und auf dem Kontinentalsockel die zur Ausübung dieser Zuständigkeit erforderlichen Arbeiten und Tätigkeiten auszuführen. Da der Ärmelkanal ohne jeden Zweifel zum Kontinentalsockel gehöre, sei die Flämische Region dort nach belgischem innerstaatlichem Recht örtlich zuständig im Bereich der Lotsendienste für Hafeneinfahrten und -ausfahrten, was übrigens aus den Vorarbeiten hervorgehe.

#### *Schriftsatz der Wallonischen Regierung*

A.3.1. Der Umstand, daß die Regionalkompetenz im Bereich der öffentlichen Arbeiten und des Transportwesens während der Vorarbeiten als eine Verwaltungszuständigkeit im weiten Sinne des Wortes bezeichnet worden sei, bedeute nicht, daß die Regionen diesbezüglich keine Gesetzgebungs- und Verordnungskompetenz hätten. Eine solche Auslegung stünde nämlich im Widerspruch zum Wortlaut des Sondergesetzes selbst, der die Regionalkompetenz in diesem Bereich nicht als eine bloße Zuständigkeit für die Anwendung von

durch die Föderalbehörde erlassenen Gesetzes- und Verordnungsbestimmungen definiere. Der Hof habe übrigens die Zuständigkeit der Regionen anerkannt, die Verwaltung der Land- und Wasserverkehrswege im weitesten Sinne des Wortes zu *regeln*, weshalb die dekretmäßige Zuständigkeit in diesem Bereich unbestreitbar sei.

Zwar müßten die zuständigen Regionalregierungen an der Ausarbeitung der Vorschriften bezüglich der allgemeinen Aufsicht über das Verkehrs- und Transportwesen, die also weiterhin zum föderalen Kompetenzbereich gehören würden, beteiligt werden, aber diese Ausnahme von der Regionalkompetenz sei im engen Sinne auszulegen. In den Vorarbeiten sei der Begriff der allgemeinen Aufsicht dahingehend ausgelegt worden, daß er sich auf die Polizeiverordnungen beziehe, welche auf die verschiedenen Beförderungsarten anwendbar seien, darunter die Aufsicht über die Seefahrt. Auf dieser Grundlage habe der Hof in seinem Urteil Nr. 5/96 vom 18. Januar 1996 erkannt, daß der Dekretgeber seinen Kompetenzbereich überschreite, indem er die Flämische Regierung dazu ermächtige, Polizeiverordnungen für die Wasserstraßen und Hafengebiete zu erlassen, wenn sich diese Verordnungen auf die Regelung der Schifffahrt bezögen. Der Hof habe die Klage im übrigen zurückgewiesen und somit die enge Auslegung von Artikel 6 § 4 3<sup>o</sup> des Sondergesetzes vom 8. August 1980 bestätigt.

Die Lotsendienste für Hafeneinfahrten und -ausfahrten seien ausdrücklich in Artikel 7 § 1 X 9<sup>o</sup> des Sondergesetzes vom 8. August 1980 erwähnt. Sie würden also in den ausschließlichen Kompetenzbereich der Region fallen, vorbehaltlich der vorgenannten Ausnahme. Die vom Ministerrat vertretene Rechtsauffassung, der zufolge die Zuständigkeit im Bereich der Lotsendienste nur eine Durchführungszuständigkeit sei, liege in keinem Text begründet und laufe auf eine Aushöhlung der einschlägigen Regionalkompetenz hinaus. In seinem Urteil Nr. 5/96 habe der Hof die Regionalkompetenz im Bereich der Lotsendienste nicht in Frage gestellt, sondern lediglich den Regionen die Zuständigkeit abgesprochen, allgemeine Polizeiverordnungen im Bereich der Schifffahrt zu erlassen.

Das angefochtene Dekret habe den Begriff « Lotsendienst für Hafeneinfahrten und -ausfahrten » nicht mißachtet, da es sich an die frühere einschlägige föderale Gesetzgebung anlehne. Die im ersten Klagegrund angefochtenen Bestimmungen würden den Lotsendienst regeln, aber keine Vorschriften bezüglich des Schiffsverkehrs beinhalten. In Anbetracht ihrer Zuständigkeit hinsichtlich des Lotsendienstes für Hafeneinfahrten und -ausfahrten sei die Region berechtigt, den Lotsendienst von der Bezahlung einer Vergütung abhängig zu machen und die in den dezentralisiert verwalteten Häfen und Kanälen tätigen Lotsen dazu zu verpflichten, Inhaber eines Hafenlotsenscheins zu sein, der gemäß von der Flämischen Regierung festgelegten Vorschriften ausgestellt werde.

A.3.2. Weder das Gesetz vom 3. November 1967 über das Seelotswesen - das in den Vorarbeiten bezüglich des Begriffs der Niederlassungsbedingungen nicht erwähnt worden sei - noch das angefochtene Dekret würden den Zugang zum Beruf regeln. Der Lotsendienst im Sinne des Dekrets entspreche eher einem Amt als einem Beruf im Sinne von Artikel 6 § 1 VI letzter Absatz 6<sup>o</sup> des Sondergesetzes vom 8. August 1980.

A.3.3. Durch die Annahme von Bestimmungen bezüglich der Verkehrsbegleitung von Schiffen habe der Dekretgeber nicht die Aufsicht über die Schifffahrt geregelt. Die angefochtenen Bestimmungen seien keine allgemeinen Polizeiverordnungen im Sinne von Artikel 6 § 4 3<sup>o</sup> des Sondergesetzes vom 8. August 1980. Die Zuständigkeit der Region, das Lotswesen zu regeln, beinhalte die Zuständigkeit zu bestimmen, daß die Kapitäne einen Verkehrsbegleitungsdienst in Anspruch nehmen könnten, und diese Dienstleistung von der Bezahlung einer Vergütung abhängig zu machen.

A.3.4. Die örtliche Zuständigkeit der Flämischen Region beschränke sich im Prinzip auf das in Artikel 2 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 umschriebene Gebiet. Kraft Artikel 6 § 1 X letzter Absatz des Sondergesetzes vom 8. August 1980 beinhalte die Regionalkompetenz im Bereich des Hafenlotsendienstes zwar das Recht, in den Hoheitsgewässern und auf dem Kontinentalsockel die zur Ausübung dieser Zuständigkeit erforderlichen Arbeiten und Tätigkeiten, einschließlich des Ausbaggerns, auszuführen, aber dadurch, daß generell vorgesehen werde, daß das gesamte Kapitel II bezüglich des Lotsendienstes auf die Schiffe anwendbar sei, die die belgischen Hoheitsgewässer von der Reede von Dunkerque bis zur Reede von Vlissingen benützen bzw. sich darauf befinden würden, überschreite Artikel 5 § 1 1<sup>o</sup> des angefochtenen Dekrets die örtliche Zuständigkeit der Region.

A.4.1. Die Flämische Regierung antworte nicht auf den ersten Klagegrund, soweit sich dieser auf die Verpflichtung für in dezentralisierten Häfen tätigen Lotsen, Inhaber des Hafenslotsenscheins zu sein, beziehe. Das von der Wallonischen Regierung vorgebrachte Argument, dem zufolge die Hafenslotsendienste in Artikel 6 § 1 X 9° des Sondergesetzes vom 8. August 1980 einbezogen seien, stehe im Widerspruch zum Wortlaut der angefochtenen Bestimmungen, in denen nur von Lotsendiensten « für Hafeneinfahrten und -ausfahrten » die Rede sei, und keineswegs von Lotsendiensten in den dezentralisiert verwalteten Häfen. Die Einführung von Fähigkeitserfordernissen und eines Lotsenscheins würden die Sicherheit der Verkehrsabwicklung in den Häfen und die Gewährleistung der Sicherheit des Schiffsverkehrs bezwecken, weshalb es sich um eine Maßnahme bezüglich der allgemeinen Aufsicht und Regelung des Transportwesens handele, was eine in die föderale Zuständigkeit fallende Angelegenheit sei.

Der Ministerrat bestreitet nicht die dekretmäßige Zuständigkeit der Regionen für die Lotsendienste, behauptet aber, daß diese Zuständigkeit im Zusammenhang mit der föderalen Zuständigkeit bezüglich der allgemeinen Aufsicht und Regelung des Verkehrs- und Transportwesens zu betrachten sei. Diesem Standpunkt habe der Hof in seinem Urteil Nr. 5/96 beigepflichtet.

Es gebe keinen Widerspruch zwischen dem Wortlaut des Sondergesetzes vom 8. August 1980 und den Vorarbeiten zu diesem Gesetz. Es sei unrichtig, sich auf eine « vereinzelte » Erklärung des Ministers für Institutionelle Reformen zu berufen. Diese Erklärung sei völlig im Einklang mit der Bestimmung, der zufolge die Föderalbehörde für die Festlegung der Vorschriften bezüglich der allgemeinen Aufsicht über das Verkehrs- und Transportwesen zuständig bleibe.

Die Mitunterzeichnung des Abkommens vom 11. Januar 1995 durch die Flämische Region sei nicht dahingehend auszulegen, daß der Belgische Staat die Zuständigkeit der Flämischen Region bezüglich des verschärften Lotsenzwangs anerkannt hätte. Es handele sich dabei nämlich um ein gemischtes Abkommen, bei dem sowohl föderale als auch regionale Zuständigkeiten im Spiel seien. Demgegenüber habe die Föderalbehörde mehrere königliche Erlasse angenommen, durch welche ein verschärfter Lotsenzwang eingeführt werde und denen die Flämische Regierung ausdrücklich zugestimmt habe. Es könne also kaum die Rede sein von irgendeiner Einwilligung der Föderalbehörde zu dem durch das angefochtene Dekret eingeführten verschärften Lotsenzwang, überdies abgesehen davon, daß eine solche Einwilligung der verfassungsmäßigen Zuständigkeitsverteilung keinen Abbruch tun könne.

Der verschärfte Lotsenzwang sei tatsächlich eine Regel der Verwaltungsaufsicht bezüglich der Ausübung der Freiheit der Schifffahrt in den Hoheitsgewässern, auf den Schifffahrtsstraßen und in den Häfen. Die Adressaten der Normsetzung im Bereich der Verwaltungsaufsicht seien im allgemeinen die Schiffsverkehrsteilnehmer, wohingegen die Regionalkompetenz im Bereich der Lotsendienste auf die Infrastruktur und Dienste als Adressaten der Normsetzung abziele.

Die Normsetzungskompetenz im Bereich der Aufsicht über die Seefahrt sei in Belgien im Gesetz vom 24. November 1975 « zur Genehmigung und Durchführung des Abkommens über internationale Bestimmungen zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, 1972, mit beigefügten Vorschriften und Anlagen, abgeschlossen in London am 20. Oktober 1972 » verankert. Artikel 2 dieses Gesetzes beauftrage den König mit der Durchführung des Abkommens. Er regle außerdem « die Polizei und Schifffahrt in den belgischen Hoheitsgewässern und den belgischen Gewässern, die mit der See in Verbindung stehen und für Seeschiffe zu gänglich sind ».

Eben aufgrund der vorgenannten Gesetzesbestimmung seien die Polizei- und Schifffahrtsverordnungen erlassen worden, welche sich auf die Hoheitsgewässer und Küstenhäfen, die Niederschelde und den Gent-Terneuzen-Kanal bezögen. In den betreffenden Verordnungen werde auch der verschärfte Lotsenzwang geregelt.

Die Zuständigkeitsverteilung könne nicht anhand der früheren Gesetzgebung ausgelegt werden. Der Umstand, daß kraft dieser Gesetzgebung bestimmten nachgeordneten Behörden eine polizeiliche Befugnis erteilt worden könne, impliziere nicht, daß auch die Regionen über eine polizeiliche Befugnis verfügen würden.

Daraus, daß der Hof in seiner früheren Rechtsprechung bezüglich der Zuständigkeit im Bereich der Abfälle den Regionen die Zuständigkeit zuerkannt habe, präventive polizeiliche Maßnahmen zu ergreifen, impliziere nicht, daß die Regionen auch dafür zuständig wären, die polizeilichen Maßnahmen im Bereich des Lotsendienstes zu erlassen, nachdem dies eben Gegenstand der Ausnahme nach Artikel 6 § 4 3° des Sondergesetzes zur Reform der Institutionen sei. In den betreffenden Urteilen habe der Hof übrigens betont, daß die Ausübung polizeilicher

Befugnisse im Bereich der Entsorgung von Abfällen « die Grenzen der anderen in dem Sondergesetz vom 8. August 1980 vorgesehenen Kompetenzzuweisungen nicht beeinträchtigen darf ».

Die Anwendungsbedingungen von Artikel 10 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 seien nicht erfüllt. Die Erwägung, der zufolge die Einführung des verschärften Lotsenzwangs den Eckpfeiler des angefochtenen Dekrets darstelle, könne die Zuständigkeit der Flämischen Region nicht begründen. Daß andere Bestimmungen des angefochtenen Dekrets im Falle der Nichtigerklärung ihre Bedeutung verlieren würden, sei kein Argument zur Anwendung dieses Artikels, sondern könne den Hof nur dazu anregen, die Nichtigerklärung zu erweitern. Es sei nicht unter Beweis gestellt worden, weshalb die angefochtenen Bestimmungen notwendig wären, damit die regionale Verwaltungskompetenz im Bereich der Lotsendienste für Hafeneinfahrten und -ausfahrten sinnvoll und zweckmäßig ausgeübt werden könnte. Vor dem Inkrafttreten des angefochtenen Dekrets sei der Lotsendienst immer ohne verschärften Lotsenzwang durchgeführt worden. Die Notwendigkeit, die innerstaatliche Gesetzgebung der neuen Scheldeordnung anzupassen, könne nicht zur Folge haben, eine Änderung der im innerstaatlichen Bereich zuständigen Behörde herbeizuführen. Schließlich sei es auch nicht richtig, daß die Regelung des verschärften Lotsenzwangs nicht in die bestehenden Schifffahrtsverordnungen eingreifen würde.

A.4.2. In Anbetracht der Rechtsprechung des Hofes seien die Bestimmungen bezüglich des Hafenslotsenscheins tatsächlich als Niederlassungsbedingungen einführende Bestimmungen zu bewerten. Der Umstand, daß die föderale Zuständigkeit im Bereich der Niederlassungsbedingungen als Ausnahme von der Regionalkompetenz im Bereich der Wirtschaftspolitik verankert sei, schließe gemäß der Rechtsprechung des Hofes nicht aus, daß diese Zuständigkeit auch als Einschränkung der übrigen Gemeinschafts- und Regionalkompetenzen gelte.

Bei den Vorarbeiten zu Artikel 6 § 1 X 8° des Sondergesetzes vom 8. August 1980 sei übrigens ausdrücklich betont worden, daß die Normsetzungskompetenz im Bereich des Zugangs zum Beruf föderal geblieben sei.

Das Argument, dem zufolge keine Niederlassungsbedingungen auferlegt würden, sondern nur Bedingungen, die für die Ausübung von Verwaltungsfunktionen festgelegt würden, sei nicht stichhaltig. Abgesehen davon, daß das Auferlegen des Lotsenscheins eine Maßnahme der allgemeinen Aufsicht und Regelung des Verkehrs- und Transportwesens darstelle, sei darauf hinzuweisen, daß die in den dezentralisiert verwalteten Häfen und Kanälen tätigen Lotsen nicht der Weisungsbefugnis und Aufsicht der Flämischen Region unterliegen würden und keinen öffentlichen Dienst, der der Region unterstellt sei, ausüben würden. Die Regelung des Lotswesens gehöre dort zum Kompetenzbereich der örtlichen Hafen- oder Kanalverwaltung. In den betreffenden Hafen- bzw. Kanalgewässern würden entweder Beamte der örtlichen Verwaltung als Lotsen auftreten, oder Arbeitnehmer bzw. Teilhaber von Lotsengesellschaften oder -vereinigungen, oder natürliche Personen, die Inhaber einer Genehmigung oder Anerkennung seien.

Der Umstand, daß das Gesetz vom 3. November 1967 über das Seelotswesen, das übrigens keine Bestimmungen bezüglich der Hafenslotsen enthalte, während der Vorarbeiten zum Sondergesetz vom 8. August 1980 nicht in die Definition des Begriffs der Niederlassungsbedingungen aufgenommen worden sei, bedeute nicht, daß die angefochtene Regelung keine Niederlassungsbedingungen beinhalten könnte. Wie oben dargelegt worden sei, würden die Vorarbeiten eindeutige Hinweise auf eine föderale Zuständigkeit in diesem Bereich enthalten.

A.4.3. Der Rechtsauffassung, der zufolge das Verkehrsbegleitungssystem eine besondere Form des Lotswesens im weiten Sinne darstelle, werde durch die Definitionen widersprochen, die im Lotsendekret selbst diesen Begriffen vermittelt würden. Aus diesen Definitionen ergebe sich, daß die Verkehrsbegleitung keineswegs im Sinne einer Lotsentätigkeit betrachtet werden könne. Die Lotsentätigkeit ziele auf die Unterstützung der Schifffahrt für das betreffende Schiff ab, auch wenn kein Verkehr auf der Schifffahrtsstraße vorhanden sei, wohingegen die Verkehrsbegleitung die Überwachung und Organisation des reibungslosen und sicheren Verkehrs und die Verhütung gefährlicher Verkehrssituationen bezwecke. Unter Verkehr sei die kollektive Verkehrstätigkeit der Schiffe auf der Schifffahrtsstraße zu verstehen. Lotsen und Verkehrsbegleitung würden jeweils unterschiedliche Tätigkeiten betreffen, hätten unterschiedliche Zielsetzungen und seien Teil einer jeweils unterschiedlichen Reglementierung. Der bloße Umstand, daß Lotsen auch die Information des Verkehrsbegleitungssystems in Anspruch nehmen könnten, impliziere nicht, daß dieses System im Sinne einer Lotsentätigkeit aufzufassen wäre. Die Lotsen würden übrigens auch die Verkehrsregeln in Anspruch nehmen, die deshalb jedoch noch nicht zum Begriff des Lotswesens gehören würden. Die Verkehrsüberwachung und -organisation seien Teilaspekte der Förderung und Aufrechterhaltung der Sicherheit der Schifffahrt, was eine föderale Zuständigkeit betreffe. Das Sondergesetz enthalte keinerlei Hinweis im entgegengesetzten Sinne.

Der Umstand, daß die Radarkette als den Lotsendienst unterstützende Infrastruktur den Regionen übertragen worden sei, erlaube nicht die Schlußfolgerung, daß die Föderalbehörde nicht mehr im Bereich der Verkehrsbegleitung zuständig wäre. Die betreffende Infrastruktur sei damals tatsächlich für die Weiterleitung von Informationen an die Lotsen am Bord gelotster Schiffe verwendet worden. Daraus ließen sich keine Schlüsse ziehen, was Zuständigkeiten betrifft, die durch das Sondergesetz zur Reform der Institutionen nicht den Regionen übertragen worden seien.

A.4.4. Artikel 5 § 1 1° des Lotsendekrets umfasse mehr als nur eine Umschreibung des Wirkungsbereichs des Lotsendienstes der Flämischen Region. Diese Bestimmung räume nicht nur dem Lotsendienst der Flämischen Region die Möglichkeit ein, in den Hoheitsgewässern, die sich bis zur Reede von Dunkerque und zur Reede von Vlissingen erstrecken würden, tätig zu werden, sondern schreibe außerdem vor, daß nur der Lotsendienst der Flämischen Region in diesen Gewässern dafür zuständig sei, den dort befindlichen Schiffen den herkömmlichen Lotsendienst und den Fernlotsendienst zu erteilen.

Die angefochtene Bestimmung verstoße somit gegen die Verfassungs- und Sondergesetzesbestimmungen, die die örtliche Zuständigkeit der Flämischen Region definieren würden. Die Hoheitsgewässer würden einerseits nicht zum Gebiet der Flämischen Region gehören. Andererseits beinhalte kraft Artikel 6 § 1 X letzter Absatz des Sondergesetzes vom 8. August 1980 die Regionalkompetenz im Bereich der Lotsendienste nur das Recht, in den Hoheitsgewässern « die zur Ausübung dieser Zuständigkeiten erforderlichen Arbeiten und Tätigkeiten, einschließlich des Ausbaggerns, auszuführen ». Auch aufgrund der letztgenannten Bestimmung dürfe die Region demzufolge hinsichtlich der Hoheitsgewässer nicht normativ vorgehen; erst recht sei die Region nicht dafür zuständig, angesichts einer Erweiterung der Hoheitsgewässer normativ vorzugehen.

#### *Ergänzungsschriftsatz der Flämischen Regierung*

A.5.1. Die Verkehrsbegleitung bestehe laut Artikel 2 7° des Lotsendekrets in der Erfassung, Verarbeitung, Übertragung und an die Kapitäne sowie an andere natürliche oder juristische Personen zu erfolgender Mitteilung von Daten im Zusammenhang mit der Ordnung und Koordinierung des Schiffsverkehrs, mit Ausnahme des herkömmlichen Lotsendienstes und des Fernlotsendienstes.

Das Verkehrsbegleitungssystem sei laut Artikel 2 8° dieses Dekrets das organisatorische oder operationelle System, nach dem die Verkehrsbegleitung erteilt werde.

Die Verkehrsbegleitung und das Verkehrsbegleitungssystem seien bereits durch das Brüsseler Abkommen vom 29. November 1978 zwischen Belgien und den Niederlanden « bezüglich der Schaffung einer Radarkette entlang der Westerschelde und ihrer Mündungen » eingeführt worden.

Die Schelderadarkette bestehe aus 20 Radarsensoren, die einen Bereich, der sich von der Nordsee bis Antwerpen erstreckte, erfassen würden. An fünf Stellen gebe es bemannte Zentralen, wo auch die Radarbilder aus den angrenzenden Bereichen empfangen würden. Im « Scheldekoordinierungszentrum » in Vlissingen werde ein Überblick über den gesamten Bereich vermittelt.

Die Radar- und anderen Daten würden in einem Computersystem verarbeitet, welches es ermögliche, den Schiffsverkehr genau zu verfolgen und zu registrieren.

Ein wichtiger Teil der Schelderadarkette und des damit verbundenen Verkehrsbegleitungssystems bilde das Kommunikationssystem, mit dem eine ständige Sprach- und Datenkommunikation zwischen Schiff und Festland unterhalten werde.

A.5.2. Das Verkehrsbegleitungssystem bezwecke eine erhöhte Sicherheit. Die gute Seemannschaft erfordere also, daß der Kapitän eines Schiffs unter anderem das Verkehrsbegleitungssystem in Anspruch nehme. Die Inanspruchnahme dieses Systems sei demzufolge verpflichtend, soweit es einen integrierenden Bestandteil der Verfahren darstelle, die bei der Einfahrt in bzw. Ausfahrt aus den Häfen, die in das Verkehrsbegleitungssystem aufgenommen worden seien, beachtet werden müßten.

A.5.3. Schelderadarkette und Verkehrsbegleitungssystem seien untrennbar miteinander verbunden. Die Schelderadarkette diene zur Verkehrsbegleitung, und die Verkehrsbegleitung funktioniere nur mit Hilfe der

Schelderadarkette.

A.5.4. Die Schelderadarkette und *ipso facto* der Verkehrsbegleitungsdienst - der vom flämischen « Lotsendienst » versehen werde - würden von niederländischen und flämischen Beamten bemannt. Die flämischen Beamten seien Angehörige des Ministerium der Flämischen Gemeinschaft.

Vor der dritten Staatsreform habe die belgische Besetzung des Verkehrsbegleitungssystems den Dienststellen des Lotswesens der Verwaltung des Seewesens des föderalen Verkehrsministeriums unterstanden, aber diese Dienststellen seien aufgrund der durch Artikel 4 des Gesetzes vom 8. August 1988 durchgeführten Zuständigkeitsübertragung in diesem Bereich insgesamt der Flämischen Region übertragen worden, weil diese Zuständigkeitsübertragung sich auf « Aufgaben, die (damals) der Verwaltung des Seewesens anvertraut » gewesen seien, bezogen habe, d.h. einschließlich der Verkehrsbegleitung.

#### *Ergänzungsschriftsatz des Ministerrats*

A.6.1. Das Verkehrsbegleitungssystem einerseits und das Lotswesen andererseits würden unterschiedliche Tätigkeiten betreffen, wie aus den im Lotsendekret selbst enthaltenen Definitionen hervorgehe.

Der Lotsendienst sei eine Unterstützungsaufgabe, wobei der Lotse entweder an Bord des Schiffs selbst, oder aus der Ferne, den Schiffskapitän über den Fahrweg in Anbetracht der örtlichen Umstände bzw. Eigenschaften der Infrastruktur (Fahrwasser), wie etwa Untiefe und Strömungen berate. Der Lotsendienst bezwecke demzufolge die Fahrsicherheit des gelotsten Schiffs, auch wenn es auf dem Wasserweg keinen Verkehr gebe.

Das Verkehrsbegleitungssystem sei hingegen ein Instrument zur Überwachung des Schiffsverkehrs im Hinblick auf die Verhütung gefährlicher Verkehrssituationen sowie auf eine optimale und sichere Benutzung des Wasserwegs. Der Verkehr sei die kollektive Verkehrstätigkeit von Schiffen auf dem Wasserweg, d.h. die Summe des Verkehrsverhaltens aller Schiffe auf dem Wasserweg. Die Lotsentätigkeit sei - wie bereits dargelegt worden sei - die Unterstützung der Schifffahrt für das gelotste Schiff, auch wenn es keinen Verkehr gebe.

Lotsen und Verkehrsbegleitung bezögen sich also auf unterschiedliche Adressaten, unterschiedliche Tätigkeiten und unterschiedliche Zielsetzungen und würden den Gegenstand unterschiedlicher Regelungen bilden.

Aus gar keine Bestimmung des Sondergesetzes vom 8. August 1980 ergebe sich, daß die Organisation des sicheren und reibungslosen Verkehrs auf den Wasserstraßen eine regionale Angelegenheit wäre.

Sowohl in den Niederlanden als auch in Flandern werde eindeutig zwischen den Lotsentätigkeiten und der Verkehrsbegleitung unterschieden.

A.6.2. Es seien nicht die Kapitäne, die die Verkehrsbegleitung in Anspruch nehmen würden. Die Verkehrsbegleitung erteile im Gegenteil zwingende Richtlinien angesichts des Fahrverhaltens der Schiffe. Diese Richtlinien seien in den « Berichten für Seefahrer » enthalten.

A.6.3. Die Radarkette bestehe aus zehn Türmen, die mit einer der zwei Radarzentralen verbunden seien. Die Radarkette liefere im wesentlichen ursprünglich Radarbilder für die Fernlotsendienste, aber seit 1991 auch für die Verkehrsbegleiter. Aus der Übertragung der Radarkette lasse sich allerdings nicht schließen, daß die Verkehrsbegleitung zum einer Regionalkompetenz geworden wäre. Die Übertragung der Radarkette sei nicht mit dem Ziel erfolgt, die Auskunftserteilung an die Lotsen auf die Erteilung von Weisungen an Schiffe auszudehnen, was zum föderalen Kompetenzbereich gehöre.

A.6.4. Zur Zeit werde die Verkehrsbegleitung von Regionalbeamten erteilt. Wie aus dem angefochtenen Dekret hervorgehe, seien diese Beamten jedoch nicht als Lotsen zu betrachten. Gemäß Artikel 6 § 1 Absatz 1 des angefochtenen Dekrets seien übrigens nur die Erbringer der herkömmlichen Lotsendienste und der Fernlotsendienste gehalten, Inhaber eines Lotsenscheins zu sein.

Genauso wie die Feststellung, daß die Radarkette an die Flämische Region übertragen worden sei, keine Schlußfolgerungen bezüglich der Zuständigkeit der Region im Bereich der Verkehrsbegleitung zulasse, lasse sich

aus dem Umstand, daß die Verkehrsbegleitung nunmehr durch Regionalbeamte erteilt werde, nicht schließen, daß die Verkehrsbegleitung eine Regionalkompetenz wäre. Die Zuständigkeitsverteilung werde nicht anhand der Praxis bestimmt. Vielmehr sollte die verfassungsmäßige Zuständigkeitsverteilung bestimmen, welche Behörde welche Dienstleistung erbringe.

- B -

### *Hinsichtlich des ersten Klagegrunds*

B.1.1. Der Ministerrat macht geltend, daß die Artikel 7, 11, 13, 19 und 20 1° und 9° des angefochtenen Dekrets die Regionalkompetenz im Bereich der öffentlichen Arbeiten und des Transportwesens überschreiten würden, weil die diesbezüglich den Regionen übertragene Zuständigkeit laut den Vorarbeiten zu Artikel 6 § 1 X des Sondergesetzes zur Reform der Institutionen sich auf Aufgaben bezüglich der Verwaltung und Durchführung betreffend die im Sondergesetz genannten Dienste und Infrastrukturen beschränken würde (*Parl. Dok.*, Kammer, Sonder-sitzungsperiode 1988, Nr. 516/1, S. 13, und *Parl. Dok.*, Senat, 1992-1993, Nr. 558-5, S. 412).

B.1.2. Artikel 7 des angefochtenen Dekrets betrifft den verschärften Lotsenzwang, der darin besteht, daß innerhalb der von der Flämischen Regierung bestimmten Bereiche die Schiffe in der Regel einen Lotsen an Bord nehmen oder die Fernlotsendienste in Anspruch nehmen müssen. Die Artikel 11 und 13 bestimmen, welche Vergütung dafür zu entrichten ist. Artikel 19 verpflichtet die Lotsen, die in den dezentralisiert verwalteten Häfen und Kanälen tätig sind, dazu, Inhaber eines Hafenslotsenscheins zu sein. Artikel 20 1° und 9° enthält Strafbestimmungen bezüglich der Nichtbeachtung der in den Artikeln 7 und 19 enthaltenen Vorschriften.

B.2. Zur Durchführung von Artikel 39 der Verfassung wurden hinsichtlich der öffentlichen Arbeiten und des Verkehrswesens durch Artikel 6 § 1 X des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen, der durch das Sondergesetz vom 8. August 1988 eingefügt und durch das Sondergesetz vom 16. Juli 1993 abgeändert wurde, den Regionen folgende Zuständigkeiten zugewiesen:

- « 1° die Straßen und ihre Nebenanlagen;
- 2° die Wasserstraßen und ihre Nebenanlagen;
- 2° bis die rechtliche Regelung der Land- und Wasserverkehrswege, ungeachtet ihres Betreibers, mit Ausnahme der von der Nationalgesellschaft der Belgischen Eisenbahnen betriebenen Eisenbahnstrecken;
- 3° die Häfen und ihre Nebenanlagen;
- 4° die Küstenbefestigungen;
- 5° die Deiche;
- 6° die Fährdienste;
- 7° die Ausstattung und der Betrieb von Flughäfen und öffentlichen Flugplätzen, mit Ausnahme

des Flughafens Brüssel-National;

8° die öffentlichen städtischen und ortsverbindenden Verkehrsbetriebe, einschließlich der regelmäßig verkehrenden besonderen Beförderungsmittel, der Taxiunternehmen und der Vermietung von Kraftfahrzeugen mit Fahrer;

9° die Lotsen- und Beschilderungsdienste für Hafeneinfahrten und -ausfahrten sowie die Rettungs- und Schleppdienste auf See.

Die Zuständigkeiten zu 2°, 3°, 4° und 9° beinhalten das Recht, in den Hoheitsgewässern und auf dem Kontinentalsockel die zur Ausübung dieser Zuständigkeiten erforderlichen Arbeiten und Tätigkeiten, einschließlich das Ausbaggerns, auszuführen. »

B.3.1. Soweit sie nicht anders darüber verfügt haben, ist davon auszugehen, daß der Verfassungsgeber und der Sondergesetzgeber den Gemeinschaften und Regionen die gesamte Zuständigkeit erteilt haben, Vorschriften zu erlassen, die den ihnen zugewiesenen Angelegenheiten eigen sind. Vorbehaltlich anderslautender Bestimmungen hat der Sondergesetzgeber die gesamte Politik im Bereich der von ihm zugewiesenen Angelegenheit den Gemeinschaften und Regionen übertragen.

Nicht zweckdienlich zur Auslegung des Gesetzes dahingehend, daß es anderslautende Bestimmungen enthalten würde, sind Erklärungen oder Erläuterungen während der Vorarbeiten zur betreffenden Zuständigkeitsverteilungsvorschrift, die - wie im vorliegenden Fall - in der Gesamtheit der Zuständigkeitsverteilungsvorschriften keine Unterstützung finden und genausowenig mit der in denselben Vorarbeiten zum Ausdruck gebrachten Absicht übereinstimmen, homogene Zuständigkeitspakete zu übertragen (*Parl. Dok.*, Kammer, Sondersitzungsperiode 1988, Nr. 516/1, SS. 2-3).

B.3.2. Artikel 6 § 1 X 9° des Sondergesetzes vom 8. August 1980 und - hinsichtlich der Lotsendienste in den Häfen - Artikel 6 § 1 X 3° haben also die gesamte Angelegenheit der Lotsendienste, sowohl im organisationsbezogenen als auch im funktionsbezogenen Sinne, den Regionen übertragen. Die Zuständigkeit der Region umfaßt demzufolge auch die Normsetzung bezüglich der Lotsentätigkeit selbst.

B.4.1. Der Ministerrat macht des weiteren geltend, daß die angefochtenen Bestimmungen zu den « Vorschriften bezüglich der allgemeinen Aufsicht und der Regelung des Verkehrs- und Transportwesens » darstellen würden, die aufgrund von Artikel 6 § 4 3° des Sondergesetzes vom 8. August 1980 weiterhin in die föderale Zuständigkeit fallen würden.

B.4.2. Artikel 6 § 4 3° des vorgenannten Sondergesetzes bestimmt folgendes:

« Die Regierungen werden beteiligt an

[...]

3° der Ausarbeitung der Vorschriften bezüglich der allgemeinen Aufsicht und der Regelung des Verkehrs- und Transportwesens [...]. »

Den Vorarbeiten zu dieser Bestimmung zufolge (*Parl. Dok.*, Kammer, Sondersitzungsperiode 1988, Nr. 516/1, S. 21) betrifft die «allgemeine Aufsicht» die Polizeiverordnungen, welche auf die verschiedenen Beförderungsarten anwendbar sind, wie

- die Straßenverkehrspolizei,
- die allgemeine Schifffahrtsordnung,
- die Eisenbahn-Polizeiordnung,
- die Aufsicht über den Personenverkehr per Straßenbahn, Stadtbahn, U-Bahn, Linienomnibus und Reiseomnibus,
- die Aufsicht über Seefahrt und Luftfahrt.

Aus dieser Bestimmung sowie aus der während der Vorarbeiten vermittelten Erläuterung geht tatsächlich hervor, daß die Annahme von Vorschriften bezüglich der allgemeinen Aufsicht und der Regelung des Verkehrs- und Transportwesens nicht zu jenem Kompetenzbereich gehört, der im Zusammenhang mit den öffentlichen Arbeiten und dem Transportwesen den Regionen zugewiesen wurde.

B.4.3. Die Normsetzung bezüglich der Lotsentätigkeit hat jedoch nicht den gleichen Gegenstand wie die Regelung des Seeverkehrs und -transports. Die Vorschriften bezüglich der Lotsentätigkeit betreffen die Führung eines jeden Schiffs, einzeln betrachtet, damit natürlichen oder anderen Hindernissen ausgewichen wird. Die Verkehrsregeln beziehen sich auf den Verlauf des Schiffsverkehrs in seiner Gesamtheit und zielen darauf ab, diesen Verkehr reibungslos und ohne Gefahr für andere zu organisieren und das Entstehen gefährlicher Situationen zu vermeiden.

Die Vorschriften bezüglich des Lotswesens lassen die Vorschriften in bezug auf die Verkehrspolizei und auf die Regelung des Verkehrs- und Transportwesens unberührt. Der Lotse hat keine polizeiliche Befugnis, wie übrigens aus Artikel 8 des angefochtenen Dekrets hervorgeht, in dem vorgesehen ist, daß der Lotse nur als Berater des Kapitäns des Schiffs auftritt.

Die angefochtenen Bestimmungen beziehen sich nur auf die Lotsentätigkeit und sind demzufolge keine Vorschriften bezüglich der allgemeinen Aufsicht oder der Regelung des Verkehrs- und Transportwesens im Sinne von Artikel 6 § 4 3° des Sondergesetzes vom 8. August 1980.

B.5. Der Klagegrund ist unbegründet.

#### *Hinsichtlich des zweiten Klagegrunds*

B.6. Der Ministerrat bringt vor, daß die Artikel 19 und 20 9° des angefochtenen Dekrets gegen Artikel 6 § 1 VI letzter Absatz 6° und demzufolge gegen Artikel 11 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 verstoßen würden.

Artikel 19 des angefochtenen Dekrets erlegt den in den dezentralisiert verwalteten Häfen und Kanälen tätigen Lotsen die Verpflichtung auf, Inhaber eines Hafenscheins zu sein, der nach bestandener Fähigkeitsprüfung gemäß den von der Flämischen Regierung bestimmten Vorschriften ausgestellt wird. Die Flämische Regierung regelt auch den Entzug auf Zeit, den Widerruf und die Gültigkeitsdauer dieses Lotsenscheins. Artikel 20 9° des angefochtenen Dekrets belegt denjenigen mit einer Strafe, der, ohne Inhaber des Hafenscheins zu sein, in den dezentralisiert verwalteten Häfen und Kanälen als Lotse auftritt oder sich als solcher meldet.

B.7. Kraft Artikel 6 § 1 VI letzter Absatz 6° des Sondergesetzes vom 8. August 1980 ist nur die Föderalbehörde im Bereich der Niederlassungsbedingungen zuständig, abgesehen vom Bereich des Fremdenverkehrs. Obwohl diese Bestimmung in jenen Teil des Sondergesetzes vom 8. August 1980 aufgenommen wurde, der von den Regionalkompetenzen im Bereich der Wirtschaftspolitik handelt, gilt sie als die Äußerung des Willens des Sondergesetzgebers, die Regelung der Niederlassungsbedingungen als föderale Angelegenheit beizubehalten.

B.8. Artikel 19 des angefochtenen Dekrets ist nur anwendbar auf in den dezentralisiert verwalteten Häfen und Kanälen tätigen Lotsen. Diese Lotsen sind keine Beamten der Flämischen Region, sondern - je nach dem Fall - Beamte der Ortsverwaltung, Arbeitnehmer oder Teilhaber von Lotsengesellschaften oder -vereinigungen, oder auch natürliche Personen, die Inhaber einer Genehmigung oder Anerkennung sind (*Dok.*, Flämischer Rat, 1994-1995, Nr. 716/1, S. 17).

B.9.1. Die Zuständigkeit im Bereich der Niederlassungsbedingungen umfaßt nicht die Zuständigkeit, Bedingungen für den Zugang zu öffentlichen Ämtern festzulegen. Öffentliche Ämter sind nämlich keine Berufe im Sinne von Artikel 6 § 1 VI letzter Absatz 6° des Sondergesetzes vom 8. August 1980. Dies gilt nicht nur für Ämter im öffentlichen Dienst im organisationsbezogenen Sinne des Wortes, sondern auch für Funktionen von Personen, die berufsmäßig und gewöhnlich, ohne Rücksicht auf die Art ihres Rechtsverhältnisses mit der dezentralisierten Behörde, eine Aufgabe im öffentlichen Interesse erfüllen und somit einen öffentlichen Dienst im funktionsbezogenen Sinne versehen.

B.9.2. Dadurch, daß der Dekretgeber im Rahmen seiner Zuständigkeit im Bereich der Lotsendienste den vorgenannten Lotsen die Verpflichtung auferlegt, Inhaber eines Lotsenscheins zu sein, hat er seinen Kompetenzbereich nicht überschritten.

B.10. Der Klagegrund ist unbegründet.

#### *Hinsichtlich des dritten Klagegrunds*

B.11.1. Der Ministerrat bringt vor, daß die Artikel 5 § 3, 14 und 20 5° des angefochtenen Dekrets die Regionalkompetenz im Bereich des Verkehrs- und Transportwesens und demzufolge die Regionalkompetenz im Bereich der Ahndung von Zuwiderhandlungen gegen die Dekrete überschreiten würden.

B.11.2. Artikel 5 § 3 des angefochtenen Dekrets bestimmt, daß der Lotsendienst mit der Verkehrsbegleitung beauftragt ist und daß die Flämische Regierung die Bereiche festlegt, in denen die Verkehrsbegleitung erteilt wird. Artikel 14 des angefochtenen Dekrets sieht vor, daß die Kapitäne von Schiffen, die das Verkehrsbegleitungssystem in Anspruch nehmen, dafür eine Vergütung zu entrichten haben. Artikel 20 5° des Dekrets stellt diejenigen unter Strafe, die die in Artikel 5 § 2 des angefochtenen Dekrets bestimmten Gewässer befahren und dabei wissen, daß sie nicht in der Lage sind, die für die Verkehrsbegleitung zu entrichtenden Beträge zu bezahlen.

Dem Ministerrat zufolge sind diese Bestimmungen, als Maßnahmen zur Ordnung und Koordinierung des Schiffsverkehrs, Angelegenheiten bezüglich der Aufsicht und des Transports, die ausschließlich zum Kompetenzbereich der Föderalbehörde gehören würden.

B.11.3. Unter den Begriff der Verkehrsbegleitung wird laut dem nicht angefochtenen Artikel 2 7° des Lotsendekrets folgendes verstanden: «die Erfassung, Verarbeitung, Übertragung und an die Kapitäne sowie an andere natürliche oder juristische Personen zu erfolgende Mitteilung von Daten im Zusammenhang mit der Ordnung und Koordinierung des Schiffsverkehrs, mit Ausnahme der spezifischen Tätigkeiten im Sinne der Ziffern 4° und 5° », d.h. der herkömmliche Lotsendienst und der Fernlotsendienst.

B.12. Das Verkehrsbegleitungssystem hängt mit dem Funktionieren der Radarkette der Westerschelde zusammen, die an die Stelle des bisherigen Schelde-Auskunftsdienstes und der beschränkten Radarkette tritt.

Die Radarkette wurde zur Durchführung des Abkommens vom 29. November 1978 zwischen dem Königreich Belgien und dem Königreich der Niederlande bezüglich der Schaffung einer Radarkette entlang der Westerschelde (*Belgisches Staatsblatt* vom 16. Dezember 1980), abgeändert durch Notenaustausch vom 10. und 15. Mai 1984 (*Belgisches Staatsblatt* vom 8. August 1985), errichtet. Sie zielt darauf ab, «die zweckmäßigste Begleitung der Schifffahrt zu ermöglichen » (Artikel 2 dieses Abkommens). Durch die von ihr erteilte Information dient die Radarkette sowohl der Unterstützung der Lotsen als auch der Verkehrsbegleitung.

In der Begründungsschrift zum Gesetzesentwurf, aus dem das Sondergesetz vom 8. August 1988 hervorgegangen ist, wurde darauf hingewiesen, daß die Radarkette entlang der Küste und der Schelde bis zur Reede von Antwerpen zum Kompetenzbereich der Region gehört (*Parl. Dok., Kammer, Sondersitzungsperiode 1988, nr. 516/1, S. 17*). Daraus, daß diese Begründung im Rahmen von Ziffer 9° von Artikel 6 § 1 X des Sondergesetzes vom 8. August 1980 vermittelt wurde, die unter anderem die Zuständigkeit im Bereich der Lotsendienste den Regionen überträgt, läßt sich allerdings nicht ableiten, daß die Radarkette nur insofern, als sie Informationen bezüglich der Lotsentätigkeiten erteilt, der Region übertragen worden wäre. Aus keiner einzigen Tatsache geht nämlich hervor, daß der Gesetzgeber im Bereich der Zuständigkeitsverteilung einen Unterschied aufgrund der der Radarkette zugewiesenen Aufgaben hätte einführen wollen.

Übrigens kann der Regionalkompetenz bezüglich der Radarkette, soweit diese ebenfalls in die Verkehrsbegleitung einbezogen wurde, auch Artikel 6 § 1 X 2° in Verbindung mit Artikel 6 § 1 X letzter Absatz des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zugrunde gelegt werden, dem zufolge die

Regionen für die « Wasserstraßen und ihre Nebenanlagen » zuständig sind. Zum Begriff « Nebenanlagen » gehört unter anderem « [...] all dasjenige, was für die Schifffahrt notwendig ist » (*Parl. Dok.*, Kammer, Sondersitzungsperiode 1988, Nr. 516/1, S. 14).

In Anbetracht der Bindung zwischen der Verkehrsbegleitung und der Radarkette geht aus der durch das Sondergesetz vom 8. August 1988 zustande gebrachte Übertragung der Radarkette hervor, daß die Region ebenfalls dafür zuständig ist, das durch diese Radarkette zustande gebrachte Verkehrsbegleitungssystem den an der Schifffahrt Beteiligten zur Verfügung zu stellen. Aus Artikel 173 der Verfassung leitet die Region die Zuständigkeit ab, die Kapitäne, die das Verkehrsbegleitungssystem in Anspruch nehmen, mit einer Vergütung für diese Inanspruchnahme zu belegen.

B.13. Die angefochtenen Bestimmungen verstoßen nicht gegen die föderale Zuständigkeit im Bereich der Festlegung der Vorschriften der allgemeinen Aufsicht und Regelung des Verkehrs- und Transportwesens im Sinne von Artikel 6 § 4 3° des Sondergesetzes vom 8. August 1980. Sie ändern nämlich nicht diese Vorschriften ab, sondern beschränken sich darauf, ein System der Verkehrsbegleitung zu organisieren, zur Verfügung zu stellen, die Modalitäten für diese Organisation oder Zurverfügungstellung festzulegen und bestimmte Zuwiderhandlungen, die damit zusammenhängen, unter Strafe zu stellen.

B.14. Der Klagegrund ist unbegründet.

### *Hinsichtlich des vierten Klagegrunds*

B.15.1. Der Ministerrat macht geltend, daß Artikel 5 § 1 1° des angefochtenen Dekrets gegen die Vorschriften bezüglich der örtlichen Zuständigkeit der Region verstoßen, so wie diese in den Artikeln 35, 39 und 134 der Verfassung und in Artikel 6 § 1 X letzter Absatz des Sondergesetzes vom 8. August 1980 umschrieben worden sind.

B.15.2. Kraft des angefochtenen Teils von Artikel 5 ist nur der Lotsendienst der Flämischen Region dafür zuständig, den herkömmlichen Lotsendienst und den Fernlotsendienst für Schiffe zu erteilen, die die belgischen Hoheitsgewässer, ausgedehnt nach Westen bis zur Reede von Dunkerque und nach Osten bis zur Reede von Vlissingen, benutzen bzw. sich dort befinden.

B.16. Im Gegensatz zu dem, was der Ministerrat behauptet, beinhaltet die angefochtene Bestimmung keine Regelung bezüglich des Umfangs, der Grenzen oder der Besitznahme von Hoheitsgewässern. Die Bestimmung beschränkt sich auf eine Umschreibung des Wirkungsbereichs der Lotsentätigkeiten.

B.17.1. Die Vorschrift, durch welche die Region für die Lotsendienste für Hafeneinfahrten und -ausfahrten zuständig gemacht wird, und die Vorschrift bezüglich der Beschilderungsdienste und der Rettungs- und Schleppdienste auf See würden in wesentlichem Maße an Bedeutung verlieren, wenn sich die durch das Sondergesetz der Region übertragene Zuständigkeit nicht auf jene Gebiete erstrecken würde, innerhalb deren es gemäß internationaler Vereinbarungen möglich sein soll, diese Dienstleistung in Anspruch zu nehmen.

Die Begründungsschrift zum Entwurf, aus dem das Sondergesetz vom 8. August 1980 hervorgegangen ist, zeigt, daß eine enge Auslegung wie diejenige, die vom Ministerrat nahegelegt wird, nicht mit der Zielsetzung der ins Auge gefaßten Zuständigkeitszuweisung im Einklang ist (*Parl. Dok.*, Kammer, Sondersitzungsperiode 1988, Nr. 516/1, S. 17). Eine Bestätigung der weitergefaßten Tragweite der zugewiesenen Zuständigkeit ist in Artikel 6 § 1 X Absatz 2 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 in der durch das Sondergesetz vom 8. August 1988 abgeänderten Fassung enthalten, dem zufolge die Zuständigkeiten im Sinne der Ziffern 2°, 3°, 4° und 9° des ersten Absatzes dieses Artikels das Recht beinhalten, in den Hoheitsgewässern und auf dem Kontinentalsockel die zur Ausübung der übertragenen Zuständigkeiten erforderlichen Arbeiten

und Tätigkeiten, einschließlich des Ausbaggerns, auszuführen.

B.17.2. Die vorstehenden Erwägungen implizieren, daß die öffentliche Hand, im vorliegenden Fall die Region, der die Angelegenheit des Lotsendienstes übertragen worden ist, bei der Regelung dieser Angelegenheit, unter Beachtung der internationalen Vereinbarungen, die Gesamtheit der Strecke zu berücksichtigen hat, die die Schiffe bei Einfahrten in die Häfen und Ausfahrten aus den Häfen zurückzulegen haben, für die die Region kraft Artikel 6 § 1 X 3° des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zuständig ist, wobei diese Strecke naturgemäß an den Grenzen der Flämischen Region im Sinne von Artikel 2 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 weder anfangen noch enden kann. Dieser Umstand wirkt sich zwangsläufig auf die bezüglich des Lotswesens festzulegenden Bestimmungen aus.

B.17.3. Die angefochtene Bestimmung, ausgelegt in dem unter B.16 angegebenen Sinne und unter B.17.2 näher dargelegt, ist der im Sondergesetz zum Ausdruck gebrachten Zuständigkeitszuweisung im Bereich der Lotsendienste inhärent.

B.18. Der Klagegrund ist unbegründet.

Aus diesen Gründen:

Der Hof

weist die Klage zurück.

Verkündet in niederländischer, französischer und deutscher Sprache gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Schiedshof, in der öffentlichen Sitzung vom 16. Januar 1997.

Der Kanzler,

Der Vorsitzende,

L. Potoms

L. De Grève