

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1961-1962.

29 MEI 1962.

WETSONTWERP

op de verontreiniging van de zee
door olie.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR HET VERKEERSWEZEN, DE POSTERIJEN,
TELEGRAAF EN TELEFOON (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER CLAEYS.

DAMES EN HEREN,

Onderhavig ontwerp van wet, dat in de Senaat met algemeenheid van stemmen werd aangenomen, werd door uwe commissie grondig besproken.

Iedereen weet hoe de badgasten aan ons Noordzeestrand over de gehele kust, in de laatste jaren, regelmatig resten van ruwe olie of van stookolie op het water zien aandrijven of onder allerlei gestolde vormen in het zand zien terechtkomen. Dit strandvuil waarop men dan onbewust trapt, zit of ligt, maakt vrijwel onuitwisbare vlekken op de kledingstukken en ook van het lichaam zijn die vlekken moeilijk te verwijderen.

Deze resten ruwe olie of stookolie komen hoofdzakelijk voort van petroleumtankers, die doorgaans op een te geringe afstand van de kust een spoeling doen van hun reservoires, waardoor het bezinksel daarvan in de zee terecht-

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer De Paepe.

A. — Leden : de heren Allard, Claeys, De Gryse, Delhache, De Paepe, Devos (Robert), Eeckman, Jaminet, Loos, Mertens, Van Acker (Benoît). — Anseele, Baccus, Brouhon, De Kinder, Geldof, Guillaume, Higuet, Lacroix, Sainte, Van Winghe. — Boey, Demuyter.

B. — Plaatsvervangers : de heren Bode, Delwaide, Meur, De Riemaecker-Legot, de heren Moriau, Robyns, Verroken. — Cudell, Massart, Van Cleemput, Van Hoorick, Vercauteren. — Van Doorne.

Zie :

350 (1961-1962) :

— N° 1 : Ontwerp door de Senaat overgezonden.

Chambre des Représentants

SESSION 1961-1962.

29 MAI 1962.

PROJET DE LOI

sur la pollution des eaux de la mer
par les hydrocarbures.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS, DES POSTES,
TELEGRAPHES ET TELEPHONES (1)

PAR M. CLAEYS.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission a soumis à une discussion approfondie le présent projet de loi, que le Sénat avait adopté à l'unanimité.

Personne n'ignore que ces dernières années, le long du littoral de la mer du Nord, les baigneurs ont vu flotter sur l'eau ou s'échouer sur le sable sous des formes solidifiées diverses des résidus d'huile lourde ou d'huile de combustion. Ces déchets du rivage, dans lesquels on marche, s'assied ou s'étend par inadvertance, entachent les vêtements d'une façon indélébile et s'enlèvent difficilement du corps.

Ces résidus d'huile lourde ou d'huile de combustion proviennent principalement de pétroliers effectuant, à faible distance de la côte, le rinçage de leurs citernes, afin de se débarrasser en mer de ces dépôts; soit encore d'autres

(1) Composition de la Commission :

Président : M. De Paepe.

A. — Membres : MM. Allard, Claeys, De Gryse, Delhache, De Paepe, Devos (Robert), Eeckman, Jaminet, Loos, Mertens, Van Acker (Benoît). — Anseele, Baccus, Brouhon, De Kinder, Geldof, Guillaume, Higuet, Lacroix, Sainte, Van Winghe. — Boey, Demuyter.

B. — Suppléants : MM. Bode, Delwaide, M^{me} De Riemaecker-Legot, MM. Moriau, Robyns, Verroken. — Cudell, Massart, Van Cleemput, Van Hoorick, Vercauteren. — Van Doorne.

Voir :

350 (1961-1962) :

— N° 1 : Projet transmis par le Sénat.

komt of ook nog van andere schepen door het uitpompen van ballastwater, waarin eveneens allerlei verbrandings- of smeeroïën opgenomen worden.

Door de elkaar opeenvolgende stromingen in de zeeën spoelen deze bezinksels dan toch vroeg of laat aan op een of ander strand.

Vier soorten middelen kunnen, ter bestrijding daarvan, aangewend worden.

1. De schepen verbod opleggen die spoelingen of gewraakte uitpompingen te doen binnen een behoorlijk uitgebreide zone van de Noordzee of de Atlantische Oceaan;

2. De uitlozing zelf van die bezinksels in de zee te verhinderen door die bezinksels of olie-bestanddelen te doen afscheiden aan boord zelf;

3. In de aanleghavens speciale uitrusting ter beschikking te stellen om die residu's uit te pompen;

4. De aangespoelde residu's op het zand zelf bestrijden.

Hoewel dit laatste middel niet valt binnen het bestek van dit wetsontwerp, heeft uwe Commissie ook daaraan aandacht besteed en volgt zij met belangstelling de proeven welke tijdens de jongste dagen genomen worden in een van onze badplaatsen. Ook het departement, evenals de vroeger daartoe ingestelde technische Commissie, zal die proeven volgen.

Dienaangaande kan men zich de vraag stellen welke de rol zal zijn die, in geval het procédé voldoende geeft, door de gemeentelijke en hogere overheid dient te worden vervuld.

Indien evenwel deze scheikundige methode algehele voldoende geeft, zou het procédé eventueel met succes aan boord van de schepen zelf kunnen worden toegepast? Deze vraag die uw verslaggever zich stelt, kan vooralsnog niet beantwoord worden, maar kan onderzocht worden door de technici van het departement.

Wat de andere middelen betreft, is het duidelijk dat hier internationale overeenkomsten dienen te worden aangegaan, zodat voor alle zeevarenden dezelfde regels gelden.

Dergelijke overeenkomst werd reeds getroffen te Londen op 12 mei 1954 en door België goedgekeurd bij de wet van 29 maart 1957 en geratificeerd op 16 april 1957. Het verdrag van Londen werd van kracht op 27 juli 1958.

Het huidig wetsontwerp waarvoor wij uw goedkeuring vragen is een kaderwet, nodig om de uitvoering van het verdrag, wat ons land betreft, te verzekeren.

Op wie zal deze wet van toepassing zijn?

Deze wet is van toepassing op de eigenaar, op de kapitein en op de officieren van alle zeeschepen (behalve deze die behoren tot de Zeemacht) van koopvaardij, visserij, zeesleperij evenals de baggerschepen waarvan de tonnagemaat door de Koning zal bepaald worden.

Het verdrag dat door ons land werd geratificeerd, is van toepassing op schepen die 500 of meer brutotonnemaat meten. Daar evenwel dit jaar besprekingen werden gevoerd te Londen, welke leidden tot een uitbreiding tot schepen vanaf 150 brutotonnemaat, is de Koning gemachtigd een besluit te nemen om het toepassingsveld te verruimen.

Welke verbodsbepalingen houdt de wet in?

Ze verbiedt de lozing van olie of oliehoudende mengsels in door het Verdrag bepaalde zeegebieden, of in de gebieden bij Verdrag te laten bepalen.

navires, qui rejettent à la mer les eaux de lestage renfermant également diverses huiles de combustion ou de graissage.

Par le mouvement des marées successives, ces résidus s'échouent tôt ou tard sur l'une ou l'autre plage.

Quatre sortes de moyens peuvent être mis en œuvre en vue de remédier à cette situation :

1. Interdire aux navires d'effectuer les rinçages et déversements en question à l'intérieur d'une zone suffisamment étendue de la Mer du Nord ou de l'Océan Atlantique;

2. Empêcher le déversement de ces résidus en procédant à bord des navires à l'élimination des résidus ou des composants de l'huile;

3. La mise à la disposition des bateaux, dans les ports d'accostage, d'un équipement spécial destiné à l'évacuation desdits résidus.

4. S'occuper de l'enlèvement de ces résidus sur le sable même.

Bien que ce dernier moyen ne se situe pas dans le cadre du présent projet, votre Commission y a également accordé son attention; elle suit aussi avec intérêt les essais effectués ces derniers temps dans une de nos cités balnéaires. Le département ainsi que la Commission déjà créée à cet effet suivront également ces expériences.

A ce propos, on peut se demander quel sera le rôle à remplir par les autorités supérieures et par les autorités communales, au cas où le procédé donnerait satisfaction.

S'il se révélait que cette méthode chimique donne entière satisfaction, ne pourrait-on se servir du procédé à bord des navires mêmes? La question que se pose votre rapporteur ne peut encore être résolue en ce moment, mais elle pourrait faire l'objet d'un examen de la part des techniciens du département.

Quant aux autres moyens, il est évident qu'il s'indique de conclure des conventions internationales, soumettant tous les navigateurs à des règles uniformes.

Semblable convention fut déjà signée à Londres le 12 mai 1954; la Belgique l'approuva par la loi du 21 mars 1957 et la ratifia le 16 avril 1957. La Convention de Londres est entrée en vigueur le 27 juillet 1958.

Le présent projet de loi, que nous soumettons à votre approbation, est une loi de cadre, nécessaire en vue de la mise en application de la Convention en ce qui concerne notre pays.

A qui cette loi s'appliquera-t-elle?

Cette loi est applicable au propriétaire, au capitaine et aux officiers de tous les navires de mer, (à l'exception des navires de la Force Navale) tant les navires de la marine marchande que les bateaux de pêche, les remorqueurs et les dragueurs dont le tonnage sera déterminé par le Roi.

La Convention, ratifiée par notre pays, est applicable aux navires d'un tonnage égal ou supérieur à 500 T. J. B. Des négociations ayant toutefois eu lieu cette année à Londres, négociations qui ont conduit à l'extension des dispositions de la Convention aux navires de 150 tonnes et plus, le Roi est habilité à prendre un arrêté en vue d'en étendre le champ d'application.

Quelles sont les interdictions contenues dans la loi?

Celle-ci interdit l'évacuation d'hydrocarbures ou de mélanges contenant des hydrocarbures dans les zones marines, déterminées par la Convention, ou dans celles qui le seront ultérieurement par voie de convention.

Het verdrag van 1954 voorzag over het algemeen een verboden zone langs de kust met een breedte van 50 mijl en bovendien bepaalde grotere zones in de Noordzee en de Atlantische Oceaan, en andere gebieden. De laatste besprekingen hebben dienaangaande opnieuw wijzigingen vooropgesteld. Het ganse Noordzeegebied zou daardoor verboden zone worden, evenals een groot deel van de Atlantische Oceaan.

Welke verplichtingen kunnen opgelegd worden?

De Koning kan bepalen op welke wijze de schepen dienen te worden uitgerust om het wegvloeden van olie naar vullings te voorkomen of om een doelmatige olie-afscheiding te kunnen verzekeren.

Op ieder schip dat onder toepassing van de wet valt, zal een oliejournaal moeten bijgehouden worden. In dit journaal, waarvan de bladen genummerd zijn, zal moeten aangetekend worden wanneer en op welke plaats de reinigingen of lozingen van de residu's of bevuilde oliën plaats hadden.

Of dit een afdoende controlemogelijkheid biedt, is een vraag die kan gesteld worden, maar dan dient men dezelfde vraag te stellen voor alle belangrijke bescheiden welke aan boord van schepen voorgeschreven zijn. Daarbij mag men niet vergeten dat de juistheid van de verstrekte gegevens desnoods kan worden nagegaan door getuigenissen.

Wie is bevoegd om controle uit te oefenen en te verbaliseren en waar kan dit geschieden?

Artikel 8 bepaalt welke instanties bevoegd zijn om de inbreuken op te sporen en vast te stellen: alle agenten die met het toezicht op de zeevaart belast zijn.

Dit zal vooral gebeuren door nazicht en onderzoek van het oliejournaal. Bovendien kan elk schip, dat onder toepassing van het Verdrag valt, binnen de verbods-zone opgehouden worden voor nazicht.

Zijn de voorziene sancties voldoende om effectief te zijn?

Aangezien verscheidene commissieleden van mening zijn dat, vooral voor tankschepen, de sancties tamelijk gering zijn in vergelijking met de sommen, die deze schepen kunnen winnen bij besparing van enkele uren, wordt door de heer Minister er op gewezen:

— dat de geldboeten met 20 dienen vermenigvuldigd;

— dat een opeenvolging van alle sancties samen mogelijk is voor de kapitein en de officieren van het schip en dat ook sancties zijn voorzien tegenover de eigenaar van het schip dat in gebreke bleef ten opzichte van de voorgeschreven uitrusting.

Bovendien zijn de voorziene straffen in overeenstemming enerzijds met de gewone sancties welke voor de scheepvaart gelden en anderzijds met de bedragen die in de overige toetredende landen van toepassing zijn. Afwijkingen daarvan zijn steeds mogelijk maar het is niet geraden daartoe zijn toevlucht te nemen.

Waar moeten sommige schepen dan met hun residu of afgescheiden olie blijven?

In daartoe bestemde installaties zullen de residu's of de afgescheiden olie moeten kunnen samengebracht worden.

La Convention de 1954 prescrivait généralement cette interdiction pour une zone d'une largeur de 50 miles longeant le littoral et, en outre, pour certaines zones plus étendues de la Mer du Nord, de l'Océan Atlantique et autres encore. Au cours des dernières négociations, d'autres modifications ont été préconisées. Toute la Mer du Nord deviendrait une zone interdite ainsi qu'une grande partie de l'Océan Atlantique.

Quelles sont les obligations susceptibles d'être imposées?

Le Roi peut déterminer la façon dont les navires doivent être équipés pour éviter l'écoulement d'hydrocarbures vers les bouchains et pour effectuer une élimination d'huile efficace.

Un registre des hydrocarbures devra être tenu à bord de tout navire tombant sous l'application de la loi. Dans ce registre, aux feuilles numérotées, il conviendra de consigner les date et lieu des nettoyages ou des évacuations de résidus ou d'huiles usées.

Il est permis de se demander si ce régime présente une possibilité de contrôle efficace, mais on pourrait se poser la même question à propos de tout autre document important dont la tenue à jour est prescrite à bord des navires. Il ne faut pas non plus oublier que les officiers de la marine marchande sont assermentés et la véracité des renseignements fournis peut être vérifiée en recueillant des témoignages.

Qui est compétent pour procéder au contrôle et à la verbalisation et où ces opérations peuvent-elles avoir lieu?

L'article 8 indique les instances qui ont compétences pour la recherche et la constatation des infractions, à savoir, tous les agents chargés du contrôle de la navigation.

Ce contrôle s'exercera surtout par voie de vérification et d'examen du registre des hydrocarbures. En outre, tout navire auquel s'applique la Convention peut, à l'intérieur des zones d'interdiction, être retenu pour vérification.

Les sanctions prévues sont-elles suffisantes pour être effectives?

De nombreux membres de la Commission ayant, en ce qui concerne surtout les bateaux-citernes, estimé assez dérisoires les sanctions prévues, eu égard aux sommes que ces bateaux peuvent économiser en gagnant quelques heures, le Ministre signale à leur attention:

— que les montants mentionnés sont à multiplier par 20;

— qu'il y a possibilité d'appliquer successivement toutes les sanctions, au capitaine et aux officiers du navire et que des sanctions sont également prévues vis-à-vis du propriétaire du navire en défaut quant à l'équipement prescrit.

En outre, les sanctions ainsi prescrites concordent, d'une part, avec les sanctions habituelles en matière navale, d'autre part, avec les montants applicables dans les autres pays signataires de la convention. Des dérogations pourront toujours y être apportées, mais il ne se recommande pas d'y recourir.

Que feront certains navires de leurs résidus et de leurs hydrocarbures ainsi éliminés?

Les résidus ou les hydrocarbures ainsi éliminés devront pouvoir être dirigés vers des installations destinées à cet

Rekening houdend met de voorziene uitbreiding van het Verdrag, zullen onze havens desgevallend met dergelijke installaties moeten worden uitgerust.

Wat de vernietiging van deze uitgepompte oliën betreft, is er zeker een probleem, dat echter door de techniekers van het departement samen met de andere departementen zal opgelost worden.

Is het aantal landen dat het Verdrag geratificeerd heeft voldoende opdat het zijn volle rendement zou hebben?

Hier dient te worden opgemerkt dat de verontreiniging van de zee slechts ten volle kan bestreden worden, wanneer alle zeevaartmogendheden toetreden. Er kan immers alleen opgetreden worden tegen schepen die behoren tot de verdragsluitende landen. Een reuzetankschip onder Griekse vlag kan ongestraft zijn grote schoonmaak doen op 15 of 20 mijl van de kust.

Hebben tot hiertoe het verdrag geratificeerd : België, Canada, Denemarken, Duitse Bondsrepubliek, Finland, Frankrijk, Ierland, Koeweit, Mexico, Nederland, Noorwegen, Polen, Verenigd Koninkrijk, Verenigde Staten, IJsland, Zweden; ook Liberia trad nu toe. Die landen samen vertegenwoordigen $\pm 60\%$ van de wereldtankvloot.

Aan de Conferentie welke plaats had van 26 maart tot 13 april, hebben 41 landen deelgenomen en 14 landen zonden een waarnemer. Maatregelen werden genomen om de inhoud van het Verdrag adekwater te maken en schikkingen getroffen om de toetreding aan te moedigen.

Kan iets gelijkaardigs ondernomen worden tegen de bezoeiding van de lucht?

Iedereen erkent dat de schadelijke uitwasemingen in steeds grotere mate de lucht die wij inademen bezoedelen en misschien oorzaak zijn of bijdragen tot uitbreiding van allerlei ziekten. Uwe Commissie maakte van de gelegenheid gebruik om ook daarop de aandacht te vestigen.

De Minister antwoordt dat men ver klaar is met het bepalen van de maatregelen welke ter bestrijding van de aangeklaagde toestand noodzakelijk geacht worden. De grote moeilijkheid blijkt evenwel te zijn : de geschikte methode vinden om de vaststellingen te doen van de hoeveelheid en dichtheid van de uitwasemingen der motoren.

De artikelen evenals het gehele ontwerp werden met algemeenheid van stemmen aangenomen.

De Verslaggever,

D. CLAEYS.

De Voorzitter,

P. DE PAEPE.

effet. Compte tenu des perspectives d'élargissement de la Convention, nos ports devront, le cas échéant, être pourvus d'installations de ce genre.

La destruction des hydrocarbures ainsi rejetés pose, certes, un problème que les techniciens du département auront à résoudre avec le concours d'autres départements.

Le nombre de pays ayant ratifié la Convention suffit-il à assurer à celle-ci une efficacité complète?

A ce sujet, il est à observer que la pollution de la mer ne peut être combattue avec un plein succès que si toutes les puissances maritimes adhèrent à la Convention. En effet, il n'est possible de prendre des mesures qu'à l'égard des seuls navires appartenant aux puissances signataires de la Convention. Un pétrolier géant, battant pavillon grec, peut impunément procéder à son grand nettoyage à 15 ou 20 miles de la côte.

Ont jusqu'à présent ratifié la Convention : la Belgique, le Canada, le Danemark, la République fédérale allemande, la Finlande, la France, l'Irlande, le Koweït, le Mexique, les Pays-Bas, la Norvège, la Pologne, le Royaume-Uni, les Etats-Unis, l'Islande, la Suède. Le Libéria vient d'y adhérer également. Ces pays représentent ensemble $\pm 60\%$ de la flotte pétrolière mondiale.

Quarante et un pays ont participé à la Conférence qui s'est tenue du 26 mars au 13 avril et quatorze pays ont envoyé un observateur. Des mesures y ont été édictées en vue de rendre plus adéquat le contenu de la Convention, et des dispositions ont été prises en vue d'encourager les adhésions.

Peut-on espérer des mesures analogues contre la pollution de l'atmosphère?

Chacun reconnaît que les émanations nocives polluent de plus en plus l'air que nous respirons, qu'elles sont peut-être à l'origine de maladies diverses ou contribuent à leur propagation. Votre Commission a estimé qu'à cette occasion, il convenait d'attirer également l'attention sur ce problème.

Le Ministre répond que l'on est sur le point d'arriver à la détermination des mesures estimées nécessaires à la lutte contre la situation incriminée. La grande difficulté semble résider dans la recherche de la méthode adéquate permettant de mesurer la quantité ainsi que la densité des émanations des moteurs.

Les articles du projet ainsi que l'ensemble de ce dernier ont été adoptés à l'unanimité.

Le Rapporteur,

D. CLAEYS.

Le Président,

P. DE PAEPE.