

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

13 décembre 2021

PROJET DE LOI**contenant le Budget général des dépenses
pour l'année budgétaire 2022****AVIS****sur la section 33 – Mobilité et Transport
(*partim*: Transport maritime)****RAPPORT**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES
PAR
MME **Marianne VERHAERT****SOMMAIRE**

Pages

I. Exposé introductif du vice-premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord.....	3
II. Discussion	3
A. Questions et observations des membres	3
B. Réponses du ministre	8
C. Répliques des membres	17
III. Avis	18
Annexes:.....	19

*Voir:*Doc 55 **2292/ (2021/2022)**:001: Projet de loi.
002: Amendements.
003 et 004: Rapports.
005: Amendements.
006 à 015: Rapports.BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

13 december 2021

WETSONTWERP**houdende de Algemene uitgavenbegroting
voor het begrotingsjaar 2022****ADVIES****over sectie 33 – Mobiliteit en Vervoer
(*partim*: Maritiem Vervoer)****VERSLAG**NAMENS DE COMMISSIE
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Marianne VERHAERT****INHOUD**

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting van de vice-eersteminister en minister van Justitie, belast met Noordzee	3
II. Bespreking.....	3
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	3
B. Antwoorden van de minister	8
C. Replieken van de leden	17
III. Advies.....	18
Bijlagen:.....	19

*Zie:*Doc 55 **2292/ (2021/2022)**:001: Wetsontwerp.
002: Amendementen.
003 en 004: Verslagen.
005: Amendementen.
006 tot 015: Verslagen.

05912

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Jean-Marc Delizée

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA : Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman
 Ecolo-Groen : Kim Buyst, Nicolas Parent, Olivier Vajda
 PS : Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta
 VB : Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters
 MR : Emmanuel Burton, Vincent Scourneau
 CD&V : Jef Van den Bergh
 PVDA-PTB : Maria Vindevoghel
 Open Vld : Marianne Verhaert
 Vooruit : Joris Vandenbroucke

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Michael Freilich, Sigrid Goethals, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
 N ., Cécile Cornet, Guillaume Defossé, Eva Platteau
 Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
 Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
 Christophe Bombled, Katrin Jadin, Florence Reuter
 Jan Briers, Franky Demon
 Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
 Jasper Pillen, Tim Vandenput
 Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

C. — Membres sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigde leden:

cdH : Josy Arens
 DéFI : Sophie Rohonyi

N-VA : *Nieuw-Vlaamse Alliantie*
 Ecolo-Groen : *Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen*
 PS : *Parti Socialiste*
 VB : *Vlaams Belang*
 MR : *Mouvement Réformateur*
 CD&V : *Christen-Democratisch en Vlaams*
 PVDA-PTB : *Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique*
 Open Vld : *Open Vlaamse liberalen en democraten*
 Vooruit : *Vooruit*
 cdH : *centre démocrate Humaniste*
 DéFI : *Démocrate Fédéraliste Indépendant*
 INDEP-ONAFH : *Indépendant - Onafhankelijk*

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 55 0000/000 : *Document de la 55^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi*
 QRVA : *Questions et Réponses écrites*
 CRIV : *Version provisoire du Compte Rendu Intégral*
 CRABV : *Compte Rendu Analytique*
 CRIV : *Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)*
 PLEN : *Séance plénière*
 COM : *Réunion de commission*
 MOT : *Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)*

Afkorting bij de numerering van de publicaties:

DOC 55 0000/000 : *Parlementair document van de 55^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer*
 QRVA : *Schriftelijke Vragen en Antwoorden*
 CRIV : *Voorlopige versie van het Integraal Verslag*
 CRABV : *Beknopt Verslag*
 CRIV : *Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)*
 PLEN : *Plenum*
 COM : *Commissievergadering*
 MOT : *Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)*

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné la section 33 – SPF Mobilité et Transport (*partim*: Transport maritime) du projet de loi contenant le Budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2022 (DOC 55 2292/001), y compris sa justification (DOC 55 2293/017) et la note de politique générale (DOC 55 2294/016) du vice-premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord, ainsi que les commentaires et observations de la Cour des comptes (DOC 55 2291/003), au cours de sa réunion du 1^{ER} décembre 2021.

I. — EXPOSE INTRODUCTIF DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE LA JUSTICE ET DE LA MER DU NORD

M. Vincent Van Quickenborne, vice-premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord, parcourt les lignes de force de sa note de politique générale (DOC 1580/017). Le ministre a mis une série d'aspects en évidence au moyen d'une présentation qui est annexée au présent rapport.

II. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

Mme Frieda Gijbels (N-VA) se réfère aux ambitions formulées par le ministre dans sa note de politique générale précédente et dans celle à l'examen. Le ministre peut-il énumérer les ambitions en matière de mobilité qui ont été réalisées et celles qui ne l'ont pas été?

En ce qui concerne la vaccination, l'intervenante se demande de quelle manière la vaccination des marins étrangers a été suivie. Comment savent-ils qu'ils ont besoin d'une injection visant à booster l'immunité? Quel est le taux de vaccination des membres d'équipage qui font escale dans les ports belges? Dans quels ports la vaccination a-t-elle lieu?

En ce qui concerne la recherche maritime, la question se pose de savoir où en sont les études d'appui à la politique menées par le SPP Politique scientifique. Le ministre a-t-il fixé des priorités? Sur quoi convient-il d'investir pour que la Belgique puisse conserver un rôle de pionnier?

Concernant la Convention de l'Organisation internationale du Travail relative aux pièces d'identité des

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft sectie 33 – FOD Mobiliteit en Vervoer (*partim*: Maritiem Vervoer) van het wetsontwerp houdende algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2022 (DOC 55 2292/001), met inbegrip van de bijbehorende verantwoording (DOC 55 2293/017) en beleidsnota (DOC 55 2294/016) van de vice-eersteminister en minister van Justitie, belast met Noordzee, alsmede de commentaar en opmerkingen van het Rekenhof (DOC 55 2291/003), besproken tijdens haar vergadering van 1 december 2021.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE VICE-EERSTEMINISTER EN MINISTER VAN JUSTITIE, BELAST MET NOORDZEE

De heer Vincent Van Quickenborne, vice-eersteminister en minister van Justitie, belast met Noordzee, overloopt de krachtlijnen van zijn beleidsnota (DOC 1580/017). De minister heeft een aantal aspecten in de verf gezet aan de hand van een presentatie, die als bijlage bij dit verslag gaat.

II. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Frieda Gijbels (N-VA) verwijst naar de ambities van de minister in zijn vorige beleidsnota en de huidige. Kan de minister op vlak van mobiliteit eens opsommen wat wel en niet werd gerealiseerd?

Inzake vaccinatie vraagt de spreker zich af: op welke manier werd de vaccinatie van buitenlandse zeevaarders bijgehouden? Hoe weten ze dat ze een boosterprik nodig hebben? Wat is de vaccinatiegraad van de bemanningsleden die Belgische havens aandoen? In welke havens vindt de vaccinatie plaats?

Wat het marien onderzoek betreft, is de vraag hoe het precies zit met het beleidsondersteunend onderzoek van de POD Wetenschapsbeleid. Heeft de minister prioriteiten aangegeven? Waarop dient men in te zetten zodat België een voortrekkersrol kan behouden?

Met betrekking tot het Verdrag van de Internationale Arbeidsorganisatie betreffende de identiteitsbewijzen

marins (convention n° 185), la question se pose de savoir quelles seront les conséquences de la ratification, par exemple en matière d'afflux migratoire. Des mesures d'accompagnement sont-elles envisagées? Quelles étapes faut-il encore franchir pour la ratification et quand la convention sera-t-elle ratifiée?

La nouvelle loi relative à la pêche maritime n'entraînera-t-elle pas un formalisme excessif (par exemple les amendes administratives élevées)?

Le ministre peut-il donner plus de précisions sur la navigation sous pavillon belge? Quelle est la situation des parcs éoliens? Des normes européennes sont-elles d'application?

L'intervenante salue les mesures contre la transmigration.

La création d'une administration unique pour la Mer du Nord constitue un développement positif, à condition qu'elle ne soit pas un obstacle à la régionalisation et qu'elle entraîne un gain d'efficacité. Ne risque-t-on pas de créer encore des postes pour caser untel ou untel?

Pour conclure, la membre annonce que son groupe s'abstiendra lors du vote. En effet, il s'avère que les députés qui font partie du groupe linguistique français ne participent quasiment jamais au débat sur la Mer du Nord, ou alors avec une contribution très modeste. La politique fédérale est d'ailleurs dictée dans une large mesure par la gouvernement flamand.

M. Nicolas Parent (Ecolo-Groen) constate que la note du ministre fait la balance entre l'espace d'activité et la préservation de l'espace naturel en mer du Nord. Cet équilibre est bien assuré notamment concernant la protection de l'environnement.

En ce qui concerne le potentiel de la mariculture, une concertation est nécessaire à ce sujet. Il faut examiner les bonnes et mauvaises pratiques (pollution).

Le recours à l'hydrogène, qui permet de réduire les émissions de CO₂, est une piste intéressante. On peut utiliser des moteurs à hydrogène dans le cadre des transports en bateau vers le parc éolien en mer.

Qu'en est-il du conflit avec la France en ce qui concerne le projet de parc éolien au large de Dunkerque? Le ministre peut-il faire un état de la situation depuis le recours en juillet?

Quelles sont les perspectives pour l'utilisation de l'avion renifleur?

van zeevarenden (verdrag nr. 185) is de vraag welke gevolgen de ratificatie zal hebben, bijvoorbeeld op het vlak van asielinstroom. Wordt er aan flankerende maatregelen gedacht? Welke stappen zijn er nodig om de ratificatie rond te krijgen, en wanneer wordt het verdrag geratificeerd?

Zal de nieuwe wet in verband met zeevisserij niet leiden tot regelneverij (cf. de hogere administratieve boetes)?

Kan de minister meer duidelijkheid geven over het varen onder Belgische vlag? Hoe is de situatie inzake windmolenparken? Gelden er Europeesrechtelijke normen?

De maatregelen tegen transmigratie worden toegejuicht.

De oprichting van een centrale Noordzeeadministratie is een positieve ontwikkeling, op voorwaarde dat dit de regionalisering niet verhindert en dat er ook efficiëntiewinsten ontstaan. Bestaat er geen gevaar dat dit gepaard gaat met het creëren extra postjes?

Om af te ronden, kondigt het lid aan dat haar fractie zich bij de stemming zal onthouden: het blijkt dat de volksvertegenwoordigers die deel uitmaken van de Franse taalgroep immers zelden of nooit aan het debat over de Noordzee deelnemen, hooguit met een bescheiden inbreng. Het federaal beleid wordt overigens in grote mate aangestuurd vanuit de Vlaamse regering.

De heer Nicolas Parent (Ecolo-Groen) wijst erop dat de beleidsnota van de minister een evenwicht vindt tussen de economische activiteit en het behoud van het natuurgebied in de Noordzee. Dat evenwicht wordt goed gewaarborgd, met name qua milieubescherming.

Het potentieel van de maricultuur vereist uitgebreider overleg. De goede en de slechte praktijken (vervuiling) moeten worden onderzocht.

Het gebruik van waterstof, waarmee de CO₂-uitstoot kan worden verminderd, is een interessante mogelijkheid. Waterstofmotoren kunnen worden ingezet voor het transport per boot naar de windmolenparken op zee.

Hoe staat het met het conflict met Frankrijk over het Frans windmolenpark voor de kust van Duinkerke? Kan de minister de stand van zaken toelichten sinds de juridische stappen van juli?

Wat zijn de vooruitzichten voor het gebruik van het sniffervliegtuig?

Quelles sont les plans de lutte contre la “soupe plastique” (les déchets plastiques en mer)?

Le membre se réjouit du rôle de la Belgique et des évolutions politiques, notamment au parlement fédéral, quant à l'exploitation minière en haute mer. Il souligne l'importance de la recherche et du respect du principe de précaution.

M. Pieter De Spiegeleer (VB) estime que l'intérêt du Parlement pour la mer du Nord est assez limité, surtout parmi les membres du groupe linguistique français. Cela confirme que la mer du Nord est bien une compétence flamande et une province flamande.

La question se pose dès lors de savoir qui doit être aux commandes en ce qui concerne la mer du Nord. Outre les administrations fédérales compétentes, la Région flamande l'est également. Ces éléments plaident en faveur d'une unification: un seul navire commandé par un seul capitaine.

Dans quelle mesure l'administration fédérale a-t-elle été associée aux marchés publics pour les travaux de dragage visant à préserver la navigation en mer du Nord?

La problématique de la piraterie s'est déplacée vers les pays d'Afrique de l'Ouest, mais les attaques restent d'actualité. Que font la Belgique et l'UE à ce sujet?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) constate que le ministre a de nombreux projets concernant la mer du Nord. Le membre se réfère à l'intention d'œuvrer à une plus grande durabilité, à plus d'énergie verte et moins d'émissions, à la protection du milieu marin, à une économie marine plus forte, à la poursuite de la numérisation, de l'innovation et de la simplification administrative et à plus de sécurité en mer. Le groupe CD&V soutient ces avancées ambitieuses.

En ce qui concerne la réduction des émissions de CO₂, le ministre est également entreprenant, comme en témoigne son intention de faire de la Belgique le leader international. L'hydrogène possède un potentiel qui peut générer des bénéfices importants. Nous pensons que de nombreux gains pourront en être retirés. Le groupe CD&V se range également derrière l'objectif ambitieux du ministre dans ce domaine.

L'intervenant en arrive à ses questions.

Quel est l'état des lieux du dossier du parc éolien à Dunkerque?

Wat zijn de plannen om de “plasticsoep” (de opeenhoping van een grote hoeveelheid plastic en ander afval in oceanen en zeeën) te bestrijden?

Het lid is ingenomen met de Belgische rol en met de politieke ontwikkelingen, met name in het federaal Parlement, inzake de diepzeemijnbouw. Hij benadrukt dat het onderzoek en de inachtneming van het voorzorgsbeginsel belangrijk zijn.

De heer Pieter De Spiegeleer (VB) oordeelt dat de belangstelling van het Parlement voor de Noordzee veeleer beperkt is, zeker bij de leden van de Franse taalgroep. De bevestigt het feit dat de Noordzee wel een Vlaamse bevoegdheid en een Vlaamse provincie is.

De vraag is dan wie er aan de knoppen moet zitten voor de Noordzee? Naast de bevoegde federale administraties is ook nog het Vlaams bevoegd. Dit pleit voor eenmaking: één schip met één kapitein.

In hoeverre is de federale administratie betrokken geweest bij de aanbestedingen inzake baggerwerken ter vrijwaring van de scheepvaart in de Noordzee?

De problematiek van de piraterij heeft zich verplaatst naar West-Afrikaanse landen. De aanvallen blijven actueel. Wat doen België en de EU?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) stelt vast dat de minister heel wat plannen heeft met betrekking tot de Noordzee. Het lid verwijst naar het voornemen om meer duurzaamheid, meer groene energie en minder uitstoot, de bescherming van het marien milieu, een sterkere mariene economie, een verdere digitalisering, innovatie en administratieve vereenvoudiging, en meer veiligheid op zee. De CD&V-fractie steunt deze ambitieuze stappen vooruit.

Ook inzake het terugdringen van CO₂-uitstoot in de zeevaart is de minister ondernemend met het voornemen voor België om op internationaal vlak koploper te zijn. Waterstof heeft een potentieel dat heel wat winsten kan opleveren. We denken dat er hiel nog heel wat winst te boeken valt. De CD&V-fractie schaart zich eveneens achter de ambitieuze doelstelling van de minister op dit vlak.

De spreker komt tot zijn vragen.

Wat is de stand van zaken in het dossier omtrent het windmolenpark in Duinkerken?

Quels projets pilotes avec des navires autonomes ont déjà été réalisés en collaboration avec des sociétés? Le ministre peut-il développer? Quels exemples peut-il donner? Une telle technologie peut être très importante en vue d'une navigation plus verte et plus efficace. La collègue de parti du ministre et ministre flamande de la Mobilité Lydia Peeters mise dans sa note de politique générale beaucoup sur la navigation pour verdir la logistique. Les projets pilotes existants peuvent-ils également être intéressants pour la navigation intérieure? Y a-t-il une concertation et une coopération avec la ministre flamande de la Mobilité?

Le ministre est-il associé à la concertation menée entre la Région flamande, les Pays-Bas et l'Organisation maritime internationale concernant l'extension de la navigation estuaire?

Quel est l'état d'avancement des discussions au niveau européen relatives à l'instauration d'un Système d'échange de quotas d'émission pour la navigation? Le ministre estime-t-il que des avancées concrètes pourront être enregistrées en 2022?

M. Vincent Scourneau (MR) exprime le soutien de son groupe.

La Belgique assume de manière satisfaisante la protection de sa mer du Nord, qui a un caractère national. Ce n'est pas parce qu'une région est un peu plus proche de la mer qu'une autre, géographiquement, que l'attachement à celle-ci ne serait pas partagé de part et d'autre.

Compte tenu des membres du groupe linguistique français présents, l'on ne saurait parler d'abandon. Communautariser cela est décevant et ambigu. Certains des meilleurs navigateurs du monde (Jonas Gerckens) sont wallons, et on les présente comme belges.

Quelle est la part accordée à la navigation de plaisance? Le sport est en pleine évolution, avec un nombre de bateaux sans cesse croissant. Cette économie est en pleine expansion. Le délai d'attente lors de l'achat est important, et la capacité des ports limitée. Le ministre a-t-il pensé à une augmentation de la capacité d'accueil de ce type de bateaux?

Quelle est l'attitude du ministre à l'égard de la pousse européenne de tolérer la pêche électrique en mer du Nord, assez difficile à supporter pour les professionnels belges? Le ministre a-t-il des discussions au niveau européen et quelle est la tendance? La pêche belge est plus artisanale et respectueuse de l'environnement.

Welke proefprojecten rond onbemande vaartuigen werden al uitgevoerd samen met bedrijven? Kan de minister hierover uitweiden? Welke voorbeelden kan hij geven? Zulke technologie kan erg belangrijk zijn voor een groenere en efficiëntere scheepvaart. De partijgenote van de minister en Vlaamse minister van Mobiliteit Lydia Peeters zet in haar beleidsnota volop in op scheepvaart om de logistiek te vergroenen. Kunnen de bestaande proefprojecten ook voor de binnenvaart interessant zijn? Is er overleg en samenwerking met de Vlaamse minister van Mobiliteit?

Is de minister betrokken bij het overleg van het Vlaams Gewest met Nederland en de Internationale Maritieme Organisatie over de uitbreiding van de estuaire vaart?

Wat is de stand van zaken omtrent de discussies op Europees niveau omtrent de invoering van het *Emission Trading Scheme* voor de scheepvaart? Aant de minister het waarschijnlijk dat er in 2022 concrete vooruitgang geboekt kan worden?

De heer Vincent Scourneau (MR) wijst erop dat zijn fractie de beleidsnota steunt.

België geeft afdoende invulling aan zijn rol om de Noordzee, die een nationaal karakter heeft, te beschermen. Het is niet omdat het ene gewest geografisch gezien iets dichter bij de zee ligt dan een ander, dat die verschillende gewesten niet evenzeer aan de zee gehecht zouden zijn.

Gelet op het aantal aanwezige leden van de Franse taalrol, is er geen sprake van verwaarlozing. De Noordzee "communautariseren" is teleurstellend en dubbelzinnig. Sommige van de beste zeilers ter wereld (Jonas Gerckens) zijn Walen, en ze worden voorgesteld als Belgen.

Waarin wordt voorzien inzake pleziervaart? De sport groeit snel, en het aantal boten blijft stijgen. Die economie is in volle groei. De wachttijden bij aankoop zijn aanzienlijk en de capaciteit van de havens is beperkt. Heeft de minister plannen om te voorzien in meer capaciteit voor dergelijke scheepstypen?

Hoe staat de minister ten opzichte van de Europese druk om elektrisch vissen in de Noordzee te gedogen, gezien de Belgische vissers er geen voorstander van zijn? Bespreekt de minister dit op Europees niveau en wat is de tendens? De Belgische vissers werken ambachtelijker en met meer respect voor het milieu.

Le parc éolien au large de Dunkerque suscite des réactions, notamment de la part plutôt de certaines villes côtières belges opposées à l'impact au niveau esthétique. Le ministre est-il en pourparlers pour trouver des accords avec la France sur ce dossier?

Enfin, que faut-il entendre par “plus de bleu en mer”? De quel type de bleu en mer s'agit-il? Qu'est-il envisagé? Plus de police, plus de douane? Quid concernant les migrants? En France, les Affaires maritimes sont renforcées pour contrôler la Manche. Le renforcement en France doit entraîner une réponse similaire en Belgique, afin d'éviter une augmentation des migrants dans les ports belges. Des milliers de personnes tentent de traverser la Manche dans des circonstances cruelles.

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) souligne l'importance de la navigation et du port d'Anvers pour l'économie et la prospérité de la Belgique. L'accident du canal de Suez et le COVID-19 ont un impact important sur l'approvisionnement du pays, qui se fait sentir dans les magasins ou le secteur de la construction.

Il est important, en collaboration avec le niveau flamand, de renforcer la Belgique en tant que nation maritime, mais aussi de conserver son rôle de pionnier dans ce domaine, qui remonte au Moyen Âge.

Le ministre, qui a également la justice dans ses attributions, lutte également contre le trafic de drogue dans les ports, ce qui est indispensable.

Le verdissement du transport maritime passe par l'UE, où la Belgique peut également faire entendre sa voix.

S'engager dans l'économie bleue est une bonne chose, en particulier pour la Côte, mais il ne faut pas oublier l'économie existante ni la concertation.

Le groupe libéral soutient la politique du ministre concernant la mer du Nord.

M. Joris Vandenbroucke (Vooruit) trouve étrange de supposer que les membres du groupe linguistique français seraient moins concernés par la mer du Nord que ceux du groupe linguistique néerlandais. Contrairement interventions de ses collègues francophones, la sienne sera d'ailleurs très succincte.

Une grande partie de la politique de la mer du Nord a en effet déjà été discutée au sein de la commission en charge du Climat. Par ailleurs, les intervenants précédents, quelle que soit la langue dans laquelle ils s'expriment, ont déjà abordé de nombreux thèmes sur

Het windmolenpark voor de kust van Duinkerke beroert de gemeederen, met name van bepaalde Belgische kustgemeenten die zich verzetten tegen de esthetische gevolgen ervan. Is de minister in gesprek met Frankrijk om dienaangaande een akkoord te bereiken?

Wat dient men tot slot te begrijpen onder “meer blauw op zee”? Om wat voor blauw op zee gaat het? Wat wordt beoogd? Meer politie, meer douane? Quid inzake de migranten? In Frankrijk wordt de *direction des Affaires maritimes* versterkt om toe te zien op het Kanaal. Die versterking in Frankrijk moet tot een gelijkaardige reactie leiden in België, teneinde een toename van het aantal migranten in de Belgische havens te voorkomen. Duizenden mensen proberen in barre omstandigheden het Kanaal over te steken.

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) wijst op het belang van de scheepvaart en de haven van Antwerpen voor de economie en de welvaart in België. Het ongeval in het Suezkanaal en COVID-19 hebben een grote impact op de bevoorrading van het land, die merkbaar is in winkels of de bouwsector.

Het is belangrijk om samen met het Vlaamse niveau in te zetten op de versterking van België als maritieme natie, maar ook de pioniersrol op dat vlak, die tot de Middeleeuwen teruggaat, waar te nemen.

Eveneens bevoegd voor Justitie levert de minister ook strijd tegen de drugshandel in de havens, wat hard nodig is.

De vergroening van de scheepvaart kan het beste via de EU verlopen, waar België ook zijn stem kan laten horen.

Inzetten op blauwe economie is een goede zaak, in het bijzonder ook voor de kust, maar men mag de bestaande economie of het overleg niet vergeten.

De liberale fractie steunt het beleid van de minister inzake Noordzee.

De heer Joris Vandenbroucke (Vooruit) vindt het vreemd om ervan uit te gaan dat de leden van de Franse taalgroep minder betrokken zouden zijn bij de Noordzee dan die van de Nederlandse taalgroep. In tegenstelling tot de uiteenzettingen in het Frans zal die van de spreker overigens zeer miniem zijn.

Een groot deel van het Noordzeebeleid kwam immers eerder al aan bod in de commissie bevoegd voor Klimaat. Daarnaast hebben de vorige sprekers, ongeacht de taal waarin ze zich uitdrukken, reeds heel wat thema's besproken waar het lid dezelfde beschouwingen deelt,

lesquels le député partage les mêmes vues, il est inutile de se répéter. Et enfin, le groupe du membre soutient les choix du ministre.

B. Réponses du ministre

Réalisations

Ont vu le jour:

— la loi sur la protection du patrimoine culturel subaquatique;

— l'AR "transport maritime autonome";

— l'AR "dispositifs médicaux";

— la loi sur la réforme de la pêche sera présentée au gouvernement fédéral cette année encore;

— réglementation Marpol IV.

Vaccination

Tout passe par les agents maritimes et les compagnies, ils en font la demande et les autorités fédérales règle les aspects pratiques.

À la date du 19 novembre 2021, les vaccinations suivantes ont été réalisées:

— marins belges (ou domiciliés en Belgique): 1 113 vaccinations;

— marins étrangers à bord de navires dans des ports belges: 8 658 vaccinations.

Pour les marins étrangers, cela représente 874 navires.

Les statistiques montrent qu'en novembre 2021, environ 41 % de l'ensemble des marins dans le monde étaient vaccinés.

Les vaccinations ont lieu à Anvers et à Zeebrugge. Le 1^{er} janvier 2022, il y aura d'ailleurs fusion des deux.

Recherche scientifique

Le navire Belgica de recherche maritime sera en effet utilisé pour la recherche scientifique et monitoring. Ce navire a encore plus de possibilités et pourra aller mers du monde entier.

Toutefois, le Belgica relève de l'autorité du Secrétaire d'État pour la Relance et les Investissements stratégiques,

herhaling is overbodig. En tot slot schaart de fractie van de spreker zich achter de keuzes van de minister.

B. Antwoorden van de minister

Realisaties

Zijn tot stand gekomen:

— de wet op het cultureel erfgoed onder water;

— het KB "autonome vaart";

— het KB "medische hulpmiddelen"

— de wet op de herziening van de visserij gaat nog dit jaar naar de federale regering;

— regelgeving Marpol IV.

Vaccinatie

Dit verloopt allemaal via de scheepsagenten en de rederijen, zij doen de aanvragen en de federale overheid regelt de praktische aspecten.

Gerekend tot 19 november 2021 werden de volgende vaccinaties uitgevoerd:

— belgische zeevarenden (of gedomicilieerd in België): 1 113 vaccinaties;

— buitenlandse zeevarenden aan boord van schepen in Belgische havens: 8 658 vaccinaties.

Voor de buitenlandse zeevarenden vertegenwoordigt dit 874 schepen.

Uit verdere gegevens blijkt dat in november 2021 ongeveer 41 % van alle zeevarenden ter wereld zijn gevaccineerd.

Vaccinaties vinden plaats in Antwerpen en Zeebrugge. Op 1 januari 2022 versmelten ze overigens tot één haven.

Wetenschappelijk onderzoek

Het onderzoekschip Belgica zal inderdaad ingezet worden voor wetenschappelijk onderzoek en monitoring. Dit schip heeft nog meer mogelijkheden en zal nog verder op zee kunnen gaan wereldwijd.

De Belgica ressorteert echter in de plaats onder de bevoegdheid van staatssecretaris voor

chargé de la Politique scientifique, adjoint au ministre de l'Économie et du Travail.

OIT 185

La convention n° 185 de l'Organisation internationale du travail concerne les pièces d'identité des gens de mer. Il s'agit de faciliter l'embarquement et le débarquement des équipages de navires étrangers dans les ports belges ou de navires belges dans les ports étrangers.

Une coopération est requise avec les Affaires étrangères, l'Office des étrangers et l'Intérieur (police de la navigation).

La crise du COVID-19 a clairement montré que l'enrôlement et le dérôlement des marins en cas de pandémie et avec des liaisons aériennes réduites est un véritable défi. L'obtention d'un visa d'entrée dans l'espace Schengen ou dans des pays tiers est devenue difficile. Parallèlement, les gens de mer sont reconnus par l'OMI, l'UE et aussi par la Belgique comme des "travailleurs clés" qui effectuent des "déplacements essentiels". Il est donc logique que la politique belge prenne cette problématique à bras le corps.

En ce qui concerne la ratification et la mise en œuvre de l'OIT 185, l'intention est de créer un "livret de marin" (similaire au passeport international) comme document d'identification du marin. Ce livret de marin doit répondre à certaines exigences en matière de sécurité et permet aux marins de voyager sans visa vers ou depuis le navire pour lequel ils ont un contrat d'emploi.

L'Office des étrangers est certainement l'un des interlocuteurs ici. L'objectif est donc également de prévenir un afflux de migration clandestine.

Amendes

L'aménagement des amendes ne s'apparente certainement pas à un excès de réglementation. Il s'agit d'assurer une perception plus efficace et plus rapide. Cela permettra également de contribuer au désengorgement des parquets.

Le pavillon

La question concerne en effet les "CTV", les *crew transfer vessels* (navires qui transportent les personnels vers et depuis les parcs éoliens) et également d'autres

Relance en Strategische Investerings, belast met Wetenschapsbeleid, toegevoegd aan de minister van Economie en Werk5.

ILO 185

Het Verdrag van de Internationale Arbeidsorganisatie nr. 185 betreft de identiteitsdocumenten van zeevarenden. Het gaat om het faciliteren van in- en ontschepen van bemanningen van vreemde schepen in Belgische havens of van Belgische schepen in vreemde havens.

Samenwerking is vereist met Buitenlandse Zaken, de Dienst Vreemdelingenzaken en Binnenlandse Zaken (scheepvaartpolitie).

De COVID-19-crisis heeft duidelijk gemaakt dat het aan- en afmonsteren van zeelieden bij een pandemie en bij verminderde luchtverbindingen een ware uitdaging is. Het verkrijgen van een inreisvisum voor de zone Schengen of voor derde landen werd moeilijk. Tegelijk zijn zeelieden door de IMO, EU en ook door België erkend als "*key workers*" die "essentiële verplaatsingen" doen. Het is dan ook logisch dat het Belgisch beleid deze problematiek aanpakt.

Wat de ratificatie en uitvoering van ILO 185 betreft, is het opzet een "zeemansboekje" (vergelijk met de internationale reispas) te maken als document ter identificatie van de zeeman. Dit zeemansboek moet aan welbepaalde beveiligingsaspecten voldoen en maakt dat zeelui zonder visum kunnen reizen naar of van het schip waarvoor hij een arbeidscontract heeft.

DVZ is hier zeker een van de gesprekspartners. Bedoeling is dus ook het tegengaan van de instroom van illegale migratie.

Boetes

De aanpassing van de boetes leidt niet tot regelneerij. Het gaat immers om een efficiëntere inning en snellere inning. Aldus worden ook de parketten ontlast.

De vlag

De vraag betreft inderdaad de "CTV's", de *crew transfer vessels* (die van en naar windmolenparken varen) en ook andere schepen, zoals boeileggers, die onder Belgische

navires, tels que les navires poseurs de bouées, qui peuvent passer sous pavillon belge. Bien entendu, cela ne deviendra pas une obligation, le droit communautaire sera respecté.

Répartition des compétences

Certains membres font remarquer que la mer du Nord n'est pas une pomme de discorde communautaire. Tant mieux s'il n'y a pas de tensions. Ne veut-on pas scinder lorsque les opinions divergent?

Il faut réfuter l'affirmation selon laquelle les membres du groupe linguistique français ne participent pas au débat.

La mer du Nord est une compétence fédérale. Pour beaucoup de choses concernant cette matière, on collabore en effet souvent et bien avec la Région flamande, mais il faut souligner qu'il y a également des navires qui naviguent vers Bruxelles et la Wallonie. Les autres Régions sont également actives dans ce domaine.

Une scission sera loin d'être une évidence, car la compétence relative à la mer du Nord inclut également la biodiversité des océans, le débat sur l'exploitation minière des fonds marins, les Blue Leaders, etc.

Quel est alors l'objectif? Parler de trois voix sur la scène internationale?

Centralisation

Scinder conduit à la créations de postes supplémentaires.

L'exercice du ministre, au contraire, ne passe pas par la demande de personnels supplémentaires.

L'ensemble du personnel est réuni au sein d'un seul SPF. Cela relève d'une utilisation efficace des moyens humains et matériels.

Mariculture

La question relève davantage des compétences de la commission de l'Énergie, de l'Environnement et du Climat, où le ministre présente également une note en relation avec la mer du Nord.

Cela étant, seul 2 % de la consommation mondiale vient de l'Europe. Il existe donc grand potentiel. Il convient de développer une vision d'avenir, et d'examiner les effets (positifs et négatifs).

vlag kunnen komen. Het zal uiteraard geen verplichting worden, het EU-recht wordt nageleefd.

Bevoegdheidsverdeling

Sommige leden stellen vast dat de Noordzee geen communautaire splijtzwam is. Zoveel te beter als er geen spanningen zijn. Wil men niet splitsen als de inzichten verschillen?

Dat de leden van de Franse taalgroep niet deelnemen aan het debat moet worden tegengesproken.

De Noordzee is een federale bevoegdheid Voor vele zaken wordt inderdaad vaak en goed samengewerkt met het Vlaamse Gewest, maar men dient er toch op te wijzen dat er ook schepen naar Brussel en Wallonië varen. Ook de andere gewesten zijn actief op dit domein.

Splitsen zal allesbehalve evident zijn, want de Noordzeebevoegdheid houdt ook de bevoegdheid in voor de biodiversiteit in de oceanen, het debat over diepzeemijnbouw, Blue Leaders...

Wat is dan de bedoeling doen? Met drie stemmen spreken op internationaal niveau?

Centraliseren

Splitsen leidt tot het creëren van extra postjes.

De oefening van de minister betekent integendeel geen vraag voor extra mensen.

Alle personeel wordt ondergebracht in één FOD. Het gaat om het efficiënt inzetten van mensen en middelen.

Maricultuur

Deze aangelegenheid behoort meer tot het bevoegdhedenpakket van de commissie voor Energie, Leefmilieu en Klimaat, waar de minister eveneens een nota in verband met de Noordzee voorstelt.

Slechts 2 % van het wereldverbruik komt echter uit Europa. Er bestaat dus een groot potentieel. Er moet een toekomstvisie worden uitgewerkt en de (gunstige en ongunstige) gevolgen moeten worden onderzocht.

Dunkerque

Le ministre renvoie à ses réponses à ce sujet dans le cadre de la discussion de sa note de politique générale dans la commission de l'Énergie, de l'Environnement et du Climat.

Des rencontres entre ministres français et belges ont eu lieu mais les responsables français agissent seuls, sans concertation préalable avec les autorités belges, et ne se montrent, de surcroît, guère réceptifs aux observations qui leur sont communiquées. Le droit européen prévoit des recours dans ce cas, par exemple à l'article 259 TUE: "Chacun des États membres peut saisir la Cour de justice de l'Union européenne s'il estime qu'un autre État membre a manqué à une des obligations qui lui incombent en vertu des traités." L'État belge a déjà introduit un recours auprès du tribunal administratif de Lille, lequel a décidé de renvoyer l'affaire au Conseil d'État de France. L'État belge s'est également mis en rapport avec la Commission européenne en vue d'une mise en demeure de la République française, laquelle Commission entreprend actuellement une tentative de médiation. Des efforts sont entrepris, la Belgique a essayé d'expliquer aux Français que les plans du parc éolien prévoient les installations dans la trajectoire de la voie maritime historique reliant Douvres et Ostende. Si la médiation ne donne pas satisfaction aux autorités belges, la France sera mise en demeure. Pour l'instant, la Belgique attend la réponse française.

L'avion renifleur (souffre, azote, ...)

En 2020, 394 navires ont encore été inspectés et 10 valeurs de soufre suspectes ont été rapportées.

Depuis son installation en 2020, 125 heures de vol ont été effectuées avec le capteur de NOx en fonctionnement, surveillant 1 300 navires.

En 2020, il s'agissait de 16 navires (mais c'était pendant la phase d'essai et la zone NECA n'était pas encore en vigueur).

Un capteur permettant de détecter la suie (*black carbon*) a été installé dans l'avion. Le premier vol opérationnel avec le capteur BC a eu lieu le 8 septembre 2021. Depuis lors, 13 vols, représentant 21 heures de vol, ont été effectués au cours desquels le capteur BC était opérationnel.

Les résultats montrent que plus de 95 % des navires mesurés semblent avoir des émissions de BC qui sont

Duinkerke

De minister verwijst naar zijn antwoorden dienaangaande in het kader van de bespreking van zijn beleidsnota in de commissie Energie, Leefmilieu en Klimaat.

Er hebben ontmoetingen plaatsgevonden tussen Franse en Belgische ministers, maar de Franse beleidsvoerders handelen op eigen houtje zonder voorafgaand overleg met de Belgische autoriteiten, en tonen zich bovendien nauwelijks ontvankelijk voor de opmerkingen die hun worden meegedeeld. Het Europees recht voorziet in dat geval in rechtsmiddelen, bijvoorbeeld in artikel 259 VWEU: "Ieder van de lidstaten kan zich wenden tot het Hof van Justitie van de Europese Unie, indien hij van mening is dat een andere lidstaat een van de krachtens de Verdragen op hem rustende verplichtingen niet is nagekomen." De Belgische Staat heeft reeds beroep aangetekend bij de *tribunal administratif* of administratieve rechtbank van Rijsel, die besloten heeft de zaak naar de Franse Raad van State te verwijzen. De Belgische Staat heeft ook met de Europese Commissie contact opgenomen, met het oog op een ingebrekestelling van de Franse Republiek; de Commissie onderneemt nu een bemiddelingspoging. Er worden inspanningen geleverd en België heeft geprobeerd aan de Fransen uit te leggen dat de plannen voor het windmolenpark installaties omvatten die zich zouden bevinden op het traject van de historische vaarroute tussen Dover en Oostende komen. Indien de Belgische autoriteiten niet tevreden zijn met de bemiddeling zal Frankrijk in gebreke worden gesteld. Voorlopig wacht België op het antwoord van Frankrijk.

Het sniffervliegtuig (zwavel, stikstof enzovoort)

In 2020 werden er nog 394 schepen gecontroleerd en 10 verdachte zwavelwaarden gerapporteerd.

Sinds de installatie in 2020 zijn er 125 vliegreizen uitgevoerd waarbij de NOx-sensor operationeel was, daarbij werden 1 300 schepen gemonitord.

In 2020 waren dit 16 schepen (al was dit tijdens de testfase en was de NECA nog niet in voege).

Er werd een sensor om *black carbon* of roet te detecteren geïnstalleerd in het vliegtuig. De eerste operationele vlucht met de BC-sensor heeft plaatsgevonden op 8 september 2021. Sindsdien werden 13 vluchten uitgevoerd, goed voor 21 vliegreizen, waarbij de BC-sensor operationeel was.

De resultaten tonen dat meer dan 95 % van de gemeten schepen een BC-uitstoot lijkt te hebben die gelijk

égales ou même inférieures à celles rapportées dans la littérature maritime.

Cependant, pour certaines valeurs extrêmes, on observe des valeurs BC qui dépassent de plus de 10 fois les valeurs de la littérature.

Soupe plastique

L'évaluation du plan d'action 2018 contre les déchets marins est terminée. Un nouveau plan d'action sera prêt avant l'été. Le ministre travaille avec les trois régions et la ministre fédérale en charge de l'Environnement, Mme Khattabi.

Exploitation minière en haute mer

Le ministre renvoie à ses réponses à ce sujet dans le cadre de discussion de sa note de politique générale dans la commission de l'Énergie, de l'Environnement et du Climat. Il y a lieu de citer la résolution sur la recherche scientifique adoptée par la Chambre le 17 janvier 2021.

Dragage

Le dragage est une compétence exclusive de la Flandre.

Lorsque des déblais de dragage doivent être déversés en mer du Nord, ce sont les services du ministre qui délivrent les autorisations nécessaires.

Piraterie

Les navires belges naviguent souvent dans des eaux dangereuses. Aujourd'hui encore, la piraterie existe et les navires sont attaqués par des hommes armés.

Selon des rapports récents, rien que dans le golfe de Guinée, on signale au moins un incident par jour. Il est donc du devoir du gouvernement de soutenir la sécurité des navires et de leurs équipages. À cette fin, une cellule Sûreté maritime a été créée au sein de la DG Transport maritime. Elle est opérationnelle depuis 2018.

En ce qui concerne spécifiquement la situation au Nigeria, le ministre, avec sa collègue chargée des Affaires étrangères, Mme Wilmès, a pris les contacts nécessaires pour discuter de cette problématique. La Belgique est également membre du G7++ avec les pays de ces régions. Cela n'a aucun sens que la Belgique entreprenne seule des actions militaires; envoyer des frégates seule n'a aucun sens.

is aan of zelfs lager is dan dewelke in de literatuur voor scheepvaart worden vermeld.

Voor sommige uitschieters zien we echter BC-waarden die de literatuurwaarden meer dan 10 maal overschrijden.

Plasticsoep

De evaluatie van het actieplan van 2018 tegen marien zwerfvuil is afgerond. Een nieuw actieplan zal nog voor de zomer klaar zijn. De minister werkt samen met de drie gewesten en met de federale minister bevoegd inzake milieu, mevrouw Khattabi.

Mijnbouw op volle zee

De minister verwijst naar zijn antwoorden dienaangaande in het kader van de bespreking van zijn beleidsnota in de commissie voor Energie, Leefmilieu en Klimaat. Er moet worden gewezen op de resolutie in verband met het wetenschappelijk onderzoek die de Kamer op 17 januari 2021 heeft aangenomen.

Baggerwerken

Baggerwerken zijn een exclusieve Vlaamse bevoegdheid.

Wanneer baggerspecie in de Noordzee moet gestort worden, zijn het wel de diensten van de minister die hiervoor de nodige vergunningen zullen afleveren.

Piraterij

De Belgische schepen varen vaak door gevaarlijke wateren. Ook vandaag is piraterij nog bestaande en worden schepen aangevallen door gewapende mannen.

Volgens recente berichten wordt enkel in de Golf van Guinee ten minste één incident per dag gemeld. Het is dan ook de plicht van de overheid om de veiligheid van de schepen en hun bemanning te ondersteunen. Hiertoe werd binnen DG Scheepvaart een Cel Maritieme Beveiliging opgericht die operationeel is sinds 2018.

Specifiek voor de situatie in Nigeria heeft de minister samen met zijn collega bevoegd voor Buitenlandse Zaken, mevrouw Wilmès, de nodige contacten gelegd om de problematiek te bespreken. België is ook lid van de G7++ met landen uit die regio's. Het heeft geen zin dat België alleen militaire acties onderneemt; alleen fregatten sturen houdt geen steek.

Le projet de loi sur la sûreté maritime poursuit un certain nombre d'objectifs:

— la nouvelle loi conférera une base légale à la Cellule Sûreté maritime, en tant que branche à part entière de l'Autorité Nationale pour la Sûreté Maritime (ANSM);

— on étudie actuellement la possibilité de réaliser des scans 3D des navires battant pavillon belge, qui seront stockés sur une plateforme sécurisée avec les plans de construction. En cas de menace ou d'incident, ces scans précis pourront être mis à la disposition des services de sécurité ou des forces spéciales. Un certain nombre de sociétés ont déjà fourni des explications et le gouvernement continuera à consulter les armateurs belges.

Les objectifs sont les suivants:

— sécuriser les navires belges dans le monde entier contre les menaces éventuelles d'actes illicites, tels que la piraterie, le terrorisme et d'autres risques;

— établir des liens de coopération au sein du MIK (*Maritiem Informatie Kruispunt* /Carrefour de l'Information Maritime), du BEMTAR (*Belgian Maritime Threat and Awareness Reporting*), du Centre pour la Cybersécurité Belgique (CCB), du Centre de Crise du SPF Intérieur et de l'URAB et assurer l'échange d'informations nécessaire;

— surveiller et suivre les navires battant pavillon belge qui se trouvent dans des zones dangereuses 24 heures sur 24 jusqu'à leur retour dans des eaux sûres;

— permettre également aux ressortissants belges utilisant un bateau de plaisance sous pavillon étranger de demander à la Cellule Sûreté maritime d'assurer leur sécurité (AIS obligatoire) lorsque, par exemple, ils se trouvent dans des eaux dangereuses.

Navires sans équipage

Un certain nombre de projets sont en cours.

Un webinaire a été organisé en collaboration avec les armateurs belges, Agoria et Voka West-Vlaanderen.

Depuis l'entrée en vigueur du cadre l'été dernier, trois nouveaux dossiers relatifs à des navires autonomes sont en préparation. Ils obtiendront bientôt une autorisation.

En outre, il y a les navires autonomes comme l'Adhemar de l'Institut flamand de la mer (*Vlaams Instituut voor de Zee*), les navires autonomes de Geo xyZ, et Mahi, un navire autonome que l'on souhaite utiliser pour la maintenance des parcs éoliens.

Het wetsontwerp inzake maritieme beveiliging beoogt een aantal doelstellingen:

— de Cel Maritieme Beveiliging krijgt een wettelijke basis in de nieuwe wet, als volwaardige tak van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging (NAMB);

— onderzocht wordt of van schepen onder Belgische vlag 3D- scans kunnen worden gemaakt, die samen met de bouwplannen eveneens op een beveiligd platform bewaard zullen worden. Ingeval van dreiging of incident zullen deze nauwkeurige scans ter beschikking gesteld kunnen worden van de veiligheidsdiensten of *special forces*. Een aantal ondernemingen heeft al uitleg verschaft en de overheid zal verder in overleg gaan met de Belgische reders.

Doelstellingen zijn:

— beveiliging van Belgische schepen wereldwijd tegen mogelijke dreigingen van onrechtmatige daden, zoals piraterij, terrorisme en andere risico's;

— samenwerkingsverbanden opzetten binnen het MIK (*Maritiem Informatie Kruispunt*), BEMTAR (*Belgian Maritime Threat and Awareness Reporting*), *Centrum voor Cybersecurity Belgium* (CCB), Crisiscentrum Binnenlandse Zaken, KBRV en zorgen voor de nodige informatie-uitwisseling;

— schepen onder Belgische vlag in gevaarlijke gebieden worden de klok rond gemonitord en gevolgd tot zij weer in veilige wateren zijn;

— ook Belgische onderdanen die gebruik maken van een pleziervaartuig onder vreemde vlag, zullen aan de CMB kunnen vragen om hun veiligheid te verzekeren (wel AIS nodig), wanneer zij zich bijvoorbeeld in gevaarlijke wateren bevinden.

Onbemande vaartuigen

Er lopen een aantal projecten.

Een webinar werd georganiseerd in samenwerking met de Belgische reders, Agoria en Voka West-Vlaanderen.

Sinds de inwerkingtreding van het kader afgelopen zomer zijn er al drie nieuwe dossiers autonome vaart in voorbereiding die binnenkort een vergunning krijgen.

Daarnaast zijn er de autonoom varende schepen, zoals de Adhemar van het Vlaams Instituut voor de Zee, de autonoom varende schepen van Geo xyZ, en Mahi een autonoom varend schip dat men wil inzetten voor het onderhoud van de windmolenparken.

Le cadre international sera établi à partir de 2023. La Belgique a été plus rapide et joue un rôle de pionnier.

Navigation estuaire

Les bateaux d'estuaire sont en effet des bateaux de navigation intérieure renforcée qui partent de Zeebruges (ou d'Oostende) en longeant la côte pour rejoindre Anvers ou un autre port belge via l'Escaut occidental, sans être autorisés à faire escale dans un port étranger (par ex. Vlissingen).

Ces navires ne peuvent donc – selon les normes établies au niveau international – effectuer que des trajets nationaux. Dès qu'un navire – et donc aussi un navire d'estuaire – entre en mer et effectue des trajets internationaux, même si ce n'est que vers les Pays-Bas via l'Escaut occidental, ce navire tombe dans le champ d'application des traités internationaux élaborés au sein de l'Organisation maritime internationale.

La législation belge est subordonnée à ces conventions. Ce n'est que dans des cas exceptionnels qu'une autorisation peut être accordée à un bateau d'estuaire pour faire un seul voyage vers un port néerlandais ou un autre port étranger.

L'arrêté royal du 8 mars 2007 fixe les exigences techniques pour les bateaux d'estuaire. Toutefois, depuis la sixième réforme de l'État, ces réglementations relèvent de la compétence de la région flamande. Il n'appartient donc pas au gouvernement fédéral de prendre des initiatives concernant cette réglementation.

Les prédécesseurs du ministre ont relayé ce même message en 2016 et 2018 au sein de ce Parlement.

Cela dit, le ministre souscrit à l'importance du désenclavement par voie d'eau du port de Zeebrugge avec l'arrière-pays.

Les services du ministre se concertent déjà depuis longtemps avec le gouvernement flamand, le cabinet du ministre Peeters et le port de Zeebruges pour examiner comment réaliser ce désenclavement par voie d'eau. Il est important que les solutions proposées soient non seulement conformes aux obligations internationales et européennes de la Belgique, mais qu'elles puissent également garantir un niveau de sécurité suffisant. Les conditions en mer concernant les courants et les vagues, même s'il ne s'agit que d'un petit tronçon, sont très différentes des conditions sur une voie navigable intérieure comme l'Escaut occidental. En outre, il convient de respecter l'égalité de traitement avec les petits navires de mer sur ce tronçon.

Het internationaal kader wordt vastgelegd vanaf 2023. België was sneller en speelt een voortrekkersrol.

Estuaire vaart

Estuaire schepen zijn inderdaad versterkte binnenschepen die vanuit Zeebrugge (of Oostende) langs de kustlijn varen om zo via de Westerschelde Antwerpen of een andere Belgische haven te bereiken, zonder dat hierbij een vreemde haven (vb. Vlissingen) mag aangedaan worden.

Deze schepen mogen – volgens internationaal vastgelegde normen – dus enkel nationale reizen maken. Zodra een vaartuig – en dus ook een estuair schip – dus op zee komt en internationale reizen maakt, ook al is het maar naar Nederland via de Westerschelde, valt dit vaartuig onder het toepassingsgebied van de internationale verdragen opgesteld binnen de Internationale Maritieme Organisatie.

De Belgische wetgeving is hieraan ondergeschikt. Enkel in uitzonderlijke gevallen kan een toelating gegeven worden aan een estuair schip voor een single voyage naar een Nederlandse of andere buitenlandse haven.

Het KB van 8 maart 2007 legt de technische vereisten waaraan de estuaire schepen moeten voldoen. Echter deze regelgeving behoort sinds de zesde staatshervorming tot de bevoegdheid van het Vlaams Gewest. Het is dus niet aan de federale regering om nog initiatieven te nemen omtrent deze regelgeving.

Het is ook deze boodschap die door een vorige minister in 2016 en 2018 in dit parlement werd gegeven.

Dit gezegd zijnde, onderschrijft de minister het belang van de "natte" ontsluiting van de haven van Zeebrugge met het hinterland.

De diensten van de minister plegen reeds lange tijd nauw overleg met de Vlaamse overheid, het kabinet van minister Peeters en de haven van Zeebrugge om te onderzoeken hoe deze ontsluiting over het water kan gerealiseerd worden. Hierbij is het belangrijk dat de oplossingen die voorgesteld worden niet alleen in overeenstemming zijn met de internationale en Europese verplichtingen van België, maar ook een voldoende veiligheidsniveau kunnen waarborgen. De omstandigheden op zee inzake stromingen en golfslag, zelfs al is het maar een klein stuk, verschillen grondig van de omstandigheden op een binnenwater zoals de Westerschelde. Verder moet het gelijk speelveld met de kleinere zeeschepen op dit traject gerespecteerd worden.

En application des concertations qui sont en cours, un dialogue a été entamé avec les Pays-Bas. En effet, toute mesure concernant la navigation internationale dans les estuaires doit également être approuvée par les Pays-Bas. Il faudra ensuite à nouveau se concerter avec la Commission européenne pour examiner si la navigation internationale dans les estuaires est conforme aux différentes directives qui réglementent la sécurité de la navigation.

Si l'issue de ces discussions est positive, on pourra examiner s'il convient de prendre des initiatives, en collaboration avec les Pays-Bas et la Commission européenne, à l'égard de l'Organisation maritime internationale. Il s'agit toutefois d'un processus qui pourrait prendre plusieurs années.

Pas plus tard que la semaine dernière, les collaborateurs du ministre et ceux de Mme Peeters se sont concertés avec le Secrétariat Benelux pour examiner si ce dernier pourrait également jouer un rôle de soutien dans ce dossier. Les informations nécessaires ont déjà été fournies et nous attendons maintenant l'analyse des experts du Secrétariat Benelux.

La navigation dans les estuaires relève de la compétence des autorités flamandes, qui peuvent prendre les mesures nécessaires pour la soutenir.

En attendant les résultats du groupe de travail, le port de Zeebruges pourrait également examiner s'il est envisageable d'effectuer le transport vers l'arrière-pays à l'aide de navires de mer plus petits. Les problèmes juridiques et les questions de sécurité n'auraient alors plus lieu d'être. Cette piste serait plus rapide à mettre en œuvre, mais elle n'offre évidemment pas de solution pour les navires d'estuaire.

ETS

La Belgique entend jouer un rôle de pionnier dans le domaine du climat et dans le secteur du transport maritime, tant au niveau international qu'au niveau européen. Le but de l'introduction du mécanisme ETS au niveau européen doit être de contribuer efficacement à la réduction des émissions. Il faut éviter d'en faire un outil d'échange de droits d'émission sur papier sans contribution effective à une réduction physique des émissions.

L'un des moyens de réaliser cet objectif est de faire en sorte que les contributions du transport maritime restent dans le secteur et de veiller à investir dans des réductions effectives dans le secteur du transport maritime plutôt que dans d'autres secteurs. À l'heure actuelle,

In uitvoering van het lopende overleg werd een dialoog opgestart met Nederland. Elke maatregel over internationale estuaire vaart moet immers ook door Nederland aanvaard worden. Nadien zal er verder overleg met de Europese Commissie noodzakelijk zijn om te bespreken of internationale estuaire vaart in overeenstemming is met de verschillende richtlijnen die de veiligheid van de scheepvaart regelen.

Als de uitkomst van deze gesprekken positief zijn, kan er gekeken worden of er, in samenwerking met Nederland en de Europese Commissie, initiatieven moeten worden genomen ten aanzien van de Internationale Maritieme Organisatie. Dit is echter een traject dat verschillende jaren kan duren.

Vorige week nog hebben de medewerkers van de minister en deze van mevrouw Peeters overleg gepleegd met het Benelux-secretariaat om na te gaan of het secretariaat ook in dit dossier een ondersteunende rol kan spelen. De nodige informatie werd reeds bezorgd en we wachten nu dus op de analyse hiervan door de experts van het Benelux-secretariaat.

De estuaire vaart is een bevoegdheid van de Vlaamse overheid die de nodige maatregelen kan nemen om estuaire vaart te ondersteunen.

In afwachting van de resultaten van de werkgroep zou de haven van Zeebrugge ook kunnen bekijken of het transport naar het hinterland niet kan uitgevoerd worden door kleinere zeeschepen. De juridische problemen en de veiligheidsissues zijn dan van de baan. Deze piste is misschien sneller te realiseren, maar biedt uiteraard geen oplossing voor de estuaire vaartuigen.

ETS

België wil een voortrekkersrol spelen op het vlak van klimaat en de scheepvaartsector en dit zowel op internationaal als Europees niveau. Wat de invoering van het ETS-mechanisme op Europees niveau betreft, dient de invoering hiervan te worden gezien in een optiek dat het een effectieve bijdrage moet leveren aan de vermindering van de uitstoot en niet een *trading tool* voor het verhandelen van papieren emissierechten zonder effectieve bijdrage aan een fysieke uitstootdaling.

Een manier om dit te verzekeren is dat de bijdragen door de scheepvaart in de sector blijven en er geïnvesteerd wordt in effectieve reducties binnen de scheepvaart en bijgevolg vermijden dat wordt geïnvesteerd in andere sectoren. Momenteel zijn op het Europees niveau de

les discussions dans le cadre du paquet Ajustement à l'objectif 55 sont en cours au niveau européen et la Belgique y défendra également cette position.

Les armateurs belges souhaitent, eux aussi, que la Belgique joue ce rôle de pionnier. Ils plaident dans ce cadre pour la création d'un fonds pour la recherche de mesures (techniques) permettant de réduire efficacement les émissions.

La navigation de plaisance

Il n'existe bien entendu aucune limitation quant au nombre de navires de plaisance pouvant être inscrits sous pavillon belge.

Ainsi, Nieuport, qui est déjà le plus grand port de plaisance d'Europe occidentale, est en train d'augmenter sa capacité à concurrence de 600 places d'amarrage. Le gouvernement salue cette activité économique supplémentaire.

En concertation avec le ministre de la Mobilité, M. Gilkinet, le vice-premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord a lancé l'été dernier une campagne sur les médias sociaux: "ensemble sur l'eau", qui a donné lieu à 3 000 réactions. Le ministre s'efforcera à présent, en collaboration avec le secteur, d'attirer encore davantage de personnes sur l'eau.

Pêche

Les techniques de pêche sont une compétence de la Région flamande.

Bleu en mer

Il s'agit d'une compétence du ministre pour la composante Justice, d'une part, qui vise par exemple la politique pénale en matière de traite des êtres humains. Une *transitteam* a été formée.

Le ministre apportera bien entendu son soutien si nécessaire. Il est capital d'éviter que des personnes perdent la vie en mer. En tant que ministre de la Justice, il aura à cœur de traquer le crime organisé qui est à l'origine de ces tragédies.

Le contrôle des frontières est également une compétence de la ministre de l'Intérieur, des Réformes institutionnelles et du Renouveau démocratique, Mme Verlinden.

gesprekken in het kader van de *Fit for 55 Package* lopende en België zal dit standpunt ook daar verdedigen.

Ook de Belgische reders zijn voorstander van deze voortrekkersrol van België en pleiten in dit kader voor een fonds dat onderzoek doet naar (technische) maatregelen die effectief uitstoot verminderen.

De pleziervaart

Er is geen beperking uiteraard inzake het aantal pleziervaartuigen dat onder Belgische vlag kan komen.

Zo is Nieuwpoort, nu reeds de grootste jachthaven van West-Europa, zijn capaciteit aan het uitbreiden met 600 ligplaatsen. De regering juicht deze extra economische activiteit toe.

Samen met minister voor Mobiliteit, de heer Gilkinet, heeft de vice-eersteminister en minister van Justitie, belast met Noordzee, afgelopen zomer een sociale mediacampagne gelanceerd: "samen op het water". Hierop kwamen 3 000 reacties, en daarmee gaat de minister nu aan de slag, samen met de sector, om nog meer mensen op het water te krijgen.

Visserij

Visserijtechnieken zijn een bevoegdheid van het Vlaamse Gewest.

Blauw op zee

Het gaat om een bevoegdheid van de minister, wat ten eerste de justitiecomponent betreft; deze omvat bijvoorbeeld het strafrechtelijk beleid inzake mensenhandel. Een *transitteam* werd opgericht.

Waar nodig zal de minister uiteraard ondersteuning bieden. Hij wil niet dat mensen sterven op zee. Als minister van Justitie zal hij zich bezighouden met het opsporen van de georganiseerde misdaad achter deze tragedies.

Grenscontrole is anderzijds ook een bevoegdheid van minister van Binnenlandse Zaken, Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing minister Verlinden, migratie van voor Asiel en Migratie, belast met de Nationale Loterij.

C. Répliques des membres

Mme Frieda Gijbels (N-VA) estime que le morcellement des compétences pose problème. La côte relève de la compétence des autorités flamandes, tandis que la mer du Nord est une compétence fédérale. Cela conduit à des incohérences et à des situations absurdes. C'est pour cette raison que M. Sander Loones a déposé une proposition de loi relative à la mer flamande et déléguant à la Région flamande la souveraineté sur la mer territoriale et les droits souverains sur le plateau continental (DOC 55 2079/001).

Quelles sont les priorités du ministre en termes de projets de recherche?

M. Pieter De Spiegeleer (VB) se dit gêné pour le ministre en prenant connaissance de l'interprétation de celui-ci quant à l'intérêt porté par les francophones. En effet, on ne peut ignorer le fait que les membres du groupe linguistique francophone ne participent que peu ou pas du tout au débat sur la mer du Nord.

Le membre se dit choqué par les réflexions du ministre, qui exprime son désaccord par rapport aux visions séparatistes et nationalistes de certains membres de l'opposition alors qu'il a lui-même opéré des changements de cap dans le passé.

Le ministre a indiqué de façon très claire que les travaux de dragage sont une compétence flamande et non fédérale. Cela confirme que les compétences relatives à la mer du Nord pourraient très bien être confiées à la Région flamande. La réponse fournie par le ministre concernant la navigation dans les estuaires montre également à quel niveau les compétences afférentes à la mer du Nord devraient être exercées.

Le membre ne préconise certainement pas une fragmentation plus poussée, bien au contraire: il souhaite une plus grande centralisation – mais au niveau flamand.

Si la Région flamande obtenait la pleine compétence sur la mer du Nord – comme c'est déjà le cas pour la côte –, les habitants des autres régions n'auraient certainement pas à craindre de ne plus pouvoir se procurer de biens de consommation. Ils seraient en outre toujours les bienvenus dans les stations balnéaires flamandes.

Enfin, il faudra des efforts plus importants que ceux annoncés par le ministre pour éradiquer la piraterie maritime.

C. Replieken van de leden

Mevrouw Frieda Gijbels (N-VA) is van mening dat de versnippering van bevoegdheden een probleem is. De kust is een Vlaamse bevoegdheid, terwijl de Noordzee een federale aangelegenheid is. Dit leidt tot inconsistenties en absurde situaties en daarom heeft de heer Sander Loones een wetsvoorstel ingediend betreffende de Vlaamse zee en tot delegatie aan het Vlaams Gewest van de soevereiniteit over de territoriale zee en de soevereine rechten over het continentaal plat (DOC 55 2079/001).

Wat zijn voor de minister de prioriteiten op het vlak van onderzoeksprojecten?

De heer Pieter De Spiegeleer (VB) vindt de interpretatie van de minister over de belangstelling aan Franstalige zijde beschamend. Men kan er immers niet omheen dat de leden van de Franse taalgroep niet of nauwelijks deelnemen aan het debat met betrekking tot de Noordzee.

Het lid neemt ook aanstoot tegen de beschouwingen van de minister, die het niet eens is met de separatistische en nationalistische visies van sommige oppositieleiden, zeker in het licht van zijn eigen koerswijzigingen in het verleden.

Het duidelijke antwoord van de minister dat de baggerwerken een Vlaamse bevoegdheid zijn en geen federale bevestigt het feit dat de Noordzee heel goed aan het Vlaamse Gewest kan worden toevertrouwd. Ook het antwoord van de minister rond de estuaire vaart toont aan waar de Noordzeebevoegdheden dienen te worden uitgeoefend.

Het lid betwist dat hij meer versnippering nastreeft, integendeel: hij wil meer centralisatie, maar dan wel op Vlaams niveau.

Indien het Vlaams Gewest volledige bevoegdheid verkrijgt over de Noordzee – net zoals dat reeds het geval is voor de kust –, hoeven de inwoners van de andere gewesten helemaal niet te vrezen dat ze geen consumptiegoederen meer kunnen verwerven. Ze blijven bovendien welkom in de Vlaamse badsteden.

Tot slot zullen meer inspanningen nodig zijn dan de minister aankondigt om piraterij op zee de wereld uit te helpen.

III. — AVIS

La commission émet par vote nominatif, par 8 voix contre 2 et une abstention, un avis favorable sur la section 33 – SPF Mobilité et Transports (*partim: Transport maritime*) du projet de Budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2022.

Le résultat du vote nominatif est le suivant::

Ont voté pour:

Ecolo-Groen: Nicolas Parent, Olivier Vajda;

PS: Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus;

MR: Vincent Scourneau;

CD&V: Jef Van den Bergh;

Open Vld: Marianne Verhaert;

Vooruit: Joris Vandenbroucke.

Ont voté contre:

VB: Frank Troosters, Pieter De Spiegeleer.

S'est abstenue:

N-VA: Frieda Gijbels.

La rapporteure,

Marianne VERHAERT

Le président,

Jean-Marc DELIZÉE

III. — ADVIES

De commissie brengt via naamstemming met 8 tegen 2 stemmen en 1 onthouding een gunstig advies uit over sectie 33 – Mobiliteit en Vervoer (*partim: Maritiem Vervoer*) van het ontwerp van Algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2022.

De naamstemming is als volgt:

Hebben voorgestemd:

Ecolo-Groen: Nicolas Parent, Olivier Vajda;

PS: Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus;

MR: Vincent Scourneau;

CD&V: Jef Van den Bergh;

Open Vld: Marianne Verhaert;

Vooruit: Joris Vandenbroucke.

Hebben tegengestemd:

VB: Frank Troosters, Pieter De Spiegeleer.

Heeft zich onthouden:

N-VA: Frieda Gijbels.

De rapportrice,

Marianne VERHAERT

De voorzitter,

Jean-Marc DELIZÉE

ANNEXE

BIJLAGE

Beleidsnota Noordzee

Note de politique générale Mer du Nord

2021-2022

Commissie Mobiliteit
Commission Mobilité



Meer blauwe scheepvaart



MEER BLAUWE SCHEEPVAART

Ambitieuze doelstellingen

- 2030: -55%
- 2050: zero emissie



PLUS DE NAVIGATION BLEUE

Basses émissions en mer

- Avion renifleur : détection d'émissions de noir de carbone
- Chef de file à l'OMI



MEER BLAUWE SCHEEPVAART

Samen tegen corona



PLUS DE NAVIGATION BLEUE

Révision de la législation sur la pêche



MEER BLAUWE SCHEEPVAART

Nieuw scheepvaartwetboek



PLUS DE BLEU EN MER



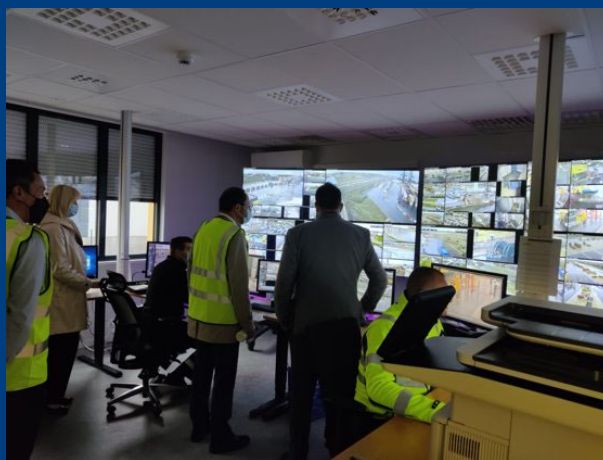
MEER BLAUW OP ZEE

Administratieve boetes



PLUS DE BLEU EN MER

Meilleure sécurité dans les ports et le secteur



Eén Noordzeeadministratie

