

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

12 décembre 2022

PROJET DE LOI

**contenant
le budget général des dépenses
pour l'année budgétaire 2023**

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
M. Nicolas Parent

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif du vice-premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord.....	3
II. Discussion	10
A. Questions et observations des membres.....	10
B. Réponses du ministre.....	17
C. Répliques des membres.....	24
D. Réponse complémentaire du ministre.....	24
III. Avis	25
Annexe	26

Voir:

Doc 55 **2932/ (2022/2023)**:

001: Projet de loi.
002 à 004: Amendements.
005: Rapport.
006: Amendements.
007 à 012: Rapports.
013: Amendements.
014 à 019: Rapports.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

12 december 2022

WETSONTWERP

**houdende de
algemene uitgavenbegroting
voor het begrotingsjaar 2023**

ADVIES

**over sectie 33 – FOD Mobiliteit en Vervoer
(*partim*: Maritiem Vervoer)**

Verslag

namens de commissie
voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en
Federale Instellingen
uitgebracht door
de heer **Nicolas Parent**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting van de vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee	3
II. Bespreking.....	10
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	10
B. Antwoorden van de minister	17
C. Replieken van de leden	24
D. Bijkomend antwoord van de minister.....	24
III. Advies	25
Bijlage.....	26

Zie:

Doc 55 **2932/ (2022/2023)**:

001: Wetsontwerp.
002 tot 004: Amendementen.
005: Verslag.
006: Amendementen.
007 tot 012: Verslagen.
013: Amendementen.
014 tot 016: Verslagen.

08444

**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 Chanelle Bonaventure, Jean-Marc Delizée, 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, Florence Reuter
 Jan Briers, Franky Demon
 Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
 Jasper Pillen, Tim Vandenput
 Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

C. — Membre sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigd lid:

Les Engagés Josy Arens

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*
 Les Engagés : *Les Engagés*
 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 nummering 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 vertaalde 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 2023 (DOC 55 2932/001), y compris sa justification (DOC 55 2933/017) et la note de politique générale (DOC 55 2934/026) 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 2931/002) au cours de ses réunions des 16 et 30 novembre 2022.

I. — EXPOSÉ 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 2934/026). Le ministre a mis une série d'aspects en évidence au moyen d'une présentation qui est annexée au présent rapport.

Le ministre souligne que la note de politique générale aborde les cinq thèmes suivants:

- 1) plus d'énergie bleue;
- 2) plus d'économie bleue;
- 3) plus de nature bleue;
- 4) plus de navigation bleue;
- 5) plus de bleu en mer.

Ses deux derniers chapitres, qui relèvent de la compétence de la commission de la Mobilité, sont commentés ci-dessous.

4) Plus de bleu en mer

S'agissant de la réduction des émissions des navires, des discussions cruciales sont actuellement en cours au niveau international. L'Union européenne mène ces discussions depuis l'adoption du paquet *Fit for 55*. La Belgique continue toutefois à défendre des objectifs ambitieux lors des réunions de coordination visant à définir la position de l'Union européenne.

Une navigation zéro émission sera possible d'ici 2050. Il conviendra toutefois d'adopter certaines règles au niveau

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft sectie 33 – FOD Mobiliteit en Vervoer (*partim*: Maritiem Vervoer) van het wetsontwerp houdende de Algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2023 (DOC 55 2932/001), met inbegrip van de bijbehorende verantwoording (DOC 55 2933/017) en de beleidsnota (DOC 55 2934/026) van de vice-eerste-minister en minister van Justitie en Noordzee, alsmede de commentaar en opmerkingen van het Rekenhof (DOC 55 2931/002) besproken tijdens haar vergaderingen van 16 en 30 november 2022.

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

De heer Vincent Van Quickenborne, vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee, overloopt de krachtlijnen van zijn beleidsnota (DOC 55 2934/026). De minister heeft er een reeks aspecten uitgelicht middels een presentatie die als bijlage bij dit verslag is gevoegd.

Onderstreept wordt dat de beleidsnota 5 thema's behandelt:

- 1) meer blauwe energie;
- 2) meer blauwe economie;
- 3) meer blauwe natuur;
- 4) meer blauwe scheepvaart;
- 5) meer blauw op zee.

De twee laatste hoofdstukken zijn een bevoegdheid van de commissie voor Mobiliteit en worden hierna toegelicht.

4) Meer blauwe scheepvaart

Wat de reductie van scheepsemissies betreft, zijn momenteel cruciale gesprekken lopende op internationaal niveau. Sinds de aanneming van het pakket *Fit for 55* is het de EU die deze gesprekken voert. Bij de coördinatievergaderingen om het EU-standpunt te bepalen, blijft België echter nog steeds ambitieuze doelstellingen verdedigen.

Een emissie loze scheepvaart is mogelijk tegen 2050. Om echter het zo broodnodige gelijke speelveld te

international pour pouvoir préserver des conditions de concurrence équitables, ces conditions étant essentielles. Cela ne signifie toutefois pas qu'aucun signal sérieux ne peut être adressé avant cela. La Belgique a signé la déclaration *Zero Emission Shipping by 2050* lors de la COP26 à Glasgow, conjointement avec 13 autres pays, dont le Danemark, l'Allemagne, le Royaume-Uni et les États-Unis.

En signant également la déclaration de Clydebank conjointement avec plus de vingt pays, la Belgique s'est engagée à étudier l'utilisation de navires à émissions nulles sur les routes maritimes entre deux ports d'ici 2026. Ces routes sont appelées des corridors verts.

Les efforts du secteur maritime démontrent que ces déclarations ne sont pas des promesses sans engagement. Un premier corridor vert a déjà été établi entre North Sea Port et Göteborg et il existe des projets concrets d'une liaison maritime entre Montréal et *Antwerp-Bruges*.

La Belgique a également apporté une contribution au défi de la navigation verte (*Green Shipping Challenge*) proposé à la COP27 en Égypte en annonçant la première centrale à hydrogène vert en Namibie. Cette centrale servira à produire de l'hydrogène vert à partir d'énergie solaire et à ensuite distribuer ce carburant propre, notamment au secteur de la navigation.

Ces projets innovants seront nécessaires pour atteindre l'objectif de zéro émission. C'est également la raison pour laquelle la Belgique posera à nouveau sa candidature en 2023 en vue de siéger au sein du Conseil de l'Organisation maritime internationale.

La transposition de l'Annexe V et de l'Annexe VI de Marpol dans la réglementation belge a également été annoncée l'année dernière et a entre-temps été finalisée.

L'annexe V de Marpol établit des règles concrètes pour prévenir la pollution par les déchets des navires et détermine donc ce qui peut ou ne peut pas être déversé dans la mer.

L'annexe VI de Marpol ajoute des réglementations pour l'ozone et d'autres substances volatiles en plus de l'oxyde d'azote (NOx) et de l'oxyde de soufre (SOx). Sont également transposées en droit belge, les mesures à court terme prévues par l'Organisation maritime internationale pour réduire les émissions.

Les règles européennes stipulant quelles fournitures médicales essentielles doivent se trouver à bord des navires de mer ont également été intégrées en droit interne.

kunnen vrijwaren, moeten regels afgesproken worden op internationaal niveau. Dit wil niet zeggen dat men ondertussen geen ernstige signalen kan geven. België heeft op de COP26 in Glasgow, samen met 13 andere landen waaronder Denemarken, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten, de *Zero Emission Shipping by 2050*-declaratie ondertekend.

Samen met meer dan 20 andere landen werd eveneens de *Clydebank Declaration* ondertekend, waarmee België zich engageert om tegen 2026 te onderzoeken of op scheepvaartroutes tussen twee havens, emissievrije schepen kunnen ingezet worden. Deze routes worden aangemerkt als *green corridors*.

Dat deze verklaringen geen loze beloftes zijn, bewijzen de inspanningen van de maritieme sector: zo werd reeds een eerste *green corridor* ingesteld tussen North Sea Port en Göteborg en zijn er concrete plannen voor een verbinding tussen Montréal en *Antwerp-Bruges*.

Ook aan de *Green Shipping Challenge* die werd voorgesteld op de COP27 in Egypte heeft België een bijdrage geleverd met de aankondiging van de eerste groene waterstofproductiefabriek in Namibië. De fabriek heeft als doel om groene waterstof uit zonne-energie te produceren en deze schone brandstof dan te distribueren, onder meer aan de scheepvaartsector.

Dergelijke innovatieve projecten zijn nodig om tot zero emissie te komen. Dit is ook de reden waarom België zich in 2023 opnieuw kandidaat stelt om te zetelen in de Raad van de Internationale Maritieme Organisatie.

De omzetting van de Marpol-annex V en -annex VI in de Belgische regelgeving werd ook vorig jaar aangekondigd en werd inmiddels afgerond.

De Marpol-annex V stelt concrete regels vast om vervuiling door afval van schepen te voorkomen en bepaalt dus wat al dan niet in zee mag worden geloosd.

De Marpol-annex VI voegt regelgeving toe voor ozon en andere vluchtige stoffen, naast stikstofoxyde (NOx) en zwaveloxide (SOx). Ook de kortetermijnmaatregelen die worden bepaald door de Internationale Maritieme Organisatie om de uitstoot te verminderen, worden omgezet in Belgisch recht.

Voorts werden de Europese regels die bepalen welke essentiële medische benodigdheden zeeschepen aan boord moeten hebben, geïntegreerd in het interne recht.

5) Plus de bleu en mer

En plus des aspects économiques et écologiques de la navigation, le bien-être des marins a toujours été une priorité pour la Belgique. Les marins sont souvent éloignés de chez eux durant de longues périodes et travaillent dans des conditions difficiles et pénibles.

La Belgique a été l'un des premiers pays au monde à vacciner aussi bien ses propres marins que les marins étrangers contre le coronavirus.

Avec ou sans coronavirus, les échanges d'équipages ne se déroulent pas toujours aisément. C'est la raison pour laquelle les discussions préparatoires nécessaires sont menées avec les services concernés en vue de la transposition de la Convention n° 185 de l'Organisation internationale du travail (OIT) en droit belge. Cela simplifiera les échanges d'équipages grâce au fait qu'il ne faudra plus demander de visa dans les pays qui ont ratifié la Convention. Un premier projet de loi sera soumis au gouvernement en 2023. Il sera accompagné de nouveaux amendements de la Convention du travail maritime en vue de leur intégration dans la législation belge.

Au cours de la présidence belge en 2024, un événement maritime articulé autour du bien-être des marins sera organisé. Le secrétaire général de l'Organisation maritime internationale a déjà promis d'y participer.

La modernisation de la législation sur la pêche se poursuit. La loi a déjà été publiée et l'arrêté royal visant à faire passer les navires des pêcheurs à la ligne sous pavillon belge a été envoyé au *Moniteur belge* pour publication.

En ce qui concerne l'arrêté royal sur la pêche professionnelle, le secteur a demandé une concertation supplémentaire, qui débutera prochainement.

L'arrêté royal établissant les règles relatives à l'alcool et aux drogues en mer a été envoyé aux régions pour avis.

En septembre dernier, la nouvelle ASBL OVIS (le Fonds de soutien aux pêcheries en transition) a été lancée. OVIS peut financer des projets qui peuvent bénéficier au secteur de la pêche et de l'aquaculture. Un premier appel à projets a donné lieu à un certain nombre de propositions intéressantes qui vont maintenant faire l'objet d'une évaluation plus approfondie.

Les moyens qu'OVIS peut dépenser étant considérés comme des aides d'État par l'Europe, le ministre a travaillé sur le statut et la nomination d'un commissaire du

5) Meer blauw op zee

Naast het economische en ecologische aspect van scheepvaart is ook het welzijn van de zeevarenden voor België steeds een prioriteit geweest. Zeevarenden zijn vaak lange tijd van huis en werken in moeilijke en harde omstandigheden.

België was een van de eerste landen ter wereld om niet alleen de eigen, maar ook de buitenlandse zeevarenden gevaccineerd te hebben tegen corona.

En corona of niet, bemanningswissels verlopen niet altijd even vlot, vandaar de nodige voorbereidende gesprekken gevoerd met de betrokken diensten om het Verdrag nr. 185 van de Internationale Arbeidsorganisatie om te zetten in Belgische wetgeving. Met dit verdrag kunnen bemanningswissels eenvoudiger gebeuren doordat geen visum meer moet aangevraagd worden in landen die het verdrag geratificeerd hebben. Een eerste ontwerp van wet zal in 2023 aan de regering worden voorgelegd met tevens nieuwe amendementen van de *Maritime Labour Convention* om die in Belgische wetgeving op te nemen.

Tijdens het Belgisch voorzitterschap in 2024 zal een maritiem event worden georganiseerd waarbij het welzijn van zeevarenden centraal zal staan. De Secretaris-generaal van de Internationale Maritieme Organisatie heeft zijn medewerking reeds toegezegd.

De modernisering van de visserijwetgeving gaat voort. De wet werd reeds bekendgemaakt en het koninklijk besluit strekkende tot het onder Belgische vlag brengen van de vissersschepen werd voor bekendmaking naar het *Belgisch Staatsblad* gezonden.

Wat het koninklijk besluit betreffende de beroepsvisserij betreft, heeft de sector bijkomend overleg gevraagd, dat weldra van start zal gaan.

Het koninklijk besluit tot vaststelling van de regels betreffende alcohol en drugs op zee werd voor advies naar de gewesten gezonden.

In september 2022 werd de nieuwe vzw OVIS (Ondersteuningsfonds voor visserij in transitie) gelanceerd. OVIS kan projecten financieren die voordeel kunnen opleveren aan de visserijsector en de aquacultuursector. Een eerste oproep tot projecten heeft enkele interessante voorstellen opgeleverd die thans grondiger worden onderzocht.

Aangezien de middelen die OVIS mag uitgeven door Europa worden beschouwd als Staatssteun, heeft de minister gewerkt aan het statuut en de benoeming van

gouvernement qui surveillera de près le fonctionnement de cette ASBL.

Des initiatives sont également prises en ce qui concerne la sûreté maritime.

La refonte du Règlement sur l'inspection maritime, qui transpose les règles SOLAS (sauvegarde de la vie humaine en mer) en droit belge, a été préparée et il est à présent possible de commencer à modifier les textes nécessaires. La Convention SOLAS décrit précisément les exigences auxquelles doivent répondre les grands navires en termes de construction, d'équipement et d'équipage en fonction de la zone dans laquelle ils naviguent. L'élaboration des textes durera donc quelques mois.

L'arrêté royal permettant aux navires de moins de 500 tonneaux de jauge de naviguer sous pavillon belge, qui était également promis, est presque prêt. Cet arrêté royal est actuellement soumis à l'avis du Conseil d'État. Il pourra encore être signé cette année.

Enfin, un premier projet visant à intégrer le Conseil d'enquête maritime dans le Code belge de la navigation a été élaboré. Ce conseil d'enquête mis en place en 1926 peut infliger des sanctions disciplinaires (notamment l'obligation de se recycler ou de représenter des examens) aux membres d'équipage de la marine marchande, de la marine de pêche et de la navigation de plaisance commerciale, en plus d'amendes administratives. Ce projet de loi sera également finalisé en 2023.

La mer est de plus en plus fréquentée. D'un point de vue politique, il convient donc non seulement d'accorder une attention suffisante à des réglementations transparentes et claires, mais celles-ci doivent également être contrôlées et toute infraction doit être sanctionnée.

Depuis 2016, il existe un système d'amendes administratives qui permet non seulement d'éviter l'impunité en mer mais aussi de soulager les parquets. Environ 95 % des procès-verbaux reçus par les parquets sont transférés par ceux-ci à ce service, qui relève de la DG Navigation.

En 2022, un système de perception immédiate pour les petites infractions a été développé. L'analyse a également été lancée pour gérer le recouvrement des amendes par le biais de la plateforme numérique de la Justice: Crossborder.

En 2023, la mise en œuvre pratique sera réalisée. Un avantage supplémentaire est que les parquets auront alors également accès aux données des procès-verbaux par cette voie.

een regeringscommissaris die de werking van deze vzw van nabij zal volgen.

Ook rond veiligheid op zee zijn er initiatieven.

De grondige herziening van het zeevaartinspectiereglement, dat de SOLAS-wetgeving (*Safety of life at sea*) in Belgisch recht omzet, werd voorbereid en het aanpassen van de nodige teksten kan nu van start gaan. SOLAS beschrijft nauwkeurig aan welke eisen grote zeegaande schepen moeten voldoen op het gebied van constructie, uitrusting en bemanning en dit afhankelijk van het gebied waarin zij varen. Het schrijven van de teksten zal dan ook enige maanden in beslag nemen.

Ook beloofd en nu zo goed als klaar is het koninklijk besluit waarmee schepen van minder dan 500 gross tonnage onder Belgische vlag kunnen varen. Dit koninklijk besluit ligt momenteel voor advies bij de Raad van State en zal nog dit jaar ondertekend kunnen worden.

Tot slot werd een eerste ontwerp opgesteld om de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart op te nemen in het Belgisch Scheepvaartwetboek. Deze onderzoeksraad werd ingesteld in 1926 en kan tuchtstraffen opleggen aan bemanningsleden van koopvaardij, visserij en commerciële pleziervaart, bovenop administratieve geldboetes (onder andere het volgen van bijscholingen of het opnieuw afleggen van examens). Ook dit wetsontwerp zal in 2023 gefinaliseerd worden.

De zee wordt almaar vaker bevaren. Beleidsmatig moet dus niet alleen voldoende aandacht worden besteed aan transparante en heldere reglementeringen, maar moeten die regels ook worden gecontroleerd. Bovendien moet elke inbreuk worden bestraft.

Sinds 2016 bestaat er een systeem van administratieve boetes waardoor niet enkel de straffeloosheid op zee kan worden voorkomen, maar ook de parketten kunnen worden ontlast. Die sturen namelijk ongeveer 95 % van de door hen ontvangen processen-verbaal door naar deze dienst, die valt onder het DG Scheepvaart.

In 2022 werd een systeem van onmiddellijke inning voor kleine misdrijven ontwikkeld. Ook werd de analyse opgestart voor het beheer van de invordering van de boetes via het digitaal platform van Justitie, Crossborder.

In 2023 zal de praktische uitvoering gebeuren. Een bijkomend voordeel bestaat erin dat de parketten dus via die weg ook toegang zullen hebben tot de gegevens afkomstig van de processen-verbaal.

Une autre étape importante est la mise en œuvre de la loi sur la sûreté maritime adoptée par le Parlement le 14 juillet 2022. Cette loi a intégralement transposé le Code ISPS (*International Ship and Port Facility Security Code*) de l'Organisation maritime internationale, ainsi que la directive européenne sur la sûreté des ports dans la législation belge à l'issue de concertations approfondies.

Initialement élaboré afin de lutter contre le terrorisme, l'espionnage et le sabotage, le code ISPS peut, depuis l'élargissement de la définition de la notion d'"action illicite", maintenant être appliqué pour limiter les probabilités de réussite du crime organisé et du trafic illégal de drogue.

La loi prévoit d'abord la réalisation d'une analyse des risques par le Comité local pour la sûreté maritime, lequel se compose de services qui disposent d'une expertise et de connaissances très spécialisées en la matière comme la police de la navigation, la douane, la capitainerie de port, mais aussi la VSSE, le SGRS et l'OCAM. Sur la base de cette analyse des risques, un plan de sûreté sera établi par les exploitants des entreprises et ce plan devra être approuvé par l'Autorité nationale de sûreté maritime. Cette autorité nationale pourra également adopter des normes contraignantes pour la sécurisation du périmètre (exemples: barrières ou caméras) et le contrôle de l'accès. L'objectif est donc de savoir précisément qui entre dans un terminal ou en sort et à quelle heure.

Toutes ces informations seront échangées sur une plateforme spécialement conçue à cette fin. Le marché public y afférent sera attribué cette année encore. Cette plateforme permettra de rassembler l'ensemble des informations pertinentes et d'y donner accès aux services spécialisés.

C'est au travers de cette loi que les compétences de la Mer du Nord et de la Justice se renforcent mutuellement. Cette loi prévoit également une base pour l'utilisation des données biométriques comme mesure de sécurité supplémentaire pour l'accès aux terminaux, l'accès à un réseau ou le démarrage des machines.

L'interdiction de port prévue par cette loi devra également aider les entreprises. Cette interdiction pourra être infligée à titre de punition autonome ou de mesure conditionnelle, et inclut aussi bien une interdiction professionnelle qu'une interdiction de lieu. La loi entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2023 et les arrêtés d'exécution nécessaires sont déjà en cours de finalisation. Les normes et les critères qui pourront être imposés à titre de recommandations ou d'obligations sont également en cours de préparation.

Een andere belangrijke stap is de realisatie van de wet maritieme beveiliging die op 14 juli 2022 werd goedgekeurd in het parlement. Met deze wet werd de ISPS-code (*International Ship and Port Security Code*) van de Internationale Maritieme Organisatie en de Europese havenbeveiligingsrichtlijn volledig in Belgische wetgeving omgezet, na uitvoerige raadplegingen.

Deze ISPS-code, die oorspronkelijk bedoeld was om terrorisme, spionage en sabotage tegen te gaan, kan door de uitbreiding van de definitie van "ongeoorloofde acties" nu ook ingezet worden om de slaagkansen van de georganiseerde misdaad en illegale drugshandel in te perken.

De wet vertrekt vanuit een risicoanalyse die opgesteld zal worden door het Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging dat samengesteld is uit diensten die zeer gespecialiseerde expertise en kennis hebben ter zake, zoals scheepvaartpolitie, douane, de havenkapiteinsdienst, maar ook VSSE, ADIV en OCAD. Op basis van deze risicoanalyse zal dan een beveiligingsplan worden opgesteld door de exploitanten van de bedrijven en dit beveiligingsplan wordt vervolgens goedgekeurd door de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging. Deze nationale autoriteit zal ook dwingende standaarden kunnen uitvaardigen voor de perimeterbeveiliging (bijvoorbeeld hekwerk, camera's enzovoort) en de toegangscontrole. Bedoeling is dus effectief te weten wie wanneer een terminal binnengaat of verlaat.

Al deze informatie zal uitgewisseld worden via een speciaal hiertoe te ontwikkelen ISPS-platform waarvoor de overheidsopdracht nog dit jaar toegekend zal worden, teneinde alle relevante informatie op één platform te verzamelen en ook de gespecialiseerde diensten hier toegang toe te geven.

Het is met deze wet dat de bevoegdheden Noordzee en Justitie elkaar versterken. De wet voorziet ook in een basis voor het gebruik van biometrische gegevens als extra beveiliging bij de toegang tot een terminal, een netwerk of zelfs om machines op te starten.

Ook het havenverbod dat erin vermeld staat, moet de bedrijven helpen. Dit havenverbod kan opgelegd worden als autonome straf of als voorwaardelijke maatregel en omvat zowel een beroep- als plaatsverbod. De wet zal op 1 januari 2023 in werking treden en ook de nodige uitvoeringsbesluiten zitten al in een finale fase. Ook de normen en standaarden die als aanbevelingen of verplichting kunnen opgelegd worden volop voorbereid.

Le travail n'est toutefois pas terminé.

On continuera d'investir en 2023 sur l'échange d'informations avec le secteur privé. En effet, les acteurs portuaires privés disposent de nombreuses informations mais ils ont également le droit d'être informés. Il sera examiné si une plateforme peut être développée à cette fin et si les actions de sensibilisation nécessaires peuvent être entamées en vue du signalement d'éléments suspects. La sécurisation est en effet une responsabilité commune et il convient de la gérer comme telle.

Il sera en outre examiné si la loi peut être étendue au secteur maritime au sens large afin de soumettre également les entreprises situées en dehors des zones portuaires (par exemple les bureaux des agents maritimes) aux mesures de sécurité. Cette demande a été explicitement formulée par le secteur et il appartient dès lors aux autorités publiques d'y donner suite.

Il conviendra également d'étendre la législation aux terminaux où des bateaux de navigation intérieure et d'autres petites embarcations amarrent, et non des navires. Il importe d'y être également attentif car les criminels chercheront toujours la voie de la moindre résistance.

Les démarches nécessaires devront être entreprises non seulement au niveau national, mais aussi au niveau international.

Le ministre indique qu'il œuvre à la modification du code ISPS au niveau international afin que des règles plus strictes puissent être appliquées dans le monde entier, non seulement dans les pays occidentaux mais aussi dans les pays sources. Il a eu à Londres, avec M. Kitack Lim, secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI), une conversation qui permettra de faciliter ces discussions au sein de l'OMI.

Le ministre s'est également entretenu, à cette occasion, avec les ambassadeurs de l'Équateur, de la Colombie, du Costa Rica, du Panama, du Brésil et du Mexique. Ces pays entendent également prendre toutes les mesures possibles pour mieux sécuriser leurs ports et leurs navires. L'échange d'informations avec ces pays sources est également d'une importance cruciale pour identifier les navires suspects le plus rapidement possible. Les services du ministre se sont récemment rendus à Londres pour y chercher le soutien nécessaire pour l'élargissement du code ISPS.

Dès lors que le ministre souhaite réellement faire avancer ce dossier, il a demandé et obtenu des moyens supplémentaires au cours des récentes discussions budgétaires, pour:

Het werk is echter niet gedaan.

In 2023 wordt verder ingezet op de uitwisseling van informatie met de private sector: de private actoren in de havens beschikken over veel informatie, maar hebben ook het recht om geïnformeerd te worden. Onderzocht zal worden of hiertoe een platform kan worden ontwikkeld en of de nodige sensibiliseringsacties kunnen worden opgezet om verdachte zaken te melden. Beveiliging is immers een gezamenlijke verantwoordelijkheid en moet dan ook zo aangepakt worden.

Voorts wordt onderzocht of de wet kan worden uitgebreid naar de ruimere maritieme sector, zodat ook bedrijven buiten het havengebied (bijvoorbeeld kantoren van scheepsagenten) aan beveiligingsregels kunnen onderworpen worden. Deze vraag is expliciet gekomen vanuit de sector en de overheid moet hier dan ook gehoor aan geven.

Ook de terminals, waar geen zeeschepen maar binnenschepen en andere kleinere vaartuigen aanmeren, moeten onder de wet gebracht worden. De misdaad zal steeds de weg van de minste weerstand zoeken, het is dus belangrijk om ook hier de nodige aandacht aan te geven.

Niet alleen op nationaal niveau maar ook op internationaal niveau moeten de nodige stappen gezet worden.

De minister zegt ervoor te ijveren om op internationaal niveau de ISPS-code aan te passen, zodat strengere regels wereldwijd kunnen toegepast worden, niet alleen in Westerse landen maar ook in de bronlanden. Hij had een gesprek met de dhr. Kitack Lim, secretaris-generaal van de Internationale Maritieme Organisatie in Londen die deze gesprekken binnen IMO kan faciliteren.

De minister sprak toen ook met de ambassadeurs van Ecuador, Columbia, Costa Rica, Panama, Brazilië en Mexico. Deze landen willen ook alle mogelijke maatregelen inzetten om hun havens en schepen beter te beveiligen. Ook informatie uitwisselen met deze bronlanden is van cruciaal belang om verdachte schepen zo vroegtijdig mogelijk te ontdekken. Onlangs waren de diensten van de minister aanwezig in Londen om voor de uitbreiding van de ISPS-code de nodige steun te zoeken.

Omdat de minister hier echt werk van wil maken, heeft hij tijdens de recente begrotingsbesprekingen bijkomende middelen gevraagd en gekregen, zodat effectief kan worden ingezet op:

— permettre des échanges d'informations avec le secteur privé;

— permettre des échanges d'informations avec les pays sources;

— poursuivre le développement de la plateforme ISPS;

— acquérir les licences nécessaires pour pouvoir détecter tout (mouvement de) navire suspect.

L'acquisition de certains programmes permettra de mieux surveiller les infrastructures en mer du Nord.

La zone belge de la mer du Nord comprend de nombreux câbles, pipelines, éoliennes, une prise de courant en mer, et elle inclura aussi une île à l'avenir.

La loi relative aux infrastructures critiques permet déjà de garantir un premier niveau de sécurité, mais elle ne s'applique qu'aux infrastructures qui sont effectivement considérées comme critiques par l'autorité sectorielle compétente.

La loi relative à la sûreté maritime va encore plus loin. Le Carrefour de l'information maritime établi à Zeebruges, qui se compose des services spécialisés de la police de la navigation, de la Défense, des Douanes et de la DG Navigation, réalisera une analyse de risques pour l'ensemble des infrastructures présentes en mer du Nord, et recourra à cette fin aussi à l'expertise de l'OCAM, du SGRS et de la Sûreté de l'État. Dans un second temps, les exploitants devront par ailleurs élaborer un plan de sûreté qui devra être approuvé par l'ANSM.

Après les incidents qui ont touché le gazoduc Nordstream, la priorité sera donnée aux pipelines présents en mer du Nord.

Pour conclure, le ministre indique qu'il est réapparu clairement au cours de l'année écoulée qu'une coopération intense et de qualité entre les services associés à la politique de la mer du Nord était indispensable. Cette coopération étant toutefois encore perfectible, le ministre est convaincu que la création d'une administration de la mer du Nord permettra non seulement de réaliser des gains d'efficacité, mais aussi d'améliorer le niveau et la qualité des services fournis sur le terrain.

Le ministre nouera donc le dialogue avec les ministres de tutelle et élaborera à cette fin un cadre qui sera soumis au Conseil des ministres.

— informatie-uitwisseling met de private sector;

— informatie-uitwisseling met de bronlanden;

— verdere uitbreiding van het ISPS-platform;

— aankoop van de nodige licenties om verdachte schepen en scheepsbewegingen te kunnen detecteren.

Met de aankoop van bepaalde programma's zal het mogelijk zijn om beter de infrastructuur op de Noordzee te kunnen monitoren.

Het Belgisch deel van de Noordzee bevat heel wat kabels, pijpleidingen, windmolens, een stopcontact op zee en in de toekomst ook een eiland.

De wet op de kritieke infrastructuur zorgt reeds voor een eerste beveiligingsniveau, maar geldt enkel voor deze infrastructuur die ook effectief als kritieke infrastructuur werd beschouwd door de bevoegde sectorale overheid.

De wet maritieme beveiliging gaat nog een stap verder. Het Maritiem Informatie Kruispunt in Zeebrugge, dat bestaat uit de gespecialiseerde diensten Scheepvaartpolitie, defensie, douane en DG Scheepvaart zal een risicoanalyse maken voor al de infrastructuur op de Noordzee en hiervoor ook een beroep doen op de kennis van OCAD, ADIV en VSSE. Vervolgens zullen ook hier de exploitanten een beveiligingsplan moeten opmaken dat goedgekeurd wordt door de NAMB.

Na de incidenten met *Nordstream*, wordt prioriteit gegeven aan de pijpleidingen in de Noordzee.

Tot besluit werd het afgelopen jaar opnieuw duidelijk dat goede en intensieve samenwerking tussen de diensten betrokken bij het Noordzeebeleid onontbeerlijk is. Het kan echter nog beter en de minister is er dan ook van overtuigd dat door de oprichting van een Noordzeeadministratie niet alleen efficiëntiewinsten zullen boeken, maar ook de werking op het terrein tot een hoger en beter niveau zullen tillen.

De minister zal dan ook in dialoog treden met de voogdijministers en hiertoe een kader uitwerken dat aan de Ministerraad zal worden voorgelegd.

II. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

M. Tomas Roggeman (N-VA) rappelle que, dans le passé, les discussions entre le gouvernement et le secteur maritime n'étaient pas toujours optimales: des modifications législatives sont intervenues sans concertation suffisante avec les parties prenantes, par exemple dans le cadre du Code de la navigation belge. Les nouvelles modifications annoncées doivent faire l'objet d'échanges avec les acteurs actifs sur le terrain.

Concernant le changement d'équipage, le ministre a exprimé sa volonté d'appliquer la Convention n° 185 de l'Organisation internationale du Travail. Cette convention supprimerait l'obligation de visa pour les équipages venant de pays qui l'ont ratifiée. Comment ce changement d'équipage est envisagé avec l'application de cette convention? L'intervenant estime important d'exclure une ouverture d'immigration illégale. Quels sont les contrôles alternatifs pour l'éviter?

L'intervenant demande des informations relatives à la sécurité, et notamment sur la mise en place de la plateforme de partage de données: qui va effectuer les contrôles? Il a été question des comités locaux de contrôle maritime dans les ports. Seront-ils chargés de ces contrôles? Comment impliquer d'autres services de sécurité? Qui va gérer ces plateformes de partage de données? Quelle est la nature des contrôles: sont-ils réactifs, à l'occasion d'incidents, ou opèreront-ils de manière proactive?

Le ministre tient à la réduction des émissions de gaz et se montre favorable aux nouvelles technologies. Malheureusement, ces technologies restent très onéreuses et le contexte économique n'arrange pas les choses: il y a peu de confiance de la part des investisseurs et le secteur maritime a grandement souffert des conséquences de la pandémie du COVID-19.

Le secteur maritime devra peut-être faire face à une récession. Comment voit-il l'avenir et les ambitions du ministre? Sont-elles compatibles avec le fonctionnement des ports belges? Quid des armateurs belges? Enfin, quels sont les engagements internationaux pris par le ministre?

M. Nicolas Parent (Ecolo-Groen) se réjouit des initiatives qui tendent à protéger le milieu marin et souligne l'importance de respecter l'équilibre écologique légitime et les intérêts de développement économiques.

II. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Tomas Roggeman (N-VA) herinnert eraan dat de discussies tussen de regering en de maritieme sector in het verleden niet altijd optimaal zijn verlopen, want er zijn wetswijzigingen doorgevoerd zonder afdoend overleg met de betrokken partijen, bijvoorbeeld met betrekking tot het Belgische Scheepvaartwetboek. Over de aangekondigde nieuwe wijzigingen dient overleg met de spelers op het terrein te worden gevoerd.

Wat de bemanningswissels betreft, heeft de minister aangegeven Verdrag nr. 185 van de Internationale Arbeidsorganisatie te willen toepassen. Op grond van dat verdrag zou de visa-verplichting worden afgeschaft voor bemanningen uit landen die dat verdrag hebben geratificeerd. Hoe zouden dergelijke bemanningswissels met toepassing van dat verdrag geschieden? De spreker acht het van belang te voorkomen dat een nieuw kanaal voor illegale immigratie ontstaat. Middels welke alternatieve controles zal dat worden uitgesloten?

De spreker vraagt informatie aangaande de veiligheidsvraagstukken, meer bepaald met betrekking tot de oprichting van het platform voor het delen van gegevens. Wie zal de controles uitvoeren? Er was sprake van lokale comités voor maritieme controle in de havens. Zullen die met voormelde controles worden belast? Hoe kunnen andere veiligheidsdiensten bij de zaak worden betrokken? Wie zal die platformen voor het delen van gegevens beheren? Wat is de aard van de controles? Zullen ze reactief worden uitgevoerd, naar aanleiding van incidenten, dan wel proactief?

De minister streeft naar gasuitstootvermindering en is voorstander van nieuwe technologie. Helaas blijft die technologie heel duur en vormen de economische omstandigheden een bijkomende belemmering. De investeerders geven immers blijk van weinig vertrouwen en de maritieme sector heeft zwaar geleden onder de gevolgen van de COVID-19-pandemie.

De maritieme sector zal misschien te kampen krijgen met een recessie. Hoe bekijkt die sector de toekomst en de ambities van de minister? Zijn die ambities bestaanbaar met de werking van de Belgische havens? Hoe zit het met de Belgische reders? Welke internationale toezeggingen heeft de minister tot slot gedaan?

De heer Nicolas Parent (Ecolo-Groen) uit zijn tevredenheid over de initiatieven ter bescherming van het marien milieu en beklemtoont dat de belangen op het vlak van economische ontwikkeling in balans moeten blijven met de terechte ecologische bekommelingen.

L'éolien en mer est évidemment essentiel et la Belgique est exemplaire, pendant que de grands pays voisins ont pris du retard. Le ministre peut-il expliciter ses considérations et son ambition dans ce domaine?

La mer du Nord fonctionnant comme une centrale électrique, des mesures de sécurité renforcées s'imposent.

Au niveau belge, les zones marines précieuses ont été identifiées scientifiquement. Le ministre peut-il fournir davantage de détails, par exemple concernant les dimensions de ces zones?

Le membre s'enquiert au sujet des corridors verts et du label de durabilité. Quels sont les types de carburant que les navires pourront utiliser? Quel est le contrôle sur le respect des normes qui sera mis en place? Quid de la motorisation des navires et des développements belges dans le domaine?

Quant au potentiel de la mariculture, les exemples étrangers permettent d'entrevoir les bonnes (protection des espaces) et mauvaises pratiques (pollution, disparition des espèces indigènes) sur le sujet. Quel est le cap en termes de durabilité? Comment le ministre organisera-t-il la concertation? Qu'en est-il des fermes marines dans le cadre des zones Natura 2000?

Quant au plan d'action contre la "soupe plastique" en mer du Nord, quelles sont les prochaines étapes?

Mme Laurence Zanchetta (PS) rappelle que la question de la durabilité est une question véritablement tentaculaire, une question transversale, une question qui concerne la grande majorité des compétences politiques. Le transport, et en l'occurrence le transport maritime, n'en fait pas exception.

La Belgique est engagée dans l'atteinte des objectifs de réduction des émissions de gaz à effets de serre de 55 % en 2030 et de neutralité carbone en 2050. Pour y parvenir, le paquet de propositions de la Commission européenne prévoit d'incorporer le transport maritime au système d'échange de quotas d'émissions (ETS) et de réduire de 75 % les émissions liées aux carburants du transport maritime d'ici 2050.

Pour ce qui est du premier point, les négociations sont en cours entre le Conseil, le Parlement et la Commission. Qu'en est-il des négociations en trilogue menées le 11 juillet et le 10 octobre 2022? Quid de l'ambition rehaussée du Parlement de réduire les émissions des secteurs ETS de 63 % d'ici 2030? En outre, la membre souhaite en apprendre plus sur le montant et l'utilisation du Fonds océan, lequel servira à soutenir l'innovation en matière de réduction de gaz à effets de serre. Dans quelle

Windenergie op zee is uiteraard cruciaal. Het land levert op dat vlak puik werk, terwijl grote buurlanden achterstand hebben opgelopen. Kan de minister zijn beschouwingen en ambitie ter zake nader toelichten?

Nu de Noordzee een energieleverancier is geworden, zijn bijkomende veiligheidsmaatregelen noodzakelijk.

Op Belgisch vlak werden de waardevolle mariene zones wetenschappelijk afgebakend. Kan de minister meer details verstrekken, bijvoorbeeld betreffende de omvang van die zones?

Het lid vraagt vervolgens meer uitleg over de groene scheepvaartroutes en over het duurzaamheidslabel. Welke brandstoftypes zullen de schepen kunnen gebruiken? Hoe zal het toezicht op de inachtneming van die normen eruitzien? Hoe zit het met de scheepsmotoren en met de Belgische ontwikkelingen op dat vlak?

Wat het potentieel van maricultuur betreft, geven de voorbeelden in het buitenland een idee van de goede praktijken (bescherming van de zones), maar ook van de slechte (vervuiling, uitsterven van inheemse soorten). Wat is het streefdoel op het vlak van duurzaamheid? Hoe zal de minister het overleg organiseren? Hoe zit het met de zeeboerderijen in Natura 2000-zones?

Hoever staat het met het actieplan tegen de plasticbrij in de Noordzee? Wat zijn de volgende stappen ervan?

Mevrouw Laurence Zanchetta (PS) wijst erop dat duurzaamheid een alomvattend en gebiedsoverschrijdend verhaal is, dat het merendeel van de beleidsbevoegdheden bestrijkt. Transport, *in casu* maritiem transport, vormt daarop geen uitzondering.

Ook België streeft ernaar om tegen 2030 de broeikasgasuitstoot met 55 % te verminderen en tegen 2050 koolstofneutraal te zijn. Om dat te bereiken moet volgens de voorstellen van de Europese Commissie het maritiem transport worden opgenomen in de emissiehandelsregeling (ETS) en moet de uitstoot door brandstoffen voor maritiem transport tegen 2050 dalen met 75 %.

Met betrekking tot het eerste aspect lopen er onderhandelingen tussen de Raad, het Parlement en de Commissie. Wat was de uitkomst van het driepartijenoverleg op 11 juli en 10 oktober 2022? Hoe zit het met de verhoogde ambitie van het Parlement om de uitstoot door de ETS-sectoren tegen 2030 terug te dringen met 63 %? Het lid zou daarnaast ook meer willen vernemen over het bedrag ten bate van het Oceaanfonds en over de aanwending ervan; dat geld zou moeten dienen voor

mesure ce fonds pourrait-il participer du développement de l'hydrogène dans le secteur maritime?

En ce qui concerne le second point, le Parlement a également adopté des objectifs plus ambitieux que la proposition initiale: 80 % de réduction des émissions à partir de 2050, contre 75 % initialement. Le Conseil a quant à lui conservé l'objectif proposé par la Commission. Quel est le regard du ministre sur la position du Conseil? Que peut-il dire pour ce qui est du retour sur le fait que le rehaussement de l'objectif voté au Parlement n'ait pas été partagé? Peut-on envisager que le gouvernement engage ce rehaussement à l'échelle nationale? Enfin, quel est le calendrier prévu quant aux discussions à venir?

En guise de conclusion, l'intervenante salue les initiatives prises en matière de gestion des déchets, de pêche durable et de sûreté maritime – des initiatives qui tendent à concrétiser les ambitions de ce gouvernement.

M. Pieter De Spiegeleer (VB) constate que, chaque année, dans sa note de politique générale, le ministre souligne l'importance de la coopération entre les différents niveaux de pouvoir. Les autorités côtières, les organisations sectorielles et les partenaires privés doivent également être associés à cette concertation.

En ce qui concerne l'économie bleue, la partie belge de la mer du Nord sert souvent de centre d'expertise pour les technologies innovantes, dont le savoir-faire jouit d'une renommée mondiale.

Comme chacun le sait, l'économie bleue va toujours de pair avec la recherche et l'innovation. Toutefois, cette expertise réside davantage chez *Flanders Maritime Cluster*, mais aussi auprès de l'*Agentschap Ondernemen*, de *Flanders Investment & Trade* et du *Vlaams Instituut voor de Zee*. Comment l'administration du ministre fera-t-elle la différence? La question se pose alors de savoir si cette croissance bleue n'est pas comptabilisée deux fois, mais également si l'on ne fait pas deux fois le même travail pour la concrétiser.

Le membre se pose des questions à propos de l'enseignement – une compétence communautaire – et demande plus de précisions à cet égard.

La Belgique avait signé la déclaration de Clydebank au cours de la COP26 qui avait eu lieu à Glasgow en novembre 2021. Cet engagement implique que la Belgique examinera d'ici 2026 si des navires zéro émission pourraient circuler sur des routes navigables entre deux ports. L'un de ces couloirs verts a été créé très

innovatie op het vlak van broeikasgasuitstootvermindering. In welke mate zou dat fonds het waterstofgebruik in de maritieme sector kunnen stimuleren?

Ook met betrekking tot het tweede aspect heeft het Parlement ambitieuzere doelstellingen aangenomen dan het aanvankelijke voorstel, want het wil dat de uitstoot tegen 2050 daalt met 80 %, terwijl dat aanvankelijk 75 % was. De Raad heeft zich daarentegen achter de door de Commissie voorgestelde doelstelling geschaard. Wat denkt de minister van het standpunt van de Raad? Welke feedback kan hij geven met betrekking tot het feit dat de door het Parlement aangenomen, naar boven bijgestelde doelstelling niet werd overgenomen? Kan worden overwogen dat de regering die verhoging op nationaal vlak toepast? Wat is tot slot het tijdpad voor de komende besprekingen?

Afsluitend drukt de spreekster haar waardering uit voor de initiatieven inzake afvalbeheer, duurzame visserij en maritieme veiligheid, want aldus worden de ambities van deze regering waargemaakt.

De heer Pieter De Spiegeleer (VB) stelt vast dat de minister in zijn beleidsnota elk jaar opnieuw wijst op het belang van samenwerking tussen de beleidsniveaus. Ook de kustbesturen, de sectororganisaties en private partners moeten betrokken worden bij het overleg.

Over de blauwe economie dient het deel van de Noordzee dat als Belgisch omschreven wordt vaak als expertisecentrum voor innovatieve technologieën waarvan de knowhow wereldwijd gerenommeerd is.

Zoals bekend gaat blauwe economie altijd hand in hand met onderzoek en innovatie. De expertise zit echter bij de *Flanders Maritime Cluster*, maar ook het Agentschap Ondernemen, *Flanders Investment & Trade*, het Vlaams Instituut voor de Zee. Hoe gaat de administratie van de minister het verschil maken? De vraag is dan of die blauwe groei niet alleen dubbel telt, maar ook dat vaak dubbel werk geleverd wordt om die groei te verwezenlijken.

Het lid stelt zich vragen inzake onderwijs – een gemeenschapsmaterie – en verkrijgt graag meer details ter zake.

Op de COP26 die plaatsvond in Glasgow in november 2021 heeft België de Clydebank Declaration ondertekend. Dit engagement houdt in dat België tegen 2026 zal onderzoeken of op scheepvaartroutes tussen twee havens emissievrije schepen kunnen worden ingezet. Zeer recent werd een dergelijke green corridor

récemment entre le port de Gand et la ville suédoise de Göteborg. Le port de Gand, baptisé *North Sea Port*, est situé au cœur de la province de Flandre orientale et est connu pour être un hub hydrogène ambitieux. Dans ce contexte, des infrastructures d'alimentation à quai sont également en plein essor. La ville de Göteborg dispose par exemple de plusieurs terminaux équipés d'infrastructures d'alimentation à quai très élaborées. Une liaison entre Anvers et Montréal à l'examen.

Avec quelles parties prenantes le ministre est-il en contact? Qui a l'initiative? Quand ces "liaisons vertes" seront-elles évaluées?

La présidence belge de l'Union européenne en 2024 accordera une attention particulière au bien-être des gens de mer à l'occasion d'un événement organisé sur ce thème. Le ministre peut-il fournir davantage d'informations à ce propos? Quelles autres compétences fédérales et régionales seront impliquées dans l'organisation de cet événement? Quel en sera le coût?

L'ASBL baptisée OVIS a récemment été présentée au grand public. Cette ASBL pourra utiliser des fonds publics pour financer des projets susceptibles de bénéficier au secteur de la pêche et de la mariculture au sens large. Un commissaire du gouvernement devra veiller à préserver l'équilibre au sein du secteur. Quelle sera sa mission? Comment l'équilibre au sein du secteur sera-t-il préservé?

En Belgique, les règles SOLAS ont été clairement intégrées dans le Règlement sur l'inspection maritime du Code belge de la Navigation. En outre, le cadre réglementaire fixant les prescriptions applicables aux navires de moins de 500 tonneaux de jauge brute sera encore finalisé cette année. Il s'agit notamment des bateaux de travail utilisés pour transporter le personnel industriel vers les parcs éoliens. L'objectif est donc de permettre également à ces navires de battre le pavillon belge.

De combien de bateaux s'agit-il? Dans combien de ports d'attache sont-ils répartis? Quels sont ces ports?

En ce qui concerne le point "Plus de bleu en mer", l'intervenant aimerait en savoir davantage sur les menaces terroristes.

Comment le ministre envisage-t-il concrètement l'espionnage économique exercé par la Chine?

En 2023, la coopération entre les secteurs public et privé sera renforcée en matière d'échange d'informations. L'objectif est évidemment que tous les intéressés y gagnent. À cet effet, la confiance entre les différents

geformaliseerd tussen de haven van Gent en het Zweedse Göteborg. Gent – *North Sea Port* – in de kern van Oost-Vlaanderen staat bekend als ambitieuze waterstofhub. Walstroomvoorziening is ook "hot" in deze context. Zo heeft Göteborg een aantal terminals die een uitgebreide walstroomvoorziening hebben. Een verbinding tussen Antwerpen en Montréal wordt nog onderzocht.

Met welke belanghebbenden heeft de minister contact? Waar ligt het initiatief? Wanneer volgt een evaluatie van deze "groene lijnverbindingen"?

Tijdens het Belgisch EU-voorzitterschap in 2024 zal de nodige aandacht gegeven worden aan het welzijn van de zeevarenden tijdens een evenement dat hierover georganiseerd wordt. Kan de minister meer informatie verstrekken? Met welke andere federale en regionale bevoegdheden wordt dit evenement aangepakt? Wat is het kostenplaatje?

Recent werd het OVIS voorgesteld. Een vzw die met behulp van overheidsmiddelen projecten kan financieren die de visserij- en maricultuursector in ruime zin ten goede komen. Een regeringscommissaris moet erop toezien dat het gelijk speelveld niet wordt verstoord. Wat is zijn opdracht? Hoe zal het gelijk speelveld worden bewaakt?

De SOLAS-regels zijn in België duidelijk opgenomen in het zeevaartinspectiereglement van het Belgisch scheepvaartwetboek. Verder zal het regelgevend kader dat de voorschriften voor schepen van minder dan 500 gross tonnage nog dit jaar gefinaliseerd worden. Het gaat hierover werkboden waarmee industrieel personeel naar de windmolenparken gebracht wordt. Het is dus de bedoeling ook deze schepen onder Belgische vlag te brengen.

Over hoeveel schepen gaat het hier? Verspreid over hoeveel en welke thuishavens?

Betreffende meer blauw op zee had het lid graag iets meer zicht gekregen over terroristische dreigingen.

Met betrekking tot de economische spionage vanwege China wenst het lid te vernemen hoe de minister daar concreet tegenaan kijkt.

In 2023 wordt er meer ingezet op de publiek-private samenwerking voor Informatie-uitwisseling. Het is natuurlijk zaak om hier een win-win situatie voor alle belanghebbenden van te maken. Vertrouwen tussen deze

intéressés sera primordiale. Que compte entreprendre le ministre?

L'administration en charge de la mer du Nord est une ambition chère au ministre. Est-ce en réaction à l'audit assez critique réalisé à cet égard, qui a amené à considérer les pouvoirs publics comme un navire à la dérive composé de 17 instances différentes? Le ministre entend-il refédéraliser les compétences éparpillées?

Pour la première fois, la Belgique préside la concertation des organisations de garde-côtes des États membres de l'UE. C'est une évolution favorable.

M. Vincent Scourneau (MR) revient sur l'application informatique qui sera lancée en 2023. Quel organisme sera compétent? L'application pourra-t-elle être utilisée en dehors des eaux belges?

Quant aux dossiers pédagogiques à l'intention des écoles, sont-ils destinés à tous les élèves en Belgique ou y aura-t-il des collaborations avec les communautés et régions?

Qu'en est-il de la mise en œuvre de la Convention SOLAS? Quel est l'état du droit actuel en Belgique?

La navigation de plaisance est-elle concernée par la navigation verte? Est-il envisageable d'établir des catégories, à l'exemple du système pour les véhicules automobiles, pour réduire le nombre de bateaux eu égard à certaines normes d'émission?

Quels sont les contours de la nouvelle législation en droit du travail, plus spécialement du droit des gens de mer?

Quelles sont les mesures que prépare le ministre en matière de sûreté et de sécurité maritime? Comment améliorer la coopération entre le secteur public et le secteur privé?

Comment le ministre envisage-t-il de matérialiser l'établissement d'une administration unique de la mer du Nord?

Enfin, le membre dénonce les différentes techniques de pêche fortement préjudiciables à la vie marine. Le ministre prendra-t-il des mesures?

Mme Greet Daems (PVDA-PTB) évoque tout d'abord les émissions liées à la navigation et leur contrôle. Dans la partie belge de la mer du Nord, ce contrôle est effectué par le fameux "avion renifleur", qui vérifie les

diverse belanghebbenden zal hiervoor van groot belang zijn. Wat zal de minister ondernemen?

De Noordzeeadministratie is een hartstochtelijke ambitie van de minister. Is dat een reactie op de eerder kritische audit hierover, die aanleiding geeft tot de beschouwing dat de overheid als een stuurloos schip is met 17 verschillende instanties? Wil de minister de verspreide bevoegdheden herfederaliseren?

België is voor het eerst voorzitter van het overleg van kustwachtorganisaties van EU-lidstaten. Dit is een gunstige ontwikkeling.

De heer Vincent Scourneau (MR) komt terug op de applicatie die in 2023 zal worden gelanceerd. Welke instelling zal daarvoor bevoegd zijn? Zal de applicatie ook buiten de Belgische territoriale wateren kunnen worden gebruikt?

Zijn de onderwijspakketten voor de scholen bedoeld voor alle leerlingen in België, of zal er worden samengewerkt met de gemeenschappen en gewesten?

Hoe zit het met de tenuitvoerlegging van het SOLAS-verdrag? Hoe luiden thans de Belgische rechtsregels dienaangaande?

Betreft de doelstelling inzake groene scheepvaart ook de pleziervaartsector? Is het denkbaar dat, zoals voor de auto's, een onderverdeling in categorieën wordt ingevoerd, om het aantal schepen te beperken naargelang van bepaalde emissienormen?

Wat zijn de krijtlijnen van de nieuwe wetgeving inzake arbeidsrecht, met name voor de zeevarenden?

Welke maatregelen bereidt de minister voor op het gebied van maritieme veiligheid en beveiliging? Hoe kan de samenwerking tussen de openbare en de private sector worden verbeterd?

Hoe beoogt de minister invulling te geven aan de totstandkoming van één enkele Noordzeeadministratie?

Tot slot stelt het lid de verschillende visserijtechnieken aan de kaak die erg schadelijk zijn voor het zeeleven. Zal de minister dienaangaande maatregelen treffen?

Mevrouw Greet Daems (PVDA-PTB) vat haar uiteenzetting aan met de emissies van de scheepvaart en de handhaving daarvan. In het Belgische deel van de Noordzee gebeurt de controle van die emissies

émissions de suie (*black carbon*), de soufre et d'azote. Or, la note de politique n'est pas tout à fait claire à propos du nombre d'infractions aux normes d'émissions déjà constatées par cet avion et des poursuites judiciaires ou des amendes résultant de ces constatations. Si le ministre fournit dans sa note des chiffres généraux sur les infractions aux lois sur la navigation, l'intervenante apprécierait toutefois d'obtenir des précisions à propos des infractions aux normes d'émission.

Le ministre dispose-t-il par ailleurs de données ou de projections sur l'évolution des émissions totales liées à la navigation dans les espaces marins belges et sur l'évolution éventuelle de ces émissions en cas de croissance du transport maritime? Par exemple, on peut concrètement s'attendre à ce que la stratégie REPowerEU de l'Union européenne, élaborée en réponse à la crise énergétique et à la guerre menée par la Russie en Ukraine, entraîne une hausse du trafic de méthaniers à destination de Zeebrugge. Le ministre a-t-il une idée du nombre de navires visés et de leur impact éventuel sur les émissions et sur l'environnement dans les espaces marins belges?

La navigation est évidemment cruciale pour l'économie belge et l'économie mondiale. C'est pourquoi il importe de conclure un maximum d'accords internationaux afin de lutter contre l'incidence de la navigation sur le climat. Dans sa note de politique, le ministre indique qu'il préconise d'appliquer les objectifs européens de réduction des émissions également au sein de l'OMI (Organisation maritime internationale). Selon le ministre, quelles sont les chances que l'OMI applique ces objectifs? Et quelles initiatives concrètes le ministre prendra-t-il à cet effet? Dans l'intervalle, force est de constater que les politiques de l'OMI et de l'Union européenne convergent sur plusieurs points. Ces deux institutions ont récemment décidé d'instaurer une tarification du carbone.

L'accord de l'OMI visant à appliquer une tarification du carbone dans le secteur du transport maritime date de fin mai. Les modalités précises de cette tarification n'ont pas été immédiatement fixées, mais elles devaient être examinées au cours de la réunion suivante en juin. Cependant, les résultats de cette réunion n'ont pas fait l'objet d'une communication au grand public.

Que pense le ministre de cette décision de l'OMI d'instaurer une tarification mondiale du carbone pour le transport maritime? Est-il favorable à cette mesure et pourquoi?

Une décision a-t-elle déjà été prise quant à la hauteur du prix carbone et à l'entrée en vigueur de ce mécanisme? Dans l'affirmative, quelle est-elle? Dans la négative,

door het fameuze sniffervliegtuig. Dat controleert op de uitstoot van *black carbon*, zwavel en stikstof. Maar wat niet geheel duidelijk is uit de beleidsnota is hoeveel uitstootinbreuken dat vliegtuig al vastgesteld heeft en in welke mate daar al gerechtelijke vervolgingen of boetes uit zijn voortgekomen. De minister geeft in zijn nota wel algemene cijfers over inbreuken op de scheepvaartwetten, maar het zou fijn zijn mocht hij wat meer details kunnen geven over de emissiegerelateerde inbreuken.

Heeft de minister voorts ook gegevens of projecties over de evolutie van de totale scheepvaartuitstoot in de Belgische zeegebieden en hoe die zou kunnen evolueren met een eventuele toename van het maritiem transport? Concreet valt bijvoorbeeld te verwachten dat de REPowerEU-strategie van de Europese Unie, als antwoord op de energiecrisis en de oorlog van Rusland in Oekraïne, ervoor zal zorgen dat er meer LNG-tankers naar Zeebrugge zullen komen. Kan de minister een indicatie geven over hoeveel extra schepen dat zou gaan en wat de eventuele impact op de uitstoot en het leefmilieu in de Belgische zeegebieden zou kunnen zijn?

Scheepvaart is uiteraard van groot belang voor de Belgische economie en die van de wereld. Daarom is het belangrijk om zo veel mogelijk internationale afspraken te maken om de impact van de scheepvaart op het klimaat tegen te gaan. In de beleidsnota geeft de minister aan dat hij de Europese doelstellingen voor uitstootreductie ook bij de IMO (internationale maritieme organisatie) bepleit. Hoe ziet hij de kansen dat de IMO daarin meegaat? En welke concrete initiatieven gaat de minister daartoe ondernemen? Intussen kan men wel enkele convergenties tussen het beleid van de IMO en de EU waarnemen. Beide instanties hebben recent beslist om hun toevlucht te nemen tot koolstofbeprijzing.

Het akkoord van de IMO om koolstofbeprijzing te gaan toepassen in de sector van het maritiem transport dateert van eind mei. De precieze regels in verband daarmee werden niet meteen vastgelegd, maar zouden worden besproken op een volgende meeting in juni. Maar over de resultaten van die meeting werd niks naar de buitenwereld gecommuniceerd.

Wat vindt de minister van die beslissing van de IMO voor een wereldwijde koolstofbeprijzing op scheepvaart? Is hij fan van die maatregel en waarom wel of niet?

Is er al een beslissing genomen over de hoogte van de koolstofprijs en de inwerkingtreding daarvan? Zo ja, wat is er beslist? Zo nee, is er beslist om dan toch niet

a-t-on finalement décidé de ne pas instaurer de tarification du carbone, ou bien cette décision a-t-elle été simplement reportée?

Quelles mesures l'OMI prendra-t-elle pour aider le secteur du transport maritime à effectuer la transition vers des carburants durables? Selon l'OMI, quels sont ces carburants durables? Cette organisation stimule-t-elle l'utilisation de biocarburants? Dans l'affirmative, de quelle génération ces biocarburants sont-ils?

Quelle est la position défendue par le ministre au nom de la Belgique en ce qui concerne la transition vers des carburants alternatifs, aussi bien dans le cadre des discussions au sein de l'OMI que dans celles organisées au sein de l'Union européenne concernant l'initiative ReFuel Maritime?

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) réitère certaines observations qu'elle avait formulées dans le cadre de l'examen de la précédente note de politique générale du ministre. Si la navigation est une activité très importante pour notre pays, ses répercussions sont à peine visibles pour de nombreuses personnes, sauf lorsque des problèmes surgissent. Entre-temps, chacun a conscience des conséquences potentielles d'une perturbation de la chaîne logistique. Exportations de céréales d'Ukraine, mobilisation de méthaniers pour remplir nos réserves de gaz, cas de COVID-19 à Shanghai: autant d'exemples dans lesquels un problème logistique mondial a subitement des conséquences très tangibles pour chaque ménage.

Il est donc capital que le ministre fasse preuve d'énormément de volontarisme dans l'exercice de ses compétences liées à la mer du Nord, tout comme il est crucial que la Belgique ait la volonté de jouer un rôle moteur sur le plan international en matière de verdissement et de modernisation de la navigation, au sein de l'OMI et de l'Union européenne. Il est tout aussi capital enfin que le ministre ait mis en œuvre, sur le plan national, un cadre législatif clair, résultat du travail acharné abattu pendant des années par le ministre et de nombreuses personnes avant lui.

Le transport maritime est le trait d'union entre le monde et les ménages, qu'il s'agisse de gaz pour se chauffer, de produits ménagers du quotidien, ou encore de certaines problématiques dont nous nous serions bien passés. La membre évoque la région frontalière où elle habite, près du port d'Anvers. Une région où les problèmes liés à la drogue et la violence qui en découle ne sont donc jamais loin. Plusieurs avancées ont déjà été engrangées, comme par exemple le *Stroomplan*, le démantèlement du réseau Sky-ECC et la loi relative à la sûreté maritime. En sa qualité de nation maritime, la

door te gaan met koolstofbeprijzing of is de beslissing gewoon uitgesteld?

Welke maatregelen zal de IMO nemen om de maritieme transportsector te helpen bij de overschakeling naar duurzame brandstoffen? En welke brandstoffen vallen daaronder volgens de IMO? Stimuleert de IMO het gebruik van biobrandstoffen, en zo ja, van welke generaties?

Welk standpunt bepleit de minister namens België inzake de overschakeling naar alternatieve brandstoffen, zowel in de IMO-discussies als de discussies binnen de EU over ReFuel Maritime?

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) herinnert aan opmerkingen naar aanleiding van de vorige beleidsnota van de minister. Scheepvaart is voor het land heel belangrijk, maar de impact is voor vele mensen nauwelijks zichtbaar, tot er iets fout loopt. Intussen begrijpt iedereen wat een verstoring van de logistieke keten tot gevolg kan hebben: graan uit Oekraïne, LNG-tankers om de gasvoorraden aan te vullen, COVID-19 in Shanghai. Het zijn maar enkele voorbeelden waarbij een mondiaal logistiek probleem plotseling heel tastbaar wordt in elke huiskamer.

Het is dan ook enorm belangrijk dat de minister zijn bevoegdheid Noordzee zeer voluntaristisch opneemt. Dat België op internationaal vlak een leidende rol wil opnemen inzake de vergroening en modernisering van de scheepvaart binnen de IMO en de Europese Unie. Dat de minister nationaal werk heeft gemaakt van een duidelijk wetgevend kader. Een opdracht waar hij, en velen voor hem, jarenlang aan hebben gezwoegd.

Scheepvaart brengt de wereld tot in de huiskamers, gaande van het gas om zich te verwarmen over de producten die men dagelijks gebruikt in het huishouden tot zaken die men liever niet zou zien opduiken. Het lid verwijst naar de grensregio waar ze woont, vlakbij de Antwerpse haven. Een regio waar drugsproblematieken en het bijhorende geweld dus ook nooit veraf zijn. Met het Stroomplan, het kraken van het Sky-ECC-netwerk, met de wet maritieme veiligheid zijn er al verschillende stappen genomen. Het is de verantwoordelijkheid van België als maritieme natie om de veiligheid van zijn

Belgique a la responsabilité d'améliorer la sécurité de ses infrastructures portuaires, dans l'intérêt des travailleurs et des utilisateurs de ces infrastructures. Il s'agit d'un dossier qui tient fortement au cœur du ministre, que ce soit dans l'exercice de ses compétences liées à la Justice ou de celles liées à la mer du Nord. Il faut dire qu'il a failli, lui aussi, subir personnellement la violence liée à la drogue.

Il est par ailleurs parfaitement légitime que le ministre mise fortement sur l'économie bleue. Si les nouvelles activités commerciales peuvent contribuer à la relance dans la région côtière, il importe aussi de ne pas oublier les activités existantes. L'intervenante se réjouit donc qu'après la réforme de la législation relative à la navigation de plaisance qui a été approuvée par cette commission, le ministre continue d'œuvrer à la promotion de ce secteur pour le redynamiser. La communication d'informations aux plaisanciers via une application mobile constitue déjà une première étape dans la bonne direction.

La mer a toujours constitué une porte sur le monde pour la Belgique. Elle nous a permis de construire une économie ouverte et une région prospère.

La membre soutient dès lors pleinement le ministre dans la politique ambitieuse qu'il compte mener à l'égard de la mer du Nord.

B. Réponses du ministre

Équipage

Compte tenu du risque d'immigration illégale, une concertation a eu lieu avec l'Office des étrangers. L'obligation de visa est abandonnée pour l'équipage, mais certaines obligations resteront d'application. Par exemple, l'équipage devra toujours prouver qu'il embarquera dans un navire dans un port belge ou que des billets d'avion nominatifs ont été émis pour le voyage retour. L'agent maritime devra également donner une caution pécuniaire. Le livret du marin permet par ailleurs d'identifier le marin. Ce livret doit remplir certaines conditions en matière de sécurité. Il permet au marin de voyager sans visa vers ou depuis le navire pour lequel il dispose d'un contrat de travail.

Concertation

La politique de la Mer du Nord est une politique participative. La préparation de nouvelles normes fait l'objet de très nombreuses concertations. La communauté du port d'Anvers semble satisfaite.

haveninfrastructuur te verbeteren. In het belang van de werknemers en de gebruikers van zijn havens. Dit is een dossier is dat de minister zeer na aan het hart ligt, zowel vanuit zijn rol als minister van Justitie, als die van minister van Noordzee. Ook bij hem kwam het bijna tot in de huiskamer.

Het is ook niet meer dan terecht dat de minister sterk inzet op blauwe economie. Het inzetten op nieuwe commerciële activiteiten is positief voor de relance in de kustregio, maar het is belangrijk dat ook de bestaande activiteiten niet vergeten worden. De spreekster is dan ook verheugd dat na de hervorming van de wetgeving op de pleziervaart die door deze commissie werd goedgekeurd, er verder werk wordt gemaakt van promotie om deze sector om opnieuw een boost te geven. Het ontsluiten van informatie via een app voor de pleziervaarder is alvast een eerste belangrijke stap in de goede richting.

De zee is voor België altijd een poort op de wereld geweest. Het heeft gezorgd voor een open economie en een welvarende regio.

Het lid steunt de minister dan ook volledig in het ambitieuze beleid dat hij tentoonspreidt over de Noordzee.

B. Antwoorden van de minister

Bemanning

Omdat illegale immigratie een gevaar is, was er overleg met de Dienst Vreemdelingenzaken. Voor de bemanning vervalt de visumplicht, maar er zijn wel verplichtingen. Zo moet de bemanning steeds aantonen dat zij aan boord gaat van een vaartuig in een Belgische haven, of dat er vliegtickets bestaan op naam om terug te keren. De scheepsagent dient tevens een geldelijke borg te verstrekken. Daarnaast is er het zeemansboekje 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.

Overleg

Noordzeebeleid is een participatief beleid. Er gebeurt heel veel overleg bij de voorbereiding van nieuwe normen. De havengemeenschap in Antwerpen schijnt tevreden te zijn.

Contrôle

Deux plateformes sont en cours d'élaboration: l'une contiendra les plans de sécurité et l'ensemble des informations à ce sujet et l'autre permettra l'échange d'informations avec le secteur privé au sens large.

Les contrôles des informations et de l'application de la législation ISPS sont réalisés par les services compétents: les inspecteurs de la DG Navigation, la douane, la police de la navigation, les capitaineries.

Le contrôle des conditions de travail à bord des bateaux sera réalisé par les inspecteurs de la DG Navigation en collaboration avec l'inspection sociale du SPF ETCS.

Routes sans émission

Les projets de subvention nécessaires sont lancés au niveau européen pour pouvoir réaliser ces investissements. Dans le cadre des discussions relatives à l'instauration d'un système d'échange de quotas d'émission (SEQUE) pour la navigation, il est envisagé de restituer une partie des recettes au secteur afin qu'il poursuive la recherche et le développement.

Compte tenu de l'augmentation du coût des combustibles fossiles, l'investissement dans les combustibles alternatifs sera rentabilisé.

L'objectif est d'investir massivement dans ces nouveaux combustibles car les armateurs y sont également favorables. Ils consentent eux aussi des investissements importants. L'intervenant cite CMB avec l'Hydroville et le récent projet d'une usine à hydrogène en Namibie. Les pouvoirs publics doivent élaborer un cadre législatif adéquat pour récompenser ces efforts.

Labels de durabilité

Les labels sont en cours d'élaboration au niveau de l'OMI. Les navires empruntant les corridors verts utiliseront du méthanol comme carburant. La DG Navigation vérifiera si les navires utilisent effectivement ce carburant lors des inspections par l'État effectuées à bord des navires.

Pour le corridor entre *North Seaport* et Göteborg, toutes les facettes sont en place: les navires et le fournisseur de carburant.

Motorisation des bateaux

Les armateurs belges disposent d'un groupe de réflexion international qui étudie les mesures permettant

Controle

Er wordt werk gemaakt van twee platformen: één dat de beveiligingsplannen en alle informatie daaromtrent bevat en één voor de uitwisseling van informatie met de private sector in ruime zin van het woord.

De controles op de informatie en toepassing van de ISPS-wetgeving gebeurt door de bevoegde diensten: inspecteurs van DG Scheepvaart, douane, scheepvaartpolitie, de havenkapiteinsdiensten.

Controle op arbeidsomstandigheden aan boord van schepen zal gebeuren door de inspecteurs van DG Scheepvaart die samenwerken met sociale inspectie van FOD Waso.

Emissievrije routes

Er worden de nodige Europese subsidieprojecten opgestart om deze investeringen mogelijk te maken. Binnen de discussie over ETS voor de scheepvaart wordt ook gekeken om een deel van deze opbrengst te laten terugvloeien naar de sector om bijkomende R&D te doen.

Door de stijgende kosten van fossiele brandstoffen zal de investering in alternatieve brandstoffen zich ook terugbetalen.

Bedoeling is om hier stevig op in te zetten, omdat de reders ook voorstander van zijn. Zij leveren ook de nodige investeringen, bijvoorbeeld CMB met de Hydroville en nu de recente plannen voor een waterstoffabriek in Namibië. De overheid moet zorgen voor een goed wetgevend kader dat deze inspanningen beloont.

Duurzaamheidslabels

De labels worden thans uitgewerkt door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). De schepen op de groene zeeroutes (*green corridors*) zullen als brandstof methanol gebruiken. DG Scheepvaart zal bij inspecties aan boord controleren of die schepen daadwerkelijk die brandstof gebruiken.

Wat de zeeroute tussen *North Sea Port* en Göteborg betreft, werd alles in gereedheid gebracht: de schepen en de brandstofleverancier zijn in orde.

De voortstuwing van vaartuigen

De Belgische reders beschikken over een internationale reflectiegroep die de maatregelen onderzoekt om

de réduire efficacement les émissions. La DG Navigation a également lancé une étude sur les émissions des petits navires en mer du Nord. C'est avec le résultat de toutes ces études que le gouvernement déterminera sa politique.

Réduction des émissions

Des discussions sont actuellement en cours sur le système d'échange de quotas d'émissions SEQUE et son extension aux émissions de la navigation. Cela signifie que pour chaque tonne de CO₂ émise par un navire, celui-ci devra acheter suffisamment de quotas d'émission. Le nombre total de quotas – pour tous les secteurs couverts par le SEQUE – diminuera d'année en année afin d'atteindre les objectifs du *Green Deal*. Au sein des groupes de travail du Conseil, la DG Navigation a toujours plaidé pour des réductions maximales à court terme, c'est-à-dire d'ici 2030.

Fonds Océan

Le fonds Océan serait mis en place par l'UE et une partie du produit des contributions au SEQUE y serait déposée. Ce fonds pourrait ensuite être utilisé pour réaliser les investissements nécessaires à l'utilisation de carburants alternatifs propres. La Belgique soutient ce fonds dans le cadre de la poursuite des négociations au sein du Conseil et avec le Parlement européen.

Cluster bleu

Les services du ministre coopèrent également avec le cluster bleu, qui réunit l'ensemble des entreprises belges actives en Mer du Nord ou qui souhaitent s'y installer. Les pouvoirs publics élaborent le cadre nécessaire pour permettre l'innovation. Cette réglementation visant à faciliter les projets pilotes en mer a été élaborée à la demande du secteur et en étroite concertation avec celui-ci.

L'objectif est d'éviter tout double emploi, ce qui explique également la volonté de créer une administration unique pour la Mer du Nord.

Enseignement

En ce qui concerne les dossiers pédagogiques sur la navigation, le ministre veut que les jeunes de cinquième et sixième de l'enseignement secondaire puissent en prendre connaissance. Ce sont en effet ces élèves qui sont sur le point de devoir choisir une orientation et à qui il convient de faire découvrir la mer.

de uitstoot doeltreffend te verminderen. DG Scheepvaart heeft ook een onderzoek gestart over de uitstoot van de kleine vaartuigen op de Noordzee. Op grond van de resultaten van al die onderzoeken zal de regering haar beleid bepalen.

Vermindering van de uitstoot

Er zijn thans besprekingen gaande over het EU-emissiehandelssysteem ETS en de uitbreiding ervan tot de uitstoot van de scheepvaart. Dat betekent dat voor elke ton CO₂ die een schip uitstoot, het voldoende emissierechten zal moeten aankopen. Het totale aantal emissierechten – voor alle sectoren die onder het ETS vallen – zal jaar na jaar dalen om aan de doelstellingen van de *Green Deal* te kunnen voldoen. Binnen de werkgroepen in de Raad heeft het DG Scheepvaart altijd opgeroepen tot een zo scherp mogelijke vermindering op korte termijn, namelijk tegen 2030.

Oceaanfonds

Het Oceaanfonds zou door de EU worden opgericht en het zou worden gefinancierd door een deel van de opbrengst van de bijdragen aan het ETS. Dat fonds zou dan kunnen worden gebruikt om de nodige investeringen te doen voor het gebruik van schone alternatieve brandstoffen. Tijdens de onderhandelingen binnen de Raad en met het Europees Parlement is België voorstander van dit fonds.

Blauwe cluster

De diensten van de minister werken samen met de blauwe cluster. Die verenigt immers alle Belgische bedrijven die actief zijn of willen zijn op de Noordzee. De overheid maakt het nodige kader om innovatief te zijn. Voorbeeld: de autonome vaart. Deze regelgeving om proefprojecten op zee mogelijk te maken werd opgesteld op vraag van de sector en in nauw overleg met de sector.

Bedoeling is dubbel werk te voorkomen. Vandaar ook de wens om één Noordzeeadministratie te maken.

Onderwijs

Wat het scheepvaartlessenpakket betreft, wil de minister dat jongeren uit het vijfde en zesde middelbaar hier kennis van kunnen nemen. Het zijn immers zij die binnenkort een studierichting moeten kiezen en die aldus de zee kunnen ontdekken.

Cela s'adresse à tous les élèves du pays, y compris aux élèves des régions de langue française et allemande. Les dossiers d'information sont déjà en cours de préparation en néerlandais et en français et l'information sera transmise à tous les départements concernés des régions.

Contacts

La DG Navigation est en discussion avec les ports maritimes et les armateurs pour examiner les opportunités. Il faut ajouter à cela certains projets à propos desquels le ministre ne peut pas encore communiquer car les discussions sont confidentielles.

Bien-être des marins

Ce point est examiné en coopération avec les armateurs et avec les organisations syndicales des marins. On essaie également d'associer des représentants de l'OMI et de l'OIT à ces discussions.

Commissaire du gouvernement

Le commissaire de gouvernement désigné auprès de l'ASBL OVIS assistera à toutes les réunions du conseil de gestion. Il se concertera aussi étroitement avec le commissaire de gouvernement du *Zeevissersfonds*, qui transmet les moyens à l'ASBL OVIS. Enfin, il pourra s'opposer à toute décision non conforme aux règles européennes en matière d'aide d'État.

SOLAS

Il s'agit d'une vingtaine de navires actuellement actifs en Belgique, dont la majorité sont basés à Ostende.

Niveau de la menace terroriste

En mer du Nord, le niveau est le même que celui actuellement en vigueur sur terre, à savoir le niveau 2.

Espionnage économique

La nouvelle loi concernant la sûreté maritime prévoit que l'évaluation de la sûreté doit également inclure les risques d'ingérence de puissances étrangères. Si cette ingérence est considérée comme un risque par l'ANSM, le plan de sûreté devra en tenir compte. Tous les services compétents détermineront ensuite de quelle manière ce risque devra être traité concrètement à ce moment-là.

Het is bedoeld voor alle leerlingen van het land, dus ook voor die van het Franse en het Duitse taalgebied. De voorbereiding van de informatiepakketten in het Nederlands en in het Frans werd al aangevat en de informatie zal worden bezorgd aan alle bevoegde departementen van de gewesten.

Contacten

DG Scheepvaart zit samen rond de tafel met de zeehavens en de rederijen om opportuniteiten te onderzoeken. Er zijn nog plannen waarover de nu nog niet kan worden gecommuniceerd, omdat de gesprekken vertrouwelijk zijn.

Welzijn van de zeevarenden

Dit wordt opgezet samen met de reders en de vakorganisaties van de zeevarenden opgezet. Er wordt ook gekeken om vertegenwoordigers van IMO en ILO aanwezig te hebben.

Regeringscommissaris

De regeringscommissaris voor OVIS zal alle vergaderingen van de raad van beheer bijwonen. Hij zal eveneens nauw overleg plegen met de regeringscommissaris van het zeevissersfonds dat de middelen overmaakt aan OVIS. Tot slot zal hij elke beslissing kunnen tegenhouden die niet in overeenstemming is met de Europese regels inzake staatssteun.

SOLAS

Het betreft een twintigtal vaartuigen die momenteel hier actief zijn. De schepen hebben vooral Oostende als thuishaven.

Dreigingsniveau terrorisme

Voor de Noordzee geldt momenteel hetzelfde niveau als aan land ingesteld: niveau 2.

Economische spionage

De nieuwe wet beveiliging heeft opgenomen dat in de beveiligingsbeoordeling ook gekeken moet worden naar het risico op inmenging door vreemde mogendheden. Indien dit door de NAMB als een risico wordt aangezien, dan zal het beveiligingsplan hiermee rekening moeten houden. Dit wordt dan verder opgenomen met al de bevoegde diensten hoe *in concreto* hiermee zal moeten worden omgegaan op dat ogenblik.

Coopération entre le secteur public et le secteur privé

Les plateformes se concertent sur une base régulière. Le secteur privé doit pouvoir donner des informations, mais il a également le droit d'en obtenir. Cela permet d'accroître la confiance et de développer une bonne coopération.

L'administration en charge de la Mer du Nord

Une distinction est établie.

En ce qui concerne l'administration en charge de la mer du Nord, il s'agit de la fusion de certains services fédéraux, dont la DG Navigation, le service Milieu marin et certains services de l'IRSNB.

La garde côtière est une structure de coopération où siègent 17 partenaires de la garde côtière. Il s'agit tant de services fédéraux que de services flamands ayant compétence en mer. Le président est le gouverneur, assisté par Mme Balcaen, chef du *Maritieme Dienstverlening Kust*, une administration flamande, et M. Pieters du NCCN (centre de crise).

Le Service fédéral d'audit interne a effectivement réalisé un audit qui a montré que la garde côtière pourrait être bien mieux organisée. Ce processus est actuellement en cours. L'objectif est de se baser sur les missions essentielles de la garde côtière.

Les services collaborent très bien en cas d'incidents sur le terrain. C'est plutôt dans la structure qu'il y a un problème, qui est en train d'être réglé.

En ce qui concerne l'administration de la mer du Nord, le ministre est convenu avec ses partenaires de soumettre une proposition au Conseil des ministres pour le 1^{er} juin 2023.

Navires non SOLAS

Le projet d'arrêté royal est actuellement au Conseil d'État et pourra être signé cette année. Au début du mois de novembre, l'OMI a adopté un nouveau code de directives pour ces navires, qui, sur la base de la nouvelle réglementation belge, peut entrer en vigueur immédiatement après la publication de l'arrêté royal.

Pour les moteurs de bateaux de plaisance, une étude a été réalisée sur la base de laquelle il sera examiné si des mesures doivent être prises. Cette question doit également être examinée en concertation avec l'Europe, car les bateaux de plaisance traversent souvent les

Samenwerking tussen de openbare sector en de privésector

De platformen plegen overleg op regelmatige basis. De private sector moet informatie kunnen geven, maar heeft ook het recht om informatie te krijgen. Zo kan er vertrouwen groeien en een goede samenwerking ontstaan.

Noordzeeadministratie

Er wordt een onderscheid gemaakt.

Wat de Noordzeeadministratie betreft, gaat het om het samenvoegen van federale diensten waaronder de DG Scheepvaart, de Dienst Marien Milieu en diensten van het KBIN.

De kustwacht is een samenwerkingsverband waarin 17 kustwachtpartners zetelen. Het gaat over zowel federale als Vlaamse diensten met bevoegdheid op zee. De voorzitter hiervan is de gouverneur die hierin bijgestaan wordt door mevrouw Balcaen, hoofd van *Maritieme Dienstverlening Kust*, een Vlaamse administratie en de heer Pieters van het NCCN (crisiscentrum).

Er werd inderdaad een audit uitgevoerd door de federale interne auditdienst waaruit bleek dat de kustwacht veel beter georganiseerd kon worden. Dit proces is momenteel lopende. Bedoeling is te vertrekken van de kernopdrachten van de kustwacht.

Bij incidenten op het terrein werken de diensten zeer goed samen. Het is echter meer in de structuur dat er iets schort, en die wordt nu aangepakt.

Wat de Noordzeeadministratie betreft, is de minister samen met zijn partners overeengekomen om tegen 1 juni 2023 een voorstel aan de Ministerraad voor te leggen.

Niet-SOLAS gebonden schepen

Het ontwerp van koninklijk besluit is momenteel voor advies bij de Raad van State en zal dit jaar kunnen worden ondertekend. Begin november 2022 heeft de IMO een nieuwe code met richtlijnen voor die schepen aangenomen. Op basis van de nieuwe Belgische regelgeving kan die code onmiddellijk na de bekendmaking van het koninklijk besluit in werking treden.

Aangaande de motoren voor plezierboten werd een studie verricht. Op basis van de resultaten ervan zal worden onderzocht of er maatregelen moeten worden genomen. Die kwestie moet tevens in overleg met Europa

frontières et peuvent facilement être enregistrés sous un autre pavillon européen.

OIT

Il s'agit de clarifier à partir de quand un marin a droit au rapatriement s'il n'est plus longtemps payé.

Il comprend également des dispositions relatives à la qualité de l'eau potable et des aliments.

Enfin, il s'agit de l'obligation pour les marins de disposer d'un droit suffisant à une connexion internet pour contacter leur famille, ce qui est d'une grande importance lorsqu'ils peuvent être éloignés de leur domicile pendant une période pouvant aller jusqu'à onze mois.

Port d'Anvers

Le port d'Anvers est l'un des plus importants partenaires. Le ministre travaille en étroite collaboration avec lui pour la sécurité maritime, l'établissement de corridors verts, etc. Les contacts sont bons et ouverts.

Pêche

La pêche est une compétence du ressort des régions.

Infractions

Pour surveiller les limitations strictes en soufre pour le carburant marin dans la zone de contrôle des émissions en mer du Nord, l'avion "renifleur" a effectué 57 vols (89 heures) en 2021, tant au-dessus de la zone de surveillance belge qu'au-dessus des eaux néerlandaises (à la demande du service néerlandais d'inspection de l'environnement et des transports).

Sur les 1.015 navires dont les émissions de soufre ont été mesurées, 16 présentaient des valeurs en soufre élevées suspectes. Ces cas ont été signalés aux services d'inspection maritime compétents pour un suivi à terre.

Une étude a été menée sur les émissions de soufre et a révélé une forte diminution en mer du Nord.

Terminal GNL

Plus aucun bateau GNL supplémentaire ne viendra à Zeebrugge, le terminal ayant actuellement atteint sa

worden onderzocht, aangezien plezierboten vaak grenzen overschrijden en makkelijk kunnen worden geregistreerd onder een andere Europese vlag.

ILO

In dit deel wordt verduidelijkt vanaf wanneer een zeeman recht op repatriëring heeft, indien hij niet langer wordt betaald.

Het bevat tevens bepalingen met betrekking tot de kwaliteit van het drinkwater en van voedingsmiddelen.

Tot slot zit er ook een verplichting in vervat om zeelieden voldoende recht op een internetverbinding te geven opdat ze met hun familie in contact kunnen blijven. Dat is zeer belangrijk, aangezien ze gedurende een periode van soms wel elf maanden van huis kunnen zijn.

Haven van Antwerpen

De haven van Antwerpen is één van de belangrijkste partners. De minister werkt in nauwe samenwerking met de haven in het kader van de maritieme veiligheid, het instellen van groene corridors enzovoort. De contacten met de haven van Antwerpen verlopen goed en in een geest van openheid.

Visserij

De visserij is een gewestelijke bevoegdheid.

Inbreuken

Om de strenge zwavellimieten voor scheepsbrandstof in het Noordzee-emissiecontrolegebied te monitoren, werden in 2021 57 sniffervluchten (89 uren) uitgevoerd met het vliegtuig, zowel boven het Belgische toezichtsgebied als boven Nederlandse wateren (in opdracht van de Inspectie Leefomgeving en Transport van de Nederlandse overheid).

Van de 1.015 schepen waarvan de zwaveluitstoot gemeten werd, vertoonden 16 een verdacht hoge zwavelwaarde. Deze werden gerapporteerd aan de bevoegde maritieme inspectiediensten voor verdere opvolging aan wal.

Er is een studie uitgevoerd voor de uitstoot van zwavel waarbij een grote daling werd vastgesteld in de hele Noordzee.

LNG-terminal

Er zullen niet meer extra LNG-schepen komen naar Zeebrugge, want de terminal zit momenteel aan zijn

capacité maximale. Seule l'origine du gaz sera différente; il ne viendra pas de Russie.

OMI

Depuis le paquet *Fit for 55*, la Belgique doit suivre la position de l'UE au niveau de l'OMI. Dans les réunions de coordination européennes, la Belgique continue d'adopter une position très ambitieuse et de faire pression pour obtenir la plus grande réduction possible. Un niveau de zéro émission sera possible d'ici à 2050.

La Belgique est également liée par la position européenne en ce qui concerne le SEQUE.

a. Tarification du carbone au niveau mondial

Une stratégie de réduction des émissions des navires a été adoptée par l'Organisation maritime internationale (OMI) en juin 2018. Cet objectif doit être atteint par une série de mesures à court, moyen et long terme. Les mesures à court terme ont été fixées en juin 2021. Un plan de travail a également été élaboré pour développer des mesures à moyen et long terme. Plusieurs propositions à cette fin ont été présentées à l'OMI à la fin du mois de mai de cette année, en soulignant que toutes les propositions sur la table contiennent des éléments utiles qui peuvent être développés et combinés.

La position européenne lors des réunions de l'OMI, qui est nécessairement aussi la position belge, consiste à proposer la combinaison d'une tarification du carbone et de normes (en matière de gaz à effet de serre) pour les carburants marins afin de parvenir à un ensemble cohérent de mesures qui permettront de réduire effectivement les émissions.

Cette position est d'ailleurs également soutenue par les parties prenantes belges. En effet, il est important de garder à l'esprit l'objectif ultime d'une décarbonisation complète du transport maritime d'ici 2050 et d'opter pour les mesures qui permettront de réduire effectivement les émissions de gaz à effet de serre et, en d'autres termes, d'amorcer et de réaliser la transition vers des carburants durables.

b. Prix du carbone

Aucune décision finale n'a encore été prise quant à savoir si une tarification du carbone au niveau mondial fera partie de la combinaison de mesures. Plusieurs propositions sont sur la table et passent en revue différents types de mesures économiques.

maximumcapaciteit. Enkel de oorsprong van het gas zal verschillen; die komt niet uit Rusland.

IMO

Sinds het Fit for 55-pakket moet België op IMO-niveau het EU-standpunt volgen. In de Europese coördinatievergaderingen blijft België een zeer ambitieuze positie innemen en ijveren voor een zo groot mogelijke reductie. Zero emissie is mogelijk tegen 2050.

Ook over ETS is België gebonden aan het Europees standpunt.

a. Wereldwijde koolstofbeprijzing

In juni 2018 werd bij de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) een strategie aangenomen voor de reductie van scheepsemissies. Dit doel moet bereikt worden door een reeks van maatregelen op korte, middellange en lange termijn. De korte termijnmaatregelen werden vastgelegd in juni 2021 waarbij tevens een werkplan werd opgesteld voor het ontwikkelen van middellange en lange termijnmaatregelen. Eind mei van dit jaar werden hiertoe verschillende voorstellen gepresenteerd op IMO, waarbij onderstreept werd dat alle voorstellen die op tafel liggen nuttige elementen bevatten die verder uitgewerkt en gecombineerd kunnen worden.

De Europese positie bij IMO meetings, die noodzakelijker wijze ook de Belgische positie is, bestaat er in om een combinatie van een koolstofbeprijzing samen met (broeikasgas) normen voor scheepsbrandstof voor te stellen om zo tot een coherent geheel van maatregelen te komen dat ook effectief tot emissiereducties zal leiden.

Dit standpunt wordt trouwens ook gedragen door de Belgische belanghebbenden. Het is immers belangrijk dat we het uiteindelijke doel, nl. een volledige decarbonisatie van de scheepvaart in 2050, voor ogen houden en kiezen voor die maatregelen die ook effectief voor broeikasgas emissiereducties zorgen en met andere woorden de transitie naar duurzame brandstoffen inzetten en realiseren.

b. Koolstofprijs

Er is nog geen definitieve beslissing genomen of een wereldwijde koolstofbeprijzing deel zal uitmaken van de combinatie van maatregelen. Er liggen verscheidene voorstellen op tafel, waarin verschillende soorten economische maatregelen toegelicht worden.

Il y a notamment une proposition visant à imposer une *fuel levy* ou taxe sur les carburants ou à établir une norme mondiale en matière de carburants, imposant une limite aux émissions des carburants marins utilisés. Cette limite sera de plus en plus stricte afin de se diriger vers des carburants qui n'émettent plus d'émissions. Ces mesures feront l'objet de nouvelles discussions au sein de l'OMI jusqu'à la mi-2023, moment auquel une première décision sera prise quant au type de mesure(s) à développer. Concrètement, cela signifie que le montant d'une éventuelle tarification du carbone ne sera envisagé au plus tôt qu'après cette première décision.

c. Carburants durables

Outre les mesures économiques, plusieurs autres mesures sont également sur la table pour encourager l'utilisation de carburants durables. Il s'agit de propositions de normes (en matière de gaz à effet de serre) sur les carburants marins. L'Europe a soumis une proposition à l'OMI similaire à la proposition européenne du Pacte vert pour l'Europe figurant dans le *FuelEU Maritime*.

L'OMI élabore simultanément des directives pour l'analyse du cycle de vie des carburants. Sur cette base, l'OMI pourra alors décider quels carburants seront considérés comme durables.

Actuellement, la question de savoir quels carburants peuvent être qualifiés de durables fait encore l'objet de nombreux débats. En général, l'ammoniac, par exemple, est considéré comme durable, mais il faut également tenir compte des émissions lors de la production de ce combustible (l'ammoniac gris est produit au moyen de sources fossiles) et des émissions lors de son utilisation (c'est-à-dire la navigation). Le développement de l'analyse du cycle de vie est donc très important pour distinguer clairement les différents types de combustibles.

C. Répliques des membres

M. Bert Wollants (N-VA) se souvient que le ministre a déclaré qu'il n'y avait aucun risque qu'il y ait des bateaux GNL supplémentaires, parce que le terminal a atteint sa capacité maximale. Cette réponse est étrange, car en 2021, il a été décidé de doubler cette capacité d'ici 2026. Les travaux se déroulent également selon le calendrier prévu, selon la ministre de l'Énergie. Le ministre peut-il fournir des précisions?

D. Réponse complémentaire du ministre

Le ministre a déclaré qu'il n'y avait aucun risque pour le moment.

Het gaat dan o.a. om een voorstel om een fuel levy of taks te heffen op de brandstof of om een global fuel standaard, waarbij een limiet opgelegd wordt aan de emissies van gebruikte scheepsbrandstoffen. Deze limiet zal steeds strikter worden zodat we naar brandstoffen evolueren die niet langer emissies uitstoten. Deze maatregelen zullen verder besproken worden op IMO tot medio 2023, wanneer een eerste beslissing genomen zal worden over welk type maatregel(en) verder zal/zullen uitgewerkt worden. Concreet betekent dit dat er ten vroegste na deze eerste beslissing naar de hoogte van een eventuele koolstofbeprijzing gekeken zal worden.

c. Duurzame brandstoffen

Naast de economische maatregelen liggen er ook een aantal andere maatregelen op tafel, die het gebruik van duurzame brandstoffen moeten aanmoedigen. Het gaat over voorstellen voor (broeikasgas) normen op scheepsbrandstoffen. Europa diende een voorstel in op IMO dat vergelijkbaar is met het Europese voorstel uit de Green Deal, opgenomen in de *FuelEU Maritime*.

IMO werkt gelijktijdig aan het ontwikkelen van richtlijnen voor de levenscyclusanalyse van brandstoffen. Op basis hiervan kan IMO dan beslissen welke brandstoffen als duurzaam beschouwd zullen worden.

Op dit moment is er nog veel discussie over welke brandstoffen als duurzaam bestempeld kunnen worden. In het algemeen wordt bv. ammoniak als duurzaam beschouwd, maar er moet ook rekening gehouden worden met de emissies tijdens de productie van deze brandstof (grijze ammoniak wordt gemaakt via fossiele bronnen) en de emissies tijdens het gebruik er van (het varen dus). Vandaar dat de ontwikkeling van de levenscyclusanalyse heel belangrijk is om een duidelijk onderscheid te kunnen maken tussen de verschillende types brandstoffen.

C. Replieken van de leden

De heer Bert Wollants (N-VA) onthoudt dat de minister heeft gezegd dat er geen risico bestaat dat er LNG-schepen bijkomen, omdat de terminal zijn maximale capaciteit heeft bereikt. Dit antwoord is vreemd, omdat in 2021 beslist was die capaciteit te verdubbelen tegen 2026. De werken zitten ook op schema, volgens de minister van Energie. Kan de minister verduidelijking geven?

D. Bijkomend antwoord van de minister

De minister heeft gezegd dat er momenteel geen risico bestaat.

III. — AVIS

La commission émet, par 9 voix contre 4, un avis favorable sur la section 33 – Mobilité et Transport (*partim*: Transport maritime) du projet de loi contenant le budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2023.

Résultat du vote nominatif:

Ont voté pour:

Ecolo-Groen: Nicolas Parent, Marie-Colline Leroy, Cécile Cornet;

PS: Ahmed Laaouej, Chanelle Bonaventure;

MR: Emmanuel Burton;

cd&v: Jef Van den Bergh;

Open Vld: Marianne Verhaert;

Vooruit: Joris Vandenbroucke.

Ont voté contre:

N-VA: Tomas Roggeman;

VB: Frank Troosters, Pieter De Spiegeleer;

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel.

Le rapporteur,

Nicolas Parent

Le président,

Jean-Marc Delizée

III. — ADVIEZEN

De commissie verleent, met 9 stemmen tegen 4, een gunstig advies over afdeling 33 – FOD Mobiliteit en Vervoer (*partim*: Maritiem vervoer) van het wetsontwerp houdende de algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2023.

Resultaat van de naamstemming:

Hebben voorgestemd:

Ecolo-Groen: Nicolas Parent, Marie-Colline Leroy, Cécile Cornet;

PS: Ahmed Laaouej, Chanelle Bonaventure;

MR: Emmanuel Burton;

cd&v: Jef Van den Bergh;

Open Vld: Marianne Verhaert;

Vooruit: Joris Vandenbroucke.

Hebben tegengestemd:

N-VA: Tomas Roggeman;

VB: Frank Troosters, Pieter De Spiegeleer;

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel.

De rapporteur,

Nicolas Parent

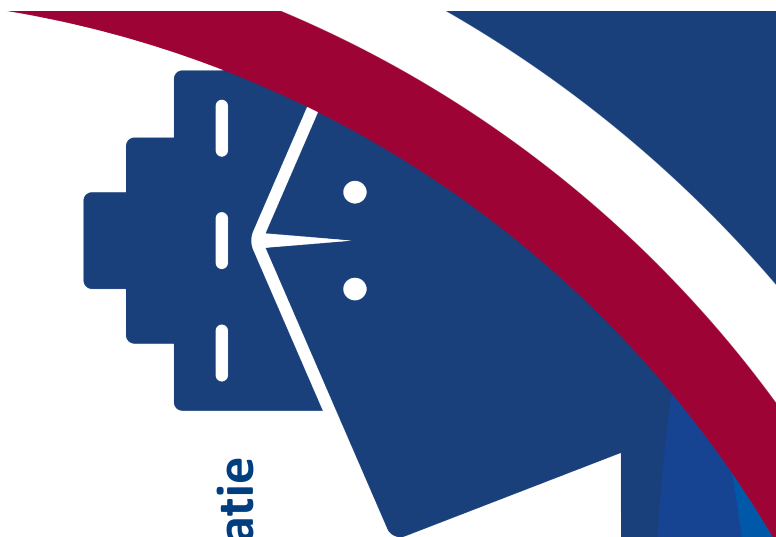
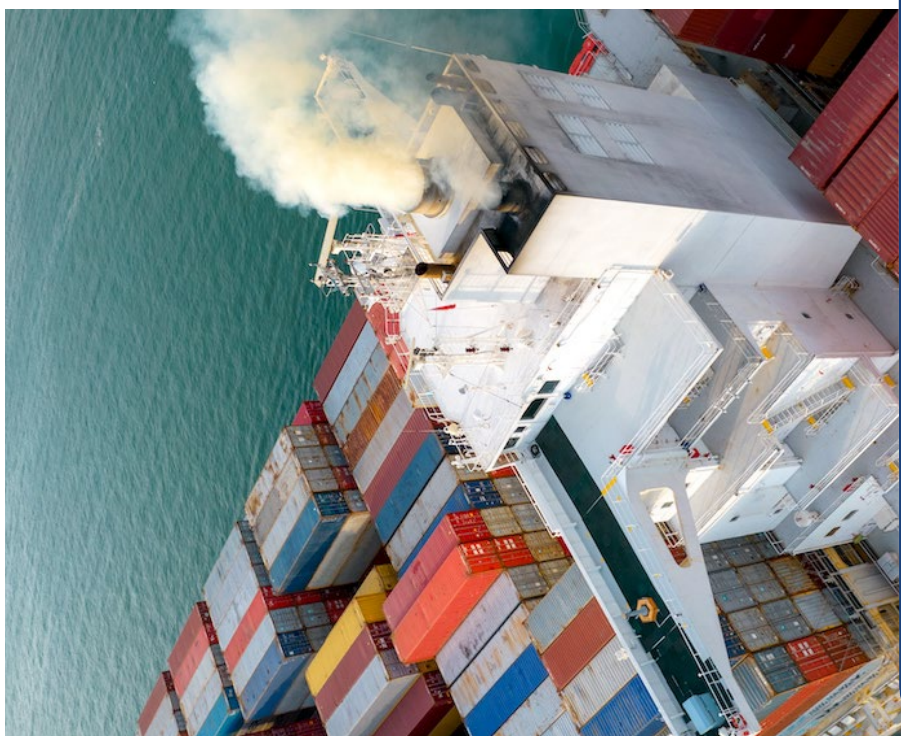
De voorzitter,

Jean-Marc Delizée



Ambitieuze doelstellingen

- Internationale
Maritieme Organisatie
- Green deal /ETS
- Nationaal



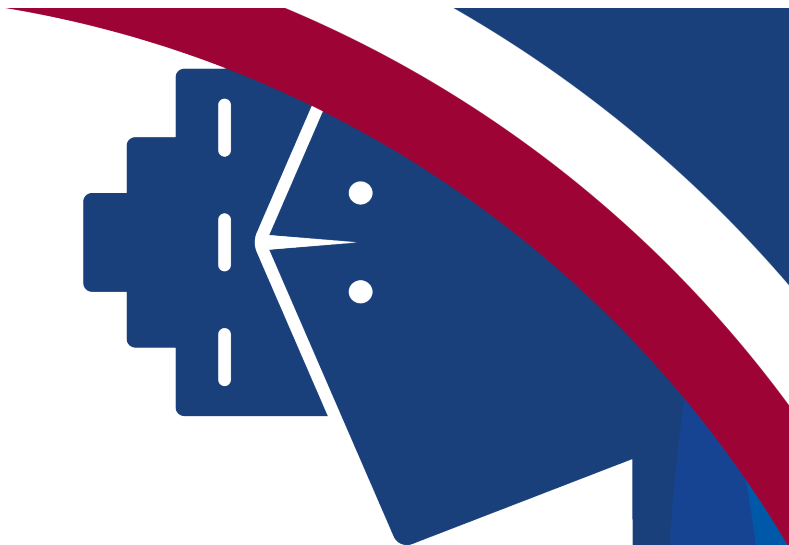
MEER BLAUWE SCHEEPVAART

Réalisations

- Marpol annex V
- Marpol Annex VI
- Essentiële middelen aan boord van zeeschepen

PLUS DE NAVIGATION BLEUE





PLUS DE NAVIGATION BLEUE

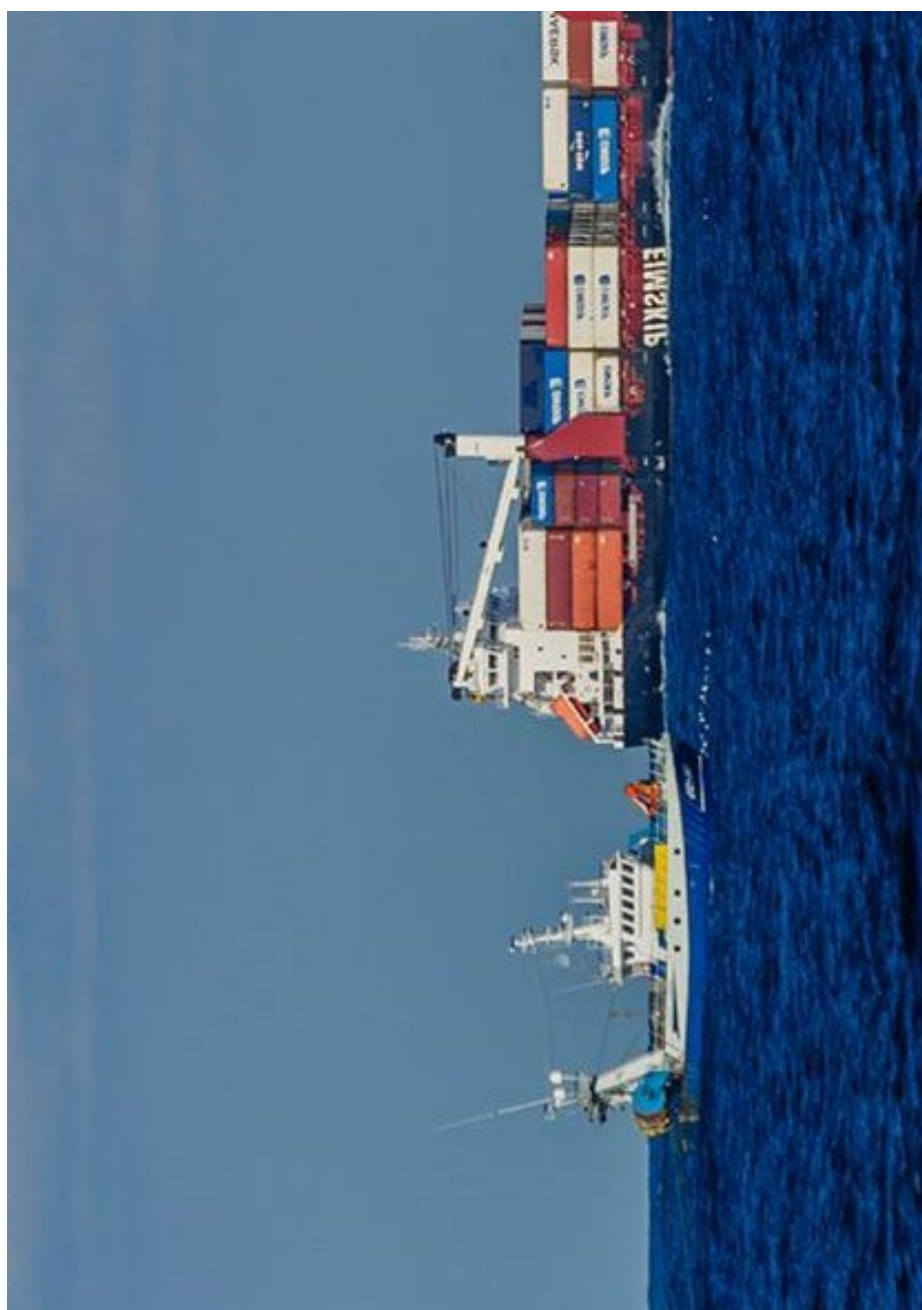
Révision de la législation sur la pêche



PLUS DE NAVIGATION BLEUE

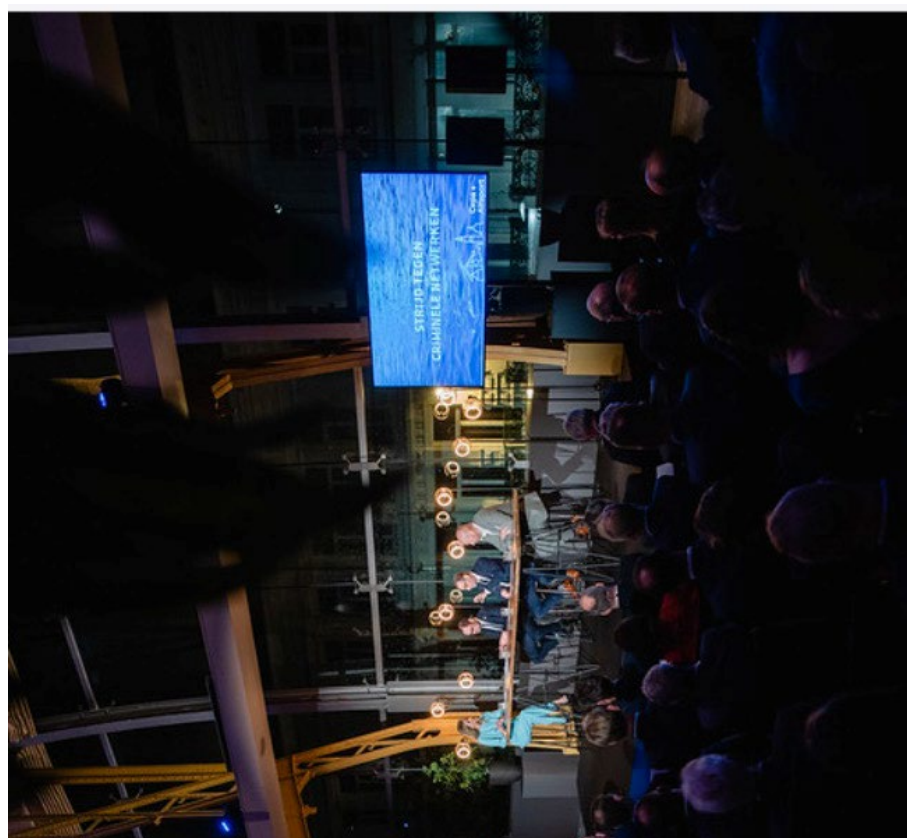






MEER BLAUW OP ZEE





Betere beveiliging van havens, havenfaciliteiten en schepen



MEER BLAUW OP ZEE



**Betere beveiliging van havens,
havenfaciliteiten en schepen**

MEER BLAUW OP ZEE

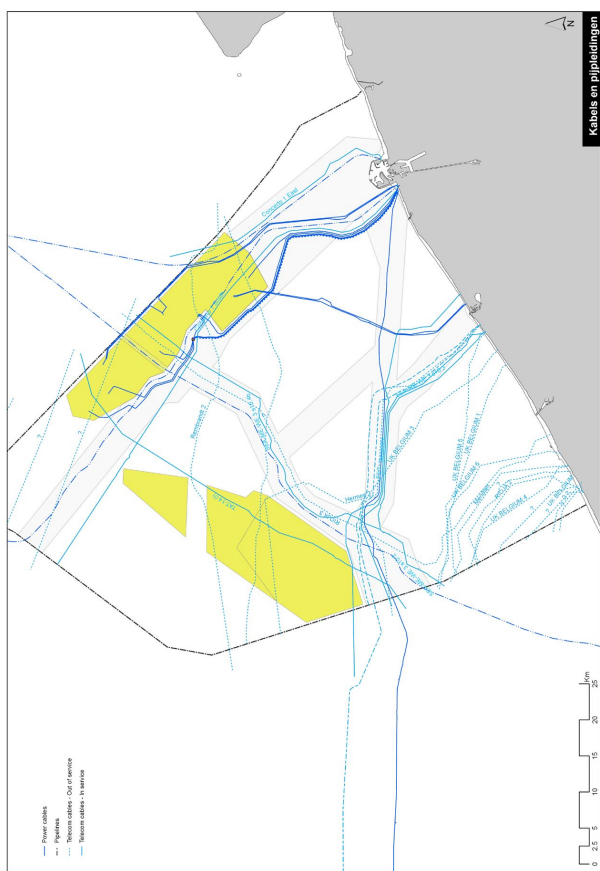


Betere beveiliging van havens, havenfaciliteiten en schepen



MEER BLAUW OP ZEE

Betere beveiliging infrastructuur Noordzee



MEER BLAUW OP ZEE



Noordzeeadministratie

