

BELGISCHE SENAAT**ZITTING 1994-1995**

15 FEBRUARI 1995

Ontwerp van wet betreffende de voorkoming van de verontreiniging van de zee door schepen

VERSLAG

**NAMENS DE VERENIGDE COMMISSIES
VOOR DE VOLKSGEZONDHEID
EN HET LEEFMILIEU
EN VOOR INFRASTRUCTUUR
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER DESUTTER**

Aan de werkzaamheden van de verenigde commissies hebben deelgenomen:

Commissie voor de Volksgezondheid en het Leefmilieu:

1. Vaste leden: de heren Cuyvers, voorzitter; De Meyer, Dighneef, Evrard, mevr. Gijsbrechts-Horckmans, de heren Lenfant, Leroy, Minne, Poulain, Vandermeulen, Van Erps en Van Hooland.

2. Plaatsvervanger: de heer Hotyat.

3. Andere senatoren: de heren Dierickx en Valkeniers.

Commissie voor de Infrastructuur:

1. Vaste leden: mevr. Bauwen, de heer Benker, mevr. Cahay-André, de heren Gesquiere, Grosjean, Hotyat, Quintelier, mevr. Van den Poel-Welkenhuysen en de heer Desutter, rapporteur.

2. Plaatsvervangers: de heren Cuyvers, De Meyer, Evrard, Minne en Van Hooland.

3. Minister Santkin.

R. A 16793*Zie:***Gedr. St. van de Senaat:**

1297-1 (1994-1995): Ontwerp overgezonden door de Kamer van volksvertegenwoordigers.

SÉNAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1994-1995**

15 FÉVRIER 1995

Projet de loi relative à la prévention de la pollution de la mer par les navires

RAPPORT

**FAIT AU NOM
DES COMMISSIONS RÉUNIES
DE LA SANTÉ PUBLIQUE
ET DE L'ENVIRONNEMENT
ET DE L'INFRASTRUCTURE
PAR M. DESUTTER**

Ont participé aux travaux des commissions réunies:

Commission de la Santé publique et de l'Environnement:

1. Membres effectifs: MM. Cuyvers, président; De Meyer, Dighneef, Evrard, Mme Gijsbrechts-Horckmans, MM. Lenfant, Leroy, Minne, Poulain, Vandermeulen, Van Erps et Van Hooland.

2. Membre suppléant: M. Hotyat.

3. Autres sénateurs: MM. Dierickx et Valkeniers.

Commission de l'Infrastructure:

1. Membres effectifs: Mme Bauwen, M. Benker, Mme Cahay-André, MM. Gesquiere, Grosjean, Hotyat, Quintelier, Mme Van den Poel-Welkenhuysen et M. Desutter, rapporteur.

2. Membres suppléants: MM. Cuyvers, De Meyer, Evrard, Minne et Van Hooland.

3. Ministre Santkin.

R. A 16793*Voir:***Document du Sénat:**

1297-1 (1994-1995): Projet transmis par la Chambre des représentants.

De Verenigde Commissies voor de Volksgezondheid en het Leefmilieu en voor de Infrastructuur hebben dit ontwerp, dat door de Kamer van volksvertegenwoordigers werd aangenomen met 193 stemmen, bij 1 onthouding, besproken tijdens hun vergadering van 15 februari 1995.

I. UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN MAATSCHAPPELIJKE INTEGRATIE, VOLKS-GEZONDHEID EN LEEFMILIEU

Voorgeschiedenis

Het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen werd bij wet van 17 januari 1984 goedgekeurd.

Gelet op het feit dat in het verdrag geen uitvoeringsbepalingen zijn opgenomen, werd vanaf eind 1987 een wetsontwerp uitgewerkt opdat het verdrag daadwerkelijk kan worden toegepast.

Het ontwerp kon om verschillende redenen nog niet aan het Parlement worden voorgelegd. Ondertussen hebben de parlementsleden een wetsvoorstel ingediend, dat ze tijdelijk hebben ingehouden toen ze vernamen dat de Regering haar ontwerp zou indienen.

Algemene inhoud

Het ontwerp bestaat uit twee belangrijke onderdelen:

- enerzijds de technische vereisten waaraan de schepen moeten voldoen om te voorkomen dat ze de zee verontreinigen (bouw, inrichting en uitrusting van schepen);
- anderzijds de milieuaspecten (verbod tot lozen).

Opdat kan worden ingespeeld op de technische en ecologische evolutie, werd gekozen voor een kaderwet waarbij de Koning de technische voorschriften bepaalt.

Het ontwerp organiseert de controle op de naleving van de wet en voorziet in een procedure voor het instellen van beroep.

De straffen zijn erg zwaar en moeten een ontradend effect hebben. Die zware straffen moeten het iedere zeevarende duidelijk maken dat illegale verontreiniging van het zeewater in België als een ernstig misdrijf wordt beschouwd. In de buurlanden gelden al even strenge maatregelen.

De zeer opbouwende bespreking die in de Kamer plaatsvond, gaf aanleiding tot enkele verbeteringen aan de tekst van het wetsontwerp.

De eerste verbetering betreft een wijziging van de territoriale zone waarin de Belgische Staat haar be-

Les Commissions réunies de la Santé publique et de l'Environnement et de l'Infrastructure ont examiné, au cours de leur réunion du 15 février 1995, le présent projet de loi, que la Chambre des représentants avait adopté par 193 voix et 1 abstention.

I. EXPOSÉ DU MINISTRE DE L'INTÉGRATION SOCIALE, DE LA SANTÉ PUBLIQUE ET DE L'ENVIRONNEMENT

Historique

La loi du 17 janvier 1984 a approuvé la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires.

Étant donné que la convention ne prévoit pas de dispositions d'exécution, un projet de loi a été élaboré dès fin 1987 pour pouvoir appliquer effectivement la convention.

Pour différents motifs, le projet n'a toujours pas pu être soumis au Parlement. Entre-temps, les parlementaires ont déposé une proposition de loi qu'ils ont bloquée temporairement au moment où le Gouvernement a annoncé le dépôt de son projet.

Contenu général

Le projet contient deux volets importants:

- d'une part, les exigences techniques auxquelles les navires doivent satisfaire pour éviter de polluer la mer (construction, aménagement et équipement des navires);
- d'autre part, les aspects liés à l'environnement (interdiction de rejet).

Pour pouvoir s'adapter aux évolutions techniques et écologiques, le choix s'est porté sur une loi-cadre. Il appartient au Roi de déterminer les prescriptions techniques.

Le projet organise le contrôle du respect de la loi et prévoit une procédure de recours.

Les peines prévues sont très sévères, dans un but également dissuasif. Elles doivent clairement faire comprendre à tout navigateur que la pollution illégale des eaux de la mer est considérée par la Belgique comme un délit grave. Les pays voisins sont tout aussi sévères.

La discussion fort constructive qui s'est tenue à la Chambre a donné lieu à quelques améliorations du texte du projet de loi.

La première amélioration concerne une modification de la zone territoriale sur laquelle l'État belge

voegdheden kan uitoefenen. In het oorspronkelijke ontwerp werd deze zone beperkt tot de Belgische territoriale zee, daar waar vele overtredingen zich buiten die zone voordoen. Het is daarom gerechtvaardigd om in dit wetsontwerp reeds toekomstige wijzigingen die zich op internationaal vlak kunnen voordoen te voorzien. Verwijzend naar de besprekingen die op internationaal vlak plaatsvonden om de zone waarover een staat bevoegdheid heeft, in een min of meer nabije toekomst uit te breiden tot de Exclusieve Economische Zone (E.E.Z.), wordt in de tekst het begrip « de zone waar België zijn jurisdictie kan uitoefenen overeenkomstig het internationaal recht » gehanteerd.

Alle artikelen die verband hielden met de territoriale zee werden in deze zin aangepast.

Een tweede verbetering betreft artikel 13, en beoogt duidelijk te maken dat de ambtenaren van de zeevaartinspectie, de waterschouten en de agenten van de zeevaartpolitie kunnen ingrijpen om een lozing te voorkomen of te beperken. Het is inderdaad wenselijk van meetafaan diegenen die over deze bevoegdheid beschikken aan te wijzen.

Een derde verbetering betreft het verhogen van de operationele middelen van de diensten die betrokken zijn bij de controle, het voorkomen en de interventie van illegale of accidentele lozingen in zee, via het storten van een deel van de boetes in een fonds. Momenteel zijn deze middelen zeer ontoereikend.

Een vierde verbetering verduidelijkt dat de ambtenaren en agenten van de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee belast zijn met de opsporing van overtredingen van het verdrag, via het toezicht vanuit de lucht, op de mariene verontreiniging en dit krachtens de internationale akkoorden.

II. ALGEMENE BESPREKING

Een commissielid beaamt dat in artikel 5 van het ontwerp het begrip « territoriale zee » werd vervangen door een ruimere omschrijving. Toch wenst hij van deze gelegenheid gebruik te maken om te wijzen op de problemen in verband met de afbakening van de grens tussen de territoriale wateren van België en Nederland.

Met Frankrijk en Groot-Brittannië werden hierover reeds akkoorden gesloten, maar de onderhandelingen met Nederland blijven blijkbaar aanslepen.

Gelet op het belang hiervan vraagt hij de minister deze aangelegenheid nogmaals aan te kaarten bij zijn collega van Buitenlandse Zaken, die ter zake bevoegd is.

peut exercer ses compétences. Dans le projet initial, cette zone était limitée à la mer territoriale belge, alors que beaucoup d'infractions à partir de navires s'effectuent en dehors de cette zone. Étant donné également la discussion qui a lieu au niveau international pour étendre la zone sur laquelle un État peut exercer sa juridiction et qui peut, dans un avenir plus ou moins proche, être étendue à la zone économique exclusive, il était justifié de prévoir, déjà dans ce projet de loi, les prochaines modifications qui peuvent se faire à l'échelon international. Aussi son texte emploie-t-il la notion de « zone où la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international ».

Tous les articles qui se rapportaient à la mer territoriale ont été adaptés dans ce sens.

Une deuxième amélioration concerne l'article 13 et vise à préciser que les fonctionnaires de l'Inspection maritime, les commissaires maritimes et les agents de la police maritime peuvent intervenir en vue de prévenir ou de limiter un déversement. Il est en effet souhaitable de définir dès à présent ceux qui peuvent exercer ce pouvoir.

Une troisième amélioration permet d'augmenter les moyens opérationnels des services jouant un rôle dans le contrôle, la prévention et l'intervention des déversements illégaux ou accidentels en mer, par le versement d'une partie des amendes à un fonds. Actuellement, ces moyens sont nettement insuffisants.

Une quatrième amélioration précise que ce sont les fonctionnaires et agents de l'Unité de gestion du modèle mathématique de la mer du Nord qui sont chargés des recherches des infractions à la convention, par la surveillance aérienne de la pollution marine, et ce en vertu des accords internationaux.

II. DISCUSSION GÉNÉRALE

Un commissaire se félicite de ce qu'à l'article 5 du projet, la notion de « mer territoriale » soit remplacée par une définition plus large. Il profite cependant de l'occasion pour rappeler les problèmes que pose la délimitation des eaux territoriales entre la Belgique et les Pays-Bas.

Des accords à ce sujet ont déjà été conclus avec la France et la Grande-Bretagne, mais les négociations avec les Pays-Bas traînent manifestement en longueur.

Vu l'importance de la question, il demande au ministre d'évoquer à nouveau celle-ci avec son collègue des Affaires étrangères, compétent en la matière.

Een ander probleem dat zijdelings met het voorliggende ontwerp te maken heeft, is het afval en in bijzonder de oorlogsmunitie die voor onze kust op de zeebodem werd gestort.

Diverse studies hebben reeds aangetoond dat het gevaar hiervan verwaarloosbaar is. Toch duiken elk jaar, meestal bij het begin van het toeristisch seizoen weer geruchten op over de risico's die hieraan verbonden zouden zijn.

Het zou goed zijn dat de Regering ter zake een duidelijk en definitief standpunt inneemt.

Spreker wenst tenslotte nog te vernemen hoeveel Staten het Marpol-verdrag reeds geratificeerd hebben.

Een ander commissielid is van oordeel dat de gevaren verbonden aan de oorlogsmunitie op de zeebodem niet mogen worden onderschat. De obussen liggen al enkele tientallen jaren in het water en zijn aan het doorroesten. Vroeg of laat zal derhalve hun inhoud, die onder meer uit toxische gassen bestaat, vrijkomen en zich in het water verspreiden.

Her probleem bestaat overigens niet in België alleen. Uit contacten die andere leden van de Senaat met Duitsland hebben, blijkt dat daar ernstig onderzoek wordt gedaan rond dit probleem.

De minister antwoordt dat ook hij het wenselijk acht dat België en Nederland zo spoedig mogelijk een akkoord bereiken over de afbakening van de grens tussen hun territoriale wateren.

Zoals reeds werd gezegd, behoort dit probleem echter tot de bevoegdheid van de minister van Buitenlandse Zaken. Het gaat hier om een diplomatieke aangelegenheid die met de nodige tact dient te worden benaderd.

Wat de oorlogsmunitie op de zeebodem betreft, beaamt de minister dat de resultaten van diverse onderzoeken tot nog toe vrij geruststellend zijn.

Daar hij op dit vlak evenwel niets aan het toeval wil overlaten, heeft hij een nieuwe omvattende studie laten uitvoeren om duidelijk uit te maken of er enig risico bestaat en zo ja, hoe groot dit is.

Deze studie heeft reeds een aanvang genomen en zal in totaal ongeveer 15 maanden in beslag nemen.

De minister verklaart tenslotte dat tot nog toe een tachtigtal landen het Marpol-verdrag hebben ondertekend. Dit betekent dat het verdrag van toepassing is op 90 pct. van de schepen ter wereld.

Een commissielid verklaart dat hij het ontwerp volkomen kan steunen. Toch vraagt hij zich af of er voldoende middelen voorhanden zijn om de bepalingen ook effectief af te dwingen.

Un autre problème qui touche indirectement au projet est celui des déchets et, en particulier, des munitions de guerre qui ont été déversées au large de notre côte.

Plusieurs études ont déjà démontré que le danger qu'elles présentent est négligeable. Pourtant, chaque année, généralement au début de la saison touristique, des rumeurs renaissent sur les risques qu'elles présenteraient.

Il serait bon que le Gouvernement adopte en cette matière une position claire et définitive.

Enfin, l'intervenant aimerait savoir combien d'États ont ratifié la Convention Marpol.

Selon un autre commissaire, il ne faut pas sous-estimer les dangers liés aux munitions de guerre reposant sur le fond de la mer. Ces obus sont immergés depuis plusieurs dizaines d'années déjà et ils rouillent. Tôt ou tard, leur contenu, composé notamment de gaz toxiques, va se libérer et se répandre dans l'eau.

Le problème ne se pose d'ailleurs pas qu'en Belgique. Les contacts que d'autres membres du Sénat ont avec l'Allemagne ont fait apparaître que l'on y étudie sérieusement le problème.

Le ministre répond qu'il estime souhaitable, lui aussi, que la Belgique et les Pays-Bas concluent le plus rapidement possible un accord sur la délimitation de leurs eaux territoriales.

Comme on l'a dit, ce problème relève toutefois des attributions du ministre des Affaires étrangères. Il s'agit d'une question diplomatique qu'il faut aborder avec tout le tact nécessaire.

En ce qui concerne les munitions de guerre reposant sur le fond de la mer, le ministre confirme que les résultats des diverses études sont plutôt rassurants jusqu'ici.

Toutefois, comme il n'entend rien laisser au hasard en ce domaine, il a demandé une nouvelle étude globale en vue d'établir clairement s'il existe un risque quelconque et, dans l'affirmative, quelle en est l'importance.

Cette étude a déjà débuté et elle prendra au total environ quinze mois.

Enfin, le ministre précise que quelque quatre-vingts pays ont signé la Convention Marpol. Cela signifie que celle-ci s'applique à 90 p.c. des navires du monde.

Un commissaire déclare appuyer pleinement le projet. Il se demande cependant si l'on dispose de moyens suffisants pour en faire respecter effectivement les dispositions.

Hij stelt vooreerst vast dat de tekst zelf in een aantal uitzonderingen voorziet waarbij men zich vragen kan stellen. Waarom moeten bijvoorbeeld oorlogsschepen in vredetijd aan de toepassing van de wet worden onttrokken? Bovendien kan de Koning deze lijst van uitzonderingen nog uitbreiden.

Vervolgens mag worden verwacht dat sommigen alles in het werk zullen stellen om aan de controles te ontsnappen. Wat kan men bijvoorbeeld doen tegen schepen die afval lozen in een zone die net buiten de Belgische jurisdictie valt? Wie kan bij extreem slechte weersomstandigheden controleren of schepen zich aan de voorschriften houden?

De minister antwoordt dat het verdrag zelf in een aantal uitzonderingen voorziet, zoals bijvoorbeeld de kleine schepen. Die uitzonderingen zullen in koninklijke besluiten worden vertaald.

Wat de oorlogsschepen betreft, heeft de Belgische zeemacht zich geëngageerd om de bepalingen van het verdrag na te leven. Voor de buitenlandse zee-machten kan België ter zake geen garanties eisen, maar men mag aannemen dat er zich wat hen betreft geen grote moeilijkheden zullen voordoen.

Hoe dan ook zullen de controles op de vervuiling in de mate van het mogelijke worden opgevoerd.

Een commissielid voegt hieraan toe dat sommigen de indruk geven dat er thans helemaal geen controle is. Het tegendeel is waar. De huidige controles hebben hun efficiëntie duidelijk bewezen. Het volstaat hiervoor te gaan kijken naar het aantal dossiers dat bij de parketten ligt. Wat ontbrak waren serieuze mogelijkheden voor de bestraffing van de overtreders die betrappt werden, maar dat probleem wordt precies door het ontwerp opgelost.

Een ander lid repliceert hierop dat er nog steeds onvoldoende financiële middelen zijn om een schip voor de controles uit te rusten, zodat alleen opsporing vanuit de lucht mogelijk is. De controles zijn derhalve zeker nog niet optimaal, ook al geeft hij toe dat met de beperkte middelen die beschikbaar zijn, goede resultaten worden geboekt.

Voorts blijven de diensten van Justitie zwaar gehandicapt zolang rechtspersonen niet strafrechtelijk aansprakelijk kunnen worden gesteld.

Wanneer een schip op illegale lozingen wordt betrappt, moet een natuurlijke persoon worden aangewezen die hiervoor verantwoordelijk is en dat is een zware handicap voor het gerecht.

De minister zegt hierop dat de controle vanzelfsprekend altijd beter kan. De middelen om een schip voor deze opdracht uit te rusten zijn momenteel inderdaad niet voorhanden.

Il constate tout d'abord que le texte lui-même prévoit un certain nombre d'exceptions au sujet desquelles on peut s'interroger. Pourquoi, par exemple, les navires de guerre doivent-ils être soustraits à l'application de la loi en temps de paix? En outre, le Roi peut encore étendre cette liste d'exceptions.

D'autre part, on peut s'attendre à ce que certains mettent tout en œuvre pour échapper aux contrôles. Que peut-on faire, par exemple, à l'encontre de navires qui déversent des déchets dans une zone située juste en dehors de la juridiction belge? Qui peut contrôler si les navires s'en tiennent aux prescriptions quand les conditions météorologiques sont extrêmement mauvaises?

Le ministre répond que la convention elle-même prévoit certaines exceptions, notamment pour les petits navires. Elles seront traduites en arrêtés royaux.

En ce qui concerne les navires de guerre, la force navale belge s'est engagée à respecter les dispositions de la convention. Pour ce qui est des forces navales étrangères, la Belgique ne peut exiger de garanties, mais on peut supposer qu'il n'y aura pas de grandes difficultés en ce qui les concerne.

Quoi qu'il en soit, les contrôles anti-pollution seront renforcés dans la mesure du possible.

Un commissaire ajoute que certains donnent l'impression qu'il n'y a présentement aucun contrôle. C'est le contraire qui est vrai. Les contrôles actuels ont clairement démontré leur efficacité. Il suffit pour s'en convaincre de voir le nombre de dossiers ouverts dans les parquets. Ce qui faisait défaut, c'était des possibilités sérieuses de sanctionner les contrevenants pris en défaut, mais ce problème est précisément résolu par le projet.

Un autre commissaire réplique que l'on ne dispose toujours pas de moyens suffisants pour équiper un bateau pour les contrôles, de sorte que seule la détection aérienne est possible. Le contrôle n'est donc certainement pas encore optimal, même si l'intervenant reconnaît qu'avec les moyens limités dont on dispose, on obtient de bons résultats.

D'autre part, les services de la justice subiront un lourd handicap tant que les personnes morales ne pourront être rendues pénalement responsables.

Lorsqu'un navire est surpris à effectuer des déversements illégaux, une personne physique doit être désignée comme responsable de cet acte, et c'est là un handicap sérieux pour la justice.

Le ministre répond qu'il va de soi que le contrôle peut toujours être amélioré. En effet, les moyens permettant d'équiper un navire en vue de cette mission ne sont pas disponibles à l'heure actuelle.

Hij stipt echter aan dat in noodgevallen, zoals dat ook bij noodsituaties op het land het geval is, een beroep kan worden gedaan op de diensten van de krijgsmacht.

Een commissielid vestigt er de aandacht op dat ingevolge artikel 6 van het verdrag, de Koning de eisen vaststelt waaraan de bouw, de inrichting en de uitrusting van schepen onder Belgische vlag moeten beantwoorden.

Schepen onder vreemde vlag daarentegen moeten een certificaat kunnen voorleggen waarin wordt bevestigd dat zij voldoen aan de overeenkomstige eisen van het verdrag. Het is in het verleden al vaak genoeg gebleken dat schepen die onder goedkope vlag varen, zeer gevaarlijke produkten aan boord kunnen hebben.

Spreker hoopt dat bij de bouw van Belgische schepen voldoende strenge eisen zullen worden gesteld. Daarbij moet er echter wel worden over gewaakt dat geen concurrentievervalsing ontstaat, doordat Belgische schepen aan strengere eisen worden onderworpen dan buitenlandse.

De minister wenst wat dit betreft te herhalen wat hij in de Kamer van volksvertegenwoordigers heeft gezegd. Hij zal erover waken dat, zodra de overgangsperiode voorbij is, tussen Belgische en buitenlandse schepen geen concurrentievervalsingen worden gecreëerd. Het verdrag bepaalt dat tijdens de overgangsperiode de huidige certificaten van kracht blijven. Er dient daarom te worden naar gestreefd dat deze overgangsperiode zo kort mogelijk wordt gehouden.

Een commissielid wenst de minister een aantal concrete vragen voor te leggen:

— Heeft ons land de bijlage IV van het Marpol-verdrag onderschreven? Indien dit niet het geval is, wat zijn de redenen daarvan?

— Het zeerechtverdrag van 1982 is in werking getreden op 16 november 1994. Tot nog toe werd dit niet door België geratificeerd. Wat is hiervan de reden?

— Tijdens de conferentie van Rio heeft ons land de « agenda 21 » aanvaard, die een reeks maatregelen omvat om de duurzame ontwikkeling en derhalve het voortbestaan van de mensheid veilig te stellen.

Hierin werd ook het geïntegreerde beheer van de kustzone opgenomen. Wat is in dit verband de stand van zaken met betrekking tot de coördinatie tussen de activiteiten van de federale en de Vlaamse Regering?

Hoe dikwijls is de interdepartementale commissie reeds samengekomen en wat zijn de resultaten hiervan?

In haar antwoord op een interpellatie verklaarde de toenmalige minister van Maatschappelijke Integratie,

Il note toutefois que dans les cas d'urgence, à l'instar des situations critiques sur terre, on peut faire appel aux services des forces armées.

Un commissaire souligne qu'en vertu de l'article 6 du projet, le Roi fixe les conditions auxquelles doivent répondre la construction, l'aménagement et l'équipement des navires battant pavillon belge.

Par contre, les navires battant pavillon étranger doivent pouvoir produire un certificat confirmant qu'ils satisfont aux dispositions correspondantes de la convention. Il s'est trop souvent avéré dans le passé que les navires qui naviguent sous un pavillon de complaisance peuvent avoir à leur bord des produits très dangereux.

L'intervenant espère que l'on soumettra la construction des navires belges à des exigences suffisamment strictes. Il faudra toutefois veiller à ne pas engendrer de concurrence déloyale du fait que les navires belges sont soumis à des normes plus strictes que les navires étrangers.

Le ministre souhaite répéter à ce sujet ce qu'il a dit à la Chambre des représentants. Dès que la période transitoire sera révolue, il veillera à ce qu'aucune concurrence déloyale ne voie le jour entre les navires belges et étrangers. La convention prévoit que les certificats actuels restent valables durant la période transitoire. C'est pourquoi il faut tenter de maintenir cette période la plus courte possible.

Un commissaire désire soumettre au ministre un certain nombre de questions concrètes:

— Notre pays a-t-il approuvé l'annexe IV de la convention Marpol? Dans la négative, pour quelle raison ne l'a-t-il pas fait?

— La convention sur le droit maritime de 1982 est entrée en vigueur le 16 novembre 1994. Jusqu'à présent, la Belgique ne l'a pas ratifiée. Pourquoi?

— Lors de la conférence de Rio, notre pays a accepté l'« agenda 21 », qui comporte une série de mesures visant à assurer le développement durable et, dès lors, la survie de l'humanité.

Cette approche comprenant également la gestion intégrée de la zone côtière. Quelle est, à cet égard, la situation en matière de coordination entre les activités du Gouvernement fédéral et celles du Gouvernement flamand?

Quelle a été la fréquence des réunions de la commission interdépartementale et quels en sont les résultats?

Dans sa réponse à une interpellation, le 7 décembre 1994, le ministre de l'Intégration sociale, de la Santé

Volksgezondheid en Leefmilieu op 7 december 1994: «Ik zal mij inspannen om vanaf januari volgend jaar een plan uit te werken met het oog op de bescherming van de Noordzee en dat aan de milieuraad voor te leggen. Ook minister Bourgeois heeft zijn medewerking beloofd.»

Hoever is dit plan reeds gevorderd? Werd het reeds aan de Ministerraad of op zijn minst aan de Federale Raad voor duurzame ontwikkeling voorgelegd?

— Volgens verklaringen van de petroleumfirma Shell verkeert 20 pct. van de mondiale tankervloot in slechte staat. Deze schepen dienen derhalve ten spoedigste te worden vervangen.

Het verdrag geeft de mogelijkheid daarbij voorwaarden op te leggen en een voorgaande spreker heeft reeds gewezen op het gevaar van concurrentievervalsing dat hierbij kan optreden.

Bestaat er voor de vernieuwing van deze vloot reeds een internationaal plan? Zijn het niet precies deze schepen die aan de controle van het verdrag ontsnappen omdat zij varen onder de vlag van een land dat de conventie niet ondertekend heeft?

— Door artikel 39 van dit ontwerp wordt de wet van 19 maart 1982 opgeheven. Welke juridische basis hebben dan de koninklijke besluiten die in het kader van deze wet werden genomen? Om hoeveel koninklijke besluiten gaat het hier en hoeveel zijn er nog in voorbereiding?

— Ten slotte kan men zich niet van de indruk ontdoen dat dit ontwerp veel te laat komt daar het grootste deel van de Belgische vloot werd uitgevlagd.

Hoeveel schepen, met welke tonnenmaat, in Belgische eigendom varen nog onder Belgische vlag? Hoeveel van deze schepen varen onder de vlag van een land dat het verdrag geratificeerd heeft en hoeveel onder die van een land dat niet bij het verdrag is aangesloten?

De minister antwoordt dat de bijlage IV van Marpol door België werd goedgekeurd bij de wet van 1984 maar niet werd bekrachtigd bij de depositaris. Het officieel Belgisch standpunt binnen de internationale gemeenschap is dat het zeer intens verkeer van de ferry's tussen België en Engeland het uitvoeren van de door bijlage IV vereiste wijzigingen aan deze schepen zo goed als onmogelijk maakt.

Hij deelt mee dat Buitenlandse Zaken niet de ratificatieprocedure van het verdrag van 1982 is gestart. De technische departementen werden geraadpleegd over de wetgevende maatregelen die de ratificatie van het verdrag moeten vergezellen.

De minister verklaart vervolgens dat de algemene coördinatie tussen de federale en regionale administraties inzake het beheer van het marien milieu in

publiek en de l'Environnement de l'époque a déclaré qu'il s'efforcerait, dès le mois de janvier de l'année suivante, d'élaborer un plan en vue de la protection de la mer du Nord et de le soumettre au Conseil de l'environnement. Le ministre Bourgeois a, lui aussi, promis sa collaboration.

Quel est l'état d'avancement de ce plan? A-t-il déjà été soumis au Conseil des ministres ou, à tout le moins, au Conseil fédéral du développement durable?

— Selon des déclarations de la firme pétrolière Shell, 20 p.c. des pétroliers du monde sont en mauvais état. Ces navires doivent donc être remplacés le plus rapidement possible.

La convention permet en l'espèce d'imposer des conditions, et un intervenant précédent a déjà souligné le risque de concurrence déloyale qui peut survenir.

Existe-t-il déjà un plan international de renouvellement de cette flotte? Ne sont-ce pas précisément ces navires qui échappent au contrôle de la convention, parce qu'ils naviguent sous le pavillon d'un pays qui n'a pas ratifié celle-ci?

— L'article 39 de la loi projetée abroge la loi du 19 mars 1982. Quelle est, dès lors, la base juridique des arrêtés royaux qui ont été pris en application de cette loi? De combien d'arrêtés royaux s'agit-il, et combien y a-t-il encore d'arrêtés royaux en préparation?

— Enfin, on ne peut s'empêcher de penser que ce projet arrive beaucoup trop tard, étant donné que la majeure partie de la flotte belge a été dépavillonnée.

Combien y a-t-il de navires dont le propriétaire est belge et qui battent encore pavillon belge? Quel est leur tonnage? Combien y a-t-il de navires qui battent pavillon d'un pays qui a ratifié la convention et combien battent pavillon d'un pays qui n'y a pas adhéré?

Le ministre répond que l'annexe IV (Marpol) a été approuvée par une loi de 1984. Elle n'a toutefois pas été ratifiée par la Belgique auprès du depositaire. Notre point de vue officiel envers la communauté internationale consiste à dire que le trafic très intense des transbordeurs entre la Belgique et l'Angleterre rend pratiquement impossible la réalisation des modifications qui devraient être apportées à ces bateaux en application de l'annexe IV.

Il fait savoir que les Affaires étrangères ont engagé la procédure de ratification de la convention de 1982. Les départements techniques ont été consultés au sujet des mesures législatives qui doivent accompagner sa ratification.

Le ministre déclare ensuite que la coordination générale entre les administrations fédérale et régionales en ce qui concerne la gestion du milieu marin est

eerste instantie wordt verzekerd door de ad hoc Technische Commissie Noordzee (M.N.Z.). Deze Commissie is met haar werkzaamheden gestart in januari 1991 en is sedertdien 38 keer bijeengekomen. De huidige frequentie van de vergaderingen is eenmaal per maand met uitzondering van juli en augustus. Het dient opgemerkt dat M.N.Z. een « Task Team » heeft opgericht dat zich in het bijzonder richt op de problematiek van de ontvangst-faciliteiten in de havens.

Wat meer in het bijzonder het geïntegreerd beheer van de kustzone — dat als dusdanig niet onder het Marpol-Verdrag ressorteert — betreft, werden in 1993-1994 drie vergaderingen gehouden tussen de diensten van Volksgezondheid en de bevoegde diensten van de Vlaamse Gemeenschap (op 16 november 1993, op 17 februari 1994 en op 4 oktober 1994). Het doel van deze vergaderingen was te onderzoeken op welke wijze een plan van geïntegreerd beheer van het kustgebied gezamenlijk door de verschillende betrokken departementen, en in overleg met de niet-gouvernementele organisaties kon worden uitgewerkt.

Uit deze vergaderingen zijn de volgende zaken naar voor gekomen:

— Het is van praktisch belang dat, rekening houdend met ieders bevoegdheid, lokale concertatie-structuren worden opgezet met het oog op het opstellen van een beheersplan voor het continuum Vlaamse banken - Westhoek - IJzermonding. Dit plan zou dan als springplank moeten dienen voor een omvangrijker plan dat zich zou uitstrekken over het hele kustgebied.

— De twee administraties hebben reeds concrete acties, die in de gewenste zin gaan, opgestart.

De minister is overtuigd van het belang van de inwerkingstelling van het concept van een geïntegreerd beheer land/zee evenals van het feit dat de potentiële conflicten tussen concurrerende socio-economische belangen zich vooral te land situeren. Door zijn diensten werden, in samenwerking met onder andere de betrokken diensten van de Vlaamse Gemeenschap, reeds de hiernavolgende acties ondernomen:

— het systematisch registreren van de zeevogels die regelmatig op de Vlaamse Banken voorkomen, via een onderzoekscontract met het Hasselts Instituut voor Natuurbehoud. Deze actie maakt deel uit van het interventienetwerk dat in werking treedt bij belangrijke sterfte van zeevogels en zeezoogdieren op het strand, opgericht door de federale diensten van leefmilieu (B.M.M.) en van wetenschappelijke aangelegenheden (D.W.T.C.);

assurée en premier lieu par la commission technique ad hoc Mer du Nord. Celle-ci a entamé ses travaux en janvier 1991 et s'est réunie 38 fois depuis lors. La fréquence actuelle des réunions est de une par mois, sauf pour les mois de juillet et août. Il y a lieu de noter que la commission technique précitée a créé un groupe de travail qui se consacre en particulier à l'examen des problèmes relatifs aux facilités d'accueil dans les ports.

En ce qui concerne plus particulièrement la gestion intégrée de la zone côtière, qui ne relève pas en tant que telle de la Convention Marpol, les services de la Santé publique et les services compétents de la Communauté flamande se sont réunis à trois reprises en 1993-1994 (les 16 novembre 1993, 17 février 1994 et 4 octobre 1994). L'objectif de ces réunions était d'examiner comment les divers départements concernés pouvaient élaborer en commun, et en concertation avec les organisations non gouvernementales, un plan de gestion intégrée de la zone côtière.

Ces réunions ont permis de mettre en évidence:

— qu'il importe, du point de vue pratique, eu égard à la compétence de chacun, de créer des structures de concertation locales en vue de l'élaboration d'un plan de gestion relatif à l'ensemble « Bancs flamands - Westhoek - embouchure de l'Yser ». Ce plan devrait servir de tremplin en vue de l'élaboration d'un plan plus vaste portant sur l'ensemble de la zone côtière;

— que les deux administrations ont déjà lancé des actions concrètes dans le sens souhaité;

Le ministre est convaincu de l'importance de la mise en œuvre du concept de gestion intégrée terre/mer. Il est convaincu aussi que c'est surtout sur terre qu'il faut chercher les conflits potentiels entre intérêts socio-économiques concurrents. Ses services ont déjà pris, en collaboration, notamment, avec les services concernés de la Communauté flamande, des initiatives en vue:

— d'enregistrer systématiquement les oiseaux de mer que l'on trouve régulièrement sur les Bancs flamands, par le biais d'un contrat de recherche conclu avec l'*Instituut voor Natuurbehoud* de Hasselt. Cette initiative s'inscrit dans le cadre de l'ensemble des interventions auxquelles l'on procède lorsque l'on relève, sur les plages, une mortalité élevée parmi les oiseaux de mer et les mammifères marins, ensemble qui a été défini par les services fédéraux de l'environnement (U.G.M.M.) et des affaires scientifiques, techniques et culturelles (S.S.T.C.);

- de ontwikkeling van een voorspellingsmodel van de evolutie van de hoogte van de golven voor de kust- en havenstructuren;

- de voorspelling in reële tijd van stormgetijden via het informaticanetwerk van het rekencentrum van de B.M.M.;

- het uitwerken van een model dat het mogelijk maakt de positie van de stortplaatsen voor baggerspecie te optimaliseren;

- de aanwijzing van een deel van de Vlaamse Banken tussen Oostende en de Franse grens als een ecologisch gevoelige zone en de notificatie hiervan aan de Europese Commissie;

- de uitbreiding van het toezichtsprogramma vanuit de lucht op verontreiniging in zee, om een effectieve controle te kunnen uitoefenen op de ecologische gevoelige zone;

- de samenwerking met het federale Ministerie van Landbouw voor het toezicht vanuit de lucht op vissersschepen die in de kustzone opereren;

- het op stapel zetten, in samenwerking met de betrokken departementen en onder coördinatie van Buitenlandse Zaken, van een ontwerp van wet dat de nationale jurisdictie op zee uitbreidt tot een economisch exclusieve zone.

De minister wijst erop dat artikel 39 van het ontwerp tot doel heeft de grondslag van de reglementaire beschikkingen die werden genomen met toepassing van het O.I.L.P.O.L.-verdrag van 1954 en van de wet van 1962, door de nieuwe wet te vervangen. Het spreekt voor zich dat die reglementaire beschikkingen moeten blijven bestaan totdat ze worden gewijzigd door nieuwe besluiten. De situatie is niet wezenlijk verschillend van deze die sedert 1984 bestaat, daar het Marpol-verdrag, goedgekeurd bij wet van 17 januari 1984, vanaf die datum het O.I.L.P.O.L.-verdrag officieel heeft vervangen.

Een commissielid acht dit zeer belangrijk. Hij betreurt dat er ter zake geen expliciete bepaling in de wet werd opgenomen.

De minister deelt ten slotte mee dat er geen enkel koopvaardijship meer onder Belgische vlag vaart, daar alle schepen op basis van de registratiewet van 21 december 1990 de mogelijkheid werd geboden om uit te vlaggen. Thans varen er 49 schepen onder Luxemburgse vlag, 7 onder die van Cyprus, 1 onder de vlag van Antigua en 1 onder Russische vlag. Al deze schepen zijn wel in het geëigende Belgische eigendomsregister ingeschreven bij de hypotheekbewaarder te Antwerpen. De gezamenlijke tonnenmaat van deze schepen bedraagt ongeveer 1 600 000 brutoton.

Het is niet mogelijk te achterhalen hoeveel schepen die eigendom zijn van Belgen en onder andere vlaggen varen dan deze hierboven aangeduid. Dit is echter voor de toepassing van het Marpol-verdrag van weinig belang daar praktisch alle maritieme landen

- de mettre au point un modèle prévisionnel de l'évolution de la hauteur des vagues devant les structures côtières et portuaires;

- de prévoir en temps réel les marées de tempête, grâce au réseau informatique du centre de calcul des services fédéraux de l'environnement (U.G.M.M.);

- d'élaborer un modèle permettant d'optimiser la situation des lieux de déversement des produits de dragage;

- d'engager une procédure pour faire déclarer une partie des Bancs flamands, entre Ostende et la frontière française, zone écologiquement sensible et de notifier la chose à la Commission européenne;

- d'étendre le programme de surveillance aérienne à la pollution en mer, pour permettre un contrôle effectif sur la zone écologiquement sensible;

- d'une collaboration avec le Ministère fédéral de l'Agriculture aux fins de la surveillance aérienne des navires de pêche opérant dans la zone côtière;

- d'élaborer, conjointement avec les départements concernés et sous la coordination des Affaires étrangères, un projet de loi étendant la juridiction nationale sur la mer à une zone économique exclusive.

Le ministre souligne que l'article 39 de la loi en projet vise à remplacer le fondement des dispositions réglementaires prises en application de la Convention O.I.L.P.O.L. de 1954 et de la loi de 1962. Il va de soi que ces dispositions réglementaires devront rester applicables telles quelles jusqu'au moment où elles auront été modifiées par de nouvelles. La situation n'est pas fondamentalement différente de celle qui existe depuis 1984, étant donné que la Convention Marpol, qui fut approuvée par la loi du 17 janvier 1984, a remplacé officiellement la Convention O.I.L.P.O.L. depuis cette date.

Un commissaire estime que ce point est très important. Il regrette que l'on n'ait inscrit aucune disposition explicite à cet égard dans la loi.

Le ministre déclare enfin que plus aucun navire marchand ne bat pavillon belge depuis que l'on a autorisé le «dépavillonnement» de l'ensemble des navires, et ce en application de la loi du 21 décembre 1990. Actuellement, 49 navires battent pavillon luxembourgeois, 7 pavillon chypriote, 1 pavillon antiguais et 1 pavillon russe. Ces navires sont tous inscrits dans le registre *ad hoc* que détient le conservateur des hypothèques d'Anvers. Leur tonnage total est de quelque 1 600 000 tonnes de jauge brute.

On ne peut pas dire combien il y a d'autres navires de propriétaires belges qui battent des pavillons autres que les précités. Il est toutefois peu important de le savoir en ce qui concerne l'application de la Convention Marpol, étant donné que pratiquement

het verdrag hebben geratificeerd. Bovendien bepaalt de wet uitdrukkelijk dat de bepalingen ook van toepassing zijn op vreemde schepen die zich in zeegebieden bevinden die onder de jurisdictie van België reassorteren.

Men mag ervan uitgaan dat alle schepen die voor onze kust varen kunnen worden bestraft bij overtredingen.

Een commissielid merkt op dat het Marpol-verdrag vereist dat in de havens voldoende opvangcapaciteit voor afval aanwezig is. Hij vraagt wanneer die in alle Belgische havens ter beschikking zal zijn.

Bovendien speelt hier de concurrentie tussen de havens een belangrijke rol. Schepen zullen geneigd zijn de havens aan te doen waar deze infrastructuur aan een matige prijs wordt aangeboden.

De minister antwoordt dat dit een aangelegenheid is die tot de bevoegdheid van de regionale instanties behoort. Hij kan hier niet in tussenkomen.

III. BESPREKING VAN DE ARTIKELN

Artikelen 1 tot 3

Deze artikelen geven geen stof tot opmerkingen.

Ze worden eenparig aangenomen door de 26 aanwezige leden.

Artikel 4

De heren Cuyvers en Benker stellen bij amendement voor in dit artikel, na de woorden « kan de Koning » de woorden « met naleving van de bepalingen van het verdrag » in te voegen.

Verantwoording

Deze toevoeging is een gevolg van de opmerkingen van de Raad van State.

Bovendien is het bepaalde in artikel 4 strijdig met de bepalingen van het internationaal recht en van het verdrag zelf.

De minister wijst erop dat er uiteraard geen afwijkingen kunnen worden toegestaan dan met naleving van de bepalingen van het verdrag. Dat staat overigens duidelijk te lezen in de memorie van toelichting bij het ontwerp van wet (Gedr. St. Kamer 1387/1 - 93/94, blz. 6).

Als gevolg van deze verklaring trekken de indieners hun amendement in.

tous les pays maritimes l'ont ratifiée. En outre, la loi prévoit explicitement que les dispositions en question sont également applicables aux navires étrangers croisant dans les zones maritimes étant sous juridiction belge.

On peut considérer que tous les navires croisant le long de la côte belge s'exposent à des sanctions en cas d'infraction.

Un commissaire fait observer qu'il y a lieu, en application de la Convention Marpol, de prévoir des endroits de déversement des déchets d'une capacité suffisante. Il demande quand il y aura une capacité suffisante dans chaque port belge.

Il faut noter, en outre, que la concurrence entre les ports joue un rôle important en l'espèce. Certains navires auront tendance à mouiller dans des ports dans lesquels le coût de l'utilisation de ces infrastructures est modéré.

Le ministre répond que la matière relève de la compétence des autorités régionales. Lui-même n'est pas habilité à intervenir.

III. DISCUSSION DES ARTICLES

Articles 1^{er} à 3

Ces articles ne donnent lieu à aucune remarque.

Ils sont adoptés à l'unanimité des 26 membres présents.

Article 4

MM. Cuyvers et Benker déposent un amendement, tendant, à cet article, à insérer les mots « , dans le respect des dispositions de la convention » après les mots « le Roi peut ».

Justification

Cet ajout tient compte des observations du Conseil d'Etat.

En outre, le prescrit de l'article 4 est contraire aux dispositions du droit international et de la convention elle-même.

Le ministre déclare qu'il va de soi que les dérogations ne pourront être accordées que dans le respect des dispositions de la convention. Ceci est d'ailleurs mentionné clairement dans l'exposé des motifs du projet de loi (doc. Ch. 1387/1 - 93/94, p. 6).

Suite à cette déclaration, les auteurs de l'amendement le retirent.

Het artikel wordt aangenomen met 26 stemmen, bij 1 onthouding.

Artikelen 5 en 6

Deze artikelen worden eenparig aangenomen door de 27 aanwezige leden.

Artikel 7

Een lid vraagt of het hier wel degelijk om een retributie gaat en niet om een belasting.

De minister wijst erop dat het geen belasting is, maar wel een vergoeding, d.w.z. een retributie voor een bepaalde dienst. In dit geval varieert die retributie naargelang van het aantal uren die de dienst van de zeevaartsinspectie presteert bij het uitvoeren van de controle om het certificaat af te geven.

Het artikel wordt eenparig aangenomen door de 27 aanwezige leden.

Artikelen 8 tot 12

Deze artikelen worden met dezelfde eenparigheid aangenomen.

Artikel 13

De minister merkt op dat er een vergissing is geslopen in het derde lid van de Nederlandse tekst. Het woord «toekent» moet worden vervangen door de woorden «worden toegekend».

De Commissie verklaart het eens te zijn met de verbetering van die vergissing.

De heren Cuyvers en Benker stellen bij amendement voor de tweede volzin van het eerste lid van dit artikel te doen vervallen.

Verantwoording

Deze evidentie moet niet in de wet worden vermeld.

De minister merkt evenwel op dat het hier om de tekst zelf van het verdrag gaat.

Om die reden nemen de indieners hun amendement terug.

Het artikel wordt aangenomen met 26 stemmen, bij 1 onthouding.

Artikelen 14 en 15

Deze artikelen worden eenparig aangenomen door de 27 aanwezige leden.

L'article est adopté par 26 voix et 1 abstention.

Articles 5 et 6

Ces articles sont adoptés à l'unanimité des 27 membres présents.

Article 7

Un commissaire voudrait savoir s'il s'agit bien ici d'une rétribution, et non pas d'un impôt.

Le ministre précise qu'il ne s'agit pas d'un impôt, mais d'une redevance, c'est-à-dire la rétribution d'un service spécifique. En l'occurrence, elle est proportionnelle au nombre d'heures prestées par le service de l'inspection maritime pour effectuer le contrôle en vue de la délivrance du certificat.

L'article est adopté à l'unanimité des 27 membres présents.

Articles 8 à 12

Ces articles sont adoptés à la même unanimité.

Article 13

Le ministre signale une petite erreur matérielle dans le troisième alinéa du texte néerlandais. Le mot «toekent» doit être remplacé par les mots «worden toegekend».

La commission marque son accord pour la correction de cette erreur matérielle.

MM. Cuyvers et Benker déposent un amendement tendant à supprimer la deuxième phrase de l'alinéa premier de cet article.

Justification

Cette évidence ne doit pas être énoncée dans la loi.

Le ministre fait remarquer qu'il s'agit du texte même de la convention.

Dans ce cas, les auteurs de l'amendement le retirent.

L'article est adopté par 26 voix et 1 abstention.

Articles 14 et 15

Ces articles sont adoptés à l'unanimité des 27 membres présents.

Artikel 16

De heren Cuyvers en Benker dienen een amendement in om dit artikel te doen vervallen.

Verantwoording

Met de Raad van State zijn zij van oordeel dat dit een overbodig artikel is.

De minister herinnert eraan dat het advies van de Raad van State in twee mogelijkheden voorzag. Deze bepaling kon worden opgenomen ofwel in het artikel, ofwel in ieder specifiek artikel. Het ontwerp heeft voor deze laatste oplossing gekozen.

Een lid vraagt of het Groothertogdom Luxemburg het verdrag geratificeerd heeft.

De minister antwoordt bevestigend.

De indieners trekken hun amendement in.

Het artikel wordt aangenomen met 26 stemmen, bij 1 onthouding.

Artikelen 17 tot 19

Deze artikelen worden eenparig aangenomen door de 27 aanwezige leden.

Artikel 20

Een lid vraagt wat er gebeurt met een schip dat met toepassing van dit artikel in een haven wordt opgehouden. Dreigt België niet té blijven zitten met een aantal schepen, die soms zelfs giftige stoffen aan boord hebben?

De minister verklaart dat artikel 23, 2º, een antwoord geeft op die vraag.

Daarenboven bepaalt artikel 31 van het ontwerp dat het schip de toestemming kan krijgen om de Belgische zeevaten te verlaten op voorwaarde dat als borgtocht een som wordt gestort in de Deposito- en Consignatiekas. Kan die som echter niet gestort worden, dan blijft het probleem onverkort bestaan.

Geen enkele wettekst bepaalt dat een Staat verplicht kan worden een schip te komen ophalen.

Spreker verklaart dat dit antwoord met betrekking tot het 2º van het artikel hem geen voldoening schenkt.

Een ander lid suggereert de vraag aan de minister van Verkeerswezen te stellen.

Het artikel wordt aangenomen met 25 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Article 16

MM. Cuyvers et Benker déposent un amendement tendant à supprimer cet article.

Justification

Comme le Conseil d'État, ils estiment que cet article est superflu.

Le ministre rappelle que l'avis du Conseil d'État prévoyait deux possibilités. Cette disposition pouvait être insérée soit dans l'article, soit à chaque article spécifique. C'est la dernière solution qu'on a appliquée dans le projet.

Un membre voudrait savoir si le Grand-Duché de Luxembourg a ratifié la convention.

Le ministre le confirme.

Les auteurs de l'amendement le retirent.

L'article est adopté par 26 voix et 1 abstention.

Articles 17 à 19

Ces articles sont adoptés à l'unanimité des 27 membres présents.

Article 20

Un membre s'informe du sort réservé à un navire retenu dans le port en application des dispositions de cet article. La Belgique ne risque-t-elle pas de se retrouver avec un certain nombre de navires à sa charge, parfois même chargés de substances toxiques?

Le ministre déclare que l'article 23, 2º, répond à cette question.

D'autre part, l'article 31 du projet prévoit que le navire peut recevoir l'autorisation de quitter les eaux maritimes belges moyennant le paiement d'un cautionnement à la Caisse des dépôts et consignations. Mais si cette caution ne peut être versée, le problème reste entier.

Aucun texte légal ne prévoit qu'on puisse obliger un État à venir enlever un navire.

L'intervenant ne se déclare pas satisfait par cette réponse en ce qui concerne le 2º de l'article.

Un autre membre suggère de poser la question au ministre des Communications.

L'article est adopté par 25 voix et 2 abstentions.

Artikelen 21 tot 23

Deze artikelen worden eenparig aangenomen door de 27 aanwezige leden.

Artikel 24

De heren Cuyvers en Benker dienen een amendement in dat ertoe strekt het tweede lid van dit artikel te vervangen als volgt:

« De ontheffing mag nooit tot gevolg hebben dat de eisen waaraan de schepen moeten voldoen, minder streng worden dan die welke in het verdrag zijn vervat. »

Verantwoording

De voorgestelde wijziging is een gevolg van de opmerkingen van de Raad van State.

De minister herinnert eraan dat de internationale verdragen voorrang hebben op de nationale wetgeving.

Er kan dus niet worden afgeweken van de bepalingen van het verdrag.

Na die toelichting trekken de indieners hun amendement in.

Het artikel wordt aangenomen met 25 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Artikel 25

Een lid vraagt zich af of het niet nuttig zou zijn ook een bericht te sturen naar het land waar het schip ingeschreven is.

De minister verduidelijkt dat het verdrag in dergelijke gevallen bepaalt dat het bestuur van de Internationale Zeevaartorganisatie, met zetel te Londen, automatisch op de hoogte moet worden gebracht. Die organisatie coördineert de toepassing van de zeevaartreglementeringen. Zij brengt de betrokken Staat onmiddellijk op de hoogte.

Het artikel wordt eenparig aangenomen door de 27 aanwezige leden.

Artikelen 26 tot 28

Deze artikelen worden eenparig aangenomen door de 27 aanwezige leden.

Artikel 29

De heren Cuyvers en Benker dienen een amendement in dat ertoe strekt in dit artikel de volgende wijzigingen aan te brengen:

Articles 21 à 23

Ces articles sont adoptés à l'unanimité des 27 membres présents.

Article 24

MM. Cuyvers et Benker déposent un amendement visant à remplacer le second alinéa de cet article par ce qui suit:

« La dispense ne peut jamais avoir pour effet de rendre les conditions auxquelles doivent répondre les navires moins rigoureuses que les conditions imposées par la convention. »

Justification

La modification proposée tient compte des observations du Conseil d'État.

Le ministre rappelle que les traités internationaux ont la priorité sur les législations nationales.

Il est donc impossible de déroger aux dispositions de la Convention.

A la suite de cette explication, les auteurs de l'amendement le retirent.

L'article est adopté par 25 voix et 2 abstentions.

Article 25

Un commissaire se demande s'il ne serait pas utile d'aviser également le pays dont ressort le navire.

Le ministre précise que la Convention prévoit dans de tels cas que l'administration de l'O.M.I. (Organisation maritime internationale), dont le siège est à Londres, doit être automatiquement avisée. Cette organisation coordonne l'application des réglementations maritimes. Elle avertit immédiatement l'État concerné.

L'article est adopté à l'unanimité des 27 membres présents.

Articles 26 à 28

Ces articles sont adoptés à l'unanimité des 27 membres présents.

Article 29

MM. Cuyvers et Benker déposent un amendement ayant pour but d'apporter à cet article les modifications suivantes:

1° In het eerste lid tussen de woorden « één miljoen frank » en de woorden « wordt gestraft », de woorden « te vermenigvuldigen met de vermenigvuldigingscoëfficiënt » in te voegen;

2° In het derde lid de woorden « kunnen de hierboven voorziene geldboeten op het dubbel van het maximum worden gebracht » te vervangen door de woorden « worden de hierboven voorziene geldboeten op het dubbel van het maximum gebracht ».

Verantwoording

De formulering in het 1° vermijdt latere betwistingen over de hoogte van de geldboeten te meer daarom in artikel 31 uitdrukkelijk gewag maakt van de opdecimen.

De formulering in het 2° geeft beter de wil weer van de wetgever om recidive hard aan te pakken.

De minister heeft hierover reeds een standpunt ingenomen bij de bespreking van het ontwerp in de Kamer van volksvertegenwoordigers. Het is duidelijk dat het hier gaat om basisbedragen die vermenigvuldigd moeten worden met coëfficiënten, wat automatisch gebeurt.

De indieners trekken hun amendement in.

Het artikel wordt aangenomen met 25 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Artikel 30

Een lid stelt vast dat 20 pct. van de boete moet worden overgemaakt aan het Fonds Leefmilieu. Zullen de overblijvende 80 pct. aan de Staat worden overgemaakt?

De minister bevestigt dit. Het gaat immers om boeten.

Spreker betreurt dat niet meer dan 20 pct. voor het Fonds Leefmilieu is bestemd. Dat zou de maatregel efficiënter hebben gemaakt.

De minister merkt op dat dit artikel door een amendement van een kamerlid in het ontwerp is ingevoegd. Het gaat dus om een gunst toegekend door de Staat, aangezien normaal het volledige bedrag van de boeten door de Schatkist wordt geïnd.

Er is trouwens geen reden om pessimistisch te zijn. Aangezien dit wetsontwerp een ontraderend karakter heeft, zullen de meeste schepen orde op zaken stellen (cf. heffing op het afvalwater in het Waalse Gewest).

Een ander lid noemt echter het voorbeeld van Duitsland waar de regelgeving inzake wegverkeer uiterst streng is. Toch hebben recente controles aangetoond dat een op vier of vijf vrachtwagens in overtreding was.

« 1° Au premier alinéa de cet article, après les mots « un million de francs », insérer les mots « à multiplier par le coefficient multiplicateur »;

2° Au troisième alinéa, remplacer les mots « les amendes mentionnées ci-dessus peuvent être portées au double du maximum » par les mots « les amendes mentionnées ci-dessus sont portées au double du maximum. »

Justification

La formulation du 1° permettra d'éviter les contestations ultérieures sur le montant des amendes, d'autant plus que l'article 31 fait explicitement mention des décimes additionnels.

Le libellé du 2° traduit mieux la volonté du législateur de réprimer sévèrement la récidive.

Le ministre a déjà répondu à cette question lors de la discussion du projet à la Chambre des représentants. Il est clair qu'il s'agit ici des montants de base qui devront être multipliés par les coefficients, ce qui se fait automatiquement.

Les auteurs de l'amendement le retirent.

L'article est adopté par 25 voix et 2 abstentions.

Article 30

Un membre constate que 20 p.c. du montant des amendes doit être versé au Fonds Environnement. Les 80 p.c. restants sont-ils versés à l'État?

Le ministre le confirme puisqu'il s'agit d'amendes.

L'intervenant regrette qu'on n'ait pas prévu d'attribuer plus de 20 p.c. au Fonds Environnement. Cette mesure aurait été d'autant plus efficace.

Le ministre fait remarquer que ceci est le résultat d'un amendement adopté à la Chambre. Il s'agit d'une faveur accordée par l'État puisque, normalement, la totalité du montant des amendes est perçue par le Trésor.

En outre, il n'y a pas lieu de se montrer pessimiste. Ce projet de loi étant dissuasif, la plupart des navires se mettront en ordre (cf. la taxe sur les eaux usées en Région wallonne).

Un autre membre rappelle, par contre, l'exemple de l'Allemagne où, bien que les réglementations en matière de transport routier soient extrêmement sévères, de récents contrôles ont prouvé qu'un camion sur quatre ou cinq était en infraction.

Voor schepen zal het wellicht niet veel anders zijn.

De minister onderstreept dat het hier alleen gaat om de lozing in zee en niet om de technische voorwaarden die gelden voor het verkrijgen van een certificaat.

Dat trouwens niet meer kredieten worden toegekend aan het Fonds Leefmilieu, komt omdat het departement Verkeerswezen daar geen geld voor heeft.

Het artikel wordt aangenomen met 22 tegen 5 stemmen.

Artikelen 31 tot 35

Deze artikelen worden eenparig aangenomen door de 27 aanwezige leden.

Artikel 36

Een lid zou, indien mogelijk, een raming willen — gebaseerd op boeten die de laatste vijf jaar werden betaald — van het bedrag dat zou zijn toegekend aan het Fonds Leefmilieu, indien dit reeds had bestaan.

De minister antwoordt hem dat het, gegeven de procedure die van kracht was vóór dit ontwerp, niet mogelijk is cijfers te geven over die boeten.

Het artikel wordt aangenomen met 25 tegen 2 stemmen.

Artikel 37

Het artikel wordt eenparig aangenomen door de 27 aanwezige leden.

Artikel 38

De heren Cuyvers en Benker dienen een amendement in, strekkende om dit artikel te vervangen als volgt:

«De Koning is gemachtigd om de wijzigingen van de bijlagen bij het verdrag, welke voor de verdragsluitende Staten van kracht zijn geworden, goed te keuren en te laten uitvoeren volgens de procedure bepaald in artikel 16 van het verdrag.»

Verantwoording

Deze formulering, die door de Raad van State wordt voorgesteld, waarborgt een snelle en letterlijke omzetting in het Belgisch recht van bindende internationale verplichtingen binnen het kader van dit goed-gekeurd verdrag.

On peut imaginer qu'il en sera de même en mer.

Le ministre souligne qu'il s'agit ici uniquement du déversement interdit en mer et non des modalités techniques donnant lieu à l'obtention du certificat.

D'autre part, si des crédits plus importants ne sont pas octroyés au Fonds Environnement, c'est par manque de moyens budgétaires au département des Communications.

L'article est adopté par 22 voix contre 5.

Articles 31 à 35

Ces articles sont adoptés à l'unanimité des 27 membres présents.

Article 36

Un commissaire désirerait, si possible, avoir une estimation, basée sur les amendes payées ces cinq dernières années, du montant qui aurait été attribué au Fonds Environnement, s'il avait existé.

Le ministre lui répond que la procédure antérieure à ce projet ne permet pas de disposer des chiffres concernant ces amendes.

L'article est adopté par 25 voix contre 2.

Article 37

L'article est adopté à l'unanimité des 27 membres présents.

Article 38

MM. Cuyvers et Benker introduisent un amendement en vue de remplacer cet article comme suit:

«Le Roi est autorisé à approuver et à faire exécuter les modifications aux annexes à la Convention, qui sont entrées en vigueur, pour les États parties à celle-ci, selon la procédure prévue à l'article 16 de la Convention.»

Justification

Ce libellé, qui est proposé par le Conseil d'État, garantit une transposition rapide et littérale en droit belge, d'obligations internationales contraignantes dans le cadre de la Convention approuvée.

De minister wijst erop dat het hier gaat om een kaderwet, wat enige speelruimte laat voor de uitvoering. De ministers kunnen dan later worden onderhouden over de wijze waarop zij aan deze uitvoering gestalte willen geven.

Deze bepaling is immers in het ontwerp opgenomen omdat de bijlagen bij het verdrag en de latere wijzigingen daarvan, aangezien daarover gedurende een jaar geen opmerkingen zijn gemaakt, geacht worden automatisch te zijn goedgekeurd door de verdragsluitende Staten.

Het amendement wordt verworpen met 24 stemmen tegen 3.

Het artikel wordt aangenomen met hetzelfde stemmen aantal.

Artikel 39

Dit artikel wordt eenparig aangenomen door de 27 aanwezige leden.

IV. STEMMINGEN

Het ontwerp in zijn geheel wordt aangenomen met 24 stemmen, bij 3 onthoudingen.

Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van dit verslag.

De Rapporteur, *De eerste Ondervoorzitter,*
Manu DESUTTER. Jo CUYVERS.

*
* *

ERRATUM

In het derde lid van artikel 13 van de Nederlandse tekst moet het woord «toekent» vervangen worden door de woorden «worden toegekend».

Le ministre rappelle qu'il s'agit d'une loi-cadre, ce qui permet une certaine souplesse d'exécution. Rien n'interdit ultérieurement de questionner les ministres sur les modalités de cette exécution.

En outre, si cette disposition se trouve dans le projet, c'est parce que les annexes à la Convention et leurs modifications ultérieures, n'ayant pas fait l'objet d'observations pendant une période d'un an, sont censées être automatiquement approuvées par les États signataires de la Convention.

L'amendement est rejeté par 24 voix contre 3.

L'article est adopté par le même nombre de voix.

Article 39

L'article est adopté à l'unanimité des 27 membres présents.

IV. VOTES

L'ensemble du projet de loi est adopté par 24 voix et 3 abstentions.

Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du présent rapport.

Le Rapporteur, *Le premier Vice-président,*
Manu DESUTTER. Jo CUYVERS.

*
* *

ERRATUM

Au troisième alinéa de l'article 13 du texte néerlandais, le mot «toekent» doit être remplacé par les mots «worden toegekend».