

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1965.

4 NOVEMBRE 1965

Projet de loi portant approbation des amendements à la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures et aux annexes A et B (Londres, 12 mai 1954), adoptés à Londres, le 11 avril 1962.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES ETRANGERES (1)
PAR M. **ROLIN.**

MESDAMES, MESSIEURS,

La Conférence internationale sur la Pollution des Eaux de la Mer par les hydrocarbures, réunie à Londres au printemps de 1954, avait constaté déjà que cette pollution « compromet l'utilisation des côtes et des plages, compromettant ainsi leur utilisation comme lieux de cure et de villégiature et portent préjudice à l'industrie touristique ». Dans sa résolution n° 1, la Conférence ajoutait : « Elle (cette pollution) provoque la destruction des oiseaux de mer et autres animaux et a probablement des effets néfastes sur les poissons et les organismes marins dont ceux-ci se nourrissent. L'étendue et l'aggravation de ce problème alarment l'opinion publique dans de nombreux pays. »

Il s'en faut malheureusement que l'entrée en vigueur de la Convention élaborée alors ait amélioré la situation existant à cette date ou même simplement enrayé les progrès du mal.

(1) Les membres suivants ont participé aux délibérations de la Commission :

MM. Struye, président; Ansiaux, Dekeyzer, de la Vallée Poussin, Dequeecker, Gillon, Housiaux, Leynen, Maisse, H. Moreau de Melen, Van Houtte et Rolin, rapporteur.

R. A 6790.

Voir :

Document de la Chambre des Représentants :

824 (Session 1963-1964) - n° 1 : Projet de loi.

Annales de la Chambre des Représentants :

12 et 14 janvier 1965.

BELGISCHE SENAAT

BUITENGEWONE ZITTING 1965.

4 NOVEMBER 1965.

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van de wijzigingen aan het Internationaal Verdrag ter voorkoming van de verontreiniging van de zee door olie en aan de bijlagen A en B (Londen, 12 mei 1954), aangenomen te Londen op 11 april 1962.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
BUITENLANDSE ZAKEN (1) UITGEBRACHT
DOOR DE H. **ROLIN.**

DAMES EN HEREN,

De Internationale Conferentie betreffende Verontreiniging van de Zee door Olie, die in de lente van 1954 te Londen was bijeengekomen, had reeds vastgesteld dat deze verontreiniging « schade veroorzaakt aan kusten en stranden, de aanwending ervan als herstellings- en vacantieoord in gevaar brengt en aldus nadeel berokkent aan de toeristische industrie ». In haar resolutie n° 1 voegde de Conferentie hieraan toe : « Zij (die verontreiniging) is oorzaak van de vernieling van zeevogels en andere dieren en heeft waarschijnlijk een noodlottige uitwerking op vissen en op marietieme organismen waarmede deze zich voeden. De omvang en de toenemende ernst van dit probleem alarmeren de openbare mening in talrijke landen. »

Jammer genoeg heeft de inwerkingtreding van het toen opgestelde Verdrag geen verbetering gebracht in de alsdan bestaande toestand noch zelfs de voortschrijding van het euvel kunnen stuiten.

(1) De volgende leden hebben aan de beraadslagingen van de Commissie deelgenomen :

De heren Struye, voorzitter; Ansiaux, Dekeyzer, de la Vallée Poussin, Dequeecker, Gillon, Housiaux, Leynen, Maisse, H. Moreau de Melen, Van Houtte en Rolin, verslaggever.

R. A 6790.

Zie :

Gedr. St. van de Kamer van Volksvertegenwoordigers :

824 (Zitting 1963-1964) n° 1 : Ontwerp van wet.

Handelingen van de Kamer van Volksvertegenwoordigers :

12 en 14 januari 1965.

La côte belge a été particulièrement atteinte au cours des derniers mois par les souillures résultant des huiles usées, déchargées en pleine mer.

Il importe donc que la Belgique s'associe sans réserves aux nouveaux efforts qui sont tentés par la deuxième conférence internationale, convoquée par l'Organisation Intergouvernementale de Consultation Maritime pour combattre la pollution par des moyens plus efficaces.

Un problème similaire existe en ce qui concerne la pollution des eaux douces. Il a fait l'objet cette année même à l'Assemblée Consultative du Conseil de l'Europe d'une résolution détaillée comme suite à un rapport approfondi de notre collègue Housiaux. Le gouverneur du Brabant a lui aussi consacré cette année son discours d'ouverture de la session du Conseil provincial au problème de la pollution des eaux douces ce qui confirme l'actualité et l'acuité du problème.

Les amendements apportés à la Convention originale ont essentiellement pour objet de préciser davantage les dispositions primitives et de les adapter aux conclusions tirées par les techniciens de l'expérimentation des mesures qui s'y trouvaient prévues. On en trouvera le résumé dans l'exposé des motifs qui accompagne le projet de loi. Il paraît superflu de le reproduire dans le présent rapport. On notera toutefois avec satisfaction que la Mer du Nord se trouve cette fois totalement interdite au déversement d'hydrocarbures et plus seulement dans une zone de 100 milles à partir des côtes.

Votre Commission aurait donc pu se borner à proposer au Sénat le vote de la loi d'approbation, s'il ne lui avait paru nécessaire de relever le grand retard mis par les pouvoirs publics belges dans la mise en application des mesures recommandées ou prévues internationalement, ce qui a eu pour résultat de paralyser presque entièrement le contrôle que nous devrions exercer dans la Mer du Nord.

Qu'on en juge :

La Convention élaborée par la Première Conférence Internationale sur la pollution des eaux de la mer est entrée en vigueur le 27 juillet 1958. La Belgique l'ayant antérieurement ratifiée était tenue de se conformer aux engagements qui s'y trouvaient contenus, c'est-à-dire notamment :

1° d'édicter, conformément à l'article VI, les peines qu'encourraient les capitaines ou armateurs de navires battant pavillon belge, qui ne se conformeraient pas aux interdictions prévues à l'article III, entrant en vigueur les unes immédiatement, les autres à l'expiration d'un délai de trois ans;

2° de sanctionner l'imposition faite au bout d'un an aux armateurs de navires belges de munir ceux-ci des dispositifs prévus à l'article VII;

3° de s'assurer, à l'expiration d'un délai de trois ans, que les ports principaux étaient équipés en

De jongste maanden had onze kust erg te lijden onder bevuiling als gevolg van het uitpompen, in volle zee, van verbruikte olie.

Het is dus zaak dat België zonder voorbehoud deelneemt aan de pogingen van de tweede internationale conferentie, door de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie bijeengeroepen, om de verontreiniging doelmatig te bestrijden.

Er rijst een soortgelijk probleem wat betreft de verontreiniging van het zoet water. Nog dit jaar heeft de Raadgevende Vergadering van de Raad van Europa hierover een omstandige resolutie aangenomen als gevolg van een uitvoerig verslag van onze collega Housiaux. Ook de gouverneur van Brabant heeft dit jaar bij de opening van de zitting van de Provinciale raad gesproken over de verontreiniging van het zoet water, wat bewijst dat het probleem actueel en dringend is.

De wijzigingen die in het Verdrag worden aangebracht, hebben in wezen tot doel de oorspronkelijke bepalingen nader te omschrijven en ze aan te passen aan de gevolgtrekkingen die de technici uit de toepassing van de daarin voorgeschreven maatregelen hebben afgeleid. Een samenvatting hiervan vindt men in de memorie van toelichting bij het wetsontwerp. Het lijkt overbodig deze tekst hier over te nemen. Met voldoende stelt men evenwel vast dat oliestorten thans verboden is in de gehele Noordzee, en niet alleen in een kustzone van 100 mijl.

Uw Commissie had er zich dus kunnen toe beperken aan de Senaat de aanneming van de goedkeuringswet voor te stellen, doch zij heeft het nodig geacht te wijzen op de grote vertraging waarmede de Belgische overheidslichamen de internationaal aanbevolen of voorgeschreven maatregelen in toepassing brengen, hetgeen als resultaat heeft dat de controle die wij in de Noordzee dienden uit te oefenen, bijna geheel wordt lamgelegd.

Oordeel zelf !

Het Verdrag dat door de eerste Internationale Conferentie betreffende verontreiniging van de zee was opgesteld, is op 27 juli 1958 in werking getreden. België, dat dit Verdrag voordien had bekrachtigd, moest zich houden aan de daarin vervatte verbintenissen, met name :

1° ingevolge artikel VI de straffen uitvaardigen die de kapiteins of reders van onder Belgische vlag varende schepen zullen oplopen, indien zij de in artikel III voorgeschreven verbodsbepalingen niet in acht nemen en die de ene onmiddellijk, de andere na verloop van een termijn van drie jaar in werking treden.

2° straffen stellen op de niet-naleving van de verplichting die na verloop van 12 maanden aan de reders van Belgische schepen is opgelegd om deze uit te rusten zoals bepaald is bij artikel VII;

3° zich ervan gewiszen dat, na verloop van drie jaar, de voornaamste havens, voorzien zijn van

installations susceptibles de recueillir les déchets et de notifier par écrit au Bureau les ports où les installations de réception nécessaires sont disponibles.

Cependant, le gouvernement attendit jusqu'au 16 août 1960 pour déposer au Sénat un projet de loi sur la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures, destiné à permettre l'exécution de la Convention. Ce projet fut approuvé par le Sénat le 12 avril 1962, par la Chambre le 7 juin; la loi fut promulguée le 4 juillet et publiée au *Moniteur* le 26 juillet.

Encore cette loi ne contenait-elle aucune des dispositions prévues ci-dessus, mais se bornait à confier au Roi le soin de déterminer les dates et les conditions auxquelles il serait interdit aux navires belges de rejeter des hydrocarbures dans la limite des zones maritimes définies par la Convention et ses annexes (art. 2), de déterminer la façon dont les navires ou certaines catégories d'entre eux devaient être équipés (art. 3), tandis que les articles 9 et 13 déterminaient le montant des amendes dont les contrevenants seraient passibles. L'article 17 d'autre part confiait au Roi le soin de désigner les ports qui doivent être équipés d'installations de réception et prévoyait que les autorités portuaires des ports ainsi désignés sont obligées de veiller à ce que leurs ports soient pourvus de ces installations avant ... le 27 juillet 1961! (*sic.*)

Et cependant, à l'heure qu'il est, soit plus de trois ans après la promulgation de la loi, sept ans après l'entrée en vigueur de la Convention, quatre ans après la mise en application de celles de ces dispositions dont le délai de suspension était le plus long, les arrêtés royaux prévus dans la loi du 4 juillet n'ont pas été pris, en sorte qu'aucune des obligations ou interdictions, dont la Belgique devrait imposer le respect à ses ressortissants n'est, à l'heure actuelle, susceptible d'être sanctionnée par nos tribunaux.

Seul le déversement dans les « eaux du littoral belge », c'est-à-dire les eaux intérieures et la bande de trois milles que constitue la mer territoriale, se trouve interdit par une disposition ancienne (l'art. II, 2°, de l'arrêté royal du 22 janvier 1929).

Il y a pire : aux termes de la Convention de 1954, article III (2) *b*, le rejet d'hydrocarbures ou de tout mélange contenant des hydrocarbures ne sera pas interdit, lorsque le navire aura pour destination un port qui ne sera pas pourvu des installations de réception prévues à l'article VIII ci-après. Aux termes dudit article VIII, tout gouvernement contractant « s'assurera que tous ses ports principaux ont prévu des installations capables de recevoir, sans imposer à la navigation des délais anormaux, les résidus que les navires autres que les navires citernes qui fréquentent ces ports pourraient avoir à décharger après avoir épuré les eaux de nettoyage de leurs soutes ou leurs eaux de lest polluées ... » La disposition empruntée à l'article III n'a pas été amendée en 1962. Celle de l'article VIII n'a pas subi de modification essentielle.

Or, à cet égard, Anvers seul dispose de certaines installations : un ponton appartenant à la ville muni

geschikte installaties voor het opvangen van olierestanten en aan het Bureau schriftelijk kennis geven van de havens die over doelmatige opvangingsinstallaties beschikken.

Welnu, de Regering heeft tot 16 augustus 1960 gewacht om bij de Senaat een ontwerp van wet in te dienen op de verontreiniging van de zee door olie, welk ontwerp bestemd was om de uitvoering van het Verdrag mogelijk te maken. Die tekst werd op 12 april 1962 door de Senaat en op 7 juni door de Kamer goedgekeurd. De wet werd op 4 juli afgekondigd en op 26 juli in het *Staatsblad* gepubliceerd.

Deze wet bevatte evenwel nog geen enkele van de voormelde bepalingen, doch stelde alleen dat aan de Koning bevoegdheid wordt verleend om de data en voorwaarden te bepalen waarop het aan de Belgische schepen verboden is olie uit te pompen in de zeegebieden door het verdrag en zijn bijlagen bepaald (artikel 2) en om te verordenen op welke wijze de schepen of bepaalde categorieën ervan moeten uitgerust zijn (artikel 3), terwijl de artikelen 9 en 13 het bedrag bepalen van de geldboeten die de overtreders kunnen oplopen. Ingevolge artikel 17 wijst de Koning voorts de havens aan die van inrichtingen voor het opvangen van olierestanten moeten voorzien zijn en wordt bepaald dat de havenautoriteiten van de aangewezen havens verplicht zijn ervoor te zorgen dat hun havens met deze inrichtingen zijn uitgerust vóór ... 27 juli 1961 !

Doch nu, dus meer dan drie jaar na de afkondiging van de wet, zeven jaar na de inwerkingtreding van het Verdrag, vier jaar na het van kracht worden van die bepalingen waarvan de toepassing het langst was uitgesteld, zijn de koninklijke besluiten waarvan sprake in de wet van 4 juli nog steeds niet genomen, zodat geen enkele der verplichtingen of verbodsbepalingen die ons land door zijn onderdanen moest doen in acht nemen, vandaag de dag door onze rechtbanken gesanctioneerd kan worden.

Alleen het uitpompen in de « Belgische kustwateren », d.w.z. in de binnenwateren en de strook van drie mijl waaruit de territoriale zee bestaat, is verboden door een oude bepaling (art. II, 2°, van het Koninklijk Besluit van 22 januari 1929).

Dat is nog niet alles : luidens het Verdrag van 1954, artikel III (2) *b*, is het uitpompen van olie of van een oliehoudend mengsel niet verboden wanneer het schip onderweg is naar een haven, die niet is voorzien van opvanginrichtingen als genoemd in artikel VIII. Luidens dit artikel VIII draagt iedere verdragsluitende regering « er zorg voor dat elke belangrijke haven in dat gebied voorzien is van inrichtingen geschikt tot het — zonder aan schepen onnodig opothoud te veroorzaken — in ontvangst nemen van zodanige olierestanten uit oliehoudend ballastwater en tankspoelingen, als voor afgifte door andere dan tankschepen, die de haven aanlopen, zouden overblijven... » De aan artikel III ontleende bepaling is in 1962 niet gewijzigd. Die van artikel VIII heeft geen wezenlijke wijziging ondergaan.

Op dit gebied echter beschikt alleen Antwerpen over zekere inrichtingen : een aan de stad toebehorende

d'une pompe et d'un compresseur pour l'aspiration, la décantation et l'évacuation des hydrocarbures flottant dans le port et des installations privées pour le nettoyage des citernes. Mais seuls les pétroliers de la Antwerp Oil Wharf disposent d'une citerne fixe dans laquelle ils peuvent déposer leurs résidus de lavage après décantation à bord. Tout cela date de 1955, n'a subi aucune amélioration depuis lors et est très loin de l'équipement d'autres ports, tels Rotterdam et Hambourg. Il suffit de consulter à ce sujet la brochure publiée en 1956 par les Nations Unies donnant les résultats de l'enquête effectuée par son secrétariat sur la pollution des eaux de la mer. Aucun progrès n'a été accompli depuis. Les pouvoirs publics en sont conscients autant que les particuliers et un plan a été établi pour l'implantation à Anvers d'une grande entreprise de dégazage et nettoyage des navires, et prévoyant la réception des eaux polluées dans des installations fixes et un navire spécialisé. Mais ce projet, qui a reçu l'approbation du Ministère des Communications, n'est réalisable que moyennant une aide financière dont l'administration du port refuse d'accepter la charge et qui fait depuis mars dernier l'objet de l'examen du Ministre des Affaires économiques et de l'Energie. Puisse une décision favorable ne plus trop se faire attendre et puissent des mesures similaires être prises pour nos autres ports nationaux, car dans la situation actuelle les navires à destination de Zeebrugge, Ostende ou Gand et une bonne partie de ceux à destination d'Anvers échappent aux obligations inscrites dans la Convention.

C'est sous réserve de ces observations que votre Commission unanime vous propose le vote du projet de loi.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
H. ROLIN.

Le Président,
P. STRUYE.

steiger voorzien van een pomp en een compressor voor het opzuigen, het klaren en de afvoer van in de haven drijvende olie, en particuliere inrichtingen voor de schoonmaak der tanks. Doch alleen de olietankers van de Antwerp Oil Wharf beschikken over een vaste tank waarin zij, na klaring aan boord, de restanten van de schoonmaak kunnen opnemen. Dit alles is gebouwd in 1955 en werd sindsdien niet gemoderniseerd zodat men nog ver is van de uitrusting van andere havens zoals Rotterdam en Hamburg. Het volstaat terzake de brochure te raadplegen die in 1956 door de Verenigde Naties is gepubliceerd en waarin de resultaten zijn opgenomen van een enquête die haar secretariaat heeft ingesteld naar de verontreiniging van de zee. Sedertdien is niet de minste vooruitgang geboekt. De overheid beseft dit even goed als de particulieren en er bestaat een plan om in Antwerpen een grote onderneming op te richten voor het ontgassen en het reinigen van schepen, voor het ontvangen van onreine waters in vaste inrichtingen en voor het bouwen van een gespecialiseerd schip. Dit ontwerp dat door het Ministerie van Verkeerswezen is goedgekeurd, kan echter slechts ten uitvoer worden gebracht met behulp van een financiële steun die het havenbestuur weigert te verlenen en die sedert maart jongstleden bij de Minister van Economische Zaken en Energie wordt onderzocht. Het is te hopen dat een gunstige beslissing niet al te lang meer zal uitblijven, en dat soortgelijke maatregelen zullen worden genomen voor onze andere nationale havens, want in de huidige stand van zaken ontkomen de schepen die onderweg zijn naar Zeebrugge, Oostende of Gent en een groot gedeelte van die naar Antwerpen aan de verplichtingen die in het Verdrag zijn bepaald.

Onder voorbehoud van deze opmerkingen stelt uw Commissie U eenparig voor het ontwerp van wet aan te nemen.

Dit verslag is met algemene stemmen goedgekeurd.

De Verslaggever,
H. ROLIN.

De Voorzitter,
P. STRUYE.