

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2005-2006

23 november 2005

ONTWERP VAN DECREET

**houdende instemming met het protocol van 1997 tot wijziging van
het internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, MARPOL 1973,
zoals gewijzigd door het protocol daarbij van 1978**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden,
Internationale Samenwerking en Toerisme
uitgebracht door mevrouw Anne Marie Hoebeke**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Karim Van Overmeire.

Vaste leden:

de heren Stefaan Sintobin, Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen, Karim Van Overmeire, John Vrancken;

de dames Sabine Poleyn, Miet Smet, de heren Luc Van den Brande, Johan Verstreken;

mevrouw Stern Demeulenaere, de heer Jaak Gabriels, mevrouw Anne Marie Hoebeke;

de heren Gilbert Bossuyt, Bart Caron, Jan Roegiers.

Plaatsvervangers:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heer Werner Marginet, mevrouw Marie-Rose Morel, de heer Christian Verougstraete, mevrouw Linda Vissers;

de heren Hubert Brouns, Ludwig Caluwé, Stefaan De Clerck, mevrouw Trees Merckx-Van Goey;

de heren Jean-Marie Dedecker, Louis Bril, Marc van den Abeelen;

de heren Kurt De Loor, Jacky Maes, mevrouw Gracienne Van Nieuwenborgh.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Loones.

Zie:

379 (2004-2005)

– Nr. 1: Ontwerp van decreet

INHOUD

	Blz.
I. Inleidende uiteenzetting door de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur	4
I.1. Historiek van het protocol	4
I.2. Inhoud en doelstelling van het protocol	4
I.3. Milieu-impact van luchtverontreinigende emissies door schepen	4
I.4. Europese context	5
I.5. Implicaties voor Vlaanderen	5
I.6. Procedureverloop	5
II. Algemene bespreking	6
III. Stemmingen	6
III.1. Artikelsgewijze stemming	6
III.2. Stemming over het geheel	6
Bijlagen: – Briefadvies van de MiNa-Raad over de instemmingsdecreten inzake het protocol bij MARPOL en het protocol bij het verdrag van Londen (in het bijzonder m.b.t. het handhavingsbeleid - blz. 6)	9
– Overzichtstabel inzake verontreiniging en de effecten van die verontreiniging ten gevolge van emissies door schepen	19

DAMES EN HEREN,

In de Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking en Toerisme lag op datum van dinsdag 25 oktober 2005 het ontwerp van decreet “houdende instemming met het protocol van 1997 tot wijziging van het internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, MARPOL 1973, zoals gewijzigd door het protocol daarbij van 1978” (hierna “MARPOL-wijzigingsprotocol 1997” te noemen) voor. Na bespreking werd dit instemmingsdecreet aangenomen bij eenparigheid van stemmen.

I. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER KRIS PEETERS, VLAAMS MINISTER VAN OPENBARE WERKEN, ENERGIE, LEEFMILIEU EN NATUUR

I.1. Historiek van het protocol

De *minister* opent zijn uiteenzetting met een beknopte historiek van het protocol. Hij wijst er daarbij op dat het MARPOL-wijzigingsprotocol 1997 betrekking heeft op het probleem van de atmosferische emissies door zeeschepen. Het is daarbij de bekommernis van zowel de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) als de Europese Unie om een strategie uit te werken met het oog op het terugdringen van deze emissies tot een algemeen aanvaard niveau. Dienovereenkomstig heeft België, evenals de andere lidstaten van de Europese Unie, in de jaren negentig met de IMO samengewerkt om mee bijlage VI bij het MARPOL-verdrag te ontwikkelen. Het protocol in kwestie werd in 1997 aangenomen tijdens een diplomatieke conferentie onder auspiciën van de IMO.

I.2. Inhoud en doelstelling van het protocol

Daarna schetst minister *Peeters* in algemene termen de inhoud en de doelstelling van het protocol.

Het protocol bevat een preambule, negen artikelen en bijlage VI. Deze bijlage VI omvat op haar beurt 19 voorschriften, de aanhangsels I tot en met V evenals acht resoluties. De negen artikelen omvatten algemeenheden betreffende de uitvoering van het MARPOL-wijzigingsprotocol 1997. Er wordt ook duidelijk gesteld dat bijlage VI een toevoeging is aan het MARPOL-verdrag. Het MARPOL-verdrag en het MARPOL-wijzigingsprotocol 1997 moeten dan

ook beschouwd en gelezen worden als één instrument.

De genoemde bijlage VI van MARPOL bevat voorschriften voor de preventie van luchtverontreiniging door schepen, met aanwijzing van speciale gebieden voor de beheersing van emissies van zwaveloxiden in de Oostzee en de Noordzee.

Bijlage VI stelt met betrekking tot het zwavelgehalte van zware stookolie voor schepen een wereldwijde limiet van 4,5 procent voor en wijst twee gebieden aan voor de bestrijding van de emissies van zwaveloxiden. In deze twee gebieden moet het zwavelgehalte van de brandstof voor schepen lager dan 1,5 procent zijn of moet equivalente bestrijdingstechnologie worden toegepast. In het oorspronkelijke protocol werd enkel de Oostzee als een dergelijk speciaal gebied aangewezen. In 2002 werden ook de Noordzee en het Kanaal daaraan toegevoegd.

Voorts worden ook specifieke normen voorgeschreven inzake stikstofoxidenemissies voor dieselmotoren met een geïnstalleerd vermogen van meer dan 130 kW in schepen die in of na januari 2000 zijn gebouwd. Tenslotte bevat bijlage VI ook nog (weliswaar vrijwillige) voorschriften inzake emissies van vluchtige organische stoffen (zogenaamde VOS).

I.3. Milieu-impact van luchtverontreinigende emissies door schepen

De *minister* beschrijft daarna summier de impact die luchtverontreinigende emissies door schepen kunnen hebben op milieu en gezondheid. Zwaveldioxyden en stikstofoxiden veroorzaken zure depositie, die schadelijk kan zijn voor het natuurlijk milieu (bijvoorbeeld meren, rivieren, bodem, fauna en flora) en ook voor de bebouwde omgeving (bijvoorbeeld het cultureel erfgoed). Emissies van stikstofoxiden en VOS dragen daarenboven bij tot de vorming van troposferische ozon (beter bekend als fotochemische smog), wat schadelijk kan zijn voor de volksgezondheid en de vegetatie.

Zwaveldioxide-emissies en stikstofoxide-emissies oxideren in de atmosfeer en vormen sulfaat- en nitraatdeeltjes, die in combinatie met emissies van primaire deeltjes (zoals roet en stof) tot zogenaamde ‘fijne deeltjes’ leiden, die schadelijk zijn voor de volksgezondheid. De emissies van stikstofoxiden dragen eveneens bij tot eutrofiëring, waarbij een overmaat van stikstof als nutriënt het broze evenwicht van eco-

systemen, met inbegrip van mariene ecosystemen, kan verstoren.

Verder tasten halonenemissies door schepen de ozonlaag aan, waardoor de hoeveelheid schadelijke straling die tot de aarde doordringt toeneemt en dus de volksgezondheid en het milieu bedreigt. Er valt dus duidelijk een niet te verwaarlozen impact van een en ander op het leefmilieu vast te stellen.

I.4. Europese context

Aan de hoger geschetste problematiek wordt ook binnen de Europese context reeds heel wat aandacht besteed. Zo is er op Europees niveau een strategie ter beperking van atmosferische emissies door zeeschepen voorhanden. De doelstelling is enerzijds een overzicht te geven van de problemen voor milieu en volksgezondheid die worden veroorzaakt door de atmosferische emissies van zeeschepen en anderzijds doelstellingen, acties en aanbevelingen te formuleren teneinde die emissies in de loop van de komende tien jaar te verminderen.

Naast deze algemene strategie werden er op Europees niveau ook reeds diverse concrete maatregelen genomen en besluitvormingsprocessen opgestart. Als voorbeelden hiervan somt de minister op: richtlijn 2001/81/EG inzake nationale emissieplafonds voor bepaalde luchtverontreinigende stoffen; richtlijn 1999/32 betreffende het terugdringen van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen; richtlijn 1994/63 betreffende de beheersing van de uitstoot van vluchtige organische stoffen (VOS); verordening (EG) nr. 2037/2000 betreffende de ozonlaag afbrekende stoffen; het programma 'Schone Lucht voor Europa' en, last but not least, het Zesde Milieu-Actie-Programma.

Het moge derhalve duidelijk zijn dat ook voor de EU het verminderen van de zwaveldioxide-emissies van de scheepvaart in de EU-zeegebieden een prioritaire doelstelling is. En ook in de Europese strategie vormt de inwerkingtreding van bijlage VI bij het MARPOL-verdrag een fundamenteel element, aangezien hierbij regels worden vastgesteld ter preventie van door schepen veroorzaakte luchtverontreiniging.

I.5. Implicaties voor Vlaanderen

Minister *Kris Peeters* komt dan tot de implicaties voor Vlaanderen van de goedkeuring van het voor-

liggende ontwerpdecreet. Hij stipt daarbij vooreerst aan dat het Vlaams Milieubeleidsplan 2003-2007 uitdrukkelijk verwijst naar het Zesde Milieu-Actie-Programma van de Europese Unie voor wat het aanwijzen van de prioriteiten betreft. Versterking van het beleid op het gebied van luchtverontreiniging is één van de zeven thematische strategieën van het Zesde Milieu-Actie-Programma.

Wat in deze specifiek het Vlaamse Gewest betreft wijst de minister erop dat de ratificatie van het voorliggende MARPOL-wijzigingsprotocol 1997 geen financiële implicaties met zich brengt, aangezien alle door het betreffende protocol opgelegde maatregelen nu reeds vervuld zijn door het lopende beleid.

De bijdrage in de kosten van de werking van het protocol wordt verzekerd door de federale overheid, vermits het hier gaat om een protocol dat tot stand is gekomen onder de auspiciën van de IMO. Dit betekent dus dat de gewesten financieel niet dienen tussen te komen. Ook voor de huidige personeelsbezetting binnen het Vlaamse Gewest heeft de implementatie van dit protocol overigens geen gevolgen. De Inspectie van Financiën gaf dan ook positief advies op 17 januari 2005 en het begrotingsakkoord werd dienovereenkomstig gegeven op 2 februari 2005.

Volledigheidshalve stipt de minister tenslotte nog aan dat ratificatie van het MARPOL-wijzigingsprotocol 1997 al evenmin consequenties heeft voor de gemeenten, de OCMW's, de intercommunales of de provincies.

I.6. Procedureverloop

Tot slot overloopt minister *Peeters* ook nog zeer summier de proceduregang van dit dossier. Hij vermeldt daarbij eerst en vooral dat het dossier niet onder het toepassingsgebied van de reguleringsimpactanalyse (RIA) valt.

Nadat de Vlaamse Regering op 18 februari 2005 haar principiële goedkeuring hechtte aan het voorontwerp van decreet, werd hierover het advies ingewonnen van de SERV en de MiNa-Raad. De SERV bracht advies uit op 29 maart 2005 en de MiNa-Raad op 24 maart 2005. Geen van beide adviezen gaf aanleiding tot een herwerking van het voorontwerp van decreet. Daarna werd het advies gevraagd van de Raad van State. Deze bracht advies uit op 28 februari 2005 (advies 38.179/3). Dit advies gaf evenmin aanleiding tot een herwerking van het voorontwerp van decreet.

De Vlaamse Regering hechtte haar definitieve goedkeuring aan het ontwerp van decreet op 22 april 2005.

Afsluitend verzoekt de minister de leden van de commissie tenslotte om, in het licht van al het voorgaande, hun instemming te willen geven aan het voorliggende ontwerp van decreet.

II. ALGEMENE BESPREKING

De heer *Eloi Glorieux* onderschrijft ten volle het belang van het voorliggende protocol, dit zowel in het algemeen naar Kyoto toe, als meer specifiek voor wat betreft de vermindering van pollutie door schadelijke stoffen van het mariene milieu en de kustgebieden en havengebieden.

In het verlengde hiervan meent de heer Glorieux dat het goed zou zijn mocht er, naast dit protocol tot regeling van de uitstoot van verontreinigende stoffen ten gevolge van de zeevaart, ook een internationale overeenkomst komen inzake het terugdringen van de uitstoot van het vliegverkeer. *Mutatis mutandis* gaat het daarbij immers om een zeer gelijklopende problematiek, zoals mag blijken uit diverse studies terzake. Aangezien minister Peeters België zal vertegenwoordigen op een aantal Europese ministerraden, ware dit misschien een goede gelegenheid om een initiatief in die richting te nemen.

Mevrouw *Anne Marie Hoebeke* van haar kant, stelt zich bij dit alles de vraag wie er praktisch zal instaan voor de controle op de naleving van het voorliggende protocol.

De *minister* acht de opmerking van de heer Glorieux aangaande de emissies van het vliegverkeer bijzonder pertinent. De problematiek is inderdaad ten dele gelijklopend. Het zou derhalve effectief aanbeveling verdienen mocht hieromtrent ergens een initiatief worden genomen. De minister zal deze suggestie dan ook zeker meenemen en desgevallend ook eventuele initiatieven van op Europees niveau verwelkomen.

Met betrekking tot de vraag naar de controle op de naleving van een en ander, zegt de minister toe aan de commissie nadere informatie te zullen bezorgen over de handhaving van het protocol. Het hoeft daarbij geen betoog dat het hier, gezien de specifieke Belgische institutionele context, over een tamelijk ingewikkelde problematiek gaat.

Het Vlaamse Gewest moet hoe dan ook binnen zijn eigen zeer specifieke bevoegdheid blijven. Dienaangaande citeert de minister een passage uit het advies van de MiNa-Raad bij het voorliggende ontwerp van decreet: “Uit de studie naar het milieurechtelijk statuut van de zeehavens blijkt dat de bevoegdheden van de gewestelijke administratie met betrekking tot misdrijven aan boord van schepen niet steeds optimaal gedefinieerd zijn. Vlaamse ambtenaren bevoegd voor het toezicht op de naleving van het afvalstof-fendecreet hebben geen bevoegdheid om aan boord te gaan van schepen. Een wijziging van het afvalstof-fendecreet is hiervoor noodzakelijk. De MiNa-Raad wijst ook op de noodzaak en de mogelijkheid om niet alleen te controleren op de zeeschepen, maar de controle ook uit te breiden naar de schepen die de brandstof aanvoeren, en naar de verdeelpunten op land.”

De vraag van mevrouw Hoebeke naar de praktische controle op een en ander is derhalve eveneens bijzonder pertinent. De kwestie hoe we vanuit de eigen Vlaamse bevoegdheden een degelijke handhaving kunnen garanderen of verder uitbouwen, verdient dan ook zeker verdere opvolging, ook vanuit deze commissie.

III. STEMMINGEN

III.1. Artikelsgewijze stemming

Artikel 1

Ter stemming gelegd wordt het eerste artikel van het ontwerp van decreet aangenomen bij unanimititeit van twaalf stemmen.

Artikel 2

Ter stemming gelegd wordt daarna ook het tweede artikel van het ontwerp van decreet aangenomen bij unanimititeit van twaalf stemmen.

III.2. Stemming over het geheel

In zijn geheel ter stemming gelegd wordt het ontwerp van decreet houdende instemming met het protocol van 1997 tot wijziging van het internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen,

MARPOL 1973, zoals gewijzigd door het protocol daarbij van 1978 ten slotte eveneens aangenomen bij unanimitéit van twaalf stemmen.

De verslaggever,

Anne Marie
HOEBEKE

De voorzitter,

Karim
VAN OVERMEIRE

BIJLAGE 1**ADVIES VAN DE MILIEU- EN NATUURRAAD VAN VLAANDEREN**



MILIEU- EN NATUURRAAD VAN VLAANDEREN

Briefadvies

van 24 maart 2005

over de instemmingsdecreten inzake

het protocol bij MARPOL en het protocol

bij het verdrag van Londen

2005 | 13

D/2005/7080/A13

Overname wordt verwelkomd, mits bronvermelding

© 2005 Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen
Kliniekstraat 25, 4de verdieping
B-1070 Brussel
tel. 02-558 01 30
fax 02-558 01 31
e-mail: info@minaraad.be
internet: www.minaraad.be

Briefadvies over MARPOL en het verdrag van Londen | 3

De heer Kris Peeters
 Vlaams minister van Openbare Werken,
 Energie, Leefmilieu en Natuur
 Graaf de Ferrarisgebouw
 Koning Albert II-laan 20 bus 1
 1000 BRUSSEL

Datum: 24 maart 2005
 Uw ref. AMINAL/AEM 16BB-U
 Ref. 03.04/L2/05/177
 Betreft: Briefadvies van 24 maart 2005 over de instemmingsdecreten inzake het protocol
 bij MARPOL en het protocol bij het verdrag van Londen

Mijnheer de minister,

Op 1 maart 2005 ontving de MiNa-Raad uw adviesvragen betreffende de ontwerpen van decreet houdende instemming met:

- het Protocol van 1996 bij het Verdrag (van Londen) inzake de voorkoming van verontreiniging van de zee ten gevolge van het storten van afval en andere stoffen van 1972;¹
- het Protocol van 1997 tot wijziging van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, MARPOL 1973, zoals gewijzigd door het Protocol van 1978.

De internationale overeenkomsten zijn zgn. “gemengde verdragen”. Een dergelijke overeenkomst is gebaseerd op de bevoegdheden van de federale overheid en van de gewesten. Dit impliceert dat ook het Vlaamse Gewest zijn instemming dient te verlenen met het protocol. Het is met het oog op dit instemmingsdecreet dat dit advies gevraagd wordt.

Het Verdrag van Londen van 1972 regelt het storten van afval en andere stoffen op zee. Het Verdrag definieert storten als het zich opzettelijk ontdoen van afval vanaf schepen of

¹) De inwerkingtreding van het Protocol (vermeld in artikel 25) vereist de ratificatie van 26 staten waarvan er 15 Verdragsluitende

Partij moeten zijn bij het Verdrag van Londen. Eind 2004 hebben 21 landen het Protocol geratificeerd, waarvan er 17 Verdrags-

sluitende Partij zijn bij het Verdrag van Londen.

4 | MiNa-Raad, zitting 24 maart 2005

uit luchtvaartuigen. Op 7 november 1996 werd een Protocol aangenomen bij het Verdrag van Londen. Bij inwerkingtreding zal het Protocol het Verdrag van Londen in zijn totaliteit vervangen. Het Protocol verbiedt in principe het storten van alle stoffen, met uitzondering van de stoffen opgenomen in Bijlage I bij het Protocol. Voor dergelijke stoffen mag overwogen worden of ze in aanmerking kunnen komen voor storten op zee. Bijlage II bij het Protocol zet uiteen welke overwegingen hierbij in aanmerking worden genomen en welke voorwaarden aan een eventuele vergunning voor storten worden verbonden. Bijlage II benadrukt het belang van het geleidelijk minder gebruiken van de zee voor het zich ontdoen van afval. De bijlage geeft hierbij aan welke andere opties moeten worden overwogen. Als afval beter kan worden verwerkt onder een van deze andere opties, dan zal een vergunning voor storten op zee worden geweigerd. Als storten een optie is dan dient een milieueffectrapportage te worden uitgevoerd, met inachtneming van het voorzorgsbeginsel. Als storten op zee ernstiger gevolgen heeft dan het verwerken op land of in de lucht dan dient een vergunning voor storten op zee te worden geweigerd. De doelstelling van het Protocol is de bescherming van het mariene milieu van de zee. Aangezien de middelen hiertoe onder meer preventieve en controlerende maatregelen zijn in en rond waterwegen die uitmonden in zee, wordt geraakt aan de bevoegdheden van de Gewesten. De gewestelijke bevoegdheden zijn vooral opgenomen in artikel 7 van het Protocol dat stelt dat iedere verdragsluitende Partij volkomen vrij blijft maatregelen te nemen die betrekking hebben op de mariene binnenwateren.

MARPOL stelt zich ten doel zeeverontreiniging door schepen te beperken en te voorkomen. Het Verdrag bestaat uit een aantal meer algemene artikelen waarin o.a. de algemene verplichtingen van Verdragsstaten en de handhavingsbevoegdheden worden omschreven. MARPOL is grotendeels een federale bevoegdheid. De bevoegdheden van het Vlaamse Gewest worden beperkt tot de bepalingen met betrekking tot de zeehavens en meer bepaald het ter beschikking stellen van ontvangstfaciliteiten voor scheepsafval. De lozingsvoorschriften en technische eisen die uiteindelijk de doelstellingen van het Verdrag moeten bewerkstelligen zijn neergelegd in de afzonderlijke bijlagen. Bijlage VI van MARPOL bevat voorschriften voor de preventie van luchtverontreiniging door schepen, met aanwijzing van speciale gebieden voor beheersing van SO₂ (zwaveldioxide)-emissies in de Oostzee, de Noordzee en het Kanaal. Bijlage VI stelt met betrekking tot het zwavelgehalte van zware stookolie voor schepen een wereldwijde limiet van 4,5% en een limiet van 1,5% in de speciale gebieden. Andere maatregelen zijn NO_x-normen voor dieselmotoren, vrijwillige normen voor vos en een verbod op opzettelijke emissies van ozonaantastende stoffen. Algemeen wordt erkend dat de wereldwijde limieten voor SO_x en NO_x-normen niet streng genoeg zijn.

In opdracht van de IMO bestudeerde Marintek in 2000 het reductiepotentieel voor CO₂ door internationale scheepvaart². De conclusie was dat het belangrijkste reductiepotentieel in snelheidsvermindering lag, gevolgd door de implementatie van nieuwe en verbeterde technologieën. Ze bestudeerden ook marktmechanismen om de emissies te reduceren.

Daar was de conclusie dat emissiestandaarden verder moesten worden ingezet, dat emissiehandel een mogelijkheid is, dat emissieheffingen niet echt werkbaar zijn onder de huidige omstandigheden en dat vrijwillige akkoorden niet efficiënt zijn.

Hoewel de bovenstaande studie zich beperkt tot CO₂-emissies, zijn de conclusies even goed geldig voor andere emissies door de scheepvaart.

Eind 2002 publiceerde de Europese Commissie een strategie ter beperking van de atmosferische emissies door zeeschepen. Het is duidelijk dat zeeschepen een grote bron van emissies zijn, met name als het gaat om zwaveldioxide waarvoor de scheepsemissies hoger zijn dan bij alle andere vervoerstakken per ton-kilometer. Emissies van zeeschepen van SO₂ en NO_x in de EU-zeegebieden zullen waarschijnlijk tegen 2010 respectievelijk meer dan 75% en 68 % van de emissies van alle bronnen op het vasteland in de Europese Unie bedragen. Het aandeel voor CO₂, VOS en primair PM is respectievelijk 5 %, 19% en 4%.

In zijn advies van 2 oktober 2003 over het emissiereductieplan SO₂, NO_x, VOS en NH₃ wees de MiNa-Raad op het onderschatte belang van emissies van scheepvaart en spoorverkeer (voor dieseltreinen ontbreekt momenteel elke normstelling) en de relatief lage kosten voor grote emissiereducties. Deze sectoren hebben immers een grote innovatieachterstand opgelopen met significante emissies tot gevolg.

In november 2004 publiceerden de Europese milieukoepels EEB, T&E, SAR en het Zweedse NGO secretariaat voor zure regen aanbevelingen om de luchtvervuiling door schepen te reduceren³. Zij bevelen aan dat de EU de limiet voor zwavel in scheepsbrandstoffen op 0,5% zou zetten in alle wateren die onder haar bevoegdheid vallen. In januari 2005 onderzocht het Acid Rain Secretariaat vervolgens de kosten die een dergelijke limiet met zich mee zou brengen. De conclusie is dat de baten de kosten ruimschoots overtreffen⁴.

De MiNa-Raad pleit ervoor om de Protocols zo snel mogelijk te onderschrijven. Bovendien vraagt de Raad dat Vlaanderen en België op Europees en mondiaal (IMO) niveau zouden pleiten voor het invoeren van de nog strengere limiet van 0,5% zwavel in scheepsbrandstoffen en voor de verdere aanscherping van NO_x-normen voor motoren van zeeschepen. De MiNa-Raad moedigt de Europese Commissie aan om door te gaan met het versterken van zijn coördinerende rol t.a.v. de Lidstaten bij de IMO (International Mari-

2) R. F Henningsen, MARINTEK, Study of Greenhouse Gas Emissions from Ships, Report to the IMO, Norwegian Marine Technology Institute, March 2000. (http://unfccc.int/files/methods_and_science/emissions_from_intl_transport/application/pdf/imoghg-

main.pdf)
3) Air pollution from ships, A briefing document by the EEB, T&E, SAR and the Swedish NGO Secretariat on Acid Rain, November 2004. (<http://www.acidrain.org/pages/publications/reports.asp>)

4) (Cost-benefit analysis of using 0.5% marine heavy fuel oil in European sea areas, Swedish NGO Secretariat on Acid Rain, January 2005. (<http://www.acidrain.org/pages/publications/reports.asp>)

6 | MiNa-Raad, zitting 24 maart 2005

time Organisation) en steunt dan ook het verzoek van de lidstaten aan de Europese Commissie om in 2006 met voorstellen te komen voor EU-maatregelen voor NO_x als IMO (International Maritime Organisation) geen voorstellen doet voor aanscherping in het kader van MARPOL Annex VI. De emissie door de scheepsvaart kan ook worden vermindert door het aanbieden van walstroom. Tevens pleit de MiNa-Raad voor de introductie van normen voor fijn stof.

De Raad pleit ervoor dat zo snel als redelijkerwijs mogelijk de normen voor binnenvaartmotoren worden aangescherpt tot het niveau van de scherpste normen voor vrachtauto's en mobiele werktuigen, en dat de brandstof in een internationaal kader schoner wordt. De Raad vraagt ook stimulerende maatregelen om het gebruik van schonere binnenvaartmotoren te bevorderen.

De Raad wijst er ook op dat scheepsmotoren zich in het bijzonder lenen tot het inzetten van zuivere biobrandstoffen. Wat niet alleen een vooruitgang inzake de uitstoot van broeikasgassen zou betekenen, maar ook een verbetering van de stof en SO₂-emissies.

Met betrekking tot beide protocollen vraagt de MiNa-Raad bijzondere aandacht voor het handhavingsbeleid. De instelling van een exclusieve economische zone biedt extra bevoegdheden op het vlak van de handhaving van de milieuvoorschriften op zee. Uit een studie naar het milieurechtelijk statuut van de zeehavens blijkt dat de bevoegdheden van de gewestelijke administraties m.b.t. misdrijven aan boord van schepen niet steeds optimaal gedefinieerd zijn⁵. Vlaamse ambtenaren bevoegd voor het toezicht op de naleving van het afvalstoffendecreet hebben geen bevoegdheid om aan boord te gaan van schepen. Een wijziging van het afvalstoffendecreet is hiervoor noodzakelijk.

De Raad wijst ook op de noodzaak en de mogelijkheid om niet alleen te controleren op de zeeschepen, maar de controle ook uit te breiden naar de schepen die de brandstof aanvoeren, en naar de verdeelpunten op land.

De MiNa-Raad benadrukte reeds in een eerder advies de rol van de Europese Commissie teneinde een samenhangende aanpak van grote mariene onderwerpen te verzekeren en om bij de IMO over relevante kwesties te spreken. Er bestaan nog steeds onvoldoende milieu- en veiligheidsnormen op het internationale niveau. Bovendien worden de huidige normen niet goed geïmplementeerd. De Europese Commissie zou moeten aangemoedigd worden om strenger op te treden inzake de implementatie van bestaande controles. In tegendeel, in veel gevallen zijn controles door zowel vlagstaten als havenstaten of de classificatie van schepen ontoereikend⁶.

In vergelijking met de internationale wetgeving voorziet de Europese Commissie handhavingsinstrumenten en procedures die tot een efficiëntere implementatie kunnen leiden.

5) E. VAN HOOYDONK, F. MAES en L. LAVRYSEN, Het milieurechtelijk statuut van zeehavens, studie uitge-

voerd in opdracht van AMINAL-Europa en Milieu, januari 2004.
6) Advies van 22 april 2004 over

tekortkomingen in het proces om de Europese Mariene Strategie uit te werken.

De actie die door de Commissie in de nasleep van de Erika en Prestige werd ondernomen en de wettelijke procedures tegen verschillende Lidstaten wegens de overtreding van, bijvoorbeeld, de Richtlijn betreffende voorschriften voor de havenstaatcontrole van schepen⁷, zijn belangrijke stappen voor een betere bescherming van de Europese zeeën. Tezelfdertijd kunnen nieuwe regionale Europese normen het internationale niveau en – als gevolg daarvan – de scheepvaart wereldwijd beïnvloeden⁸. Deze wisselwerking tussen het Europese en het internationale niveau is aanvaardbaar, er is geen conflict met de internationale wetgeving. UNCLOS verbiedt regionale normen niet, maar deze normen worden algemeen toegepast als toelatingsvoorwaarden voor de havens eerder dan dat ze toegepast worden buiten de territoriale zee.

Ten slotte vraagt de MiNa-Raad dat de Vlaamse Regering de federale regering aanspoort om uitvoering te geven aan de laatste versie van het MARPOL-Verdrag. De MiNa-Raad verwijst hierbij naar de studie die stelt: "Het MARPOL-Verdrag werd in de Belgische wetgeving geïmplementeerd door de Wet van 17 januari 1984. Het betreft hier evenwel een loutere goedkeuringswet. Probleem hierbij is dat deze wet achteraf niet meer werd aangepast en dat deze wet sterk verouderd is en geen rekening houdt met de latere wijzigingen aan het Verdrag via de soepele aanvaardingsprocedure. Belangrijk om te vermelden is wel dat in dit Koninklijk Besluit (zoals in de Wet van 1995) steeds verwezen wordt naar de meest recente versie van het MARPOL-Verdrag. Deze versie bestaat enkel in het Engels, en is als dusdanig nog niet door de Belgische wetgever goedgekeurd, maar niettemin wel internationaal van kracht. Nu het de bedoeling is dat de Belgische schepen die werden uitgevlagd, voor het einde van 2003 terug de Belgische vlag zullen voeren, kan men zich de vraag stellen of een Belgisch schip door een Belgische rechter kan worden vervolgd op basis van de Engelse versie van het MARPOL-Verdrag. Vermoedelijk niet omdat een Belgische rechter Belgisch recht moet toepassen (zeker ten aanzien van Belgische onderdanen) en dit recht is nog steeds de oude wet van 1984. De Belgische wetgever moet dan ook hoogdringend uitvoering geven aan de laatste versie van het MARPOL-Verdrag, bij voorkeur door een kaderwet waarbij de bijlagen bij het MARPOL-Verdrag het voorwerp uitmaken van Koninklijke Besluiten die snel en soepel kunnen worden gewijzigd na wijziging van de tekst van de Bijlagen bij het MARPOL-Verdrag binnen de IMO."

Het ABVV, het ACV, de ACLVB, de Boerenbond, de UNIZO en het VOKA-Vlaams Economisch Verbond onthouden zich bij het voorliggende advies.

Met de meeste hoogachting,

Hubert David
Voorzitter MiNa-Raad

7) Richtlijn 95/21/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruik maken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van

de lidstaten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole).

8) Een duidelijk voorbeeld is het geval van de enkelwandige tankers. Europese regels werden hier – ten minste voor een belangrijk deel – internationale regels.

BIJLAGE 2
OVERZICHTSTABEL INZAKE VERONTREINIGING EN DE EFFECTEN
VAN DIE VERONTREINIGING TEN GEVOLGE VAN EMISSIES DOOR SCHEPEN

OVERZICHTSTABEL VAN VERONTREINIGING EN EFFECTEN VAN DIE VERONTREINIGING TEN GEVOLGE VAN EMISSIES DOOR SCHEPEN

Verontreiniging & effecten	Scheeps-emissies 2000 (kton)	Prognose Emissies 2010 (kton)	Vergelijkende gegevens
SO₂ – zwaveldioxide Verzuring, lokale luchtkwaliteit, sulfaatdeeltjes (secundaire PM)	2.578	2.845	3.634 - EU-15 streefwaarde voor 2010 voor alle emissies vanaf het land. Schepen mogelijk 78% van alle emissies vanaf het land in de EU tegen 2010
NO_x – stikstofoxiden Verzuring, troposferisch ozon, eutrofiëring, nitraatdeeltjes (secundaire PM)	3.617	4.015	5.923 - EU-15 streefwaarde voor 2010 voor emissies vanaf het land. Schepen mogelijk 68% van alle emissies vanaf het land in de EU tegen 2010
CO₂ – koolstofdioxide Klimaatverandering	157.298	172.791	3.325.000 – EU-15 emissies vanaf het land in 2000 Scheepsemissies over de gehele EU zijn hoger dan emissies vanaf het land in 9 afzonderlijke lidstaten
VOS – vluchtige organische Stoffen (koolwaterstoffen) Ozon in de onderste luchtlagen	134	147	750 – EU-15 VOS-emissies van verf Scheepsemissies geringer dan andere niet-Gereguleerde sectoren
Primaire PM - vaste deeltjes (uitsluitend emissies in havens) Ademhalingsproblemen	21	24	543 – EU-15 primaire PM-emissies door het wegvervoer. Primaire PM-emissies door schepen in havens zijn betrekkelijk gering, maar het totale effect van scheepsemissies op PM is hoog, als rekening wordt gehouden met secundaire PM van NO _x en SO ₂ .