

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2012-2013

19 MARS 2013

Projet de loi portant assentiment à la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et éologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong le 15 mai 2009

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES RELATIONS EXTÉRIEURES ET
DE LA DÉFENSE
PAR
**MM. ANCIAUX ET
DE GUCHT**

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 2012-2013

19 MAART 2013

Wetsontwerp houdende instemming met het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen, gedaan te Hongkong op 15 mei 2009

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE BUITENLANDSE BETREKKINGEN EN
VOOR DE LANDSVERDEDIGING
UITGEBRACHT DOOR
**DE HEREN ANCIAUX EN
DE GUCHT**

Composition de la commission :/ Samenstelling van de commissie :

Président/Voorzitter : Karl Vanlouwe.

Membres/Leden :

N-VA Bart De Nijn, Patrick De Groote, Karl Vanlouwe,
Sabine Vermeulen.
PS Marie Arena, Philippe Mahoux, Olga Zrihen.
MR Armand De Decker, Dominique Tilmans.
CD&V Sabine de Bethune, Rik Torfs.
sp.a Bert Anciaux, Dalila Douifi.
Open Vld Jean-Jacques De Gucht.
Vlaams Belang Anke Van dermeersch.
Écolo Benoit Hellings.
cdH Vanessa Matz.

Suppléants/Plaatsvervangers :

Frank Boogaerts, Huub Broers, Lieve Maes, Elke Sleurs,
Wilfried Vandaele.
Hassan Boussetta, Fatiha Saïdi, Louis Siquet, Muriel Targnion.
Jacques Brotchi, Christine Defraigne, Richard Miller.
Cindy Franssen, Etienne Schouppe, Johan Verstreken.
Fatma Pehlivani, Ludo Sannen, Fauzaya Talhaoui.
Nele Lijnen, Yoeri Vastersavendts.
Yves Buysse, Bart Laeremans.
Zakia Khattabi, Jacky Morael.
André du Bus de Warnaffe, Bertin Mampaka Mankamba.

Voir:

Documents du Sénat :

5-1957 - 2012/2013 :

- N° 1 : Projet de loi.
- N° 2 : Annexes.

Zie:

Stukken van de Senaat :

5-1957 - 2012/2013 :

- Nr. 1 : Wetsontwerp.
- Nr. 2 : Bijlagen.

I. INTRODUCTION

La commission a examiné le projet de loi qui fait l'objet du présent rapport au cours de ses réunions des 12 et 19 mars 2013.

II. EXPOSÉ INTRODUCTIF DU REPRÉSENTANT DE M. DIDIER REYNDERS, VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, DU COMMERCE EXTÉRIEUR ET DES AFFAIRES EUROPÉENNES

La Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, en abrégé la «Convention sur le recyclage des navires», a été adoptée par l'Organisation maritime internationale (OMI) le 15 mai 2009.

Elle a pour objectif de remédier aux risques que ces activités de recyclage induisent pour l'environnement, la sécurité et la santé au travail, tout en prenant en considération les caractéristiques particulières du transport par mer et la nécessité de garantir le bon déroulement du retrait des navires qui ont atteint la fin de leur vie opérationnelle.

La Convention est constituée d'un texte de base reprenant les articles généraux et d'une Annexe contenant des règles détaillées et sept appendices.

Elle comporte des dispositions générales contraignantes en vue de garantir un recyclage sûr, écologique et efficace des navires. Afin d'améliorer les normes habituelles relatives au recyclage des navires, la Convention sur le recyclage des navires prévoit des visites et la délivrance de certificats, ainsi que des autorisations pour les installations de recyclage des navires. Des exigences spécifiques sont imposées : les armateurs doivent dresser l'inventaire des matières dangereuses se trouvant à bord du navire, les installations de recyclage des navires doivent élaborer un plan de recyclage du navire et les États de pavillon doivent effectuer une visite finale avant de délivrer un certificat international « prêt pour le recyclage ». La limitation de l'utilisation de matières dangereuses lors de la construction du navire constitue un élément important.

La Convention est complétée par différentes lignes directrices qui doivent garantir une interprétation et une application uniformes de ses dispositions pertinentes.

Elle entre en vigueur vingt-quatre mois après la date à laquelle les conditions suivantes sont remplies :

I. INLEIDING

De commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergaderingen van 12 en 19 maart 2013.

II. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE VERTEGENWOORDIGER VAN HEER DIDIER REYNDERS, VICE-EERSTEMINISTER EN MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN, BUITENLANDSE HANDEL EN EUROPESE ZAKEN

Het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig milieuvriendelijk recyclen van schepen, afgekort het «Scheepsrecyclingverdrag», werd door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) aangenomen op 15 mei 2009.

Het Scheepsrecyclingverdrag heeft tot doel om de risico's voor het milieu en de veiligheid en de gezondheid op het werk die verbonden zijn aan de scheepsrecycling op te vangen, steeds rekening houdend met de bijzondere kenmerken van het zeevervoer en de noodzaak om het goede verloop te garanderen van het uit de vaart nemen van de schepen die het einde van hun levensduur hebben bereikt.

Het Scheepsrecyclingverdrag bestaat uit een basistekst waarin algemene artikelen zijn opgenomen, een Bijlage met gedetailleerde regels en zeven aanhangsels.

In het Scheepsrecyclingverdrag zijn algemene bindende eisen vastgesteld om te waarborgen dat schepen op een veilige en milieuvriendelijke en efficiënte manier worden gerecycled. Om de gangbare normen in de scheepsrecycling te verbeteren voorziet het Scheepsrecyclingverdrag in de schouwing en certificering van schepen, in machtigingen voor scheepsrecyclinginstallaties en worden de volgende specifieke eisen gesteld : rederijen dienen een inventaris op te stellen van de gevaarlijke stoffen die zich in het schip bevinden, scheepsrecyclinginstallaties moeten een scheeps-recyclingplan opstellen en vlaggenstaten moeten voor de afgifte van een internationaal « geschikt voor recycling »- certificaat een eindschouwing uitvoeren. Een belangrijk element betreft het gebruik van gevaarlijke stoffen bij de bouw van schepen.

Het Scheepsrecyclingverdrag wordt aangevuld door verschillende richtsnoeren met het oog op de uniforme interpretatie en uitvoering van de relevante bepalingen van het Verdrag

Het Scheepsrecyclingverdrag treedt in werking vierentwintig maanden na de datum waarop de onderstaande voorwaarden zijn vervuld :

1. au moins quinze États soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé l'instrument requis de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion;

2. les flottes marchandes des États mentionnés au point 1 représentent au total 40 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce; et

3. le volume annuel maximal de recyclage de navires des États mentionnés au point 1 au cours des dix dernières années représente au total 3 % au moins du tonnage brut de l'ensemble des flottes marchandes desdits États.

En ratifiant la Convention sur le recyclage des navires, la Belgique se place, au niveau mondial, dans le groupe de pays qui prônent une politique active en matière de protection du milieu marin et de limitation des risques en matière de sécurité et de santé au travail dans le secteur du recyclage des navires. Il s'agit d'une étape importante vers l'élimination de méthodes de travail dangereuses et nocives pour l'environnement.

III. DISCUSSION

M. Anciaux constate que la Belgique serait le premier pays à ratifier cette Convention. Il se dit également favorable à la proposition de règlement (2012/0055 (COD)) de la Commission européenne qui sera discuté au Parlement européen.

Dans son avis, le Conseil d'État observe que pour permettre au Parlement de faire savoir qu'il ne donne pas son assentiment à un amendement donné, il conviendrait d'ajouter au projet une disposition prévoyant l'obligation de transmettre dans un délai utile au Parlement tout projet d'amendement à la Convention, ce qui permettra d'une part au Parlement de prendre attitude à ce sujet et, d'autre part, au gouvernement de déposer dans le délai de dix mois prévu à l'article 18, paragraphe 2, 5.2, de la Convention une déclaration de refus d'acceptation de l'amendement adopté par le Comité (doc. Sénat, n° 5-1957/1 — 2012/2013, p. 25). Comment a-t-on donné suite à cette remarque ?

Le représentant du SPF Mobilité et Transports explique qu'il s'agit d'une clause type à laquelle on a déjà eu recours dans plusieurs projets de loi et qui permet d'adopter des modifications sans devoir les soumettre préalablement au Parlement. Les Chambres législatives doivent toutefois être informées de la portée des modifications et indiquer expressément qu'elles les approuvent. C'est une procédure qui ne peut toutefois être appliquée que s'il s'agit de

1. ten minste vijftien Staten moeten het ofwel ondertekend hebben zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, ofwel de vereiste bekrachtigings-, aanvaardings-, goedkeurings- of toetredingsakte hebben ingediend;

2. de koopvaardijvloten van de Staten vermeld in punt 1 moeten in totaal ten minste 40 % van de brutotonnenmaat van de wereldkoopvaardijvloot vertegenwoordigen; en

3. het maximale jaarlijkse scheepsrecyclingvolume van de Staten, vermeld in punt 1 moet in de loop van de jongste tien jaar in totaal ten minste drie procent van de brutotonnenmaat van alle koopvaardijvloten van de genoemde Staten vertegenwoordigen.

Door het Scheepsrecyclingverdrag te ratificeren plaatst België zich op wereldvlak in de groep van landen die een actief beleid willen voeren ter bescherming van het mariene milieu en ter beperking van de arbeids-, gezondheids- en veiligheidsrisico's in de scheepsrecyclingsector. Het is een belangrijke stap op weg naar het verdwijnen van onveilige en milieuschadelijke werkmethoden.

III. BESPREKING

De heer Anciaux stelt vast dat België het eerste land zou zijn dat dit Verdrag ratificeert. Spreker staat ook achter het voorstel van verordening (2012/0055 (COD)) van de Europese Commissie die in het Europees parlement zal besproken worden.

Spreker verwijst naar het advies van de Raad van State waarin gesteld wordt dat « Om het Parlement in staat te stellen te laten weten dat het niet instemt met een bepaald amendement, zou het ontwerp aangevuld moeten worden met een bepaling die voorziet in de verplichting om te bekwaamder tijd aan het parlement ieder ontwerp van amendement op het verdrag mede te delen, zodat enerzijds het parlement dienaangaande een standpunt kan innemen, en anderzijds de regering binnen de termijn van tien maanden gesteld in artikel 18, lid 2, 5.2, van het verdrag een verklaring kan afleggen van weigering van de aanvaarding van het door het Comité aangenomen amendement. (stuk Senaat, nr. 5-1957 — 2012/2013, p. 25). Hoe heeft men dat opgevangen ?

De vertegenwoordiger van de minister van Mobiliteit legt uit dat het een standaardclausule betreft die reeds in meerdere wetsontwerpen werd opgenomen om wijzigingen te aanvaarden zonder dat deze voorafgaandelijk moeten worden voorgelegd aan het Parlement. De Wetgevende Kamers moeten echter op de hoogte gesteld worden van de grenzen van de wijzigingen en uitdrukkelijk aangeven dat ze met deze wijzigingen instemmen. Het mag evenwel enkel

modifications mineures (techniques); elle est du reste conforme à la jurisprudence du Conseil d'État.

M. Anciaux présume qu'il s'agit de l'article 3 du projet de loi qui dispose que «les modifications à l'Annexe de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong le 15 mai 2009, qui sont adoptées en application de l'article 18 de la Convention internationale de Hong-Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong le 15 mai 2009, sans que la Belgique s'oppose à leur adoption, sortiront leur plein et entier effet» (doc. Sénat, n° 5-1957/1 — 2012/2013, p. 24).

L'intervenant constate que si des modifications sont apportées à l'Annexe, notre pays sera réputé les avoir adoptées; le pouvoir du Parlement se trouve ainsi vidé de sa substance.

Mme Vermeulen partage cette préoccupation et renvoie à cet égard au projet de loi portant assentiment à la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, faite à Londres le 13 février 2004 (doc. Sénat, n° 5-1839/1). À l'époque, l'intervenante avait déposé un amendement à l'article 3 de ce projet de loi (doc. Sénat, n° 5-1839/2) en vue de donner au Parlement la possibilité de se prononcer sur les modifications de l'Annexe à cette Convention. Elle déclare qu'elle ne déposera pas d'amendement à l'article 3 du projet à l'examen car il serait rejeté par la commission.

Le représentant du SPF Mobilité et Transports répète qu'il s'agit simplement de modifications techniques à l'Annexe et que le Roi a la possibilité de s'y opposer.

M. Anciaux trouve que cet argument n'est pas convaincant.

Il constate que chaque pays est habilité à contrôler chaque bateau immatriculé dans l'un des États parties à la Convention. Qu'en est-il du contrôle des bateaux non immatriculés?

Le représentant du SPF Mobilité et Transports explique qu'aux termes de l'article 3.4 de la Convention, les navires battant le pavillon d'États non parties à la Convention ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable.

Mme Vermeulen se réjouit que la commission se penche sur cette Convention. Elle demande s'il y a un lien avec la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination ou avec l'agenda européen. La Commission européenne soumettra une proposition de règlement (2012/0055 (COD)) au Parlement européen, qui vise à assurer la mise en œuvre anticipée de

gaan om niet-essentiële (technische) wijzigingen. Dit is conform de rechtspraak van de Raad van State.

De heer Anciaux neemt aan dat het gaat om artikel 3 van het wetsontwerp waarin gesteld wordt dat «De wijzigingen van de Bijlage van het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen, gedaan te Hongkong op 15 mei 2009, die met toepassing van artikel 18 van het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen, gedaan te Hongkong op 15 mei 2009, worden aangenomen, zonder dat België zich tegen de aanname ervan verzet, zullen volkomen gevolg hebben.» (stuk Senaat, nr. 5-1957 — 2012/2013, p. 24).

Spreker stelt vast dat indien er wijzigingen aan de Bijlage worden aangebracht, ons land geacht wordt deze te hebben goedgekeurd. Hierdoor wordt de macht van het Parlement uitgehouden.

Mevrouw Vermeulen deelt deze zorg en verwijst in dit verband naar het wetsontwerp houdende instemming met het Internationaal Verdrag van 2004 voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, gedaan te Londen op 13 februari 2004 (stuk Senaat, nr. 5-1839/1). Spreekster heeft toen een amendement ingediend op artikel 3 van dit wetsontwerp (stuk Senaat, nr. 5-1839/2) om het Parlement inspraak te geven bij wijzigingen van de Bijlage bij dit Verdrag. Zij zal op het artikel 3 van het huidige wetsontwerp echter geen amendement indienen omdat het niet door de commissie zou worden verworpen.

De vertegenwoordiger van de minister van Mobiliteit herhaalt dat het enkel gaat om technische wijzigingen van de Bijlage en dat de Koning de mogelijkheid heeft om verzet aan te tekenen.

De heer Anciaux vindt dit argument niet overtuigend.

Spreker stelt vast dat elk land wordt gemachtigd elk schip te controleren ingeschreven in één van de verdragsluitende Staten. Hoe zit het met de controle van niet-ingeschreven schepen?

De vertegenwoordiger van de minister van Mobiliteit legt uit dat volgens artikel 3.4 van het Verdrag geen gunstigere behandeling wordt gegeven aan schepen van Staten die geen verdragspartij zijn.

Mevrouw Vermeulen verheugt er zich over dat dit Verdrag in de commissie ter sprake komt. Zij vraagt of er een verband is met het Verdrag van Bazel inzake de beheersing van de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering ervan of met de Europese agenda. De Europese Commissie zal een voorstel van verordening (2012/0055 (COD)) voorleggen aan het Europees Parlement, waarin een

certaines des exigences et dispositions prévues par la Convention. L'intervenante insiste pour que la Belgique soutienne aussi ce règlement lors de la discussion au Parlement européen.

En outre, en 2008, soit un an avant la signature de la Convention, la Commission européenne a rédigé un Livre vert proposant une stratégie en vue d'améliorer les pratiques de démantèlement des navires eu égard aux conséquences, sur la santé et l'environnement, de la croissance des activités de recyclage des navires due à la surcapacité de la flotte mondiale et au retrait accéléré des pétroliers à simple coque à l'horizon 2015.

L'intervenante présume qu'il s'agit d'une convention mixte à laquelle les Parlements des entités fédérées aussi doivent marquer leur assentiment. À l'heure actuelle, l'OVAM n'envoie, en principe, aucun navire contenant des déchets dangereux au Pakistan, en Inde et au Bangladesh parce qu'elle considère que c'est aux pays membres de l'OCDE qu'il revient de gérer ce type de déchets. La capacité de recyclage des navires des pays de l'OCDE est limitée aux navires de petite taille. Les grands navires sont généralement échoués sur les plages du Bangladesh ou du Pakistan où ils sont démantelés par une main-d'œuvre locale, dans des conditions très préjudiciables pour la santé et l'environnement.

C'est pourquoi les Parlements des entités fédérées doivent au plus vite marquer leur assentiment à cette Convention. L'intervenante craint néanmoins que le nombre de ratifications requis (il faut que 40 % de la capacité de la flotte mondiale soit représentée) pour l'entrée en vigueur de la Convention ne sera pas atteint avant 2020.

M. Hellings se pose également la question du nombre de pays déjà signataires de la Convention, et en particulier le nombre de pays de l'Union européenne qui y seraient déjà partie.

La Convention avance-t-elle parallèlement à une directive de l'Union européenne en cours d'élaboration et relative au traitement des anciens navires et de leur recyclage ?

Enfin, se référant au récent débat sur le projet de loi relative à la Coopération au développement (doc. Sénat, n° 5-1908/3), M. Hellings affirme que la situation du port de Kinshasa, l'unique port de la République démocratique du Congo, est très grave. Il est à ce jour inutilisable à cause de la quantité de navires qui y sont à l'abandon et qui obstruent le passage des nouveaux navires.

La Belgique compte-t-elle inciter le gouvernement congolais à adhérer à la Convention pour que la République démocratique du Congo puisse respecter

aantal vereisten van dit Verdrag zijn opgenomen om de inwerkingtreding van op zijn minst een aantal bepalingen van het Verdrag te versnellen. Spreekster dringt erop aan dat België zich ook achter deze verordening zou scharen bij de besprekking in het Europees Parlement.

Bovendien heeft de Europese Commissie nog vóór de ondertekening van het Verdrag, in 2008 een Groenboek opgesteld waarin een strategie wordt uitgewerkt voor de betere ontmanteling van schepen met het oog op de gevolgen voor de gezondheid en het milieu van scheepsrecycling door de overcapaciteit van de wereldvloot en door versnelde uitfasering van de enkelwandige tankers tegen 2015.

Spreekster vermoedt dat het gaat om een gemengd verdrag waaraan ook de Parlementen van de deelstaten hun instemming moeten geven. OVAM stuurt nu in principe geen gevvaarlijke afvalschepen naar Pakistan, India, Bangladesh omdat zij er vanuit gaan dat dit gevvaarlijk afval door de OESO landen moet beheerd worden. De capaciteit van de scheepsrecycling door de OESO-landen is beperkt tot kleinere schepen. De grotere schepen stranden dikwijls in landen zoals Bangladesh of Pakistan en worden met zware milieu en gezondheidsrisico's ontmanteld door de plaatselijke arbeiders.

De Parlementen van de deelstaten moeten daarom zo vlug mogelijk hun instemming verlenen aan dit Verdrag. Spreekster dreigt echter dat slechts in 2020 voldoende ratificaties (40 % van de capaciteit van de wereldvloot moet vertegenwoordigd zijn) voorhanden zullen zijn opdat het Verdrag in werking zou kunnen treden.

De heer Hellings vraagt zich tevens af hoeveel landen het Verdrag reeds ondertekend hebben en in het bijzonder hoeveel landen van de Europese Unie reeds partij zijn bij het Verdrag.

Vordert het Verdrag parallel met een richtlijn van de Europese Unie die momenteel wordt uitgewerkt en betrekking heeft op de verwerking van oude boten en het recyclen ervan ?

De heer Hellings verwijst tot slot naar het recente debat over het wetsontwerp betreffende de Belgische Ontwikkelingssamenwerking (stuk Senaat, nr. 5-1908/3) en stelt dat de situatie van de haven van Kinshasa, de enige haven van de Democratische Republiek Congo, zeer ernstig is. Die is tegenwoordig onbruikbaar door de hoeveelheid boten die er achtergelaten worden en die de weg versperren voor nieuwe boten.

Is België van plan om de Congolese regering ertoe aan te zetten om toe te treden tot het Verdrag opdat de Democratische Republiek Congo kan overgaan tot het

le recyclage des navires localisés dans sa capitale. Pour le recyclage, la Belgique a par ailleurs un programme de coopération destiné à aider le dégagement de ces navires dans des conditions écologiques optimales.

M. Verstreken demande si des pays comme la Chine, l'Inde ou le Bangladesh, qui ne sont guère regardants quant au respect des normes de recyclage, sont disposés à adhérer eux aussi à la Convention. Quels sont d'ailleurs les avantages de cette Convention pour notre pays ? Qu'adviendra-t-il si plusieurs pays asiatiques ne la signent pas et que des bateaux battant pavillon d'États membres de l'Union européenne changent de pavillon à cause des normes strictes en vigueur au sein de l'UE ?

M. De Gucht se demande s'il est vraiment utile que la Belgique ratifie rapidement la Convention au vu du peu d'empressement manifesté par les autres pays.

Le représentant du vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et des Affaires européennes répond que la question de M. Hellings concernant le port de Kinshasa relève de la compétence du ministre de la Coopération au développement.

L'intervenant précise par ailleurs que la Convention ne pourra entrer en vigueur que lorsqu'elle aura été approuvée par un nombre minimum d'États. Il serait toutefois souhaitable que tous les pays l'approuvent en même temps afin d'éviter toute concurrence.

Le représentant du SPF Mobilité et Transports confirme qu'une proposition de règlement est actuellement examinée par le Conseil européen (2012/0055 (COD)) et que l'on insiste pour que cette Convention soit ratifiée au plus vite. Le Parlement européen formule des propositions radicales, notamment en vue d'instaurer un système financier pour le recyclage des navires. L'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Union européenne sont les institutions qui réclament la ratification rapide de la Convention avec le plus d'insistance. La Belgique ne court d'ailleurs aucun risque à prendre l'initiative. Il serait souhaitable que la problématique traitée dans cette Convention soit réglée au plus vite à l'échelle internationale. L'Union européenne voudrait rendre les dispositions de la Convention plus strictes, mais cela aurait des conséquences préjudiciables pour les États membres. Un des avantages de la Convention est qu'elle permet d'améliorer les conditions de vie et de travail pour la main-d'œuvre employée au recyclage des navires dans d'autres pays. Elle prévoit entre autres l'obligation de dresser l'inventaire des matières dangereuses se trouvant à bord du navire. Le navire devra aussi disposer d'un certificat attestant qu'il est prêt pour le recyclage. La Convention impose également l'obligation de faire appel à des installations agréées de recyclage des navires.

recyclen van schepen in haar hoofdstad ? Voor het recyclen heeft België bovendien een samenwerkingsprogramma om te helpen bij het opruimen van deze boten in ecologisch optimale omstandigheden.

De heer Verstreken vraagt of landen zoals China, India en Bangladesh, die het niet zo nauw nemen met de normen van recyclage, ook bereid zijn zich aan te sluiten bij dit Verdrag. Wat zijn trouwens de voordelen van dit Verdrag voor ons land ? Wat als een aantal Aziatische landen dit Verdrag niet ondertekent en gelet op de strenge EU-normen, schepen van EU-landen zich laten omvlaggen ?

De heer De Gucht stelt zich de vraag of het wel iets uithaalt als België snel ratificeert gelet op het feit dat de andere landen dit minder snel aampakken.

De vertegenwoordiger van de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Europese Zaken antwoordt dat de vraag van de heer Hellings betreffende de haven van Kinshasa binnen de bevoegdheid valt van de minister voor Ontwikkelingssamenwerking.

Spreker legt verder uit dat het Verdrag enkel van kracht kan worden als het door een minimum aantal Staten is goedgekeurd. Het zou echter goed zijn als alle landen het tezelfdertijd zouden goedkeuren om concurrentie te vermijden.

De vertegenwoordiger van de minister van Mobiliteit bevestigt dat er op dit ogenblik een voorstel van verordening wordt besproken door de Europese Raad (2012/0055(COD)) en dat er wordt op aangedrongen zo vlug mogelijk met dit Verdrag in te stemmen. In het Europees Parlement worden ingrijpende voorstellen gedaan, ondermeer over het invoeren van een financieel systeem voor scheepsrecyclage. Vooral de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en de Europese Unie dringen aan op een snelle ratificatie. Er is ook geen risico voor België om het voorstuw te nemen. De problematiek behandeld in dit Verdrag wordt beter zo snel op internationaal vlak geregeld. Op niveau van de Europese Unie wil men de bepalingen van het verdrag strenger maken, wat nadelig zou kunnen zijn voor de landen van de Europese Unie. De voordelen van het Verdrag bestaan in het verbeteren van de werk — en leefomstandigheden met betrekking tot scheepsrecyclage in andere landen. Er moet ondermeer een inventaris van gevaarlijke goederen aanwezig zijn op het schip. Het schip zal ook over een certificaat moeten beschikken waarin bevestigd wordt dat het klaar is om te recyclen. Men moet zich ook wenden tot erkende faciliteiten voor recycling van schepen, enz.

En outre, cette Convention fait l'objet d'une concertation étroite avec les régions compte tenu de la proposition de règlement européen actuellement en discussion.

M. Anciaux conclut que l'application de cette Convention aura une influence notable sur l'activité des ports.

IV. VOTES

Les articles 1^{er} et 2 sont adoptés à l'unanimité des 10 membres présents.

L'article 3 est adopté par 6 voix et 4 abstentions.

L'ensemble du projet de loi est adopté à l'unanimité des 10 membres présents.

Confiance a été faite aux rapporteurs pour la rédaction du présent rapport.

Les rapporteurs,

Bert ANCIAUX.

Jean-Jacques DE GUCHT.

Le président,

Karl VANLOUWE.

*
* *

**Le texte adopté par la commission
est identique au texte
du projet de loi
(voir le doc. Sénat, n° 5-1957/1 — 2012/2013).**

Er is verder ook nauw overleg met de gewesten in verband met dit Verdrag gelet op het huidige Europese voorstel van verordening.

De heer Anciaux concludeert dat de toepassing van dit Verdrag aanzienlijke invloed zal hebben op de activiteit van de havens.

IV. STEMMINGEN

De artikelen 1en 2 worden eenparig aangenomen door de 10 aanwezige leden.

Artikel 3 wordt aangenomen met 6 stemmen bij 4 onthoudingen.

Het wetsontwerp in zijn geheel wordt eenparig aangenomen door de 10 aanwezige leden.

Vertrouwen werd geschenken aan de rapporteurs voor opstellen van dit verslag.

De rapporteurs,

Bert ANCIAUX.

Jean-Jacques DE GUCHT.

De voorzitter;

Karl VANLOUWE.

*
* *

**De door de commissie aangenomen tekst
is dezelfde als de tekst
van het wetsontwerp
(zie stuk Senaat, nr. 5-1957/1 — 2012/2013).**