

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

11 décembre 2020

PROJET DE LOI**contenant le Budget général des dépenses
pour l'année budgétaire 2021****AVIS****sur la section 33 – Mobilité et transports
(*partim* : Transport maritime)****RAPPORT**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES
PAR
M. Joris VANDENBROUCKE**SOMMAIRE**

Pages

I. Exposé du vice-premier ministre et ministre de la Justice, chargé de la Mer du Nord	3
II. Discussion	3
A. Questions et observations des membres	3
B. Réponses du ministre	13
III. Avis	18
Annexe	20

*Voir:*Doc 55 **1578/ (2020/2021)**:001: Budget général des dépenses.
002: Rapport.
003: Amendements.
004 à 006: Rapports.
007: Amendements.
008 à 028: Rapports.BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

11 december 2020

WETSONTWERP**houdende de Algemene uitgavenbegroting
voor het begrotingsjaar 2021****ADVIES****over sectie 33 – Mobiliteit en Vervoer
(*partim*: Maritiem Vervoer)****VERSLAG**NAMENS DE COMMISSIE
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN
EN FEDERALE INSTELLINGEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Joris VANDENBROUCKE****INHOUD**

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting van de vice-eersteminister en minister van Justitie, belast met Noordzee	3
II. Bespreking	3
A. Vragen en opmerkingen van de leden	3
B. Antwoorden van de minister	13
III. Advies	18
Bijlage	25

*Zie:*Doc 55 **1578/ (2020/2021)**:001: Algemene uitgavenbegroting.
002: Verslag.
003: Amendementen.
004 tot 006: Verslagen.
007: Amendementen.
008 tot 028: Verslagen.

03716

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Jean-Marc Delizée

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman
Ecolo-Groen	Kim Buyst, Nicolas Parent, Cécile Thibaut
PS	Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta
VB	Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters
MR	Emmanuel Burton, Vincent Scourneau
CD&V	Jef Van den Bergh
PVDA-PTB	Maria Vindevoghel
Open Vld	Marianne Verhaert
sp.a	Joris Vandenbroucke

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Michael Freilich, Sigrid Goethals, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
N ., Cécile Cornet, Guillaume Defossé, Dieter Vanbesien
Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
Christophe Bombled, Katrin Jadin, Florence Reuter
Jan Briers, Franky Demon
Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
Jasper Pillen, Tim Vandenput
Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

C. — Membres sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigde leden:

cdH	Josy Arens
DéFI	Sophie Rohonyi

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	: socialistische partij anders
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant – Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numerering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurd papier)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné la section 33 – Mobilité et Transports (*partim*: Transport maritime) du projet de budget général des dépenses de l'année budgétaire 2021 (DOC 55 1578/001) y compris sa justification (DOC 55 1579/017) et la note de politique générale du vice-premier ministre et ministre de la Justice, chargé de la Mer du Nord (DOC 55 1580/017) ainsi que les commentaires et observations de la Cour des comptes (DOC 55 1577/002) au cours de sa réunion du 18 novembre 2020.

Votre commission a décidé d'examiner également l'exposé d'orientation politique (DOC 54 1610/005) déposé par le ministre conformément à l'article 121*bis* du Règlement de la Chambre. En conséquence, le présent rapport reprend la discussion de l'exposé d'orientation politique ainsi que celle de la note de politique générale.

I. — EXPOSÉ DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE LA JUSTICE, CHARGÉ DE LA MER DU NORD

M. Vincent Van Quickenborne, vice-premier ministre et ministre de la Justice, chargé de la Mer du Nord, passe en revue les lignes directrices de son exposé d'orientation politique (DOC 55 1610/005) et de sa note de politique générale (DOC 55 1580/017). Le ministre a accentué une série d'aspects qui sont explicités dans le diaporama joint en annexe du présent rapport.

II. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

M. Tomas Roggeman (N-VA) indique que son groupe soutiendra dans les grandes lignes les objectifs politiques du ministre. Il y retrouve un certain nombre d'initiatives judicieuses qui sont principalement une continuation de la politique du prédécesseur du nouveau ministre. L'intervenant s'interroge toutefois sur la manière dont le ministre souhaite atteindre ces objectifs. En ce qui concerne l'énergie bleue, le ministre prévoit de nombreuses recherches, notamment concernant la capacité des parcs éoliens en mer, la culture des algues pour le développement de biocarburants et la coopération internationale. M. Roggeman se demande quelles actions politiques tous ces projets impliquent. En effet, en dehors des recherches, le membre note peu de points d'action concrets.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft sectie 33 – FOD Mobiliteit en Vervoer (*partim*: Maritiem Vervoer) van het wetsontwerp houdende algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2021 (DOC 55 1578/001), met inbegrip van de bijbehorende verantwoording (DOC 55 1579/017) en beleidsnota (DOC 55 1580/017) van de vice-eersteminister en minister van Justitie, belast met Noordzee, alsmede de commentaar en opmerkingen van het Rekenhof (DOC 55 1577/002), besproken tijdens haar vergadering van 18 november 2020.

Uw commissie heeft beslist om de beleidsverklaring (DOC 55 1610/005) die de minister heeft ingediend eveneens te bespreken, overeenkomstig artikel 121*bis* van het Reglement van de Kamer. Bijgevolg is dit verslag gewijd aan de bespreking van zowel de beleidsverklaring als de beleidsnota.

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

De heer Vincent Van Quickenborne, vice-eersteminister en minister van Justitie, belast met Noordzee, overloopt de krachtlijnen van zijn beleidsverklaring (DOC 55 1610/005) en beleidsnota (DOC 1580/017). De minister heeft een aantal aspecten benadrukt, die nader worden toegelicht in de presentatie die als bijlage bij dit verslag gaat.

II. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Tomas Roggeman (N-VA) geeft aan dat zijn fractie in grote lijnen de beleidsdoelstellingen van de minister zal steunen. Hij vindt hierbij een aantal goede initiatieven terug die voornamelijk een voortzetting zijn van het beleid van de voorganger van de nieuwe minister. De spreker heeft wel vragen bij de manier waarop de minister die doelstellingen wenst te bereiken. Wat de blauwe energie betreft, plant de minister heel wat onderzoeken, onder meer rond capaciteit van *offshore* windparken, de kweek van zeewier voor biobrandstof en internationale samenwerking. De heer Roggeman vraagt zich af welke beleidsacties dit dan precies allemaal inhoudt. Buiten onderzoeken leest hij hier immers weinig concrete actiepunten.

Le thème de l'économie bleue reste également assez vague. Le ministre souhaite que ce thème fasse partie de la relance économique, mais l'exposé d'orientation politique ne contient pas de propositions concrètes à ce sujet. Selon le ministre, le principe de *science-based-policy* doit également être maintenu, mais l'intervenant constate que le ministre reste évasif sur la méthode. L'intervenant se félicite des initiatives concernant le guichet unique et la simplification des applications TIC.

En ce qui concerne la nature bleue, M. Roggeman note également un certain nombre de points positifs. Toutefois, il demande au ministre si des moyens supplémentaires seront prévus pour le contrôle maritime et l'application de la réglementation. Le ministre prévoit-il encore d'autres possibilités de renforcer l'application de la réglementation?

En ce qui concerne la navigation bleue, l'intervenant constate une transposition de l'accord européen sur le climat. Toutefois, l'exposé d'orientation politique reste très vague quant à la manière dont ces objectifs doivent être atteints. C'est d'autant plus vrai que les mesures énumérées sont déjà en vigueur, comme l'avion renifleur qui vole depuis 2016. Il en va de même du contrôle des zones à basses émissions. Ces mesures ont déjà été élaborées par le gouvernement précédent.

M. Roggeman peut toutefois se rallier aux mesures concernant plus de bleu en mer et donc plus de sécurité. Il est positif que des initiatives soient développées pour éviter les accidents impliquant des navires en mer. Son parti coopérera également de manière positive, au sein du gouvernement flamand, à l'accord de coopération visant à organiser une enquête indépendante sur les accidents impliquant des navires en mer. L'intervenant se félicite également de la révision des règles fédérales en matière de pêche, en particulier en ce qui concerne la sécurité à bord.

En outre, M. Roggeman insiste pour que la convention n° 185 de l'Organisation internationale du travail soit mise en oeuvre. Cela devrait améliorer le bien-être et les conditions de vie et de travail des membres de l'équipage à bord. Il est positif qu'une attention suffisante soit accordée à la politique en faveur de ces personnes, mais aussi de leurs familles à terre.

M. Roggeman soutient également l'application efficace de la réglementation en mer, notamment les mesures annoncées dans le cadre de la lutte contre les menaces terroristes, l'espionnage et le trafic de drogues. Il demande toutefois avec insistance de ne pas oublier l'aspect de la traite des êtres humains. De nombreuses villes portuaires sont confrontées à de nombreux problèmes dans

Ook het thema blauwe economie blijft veeleer vaag. De minister wil dit onderdeel laten uitmaken van de economische relance, maar concrete voorstellen zijn hierrond niet te vinden in de beleidsverklaring. Ook *science based policy* moet gehandhaafd blijven volgens de minister, maar de spreker stelt vast dat rond de methode men op de vlakte blijft. Positief vindt spreker de initiatieven rond het uniek loket en de vereenvoudiging van ICT-applicaties.

Op het vlak van blauwe natuur vindt de heer Roggeman ook aan aantal positieve punten terug. Toch wenst hij van de minister te vernemen of er meer middelen zullen worden uitgetrokken voor maritieme controle en voor handhaving. Wordt in nog andere mogelijkheden voorzien om meer in te zetten op handhaving?

Inzake blauwe scheepvaart ziet de spreker een doortrekking van het Europese klimaatakkoord. Hoe men die doelstellingen echter wil bereiken, blijft in de beleidsverklaring zeer vaag. Temeer omdat de maatregelen die worden opgenoemd reeds van kracht zijn, zoals de sniffersensor die reeds rondvliegt sinds 2016. Evenals de controle op de lage-emissiezones. Dit zijn maatregelen die reeds door de vorige regering werden uitgewerkt.

De heer Roggeman kan zich wel terugvinden in de maatregelen betreffende meer blauw op zee en dus rond meer veiligheid. Het is goed om initiatieven uit te werken om ongevallen met zeeschepen te voorkomen. Ook vanuit de Vlaamse regering zal zijn partij positief meewerken rond het samenwerkingsakkoord met het oog op onafhankelijk onderzoek naar ongevallen met zeeschepen. De herziening van de federale regels voor visserij vindt spreker eveneens een positief punt. In het bijzonder voor wat betreft de veiligheid aan boord.

Voorts dringt de heer Roggeman aan om werk te maken van de implementatie van verdrag nummer 185 van de Internationale Arbeidsorganisatie. Dit moet het welzijn en de leef- en werkomstandigheden van de bemanningsleden aan boord verbeteren. Het is goed dat het beleid voor deze mensen, maar ook voor hun familieleden aan wal, voldoende aandacht krijgt.

De heer Roggeman spreekt ook zijn steun uit voor de effectieve handhaving van de reglementering op zee. Voornamelijk voor de aangekondigde maatregelen in de strijd tegen terroristische dreigingen, tegen spionage en drugstrafieken. Hij dringt echter wel aan om het aspect van de mensensmokkel niet te vergeten. Heel wat havensteden ondervinden op dit vlak heel wat

ce domaine. Son groupe présentera dès lors un certain nombre de recommandations dans ce sens.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) affirme que le changement climatique est l'un des défis majeurs du 21^e siècle. Il est passé minuit moins cinq et nous devons donc unir toutes nos forces pour lutter contre le réchauffement de la terre. L'intervenante se réjouit dès lors de constater que l'exposé d'orientation politique du ministre est ambitieux en termes d'objectifs de réduction des émissions.

Le ministre s'engage par exemple, dans le cadre des négociations au sein de l'Organisation maritime internationale, à œuvrer pour porter les objectifs actuels (réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40 % à l'horizon 2030 par rapport à 2008 et de 70 % à l'horizon 2050) à 55 % à l'horizon 2030 et pour atteindre la neutralité climatique à l'horizon 2050.

Pour y parvenir, quelques mesures très concrètes sont nécessaires au niveau belge et européen, la Belgique pouvant jouer un rôle important à cet égard.

Tout d'abord, on pourrait par exemple faire de la Belgique un pays à la pointe en matière d'hydrogène vert pour la navigation. Afin de renforcer le rôle de pionnier des entreprises belges, il est essentiel que la politique de l'Union européenne en matière de carburants durables stimule le développement de l'hydrogène vert en Europe. La Belgique dispose d'une grande expertise en la matière et des initiatives sont en cours, par exemple, dans les ports de Gand et d'Anvers. Il importe dès lors également que le ministre garantisse au niveau européen que la *Fuel EU Maritime Initiative*, qui va arriver, ne promeuve pas les biocarburants (comme le fait toutefois le projet actuel), mais qu'elle prépare la demande aux carburants à base d'hydrogène vert, d'une part, et à une plus grande efficacité énergétique, d'autre part.

En outre, il devrait être possible de combiner une demande croissante de transport maritime avec une réduction persistante des gaz à effet de serre, tant par unité transportée que pour l'ensemble du transport. En effet, il convient de verdir le transport maritime à un point tel que le gain d'efficacité par unité de transport ne soit pas annulée par l'augmentation du transport.

Mme Buyst propose que le ministre promeuve au niveau européen l'obligation pour les navires de ne plus émettre de gaz à effet de serre ou de polluants atmosphériques dans les ports d'ici 2030 en plaidant en faveur d'une modification en ce sens de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil

problèmes. In die zin zal zijn fractie dan ook een aantal aanbevelingen voorleggen.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) stelt dat de klimaatverandering een van de grootste uitdagingen vormt van de 21^{ste} eeuw. Het is meer dan vijf voor twaalf en men zal dus alle krachten moeten bundelen om de opwarming van de aarde tegen te gaan. De sprekerster is dan ook verheugd te kunnen vaststellen dat de beleidsverklaring van de minister ambitieus is wat betreft uitstootdoelstellingen.

Zo engageert hij zich om bij onderhandelingen in de Internationale Maritieme Organisatie te ijveren om de huidige streefdoelen (40 % broeikasgasvermindering ten opzichte van 2008 en met 70 % tegen 2050) aan te scherpen naar 55 % tegen 2030 en het behalen van klimaatneutraliteit tegen 2050.

Om dit te kunnen bereiken zijn enkele heel concrete stappen op Belgisch en Europees niveau nodig, waarbij België een belangrijke rol kan spelen.

Allereerst door bijvoorbeeld België een koploper te maken in groene waterstof voor de scheepvaart. Om de voortrekkersrol van de Belgische bedrijven te verstevigen, is het essentieel dat het duurzame brandstoffenbeleid van de Europese Unie de uitbouw van groene waterstof in Europa stimuleert. Men beschikt in België hierrond over heel wat kennis en er zijn initiatieven in bijvoorbeeld de Gentse en Antwerpse haven. Het is daarom ook belangrijk dat de minister op Europees niveau garandeert dat het *Fuel EU Maritime Initiative* dat er momenteel zit aan te komen niet biobrandstoffen stimuleert (wat het huidige ontwerp wel doet), maar de vraagzijde net klaarstoomt voor op groene waterstof gebaseerde brandstoffen enerzijds, en meer energie-efficiëntie anderzijds.

Daarnaast moet men erin slagen een groeiende vraag naar maritiem vervoer te combineren met een volgehouden afname van broeikasgassen, dit zowel per getransporteerde eenheid als voor het totale vervoer. Het vervoer moet immers dermate sterk vergroenen dat efficiënter vervoer per eenheid niet teniet wordt gedaan door toegenomen vervoer.

Mevrouw Buyst stelt voor dat de minister op Europees niveau zou inzetten op een verplichting voor schepen om tegen 2030 geen broeikasgassen of luchtverontreinigende emissies meer uit te stoten in de havens, door voor een aanpassing van de *Alternative Fuels Infrastructure directive* (richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement

du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.

Sur le plan international, l'exposé d'orientation politique précise encore que le pays participera à la discussion sur la mise en place des ETS (Emission Trading Scheme) pour la navigation. L'intervenante convient que ce point est très important, sachant que les pays européens consacrent ensemble pas moins de 24 milliards d'euros par an en subventions indirectes aux combustibles fossiles dans le secteur maritime et que, selon les estimations, la Belgique y consacre plus de 4 milliards d'euros par an, par le biais des exonérations fiscales prévues par l'actuelle directive sur la taxation de l'énergie. L'inclusion du transport maritime dans le SEQUE permettra, selon les modalités, de mettre fin, au niveau européen, à 3,6 à 7,2 milliards d'euros de ces subventions (indirectes) aux carburants du passé et d'utiliser ces montants pour des investissements permettant un basculement vert dans le transport maritime, par exemple par la création d'un Fonds maritime pour le climat.

Mme Buyst déclare qu'il n'est pas toujours facile de parvenir à un accord sur la réduction des émissions avec 174 pays. Dans le passé, la réglementation européenne a toutefois souvent été un catalyseur de l'action au niveau de l'OMI. Le gouvernement peut donc préconiser, au niveau européen, que chaque État endosse la responsabilité des émissions de sa propre part dans le commerce mondial et que l'Europe élabore une réglementation qui pourra ensuite être adoptée par d'autres régions ou au niveau international.

L'intervenante se réjouit que le ministre souhaite se concentrer, au niveau national, sur le contrôle de la zone de basses émissions en mer du Nord, en surveillant les émissions de soufre, d'azote et, à partir de 2021, de suie également. L'exposé d'orientation politique indique à ce sujet qu'un capteur sera développé et placé sur une éolienne pour contrôler les émissions des navires. Quel est le calendrier prévu pour cette initiative annoncée, quelles émissions ce capteur mesurera-t-il et quel est son lien avec l'avion renifleur?

En plus de la réduction des émissions, le ministre souhaite également s'atteler à la gestion des déchets à bord des navires. Ce point soulève toutefois un certain nombre de questions. L'exposé d'orientation politique indique que le ministre apportera "une attention particulière à la gestion des déchets à bord des navires par la ratification de Marpol IV et V". Or, la Belgique a déjà ratifié Marpol IV le 4 janvier 1996 et Marpol V, le 27 octobre 1988. Que signifie précisément ce passage de l'exposé d'orientation politique? En outre, l'exposé d'orientation politique indique que des règles internationales ont été établies à

en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen) in die zin te bepleiten.

Nog op internationaal vlak stelt de beleidsverklaring dat het land zal deelnemen aan de discussie omtrent de invoering van het *Emission Trading Scheme* voor de scheepvaart. De spreekster is het eens dat dit zeer belangrijk is, als je weet dat de Europese landen samen jaarlijks maar liefst 24 miljard euro aan indirecte subsidies geven aan fossiele brandstoffen in de maritieme sector, waarbij België naar schatting jaarlijks meer dan 4 miljard euro, door de belastingvrijstellingen onder de huidige *Energy Tax directive*. Door de opname van de zeevaart in de ETS kan men naargelang de modaliteiten op Europees niveau 3.6 miljard tot 7.2 miljard euro van deze (indirecte) subsidies voor brandstoffen uit het verleden stopzetten en inzetten voor investeringen die een groene omslag in de zeevaart mogelijk maken, bijvoorbeeld via de oprichting van een Maritiem Klimaatfonds.

Mevrouw Buyst geeft aan dat het met 174 landen niet altijd eenvoudig is om tot een akkoord te komen inzake de vermindering van de uitstoot. Europese regelgeving is in het verleden echter al vaak een katalysator geweest voor actie op niveau van de IMO. De regering kan er dan ook op Europees niveau voor pleiten om verantwoordelijkheid te nemen voor de emissies van het eigen aandeel in de wereldhandel en om regulering te ontwikkelen die daarna door andere regio's of op internationaal niveau kan worden gekopieerd.

De spreekster is verheugd dat de minister op nationaal vlak wil inzetten op de controle van de lage emissiezone op de Noordzee. Door te controleren op de uitstoot van zwavel, stikstof en vanaf 2021 ook op roet. De beleidsverklaring vermeldt hierrond dat een sensor ontwikkeld zal worden en op een windmolen zal worden geplaatst om de uitstoot van schepen te controleren. Wat is de tijdlijn voor dit aangekondigd initiatief, welke uitstoot zal die meten, en hoe verhoudt zich dat tot het sniffervliegtuig.

Naast het beperken van uitstoot wil men ook werk maken van het afvalbeheer aan boord van schepen. Dit roept toch enkele vragen op. In de beleidsverklaring staat "We zullen aandacht hebben voor het afvalbeheer aan boord van schepen door de ratificatie van Marpol IV en V". België heeft echter Marpol IV al geratificeerd op 4 januari 1996, en Marpol V op 27 oktober 1988. Wat is precies de bedoeling van deze passage in de beleidsverklaring? Verder stelt de beleidsverklaring dat hierrond internationaal regels werden vastgelegd, maar dat deze nog niet werden omgezet in onze wetgeving.

ce sujet, mais qu'elles n'ont pas encore été transposées dans notre législation. Cela signifie-t-il que la Belgique ne respecte pas ces conventions depuis des décennies, malgré la ratification? Ou bien s'agit-il de la transposition des amendements à ces annexes qui ont été adoptés ces dernières années? La membre demande également quelles sont les étapes concrètes que cette transposition implique précisément.

Les conditions de vie à bord des navires méritent également une attention particulière. Les articles parus dans la presse sur les conséquences de la problématique du coronavirus dans le transport maritime sont poignants. Sur ce point, l'exposé d'orientation politique fait référence à la ratification et à l'implémentation de la Convention n° 185 de l'Organisation internationale du travail. Cette convention concerne les pièces d'identité des gens de mer (Convention n° 185 de l'OIT) et a été adoptée à Genève le 19 juin 2003 dans le cadre de la Conférence générale de l'OIT. En 2006, le gouvernement de l'époque a indiqué au Parlement qu'il ne voyait aucun problème de fond à ratifier cette convention. Toutefois, cela n'a pas encore été fait jusqu'à présent. A-t-on déjà travaillé à la mise en œuvre pratique afin de permettre la ratification prévue en 2021?

Dans ce cadre, les syndicats internationaux et les organisations maritimes et de navigation mettent en garde contre une crise sanitaire et sécuritaire depuis avril 2020. Ils ont exhorté les autorités du monde entier à lever les restrictions afin que les membres d'équipage puissent rentrer chez eux. Leur proposition consiste à permettre aux marins d'embarquer ou de débarquer dans un certain nombre de "centres de rapatriement", d'où ils pourront ensuite rentrer chez eux en avion. Quelles mesures la Belgique a-t-elle déjà prises pour participer à cette initiative et quelles autres mesures le pays prendra-t-il dans les prochains mois?

La Commission européenne a déjà publié, le 8 avril 2020, des lignes directrices sur lesquelles les États membres peuvent s'aligner et baser leur coopération, avec des mesures concrètes – Lignes directrices relatives à la protection de la santé, au rapatriement et aux modalités de déplacement des gens de mer, des passagers et des autres personnes à bord des navires. À cet égard, l'intervenante demande également où en est l'application de ces lignes directrices dans notre pays.

Enfin, Mme Buyst se félicite de l'engagement du ministre en faveur de la sécurité dans le secteur maritime et dans le secteur de la pêche en particulier. Elle s'interroge toutefois sur la proposition visant à doter la Cellule Sécurité maritime (qui existe au sein du SPF Mobilité et Transports depuis 2018) d'un cadre légal et de compétences délimitées. Elle aimerait savoir, par exemple,

Betekent dat België al decennia niet voldoet aan deze verdragen, ondanks de ratificatie? Of betreft het de omzetting van de amendementen die de voorbije jaren op deze bijlages werden goedgekeurd? Het lid wenst ook te vernemen welke concrete stappen deze omzetting precies inhoudt.

De leefomstandigheden aan boord van schepen verdient eveneens aandacht. De berichten in de pers over de gevolgen van de coronaproblematiek in de scheepvaart zijn schrijnend. De beleidsverklaring verwijst op dit punt naar de ratificatie en implementatie van het Verdrag nr. 185 van de Internationale Arbeidsorganisatie. Dat verdrag betreft de identiteitsbewijzen van zeevarenden (IAO-conventie 185) en werd op 19 juni 2003 in Genève aangenomen in het kader van de Algemene Conferentie van de IAO. De toenmalige regering stelde het Parlement in 2006 op de hoogte dat ze geen inhoudelijke problemen zag om dit verdrag te ratificeren. Dit is tot op heden echter nog niet gebeurd. Werd van de praktische implementatie al werk gemaakt om de geplande ratificatie in 2021 mogelijk te maken?

In dit kader waarschuwen de internationale vakbonden en de scheepvaart- en maritieme organisaties al sinds april 2020 voor een gezondheids- en veiligheids-crisis. Ze drongen er bij overheden over de hele wereld op aan om beperkingen op te heffen, zodat de bemanningsleden naar huis zouden kunnen. Hun voorstel houdt in dat zeevaarders kunnen inschepen of ontschepen in een aantal "repatriëringshubs". Vandaar kunnen ze dan naar huis vliegen. Welke stappen heeft België al gezet om hier mee in te stappen en welke zal het land de komende maanden nog ondernemen?

De Europese Commissie heeft op 8 april 2020 reeds richtsnoeren uitgegeven, waarop de lidstaten zich konden richten en samenwerken, met concrete stappen – *Guidelines on protection of health, repatriation and travel arrangements for seafarers, passengers and other persons on board ships*. De spreekster wenst ook hier te vernemen wat de toepassing hiervan in ons land is.

Tot slot juicht mevrouw Buyst toe dat de minister wil inzetten op veiligheid in de maritieme sector en in de visserijsector in het bijzonder. Ze heeft echter wel vragen bij het voorstel dat de Cel Maritieme veiligheid (die sinds 2018 bestaat bij de FOD Mobiliteit en Vervoer) een wettelijke omkadering en afgebakende bevoegdheden zal krijgen. Zo wenst ze te vernemen hoe deze zich

comment ces compétences s'articuleront avec les compétences de l'Autorité nationale pour la Sûreté maritime déjà existante, qui a été créée par la loi en 2007. La note de politique générale précise que l'Autorité nationale et la Cellule seront toutes deux chargées de créer des images 3D des sites maritimes. L'intervenante se demande comment ces missions s'articuleront et comment on évitera les chevauchements ou les doubles emplois.

Pour *M. Pieter De Spiegeleer (VB)*, la mer du Nord présente de nombreux atouts et défis, mais il faut malheureusement aussi tenir compte d'un certain nombre de menaces. Le problème qui se pose est celui du morcellement des compétences en ce qui concerne la mer du Nord, qui relève en outre souvent d'autres compétences telles que l'énergie, le tourisme, etc.

M. De Spiegeleer commente sa recommandation n° 1 (voir DOC 55 1610/052). Dans le cadre des atouts touristiques de la côte flamande et, par extension, des eaux territoriales belges, l'intervenant se pose de sérieuses questions quant à l'accessibilité rapide, facile et sûre de la côte flamande par le train. Au sein de cette commission, il a insisté précédemment auprès de l'ancien ministre Bellot pour que la Flandre orientale et occidentale soit mieux desservie en direction de la côte. La recommandation vise dès lors à demander instamment au ministre compétent pour la mobilité de faire preuve de diligence dans la mise en œuvre de ce dossier, tant en ce qui concerne la vitesse et la fréquence que le confort et la sécurité de ces liaisons ferroviaires. À titre d'illustration, M. De Spiegeleer évoque, à l'aide d'exemples concrets, les temps de trajet nécessaires pour atteindre la côte depuis les gares de plusieurs villes des provinces précitées: on met énormément de temps pour parcourir une distance relativement courte en train.

En ce qui concerne la navigation de plaisance, diverses études montrent que la Belgique dispose encore d'un potentiel de croissance dans ce domaine – certainement en comparaison avec l'Allemagne, mais surtout avec les Pays-Bas et la France. L'exposé d'orientation politique prévoit une concertation avec le ministre de la Mobilité afin d'apporter un soutien supplémentaire au secteur. Quelles initiatives concrètes seront prises à cet égard?

En ce qui concerne l'informatisation et la numérisation du secteur de la navigation de plaisance, M. De Spiegeleer craint qu'un grand nombre de ces initiatives ne constituent un obstacle plutôt qu'une incitation à concrétiser efficacement le potentiel de croissance du secteur. La problématique de la fracture numérique, où une partie de notre population est à la traîne face à la poursuite de la numérisation de la société, a déjà été soulignée antérieurement au sein de cette commission. Quelles initiatives le ministre souhaite-t-il prendre pour

zullen verhouden tot de bevoegdheden van de reeds bestaande Nationale autoriteit voor maritieme beveiliging die bij wet in 2007 werd opgericht. De beleidsnota stelt dat zowel de Nationale autoriteit als de Cel belast worden met het creëren van 3D-beelden van maritieme sites. Spreekster stelt zich de vraag hoe deze opdrachten zich tot elkaar verhouden en hoe overlap of dubbel werk voorkomen kan worden.

Voor de heer *Pieter De Spiegeleer (VB)* biedt de Noordzee vele troeven en uitdagingen, maar moet men ook helaas met een aantal bedreigingen rekening houden. Problematisch is de versnipperde bevoegdheid ten aanzien van de Noordzee, die bovendien vaak aanleunt bij andere bevoegdheden zoals energie, toerisme enzovoort.

De heer De Spiegeleer licht vervolgens zijn aanbeveling nr. 1 toe (zie DOC 55 1610/052). In het kader van de toeristische troeven met betrekking tot de Vlaamse Kust en bij uitbreiding de Belgische territoriale wateren, stelt spreker zich ernstige vragen bij de snelle, vlotte en veilige bereikbaarheid van de Vlaamse Kust met de trein. Eerder drong hij in deze Commissie bij toenmalig minister Bellot aan tot een betere ontsluiting van Oost- en West-Vlaanderen richting Kust. De aanbeveling is er dan ook op gericht om bij minister de minister bevoegd voor Mobiliteit aan te dringen hier versneld werk van te maken. Zowel in snelheid, in frequentie als in comfort en veiligheid van deze spoorverbindingen. Ter illustratie wijst de heer De Spiegeleer aan de hand van concrete voorbeelden op de reistijden die nodig zijn om vanuit treinstations in een aantal steden van voornoemde provincies de kust te bereiken: men doet er zeer lang over om een vrij korte afstand op het spoor af te leggen.

Wat de pleziervaart betreft, blijkt uit diverse studies dat België hier – zeker in vergelijking met Duitsland, maar vooral met Nederland en Frankrijk –, nog groeipotentieel heeft. De beleidsverklaring gaat uit van overleg met de minister van Mobiliteit om de sector bijkomend te steunen. Welke concrete initiatieven zullen hierrond genomen worden?

Met betrekking tot de informatisering en digitalisering van de pleziervaartsector vreest de heer De Spiegeleer dat veel van deze initiatieven veeleer een hinderpaal zullen zijn dan wel een stimulans om het groeipotentieel in de sector efficiënt in te vullen. Er werd eerder in deze commissie al gewezen op de problematiek van de digitale kloof waarbij een deel van onze bevolking achter blijft in de verdere digitalisering van de samenleving. Welke initiatieven wenst de minister te nemen om de digitalisering van de sector concreet aan de man te brengen,

promouvoir concrètement la numérisation du secteur, sans que cela ne doive constituer un obstacle pour l'utilisateur? Les fédérations sectorielles et les autorités locales seront-elles associées à la démarche afin de combler le fossé entre le pouvoir fédéral et l'utilisateur?

Dans le cadre de la navigation bleue, M. De Spiegeleer constate que la Belgique souhaite à nouveau occuper une position ambitieuse au sein de l'Organisation maritime internationale afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici 2030 et d'atteindre ensuite la neutralité climatique à l'horizon 2050. Cette ambition est également soutenue par les armateurs belges membres du groupe de réflexion international qui mène des recherches sur les évolutions technologiques permettant de réaliser cette navigation respectueuse de l'environnement. Comment l'autorité prendra-t-elle, dans son rôle d'exemple, des mesures pour équiper les dragues, les navires de maintenance, les patrouilleurs, etc. d'innovations technologiques respectueuses de l'environnement? Le membre évoque également le projet de BeHydro, lancé le 17 septembre, qui vise à développer un moteur à hydrogène *dual-fuel* de vitesse moyenne. Les deux premiers de ces moteurs seront utilisés pour les remorqueurs commandés par la Société du port d'Anvers.

La gestion des déchets à bord est également un point d'attention important, mais les conditions de vie et de travail de l'équipage méritent également une attention suffisante. Les circonstances de la crise du coronavirus ont mis en lumière un nombre considérable de problèmes. La problématique du changement d'équipage qui n'a pas pu être effectué à temps, le paiement incorrect des salaires et le bien-être général à bord font partie de ces problèmes. Cette question doit avant tout être abordée au niveau international. L'intervenant demande toutefois quelles initiatives notre pays souhaite prendre dans ce domaine.

En ce qui concerne l'engagement en faveur d'une plus grande sécurité, l'intervenant demande également quelles initiatives concrètes le ministre entend prendre pour lutter contre l'impunité. Il cite l'exemple de l'affaire du *Basel Express*, où un grand nombre d'infractions ont été constatées, mais où il n'est pas évident d'engager des poursuites effectives.

M. De Spiegeleer souligne ensuite l'importance cruciale des ports maritimes pour l'économie. Les entreprises belges de dragage sont également parmi les plus importantes au monde et, avec leurs connaissances logistiques, elles constituent un produit d'exportation réputé. Le membre souligne également que pas moins de 90 % de la consommation intérieure est importée par bateau. Ce secteur est donc essentiel pour la Belgique,

sans que cela ne doive constituer un obstacle pour l'utilisateur? Les fédérations sectorielles et les autorités locales seront-elles associées à la démarche afin de combler le fossé entre le pouvoir fédéral et l'utilisateur?

In het kader van de blauwe scheepvaart stelt de heer De Spiegeleer vast dat België opnieuw een ambitieuze positie wenst in te nemen binnen de Internationale Maritieme Organisatie om de uitstoot van broeikasgasen met tenminste 55 % te verminderen tegen 2030, om vervolgens tegen 2050 de klimaatneutraliteit te behalen. Deze ambitie wordt ook ondersteund door de Belgische reders die lid zijn van de internationale denktank die onderzoek voert naar technologische ontwikkelingen om die milieuvriendelijke scheepvaart te bewerkstelligen. Hoe zal de overheid vanuit haar voorbeeldfunctie maatregelen nemen om baggerschepen, onderhoudschepen, patrouilleboten en dergelijke uit te rusten met milieuvriendelijke technologische innovaties? Het lid verwijst ook naar het project van BeHydro op 17 september in de ontwikkeling van een *medium-speed dual-fuel* waterstofmotor. De eerste twee van deze motoren zullen gebruikt worden voor door het Antwerpse Havenbedrijf bestelde sleepboten.

Het afvalbeheer aan boord is eveneens een belangrijk aandachtspunt, maar ook de leef- en werkomstandigheden van bemanning verdienen voldoende aandacht. De omstandigheden door de coronacrisis hebben een aanzienlijk aantal pijnpunten blootgelegd. De problematiek van de bemanning die niet tijdig kon worden gewisseld, het niet correct uitbetalen van lonen en het algemeen welzijn aan boord behoren tot een aantal van deze problemen. Er is nood om dit in de eerste plaats internationaal aan te pakken. De spreker wenst te vernemen welke initiatieven ons land op dit punt echter wenst te ondernemen.

Ook met betrekking tot de inzet op meer veiligheid wenst spreker te vernemen welke initiatieven de minister concreet wil ondernemen om de straffeloosheid aan te pakken. Als voorbeeld haalt hij het dossier van de *Basel Express* aan, waarbij heel veel inbreuken werden vastgesteld, maar een effectieve vervolging niet voor de hand ligt.

De heer De Spiegeleer wijst vervolgens op het grote belang van de zeehavens voor de economie. Ook de Belgische baggerbedrijven zijn bij de grootste ter wereld en vormen samen met de logistieke kennis een gerenommeerd exportproduct. Hij geeft ook aan dat maar liefst 90 % van de binnenlandse consumptie per schip wordt ingevoerd. Deze sector is dus voor België heel belangrijk, maar wordt vaak overschaduwed door

mais il est souvent éclipsé par des communiqués négatifs sur la criminalité. Il est donc nécessaire de lutter sévèrement contre le trafic organisé de drogues et d'êtres humains. Par ailleurs, quelles sont les actions concrètes prévues en matière de protection contre le terrorisme et l'espionnage dans le cadre des activités portuaires?

Enfin, l'intervenant aborde le problème de la piraterie maritime. Un problème croissant apparaît actuellement dans le Golfe de Guinée. La piraterie qui existe là-bas est plus difficile à combattre que celle qui existait dans les eaux somaliennes en 2008 et 2009. Dans le Golfe de Guinée, plusieurs pays sont en effet impliqués. Le rôle du Nigeria, notamment, peut également s'avérer problématique. Le pays est en effet opposé à toute ingérence internationale. Le membre demande dès lors au ministre si la Belgique prendra à cœur la lutte contre la piraterie en général et plus particulièrement dans le Golfe de Guinée sur le plan diplomatique et, si nécessaire, sur le plan militaire.

M. Jan Briers (CD&V) indique que des mesures importantes ont été prises, au cours de la législature précédente, pour moderniser la navigation. Cette démarche était fondée sur la modernisation et l'harmonisation de la réglementation, la simplification pour l'autorité et le citoyen, l'application de la réglementation internationale et aussi le contrôle de cette application. Tous ces points ont fait l'objet d'une grande attention. Plus particulièrement, l'intervenant évoque également la réglementation relative à la navigation de plaisance, la création du registre naval belge et la création de l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation. Le plus grand changement est certainement le nouveau Code de la navigation, qui rassemble, harmonise et modernise toute la législation en la matière. Des problèmes ont-ils encore été constatés lors de l'entrée en vigueur de ce nouveau Code et toutes les instances étaient-elles prêtes à l'appliquer?

Des amendes administratives ont également été introduites, ce qui était très important pour lutter contre l'impunité. Sur le plan international, de nombreux pays fonctionnent de la même manière. Pour l'instant, on travaille encore à l'extension de ces infractions. Le prédécesseur du ministre a déclaré que trois membres du personnel seraient recrutés à la DG Navigation pour assurer le suivi de ces amendes. On s'attendait à ce que ces amendes rapportent 700 000 euros. Comment ont été évaluées les premières années d'application des amendes administratives, combien d'amendes ont été infligées et pour quel montant, et comment se déroule le recouvrement?

Les émissions provenant de la navigation ne sont pas couvertes par l'accord de Paris sur le climat, mais selon M. Briers, le transport maritime doit également

négliger la contribution à la criminalité. Het is bijgevolg noodzakelijk georganiseerde drugs- en mensen-smokkel steng aan te pakken. Welke concrete acties inzake bescherming tegen terrorisme en spionage in het kader van de havenactiviteiten worden overigens in het vooruitzicht gesteld?

Tot slot de problematiek van de piraterij. Momenteel ontstaat een groeiend probleem in de Golf van Guinee. De piraterij aldaar is complexer te bestrijden dan die van 2008 en 2009 in de Somalische wateren. In de Golf van Guinee zijn immers verscheidene landen betrokken. Onder meer ook de rol van Nigeria kan problematisch zijn. Het land staat immers afwijzend tegen internationale inmenging. Hij wenst dan ook van de minister te vernemen of België op diplomatiek vlak en indien nodig op militair vlak de strijd tegen de piraterij in het algemeen en meer bepaald in de Golf van Guinée ter harte zal nemen.

De heer Jan Briers (CD&V) geeft aan dat er in de vorige zittingsperiode belangrijke stappen zijn gezet om de scheepvaart naar modernere tijden te brengen. De uitgangspunten hierbij waren modernisering en harmonisering van de regelgeving, vereenvoudiging voor de overheid en de burger, het toepassen van de internationale regelgeving en ook de handhaving. Al deze punten kregen heel veel aandacht. Meer in het bijzonder verwijst spreker ook naar de regelgeving rond de pleziervaart, de oprichting van het Belgische scheepregister en de oprichting van de federale instantie voor scheepvaartongevallen. De grootste verandering is vast en zeker het nieuwe Scheepvaartwetboek, die zorgt voor een bundeling, harmonisering en modernisering van alle wetgeving ter zake. Werden er bij de inwerkingtreding van dit nieuwe wetboek nog problemen vastgesteld en waren alle instanties klaar om het toe te passen?

Er werden ook administratieve boeten ingevoerd, wat heel belangrijk was om de straffeloosheid tegen te gaan. Internationaal werken heel wat landen op diezelfde manier. Momenteel werkt men nog aan een uitbreiding van deze overtredingen. De voorganger van de minister stelde dat er drie personeelsleden bij de DG Scheepvaart zouden worden aangeworven om deze boeten op te volgen. Er werd verwacht dat deze boeten 700 000 euro zouden opbrengen. Hoe werden de eerste jaren van de toepassing van de administratieve boeten geëvalueerd, hoeveel boeten er werden uitgeschreven en voor welk bedrag, en hoe verloopt de inning?

De uitstoot van de scheepvaart valt niet onder het klimaatakkoord van Parijs, nochtans moet volgens de heer Briers ook de scheepvaart zijn bijdrage leveren

contribuer à la réduction des émissions de CO₂ et de soufre. Depuis l'année dernière, la Belgique fait partie du Conseil de l'Organisation maritime internationale (OMI). M. Briers déclare qu'il attache beaucoup d'importance à l'impact environnemental de la zone portuaire de Gand sur les habitants de la province de Flandre orientale. Il se demande si la Belgique va inscrire l'impact environnemental à l'ordre du jour de l'OMI et comment les discussions sur ce sujet vont se dérouler.

L'année dernière, le ministre De Backer a annoncé que la position concurrentielle de la flotte serait analysée et évaluée afin de pouvoir prendre les mesures nécessaires. Ici aussi, M. Briers souhaiterait des précisions.

M. Emmanuel Burton (MR) considère que la déclaration politique du ministre est à la fois très ambitieuse et très complète. Elle recueillera donc certainement l'adhésion de son groupe. Le membre souhaiterait toutefois poser quelques questions. Il demande par exemple au ministre quelles initiatives il souhaite prendre pour promouvoir ou soutenir le transport maritime international.

Pour M. Burton, l'impact environnemental, la sécurité à bord et les conditions de travail à bord méritent également une attention suffisante. Suite à la crise du coronavirus, la population a pris conscience de certains problèmes: les conditions de vie à bord, le problème de la rotation de l'équipage ou de la mauvaise rémunération. Le ministre a-t-il des propositions concrètes à faire dans ce domaine?

Dispose-t-on déjà de résultats en ce qui concerne les actions de l' "avion renifleur"? L'intervenant souhaite également obtenir des résultats en ce qui concerne la limitation des émissions de gaz d'échappement, dans le cadre du projet "*clean North Sea shipping*" auquel participe notre pays.

En ce qui concerne la sécurité sur et autour des navires, M. Burton demande dans quelle mesure les autorités locales sont impliquées dans ces projets. Comment se passe cette coopération avec les autorités locales et les zones de police locales, et comment se passe la coopération dans ce domaine avec les services de l'Intérieur? Il s'enquiert également de la manière dont les navires très éloignés de la Belgique sont protégés.

En ce qui concerne l'utilisation d'images 3D, M. Burton craint que cette technologie ne soit également mal utilisée. Sur ce point, il aimerait savoir quelles mesures sont prises pour sécuriser leur utilisation, en particulier en ce qui concerne les infrastructures stratégiques.

in het verminderen van de uitstoot van CO₂-gassen en zwaveluitstoot. Sinds vorig jaar maakt België deel uit van de Counsel van de *International Maritime Organisation* (IMO). De heer Briers stelt veel belang te hechten aan de milieu-impact van het Gentse havengebied op de inwoners van de provincie Oost-Vlaanderen. Hij vraagt zich af of België de milieu-impact geagendeerd krijgt bij de IMO en hoe de gesprekken daarover verlopen.

Vorig jaar kondigde minister De Backer aan dat de concurrentiepositie voor de vloot zou worden geanalyseerd en geëvalueerd teneinde de nodige stappen te kunnen ondernemen. Ook op dit punt wenst de heer Briers meer verduidelijking.

De heer Emmanuel Burton (MR) acht de beleidsverklaring van de minister heel ambitieus en tegelijk ook heel volledig. Zij zal dus zeker de goedkeuring van zijn fractie wegdragen. Toch heeft hij enkele vragen. Zo wenst spreker te vernemen welke initiatieven de minister wenst te nemen om de internationale scheepvaart aan te prikken of te ondersteunen.

Ook de milieu-impact, de veiligheid aan boord en de werkomstandigheden aan boord verdienen voldoende aandacht, meent de heer Burton. Door de coronacrisis heeft men kennis gekregen van toch wel enige problemen: de leefomstandigheden aan boord, de problematiek van de afwisseling van de bemanning of het niet correct uitbetalen. Heeft de minister concrete voorstellen op dit vlak?

Zijn er resultaten bekend met betrekking tot de acties van het "sniffervliegtuig". Ook op het vlak van de beperking van de uitstoot van uitlaatgassen, waarbij het land deel uitmaakt van het project "*clean North Sea shipping*" wenst de spreker enkele resultaten te verkrijgen.

Rond de veiligheid op en rond schepen vraagt de heer Burton in welke mate de lokale overheden betrokken worden bij deze projecten. Hoe verloopt die samenwerking met de lokale besturen en de lokale politiezones, en hoe is de samenwerking op dit vlak met de diensten van Binnenlandse Zaken? Hij informeert ook op welke manier de schepen die ver van België verwijderd zijn, worden beschermd.

Met betrekking tot het gebruik van 3D-beelden vreest de heer Burton dat deze technologie mogelijk ook misbruikt kunnen worden. Op dit punt wenst hij te vernemen welke maatregelen genomen worden om het gebruik daarvan te beveiligen, in het bijzonder voor wat betreft strategische infrastructuur.

Enfin, M. Burton aimerait savoir comment progressent les consultations du gouvernement sur la mobilité et avec les autorités régionales, étant donné qu'il existe de nombreuses compétences partagées dans ce domaine qui nécessitent une bonne coopération.

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) affirme qu'il se dégage de l'exposé d'orientation politique beaucoup d'ambition mais aussi la volonté de fixer un nouveau cap. L'importance de la navigation pour la Belgique ne peut être sous-estimée. Un intervenant a déjà indiqué la quantité d'importations qui arrivent dans notre pays par bateau. L'engagement en faveur de nouvelles activités est très important, mais il est également important que les activités existantes ne soient pas oubliées, estime Mme Verhaert. Elle se réjouit donc qu'après la modernisation de la navigation de plaisance, le ministre s'emploie à donner un nouvel élan à ce secteur. La diffusion d'informations pour le navigateur de plaisance au moyen d'une application mobile va sans conteste dans la bonne direction.

La Belgique a un rôle de pionnier en mer qu'elle devrait certainement continuer à jouer. On peut songer, par exemple, à la production d'énergie en mer et à l'aménagement des espaces marins. Des initiatives telles que la navigation autonome méritent certainement d'être soutenues. Mais il faut également souligner le contrôle et la recherche en matière de réduction des émissions.

La crise du coronavirus a malheureusement aussi mis en évidence le problème de l'équipage à bord des navires. Il est du devoir du gouvernement de veiller à ce que les échanges d'équipage puissent également se dérouler correctement. Les marins sont des travailleurs clés, leur bien-être est donc une priorité.

Enfin, la membre souhaite également attirer l'attention sur la sécurité des navires. Elle espère que le ministre prendra cet aspect à cœur. L'appui technologique devrait être utile dans ce domaine. À cet égard, l'utilisation d'images 3D prouvera certainement son utilité dans la mise en place de plans de sécurité. Cela pourrait également avoir un effet stimulant sur d'autres secteurs.

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) attire l'attention sur trois éléments importants pour son groupe. Il s'agit en premier lieu de la préservation de la plus grande réserve naturelle de Belgique: la mer du Nord. À cet égard, il propose d'exhorter les gouvernements régionaux à œuvrer enfin à la mise en place d'une consigne sur les emballages de boissons. Ce type de déchets joue en effet un rôle énorme dans la pollution de la mer. En outre, il s'interroge sur la destination du *Paardenmarkt*, le dépôt de munitions au large des côtes de Knokke.

Tot slot wenst de heer Burton te vernemen hoe het overleg binnen de regering verloopt inzake mobiliteit en met de regionale overheden aangezien op dit gebied er toch heel wat gedeelde bevoegdheden zijn die een goede samenwerking vereisen.

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) stelt dat de beleidsverklaring veel ambitie uitstraalt maar ook de wil om bakens te verzetten. Het belang van de scheepvaart voor België kan moeilijk onderschat worden. Een spreker gaf eerder al aan hoeveel per schip wordt ingevoerd. Het inzetten op nieuwe activiteiten is zeer belangrijk, maar het is ook belangrijk dat bestaande activiteiten niet vergeten worden, meent mevrouw Verhaert. Het verheugt haar dan ook dat na de modernisering van de pleziervaar, de minister inzet om deze sector opnieuw een boost te geven. Het ontsluiten van informatie voor de pleziervaarder aan de hand van een app is zeker een stap in de goede richting.

België heeft een voortrekkersrol op zee die zij zeker moet blijven spelen. Men denke bijvoorbeeld aan de *offshore* energiewinning en het marine-ruimtelijk plan. Initiatieven zoals de autonome vaart verdienen dus zeker ondersteuning. Maar ook de controle op en onderzoek naar uitstootvermindering moet worden onderstreept.

In het kader van de coronacrisis is jammer genoeg ook de problematiek van de bemanning aan boord van de schepen naar voor gekomen. Het is de plicht van de overheid om ervoor te zorgen dat de bemanningswissels ook naar behoren kunnen verlopen. Zeevaarders zijn *key workers*, hun welzijn is dan ook een prioriteit.

Tot slot wenst het lid ook de aandacht te vestigen op de veiligheid op schepen. Zij vertrouwt erop dat de minister dit dan ook ten volle ter harte zal nemen. Technologische ondersteuning moet hierbij hulp bieden. Het gebruik van 3D-beelden zullen op dit vlak zeker hun nut bewijzen bij het tot stand komen van veiligheidsplannen. Dit zal mogelijk ook inspirerend werken naar andere sectoren toe.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) beklemtoont drie elementen die voor zijn fractie belangrijk zijn. In de eerste plaats betreft dit de zorg voor het grootste natuurreservaat in België: de Noordzee. Op dit vlak stelt hij voor om aan te dringen bij de gewestregeringen eindelijk werk te maken van statiegeld op drankverpakkingen. Dit heeft immers een enorm aandeel in de vervuiling van de zee. Daarnaast stelt hij vragen bij de bestemming van de *Paardenmarkt*, het munitiedepot voor de kust van Knokke.

Un deuxième point d'attention est la réduction des émissions provenant du transport maritime. La Belgique tient à jouer un rôle de pionnier dans ce domaine. La recherche sur l'hydrogène vert peut y contribuer. À Gand, par exemple, le tout premier moteur de bateau hybride fonctionnant à l'hydrogène et au diesel a récemment été lancé. Dans ce domaine, cependant, l'intervenant demande si des initiatives telles que l'avion renifleur ont également un impact sur la réduction des émissions.

Comme troisième point d'attention, M. Vandenbroucke revient sur les propositions concernant une présence policière accrue en mer. Chaque année, 250 PV seraient dressés en mer. Il est difficile de se rendre compte si cette quantité est élevée ou non. Ce qui est plus important, c'est que des sanctions soient effectivement infligées et que des amendes soient également perçues.

Pour M. Nicolas Parent (*Ecolo-Groen*), la mer du Nord a non seulement une importance économique, mais elle mérite également d'être protégée en tant que réserve naturelle. Par exemple, il y a le problème de la pollution en mer par les produits chimiques, mais aussi celui de la pollution par les plastiques. Plus globalement, les nouvelles technologies, comme l'hydrogène vert, doivent être utilisées pour réduire la pollution en mer. Cela peut se faire, par exemple, en réduisant les subventions pour les carburants polluants.

En outre, l'intervenant souhaiterait obtenir davantage d'informations sur l'utilisation de dispositifs de détection pour mesurer les valeurs d'émission qui seraient placés sur les éoliennes et sur l'impact que cela pourrait avoir sur la détection des infractions commises par les navires.

M. Parent réclame également plus de clarté concernant le cadre juridique qui est en cours d'élaboration au sujet de l'utilisation et de l'application des navires autonomes.

B. Réponses du ministre

Généralités

La politique s'inscrit dans un continuum de deux décennies.

Émissions

Alors que le gouvernement Michel visait une réduction de 40 % d'ici 2030 et de 70 % d'ici 2050, le nouveau gouvernement veut atteindre une réduction de 55 % d'ici 2030 et la neutralité climatique d'ici 2050. Il y aura une coopération au sein de la *High Ambition Coalition for Shipping Emissions Reduction*. Une mission d'étude est en cours de préparation concernant la neutralité en CO₂ de certains navires, tels que les dragueurs et les

Een tweede aandachtspunt is de vermindering van de uitstoot van de scheepvaart. België wil daarin een voortrekkersrol spelen. Men kan hierin een bijdrage leveren door het onderzoek naar groene waterstof. Zo was er onlangs in Gent de primeur met de allereerste hybride scheepsmotor op waterstof en diesel. Op dit vlak stelt spreker echter de vraag of initiatieven als het sniffervliegtuig ook invloed heeft op de vermindering van de uitstoot.

Als derde aandachtspunt komt de heer Vandenbroucke terug op de voorstellen rond meer blauw op zee. Er zouden jaarlijks 250 pv's worden uitgeschreven op zee. Het is moeilijk in te schatten of dit veel is of niet. Wat belangrijker is, is dat er effectief ook sancties worden opgelegd en dat de boetes ook geïnd worden.

Voor de heer Nicolas Parent (*Ecolo-Groen*) heeft de Noordzee niet enkel een economisch belang maar verdient het ook bescherming als natuurgebied. Zo is er onder meer de problematiek van de vervuiling op zee door chemicaliën, maar ook deze van plasticvervuiling. Meer algemeen in het terugdringen van de vervuiling op zee moet meer ingezet worden op nieuwe technologieën, zoals groene waterstof. Dit kan bijvoorbeeld door een afname van de subsidiëring van vervuilende brandstoffen.

Verder wenst spreker meer informatie rond het gebruik van detectie-apparaten om emissiewaarden te meten die op windmolens zouden geplaatst worden en welke impact dit zou kunnen hebben op het vaststellen van overtredingen door schepen.

De heer Parent vraagt eveneens meer duidelijkheid rond het juridische kader dat in ontwikkeling zou zijn rond het gebruik en de toepassing van autonome vaartuigen.

B. Antwoorden van de minister

Algemeen

Het beleid zet zich door in een continuüm van twee decennia.

Emissie

Waar de regering-Michel een reductie met 40 % ambieerde tegen 2030 en 70 % tegen 2050, wil de nieuwe regering een reductie met 55 % tegen 2030 en klimaatneutraliteit tegen 2050 bereiken. Er zal samengewerkt worden in het kader van de *High Ambition Coalition for Shipping Emissions Reduction*. Een studieopdracht wordt voorbereid met betrekking tot de CO₂-neutraliteit van bepaalde schepen, zoals baggerschepen

navires de maintenance des parcs éoliens. Des carburants alternatifs sont également envisagés et on peut se référer aux efforts relatifs aux navires ULEv (cf. Jan De Nul). L'infrastructure des installations portuaires doit être adaptée (hydrogène, éthanol, ...). Le port d'Anvers offre de bons exemples avec des remorqueurs alimentés à l'hydrogène, l'*Hydroville* ou les navires zéro émission sont également à recommander comme une initiative réussie.

ETS

Une proposition est attendue de la Commission européenne au début de 2021. Le gouvernement fédéral est favorable, mais il souhaite que le système promeuve la réduction des émissions; l'intention ne saurait être d'échanger des droits d'émission sans que cela ait un impact physique sur les émissions elles-mêmes. Le transport maritime est responsable de 2,5 % des émissions mondiales, donc chaque contribution compte.

Zone à faibles émissions

La mer du Nord belge est une "zone SECA" (*Sulphur Emission Control Area*), où la norme est de 0,1 %, alors que la norme mondiale est de 0,5 %. À partir du 1^{er} janvier 2021, la Belgique fera alors partie de la "zone NECA" afin de limiter les émissions d'azote.

Contrôle

Le contrôle par "avion renifleur" se déroule bien et il est en cours d'extension. En 2021, les capteurs pour les éoliennes seront développés en collaboration avec l'Institut royal d'aéronomie spatiale de Belgique. Ils seront installés en 2022. Le budget prévoit un montant de 480 000 euros. Le soufre, l'azote et le CO seront surveillés.

Sûreté maritime

En plus de l'Autorité nationale de sûreté maritime (ANSM), il existe dans chaque port un Comité local pour la Sûreté maritime (CLSM). Des plans *ad hoc* ont été élaborés, mais il est désormais important de développer des normes et des standards basés sur le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) de l'Organisation maritime internationale (OMI). La Belgique est d'u reste un membre convaincu du Conseil depuis 2009.

La navigation en mer est surveillée sans interruption tant qu'un navire se trouve dans une zone dangereuse. Les navires sont également équipés d'un signal d'alarme

en onderhoudsschepen van windmolenparken. Er wordt ook nagedacht over alternatieve brandstoffen en men kan verwijzen naar inspanningen rond ULEv-schepen (cf. Jan De Nul). De infrastructuur in de haveninstallaties dient te worden aangepast (waterstof, ethanol, ...). De haven van Antwerpen levert goede voorbeelden met sleepboten die met waterstof worden aangedreven, ook de *Hydroville* of de *zero emissions vessels* verdienen aanbeveling als een geslaagd initiatief.

ETS

Begin 2021 wordt een voorstel verwacht van de Europese Commissie. De federale regering is voorstander, maar wenst wel dat hiermee de vermindering van de uitstoot wordt bevorderd; het kan niet de bedoeling zijn om emissierechten te gaan verhandelen zonder fysieke impact op de uitstoot. Scheepvaart is verantwoordelijk voor 2,5 % van de uitstoot wereldwijd, dus elke bijdrage telt.

Lage emissiezone

De Belgische Noordzee is een "SECA-zone" (*Sulphur Emission Control Area*), waar de norm waar de norm 0,1 % is, terwijl, terwijl wereldwijd de norm 0,5 % bedraagt. Vanaf 1 januari 2021 maakt België dan deel uit van de "NECA-zone" om de uitstoot van stikstof te beperken.

Controle

De controle met het "sniffervliegtuig" verloopt goed en wordt verder uitgebouwd. In 2021 worden de sensoren voor windmolens ontwikkeld, samen met het Koninklijk Belgisch Instituut voor Ruimte-Aeronomie. De plaatsing geschiedt in 2022. De begroting voorziet in een bedrag van 480 000 euro. Zwavel, stikstof en CO worden in het oog gehouden.

Maritieme beveiliging

Naast de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging (NAMB) bestaat er in elke haven een Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging (LCMB). Ad-hoc-plannen werden opgesteld, maar nu is het zaak om normen en standaarden te ontwikkelen, waarbij men zich zal baseren op de *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code) van het *International Maritime Organization* (IMO). België is overigens sinds 2009 overtuigd lid van de Counsel.

De zeevaart wordt zonder onderbreking gemonitord zolang een schip zich in een gevaarlijke zone bevindt. De schepen zijn ook uitgerust met een stil alarmsignaal,

silencieux, grâce auquel les autorités peuvent être discrètement averties si un problème survient.

Images 3D

La sécurité des infrastructures est garantie. Comme la technologie est encore en cours de développement, les facteurs nécessaires seront pris en compte.

Marpol

Les conversions nécessaires ont été effectuées il y a longtemps, mais le contrôle des navires de plaisance et de pêche n'était pas pris en compte, et c'était une lacune. Les annexes seront correctement transposées dans le droit belge en 2021.

Droit européen

Les directives, par exemple sur les objectifs de conservation, sont soumises à un examen continu et peuvent conduire à l'adaptation des plans de gestion ou à l'application de la procédure d'évaluation appropriée.

La Belgique applique correctement la réglementation européenne.

Convention 185 de l'OIT

La ratification et la mise en œuvre sont à l'ordre du jour en 2021, l'ambition est de rendre l'instrument opérationnel à l'été 2022.

Législation maritime

La préparation a pris 12 ans, mais elle s'est déroulée sans problème. Après son entrée en vigueur en septembre 2019, il sera temps de penser à l'évaluation.

Contrôle de l'application

Une partie des amendes sera utilisée pour augmenter les chances d'être pris. Les montants collectés iront au Trésor public et l'intention est d'examiner comment une partie peut être allouée à la sensibilisation.

En 2017, 250 000 euros ont été collectés, contre 750 000 euros en 2019.

La dépenalisation (et les amendes administratives) a bien un effet dissuasif.

L'intrusion dans les parcs éoliens entraîne une amende et lorsqu'un pêcheur est pris, le message circule rapidement afin qu'aucune nouvelle infraction ne soit commise.

waarmee de autoriteiten discreet kunnen worden gewaarschuwd indien zich een probleem voordoet.

3D-beelden

De veiligheid van de infrastructuur wordt gewaarborgd. Omdat de technologie nog in ontwikkeling is, zal met de nodige factoren rekening worden gehouden.

Marpol

De nodige omzettingen werden reeds lang geleden uitgevoerd, maar controle op plezier- en visserijvaartuigen was niet aan de orde, en dat was een gebrek. De bijlagen zullen in 2021 correct in Belgisch recht worden omgezet.

Europees recht

De richtlijnen, bijvoorbeeld m.b.t. de instandhoudingsdoelstellingen, worden permanent geëvalueerd, en kunnen leiden tot een aanpassing van de beheersplannen of de toepassing van de procedure van passende beoordeling.

België voert de Europese regelgeving correct uit.

IAO-conventie 185

Ratificatie en implementatie zijn aan de orde in 2021, de ambitie is om het instrument in werking te laten treden in de zomer van 2022.

Scheepvaartwetgeving

De voorbereiding heeft 12 jaar in beslag genomen, en is in werking getreden in september 2020.

Handhaving

Een deel van de boetes zal worden gebruikt om de pakkans te verhogen. De geïnde bedragen gaan naar de schatkist en het is de bedoeling om na te gaan hoe een deel kan worden besteed aan bewustmaking.

In 2017 werd 250 000 euro geïnd, in 2019 750 000 euro.

Depenalisering (en administratieve boeten) zorgt wel degelijk voor afschrikkingseffect.

Intrusie in de windmolenparken leidt tot een boete en wanneer een visser wordt gesnapt, gaat het bericht snel rond, zodat nieuwe inbreuken uitblijven.

Pour plus de détails, le ministre renvoie au relevé statistique de la DG Navigation fourni par le ministre le 24 novembre 2020 à l'attention des membres, qui est inclus dans l'annexe.

Navigation de plaisance

L'équipement doit être amélioré, des tests pratiques seront instaurés, de même que le certificat d'expérience. Les impôts ont été réduits, il y a un potentiel de croissance. Les Pays-Bas comptent un bateau pour 41 habitants, la Belgique un pour 342 environ. La navigation sur les voies navigables intérieures offre une perspective d'avenir.

Numérisation

Des mesures sont prises dans ce domaine. Une application sera développée pour certaines attestations; l'inscription à l'examen théorique se fera par voie électronique, de même que la consultation des bulletins météo, le compte rendu des exercices de tir en mer, etc. Toutes ces mesures profiteront à la navigation de plaisance.

Guichet unique

Ce guichet unique existe depuis vingt ans mais a besoin d'être actualisé.

Justice

En ce qui concerne la traite des êtres humains ou la criminalité organisée, il est renvoyé à la discussion de la déclaration de l'exposé d'orientation politique et de la note de politique générale pour la Justice au sein de la commission compétente du même nom.

Basel Express

Ce navire n'aurait jamais dû naviguer vers la Belgique. Il a été immobilisé. Les amendes peuvent être perçues au moyen d'une garantie bancaire. Cependant, l'armateur a simplement quitté le navire et abandonné l'équipage à son sort. La situation a été soulevée dans le cadre du protocole d'accord de Paris et a également fait l'objet de discussions diplomatiques avec le Panama, car le navire naviguait sous le pavillon de ce pays.

Piratage

La défense forme les garde-côtes du Bénin. Le problème est l'immensité des eaux territoriales. En dehors de ces eaux, les navires belges sont autorisés à avoir des gardes armés à bord, mais dans les eaux territoriales, c'est moins évident.

Voor meer details wordt verwezen naar het op 24 november 2020 door de minister ter attentie van de leden bezorgde statistische overzicht van de DG Scheepvaart, dat in de bijlage wordt opgenomen.

Pleziervaartuigen

De uitrusting dient erop vooruit te gaan, praktijktesten worden ingevoerd samen met het ervaringsbewijs. De belastingen werden verlaagd, er is groeipotentieel. Nederland telt 1 boot per 41 inwoners, België 1 per 342 circa. Varen op de binnenwateren biedt ook toekomstperspectief.

Digitalisering

Actie wordt ondernomen op dat vlak. Er wordt een app ontwikkeld voor bepaalde attesten; de inschrijving voor het theoretische examen zal elektronisch verlopen, net zoals de raadpleging van weerberichten, de melding van schietoefeningen op zee e.d. Al deze maatregelen zullen ten goede komen van de pleziervaart.

Uniek loket

Het uniek loket bestaat reeds twintig jaar maar is aan een update toe.

Justitie

Voor het thema mensensmokkel of georganiseerde misdaad wordt verwezen naar de bespreking van de beleidsverklaring en beleidsnota inzake Justitie in de bevoegde en gelijknamige commissie.

Basel Express

Dat schip had nooit naar België moeten varen. Het schip werd aan de ketting gelegd. De inning van boetes kan aan de hand van een bankgarantie. De reder heeft het schip echter gewoon achtergelaten en de bemanning aan haar lot overgelaten. De situatie werd aangekaart binnen de *Paris MoU* en werd ook diplomatiek besproken met Panama, omdat het schip onder de vlag van dat land voer.

Piraterij

Defensie leidt de kustwacht van Benin op. Probleem is de uitgestrektheid van de territoriale wateren. Daarbuiten mogen de Belgische schepen gewapende bewakingsagenten aan boord hebben, binnen de territoriale wateren is dat minder evident.

La Défense intervient en participant à la mise en place de marines à l'étranger. L'État du pavillon peut également agir pour mettre la technologie à la disposition des États côtiers, ou pour former des unités spéciales. L'État du pavillon peut également exercer une pression internationale (ONU, UE). Au niveau européen, une Stratégie de sûreté maritime de l'UE (SSMUE) a été élaborée.

Golfe de Guinée – Détroit d'Ormuz

Dans le golfe de Guinée, des agents de sécurité privés sont présents à bord des navires et, dans le détroit d'Ormuz, des frégates danoises et françaises apportent leur soutien.

Recherche scientifique

Pour la recherche scientifique (défense côtière, houle, etc.), il est fait référence à la discussion de l'exposé d'orientation politique en commission de l'Énergie, de l'Environnement et du Climat.

COVID-19

Le secteur maritime a été reconnu comme un "secteur essentiel". La question des changements d'équipage fait l'objet d'une attention particulière au niveau de l'Union européenne. Les mesures relatives à la santé et au visa restent des domaines souverains. Au niveau fédéral, les administrations compétentes travaillent de concert pour prendre les mesures appropriées concernant les membres d'équipage et pour agir en tant que facilitateurs. Un protocole va bientôt entrer en vigueur.

Position concurrentielle

La Belgique se classe au 16^e rang mondial. Des consultations sont organisées avec le secteur du transport maritime. La Belgique joue un rôle de pionnier dans le domaine de l'environnement, mais aussi dans celui des navires sans équipage. Elle est ainsi le premier pays à avoir adopté une législation dans ce domaine.

Concertation

Une concertation est régulièrement organisée avec toutes les parties concernées – les Régions. La Région flamande fournit toujours des avis, les Régions bruxelloise et wallonne rarement. Cependant, la mer du Nord appartient à tous les Belges.

Une concertation est également organisée avec les ministres en charge de la Mobilité, y compris au niveau fédéral.

Defensie treedt op door mee te helpen aan het opzetten van een marine eenheid in het buitenland. De vlaggenstaat kan ook inzetten op het ter beschikking stellen van technologie aan de kuststaten, of het opvoeden van speciale eenheden. De vlaggenstaat kan ook internationale druk uitoefenen (VN, EU). Europees werd een *European Union Maritime Security Strategy (EUMSS)* ontwikkeld.

Golf van Guinee – Straat van Hormuz

In de Golf van Guinee zijn er private bewakingsagenten aan boord van de schepen en in de Straat van Hormuz leveren Deense en Franse fregatten steun.

Wetenschappelijk onderzoek

Voor het wetenschappelijk onderzoek (zeewering, golfslag, ...) wordt verwezen naar de bespreking van de beleidsverklaring in de commissie Energie, Leefmilieu en Klimaat.

COVID-19

De maritieme sector werd erkend als een "essentiële sector". Er gaat aandacht uit naar de problematiek van de bemanningswissel in EU-verband. Gezondheid en visamaatregelen blijven wel soevereine domeinen. Op federaal vlak werken de bevoegde administraties samen om de aangepaste maatregelen te treffen voor bemanningsleden en faciliterend op te treden. Er bestaat een protocol dat weldra in werking zal treden.

Concurrentiepositie

Wereldwijd komt België op de 16^e plaats. Er wordt met de scheepvaartsector overlegd. België speelt op milieuvlak wel een pioniersrol, en ook op het gebied van de onbemande vaartuigen. Zo is België het eerste land dat hierover wetgeving heeft afgekondigd.

Overleg

Op geregelde tijdstippen wordt overleg gepleegd met alle betrokken partijen – de gewesten. Het Vlaamse Gewest geeft altijd advies, het Brusselse en het Waalse bijna nooit. De Noordzee behoort nochtans toe aan alle Belgen.

Er wordt ook overleg gepleegd met de ministers bevoegd voor Mobiliteit, onder meer op federaal vlak.

Le banc du “Paardenmarkt”

Une décision sera prise. Il faut espérer que le pays bénéficiera de subventions européennes pour résoudre le problème.

Flux de déchets

La lutte contre les déchets est une préoccupation majeure et relève de l'autorité de la ministre Zakhia Khattabi.

Note de politique générale 2.0

Une “note de politique générale 2.0” sera préparée, afin d'intégrer les suggestions exprimées par les membres dans un nouveau document.

III. — AVIS

Le président rappelle que la réunion porte sur l'examen des documents à l'ordre du jour et que l'avis à rendre à la commission des Finances et Budget se limite à la section 33 – Mobilité et Transports (Transport maritime) du projet de loi à l'examen.

La commission émet, par 12 voix et 2 abstentions, exprimées à la suite d'une vote par appel nominal, un avis favorable sur la section 33–Mobilité et Transports (Transport maritime) du projet de budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2021.

Résultat du vote nominatif:

Ont voté pour:

N-VA: Tomas Roggeman, Wouter Raskin

Ecolo-Groen: Nicolas Parent, Cécile Thibaut, Cécile Cornet

PS: Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau

CD&V: Jan Briers

Open Vld: Marianne Verhaert

sp.a: Joris Vandenbroucke

Paardenmarkt

De knoop wordt doorgehakt. Hopelijk zal het land Europese subsidies genieten om het probleem op te lossen.

Afvalstromen

De strijd tegen afval is een grote bekommering en ressorteert onder de bevoegdheid van minister Zakhia Khattabi.

Beleidsnota 2.0.

Een “beleidsnota 2.0” zal worden voorbereid; in dat nieuwe document zullen de suggesties van de leden worden opgenomen.

III. — ADVIES

De voorzitter herinnert eraan dat de vergadering betrekking heeft op de bespreking van de documenten op de agenda en dat het advies dat aan de commissie voor Financiën en Begroting moet worden uitgebracht, slechts betrekking heeft op sectie 33 – Mobiliteit en Vervoer (*partim*: Maritiem Vervoer) van het ter bespreking voorliggende wetsontwerp.

Bij naamstemming brengt de commissie, met 12 stemmen en 2 onthoudingen, een gunstig advies uit over sectie 33 – Mobiliteit en Vervoer (*partim*: Maritiem Vervoer) van het wetsontwerp houdende de algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2021.

De naamstemming is als volgt:

Hebben voorgestemd:

N-VA: Tomas Roggeman, Wouter Raskin

Ecolo-Groen: Nicolas Parent, Cécile Thibaut, Cécile Cornet

PS: Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau

CD&V: Jan Briers

Open Vld: Marianne Verhaert

sp.a: Joris Vandenbroucke

Se sont abstenus:

VB: Nathalie Dewulf, Pieter De Spiegeleer

Le rapporteur,

Joris VANDENBROUCKE

Le président,

Jean-Marc DELIZÉE

Hebben zich onthouden:

VB: Nathalie Dewulf, Pieter De Spiegeleer

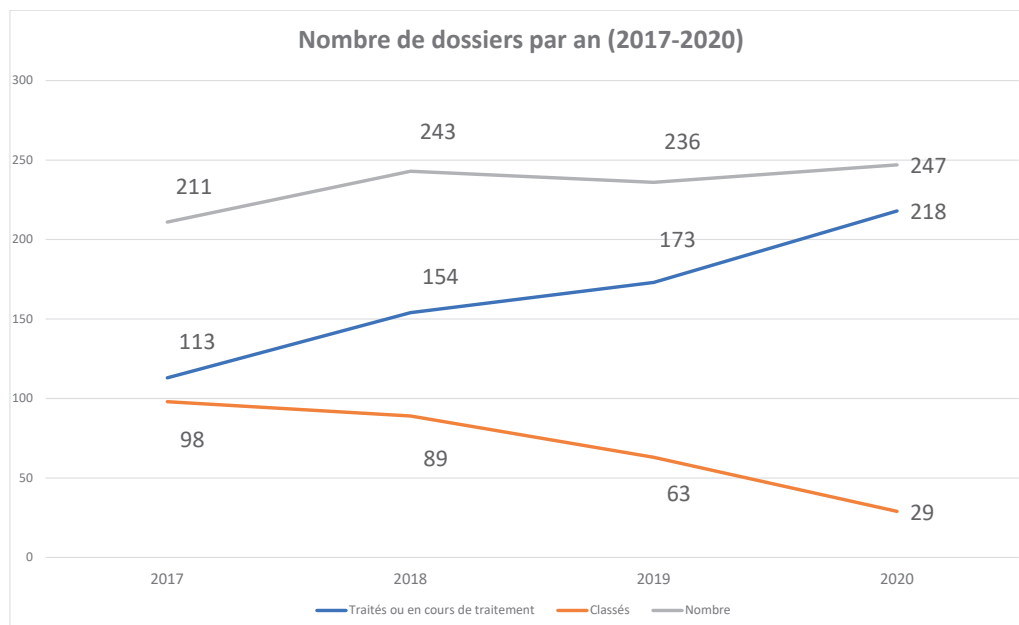
De rapporteur,

Joris VANDENBROUCKE

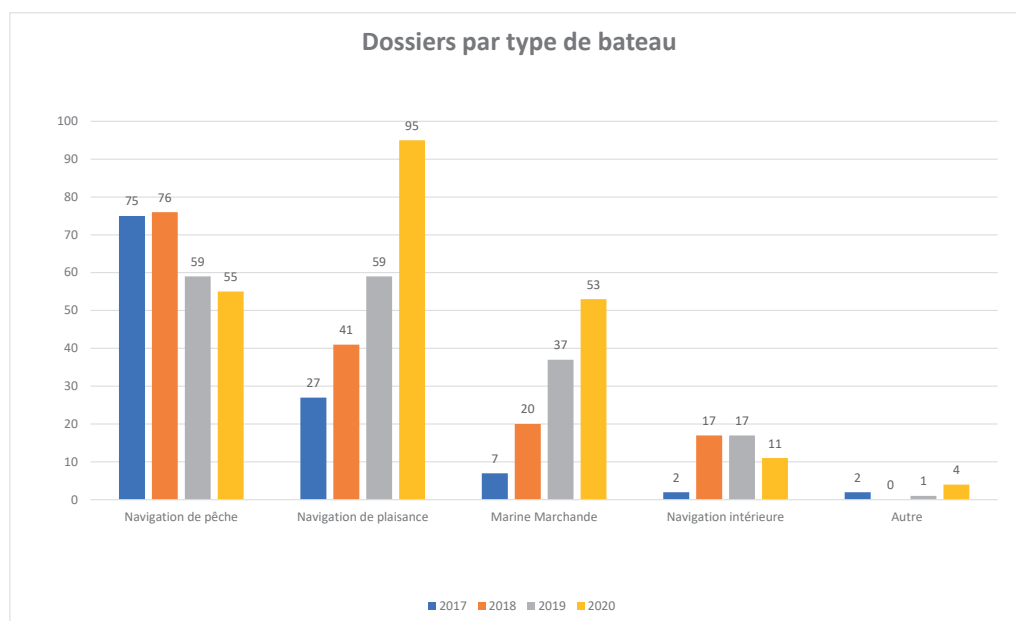
De voorzitter,

Jean-Marc DELIZÉE

ANNEXE

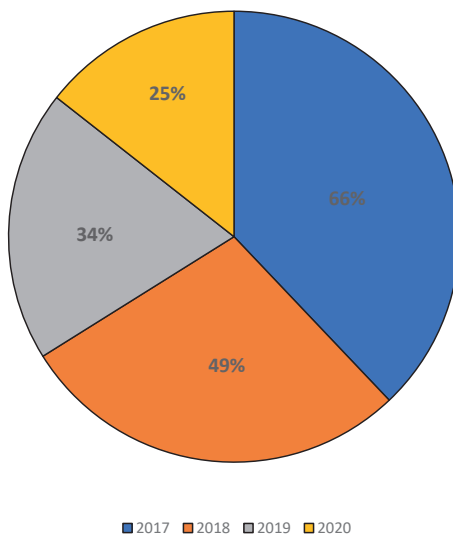


1



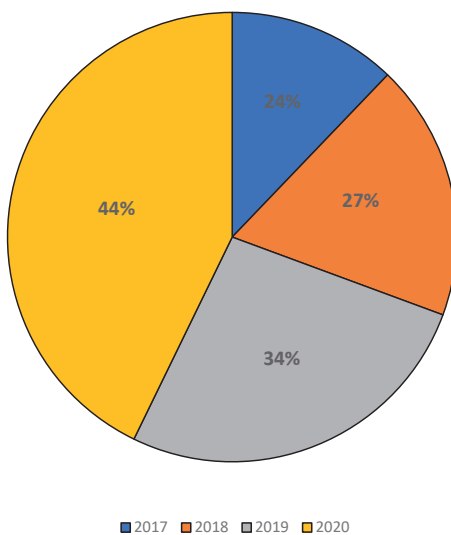
2

Part de la navigation de pêche dans les dossiers traités



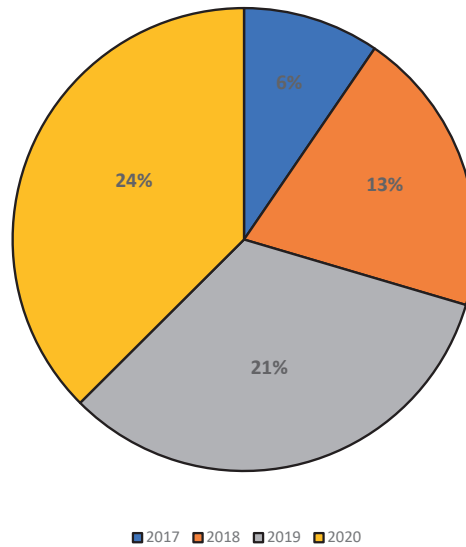
3

Part de la navigation de plaisance dans les dossiers traités



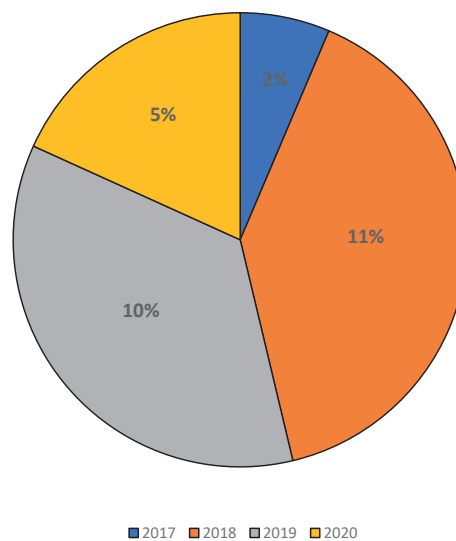
4

Part de la navigation de marine marchande dans les dossiers traités

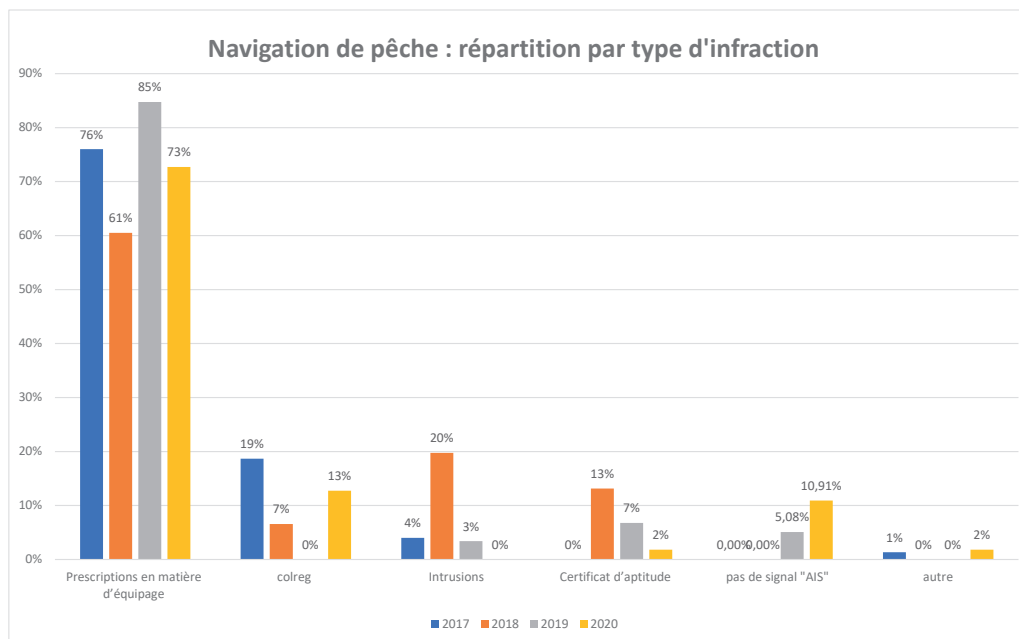


5

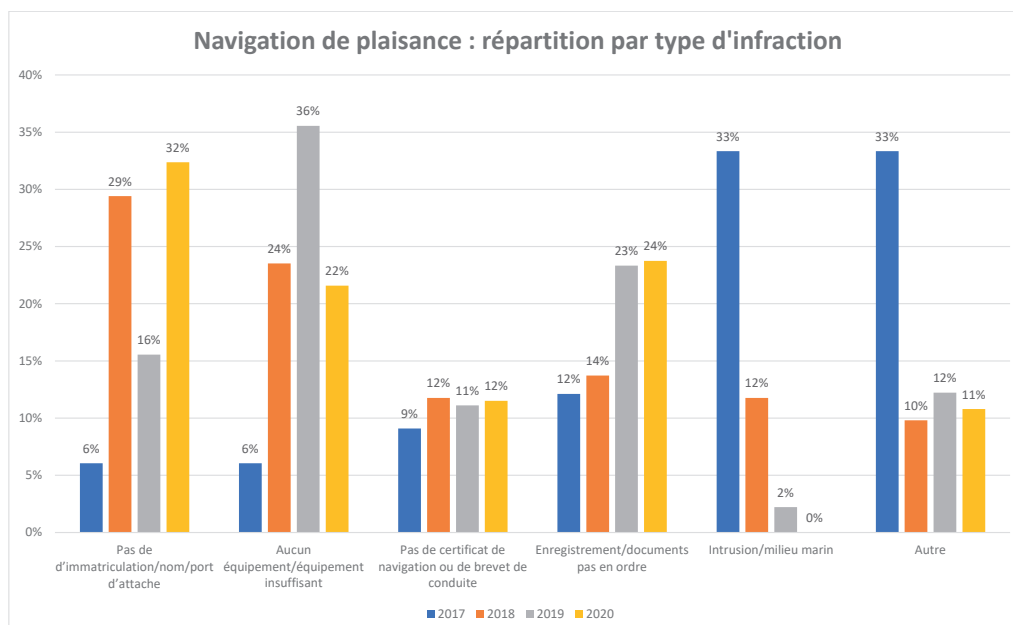
Part de la navigation intérieure dans les dossiers traités



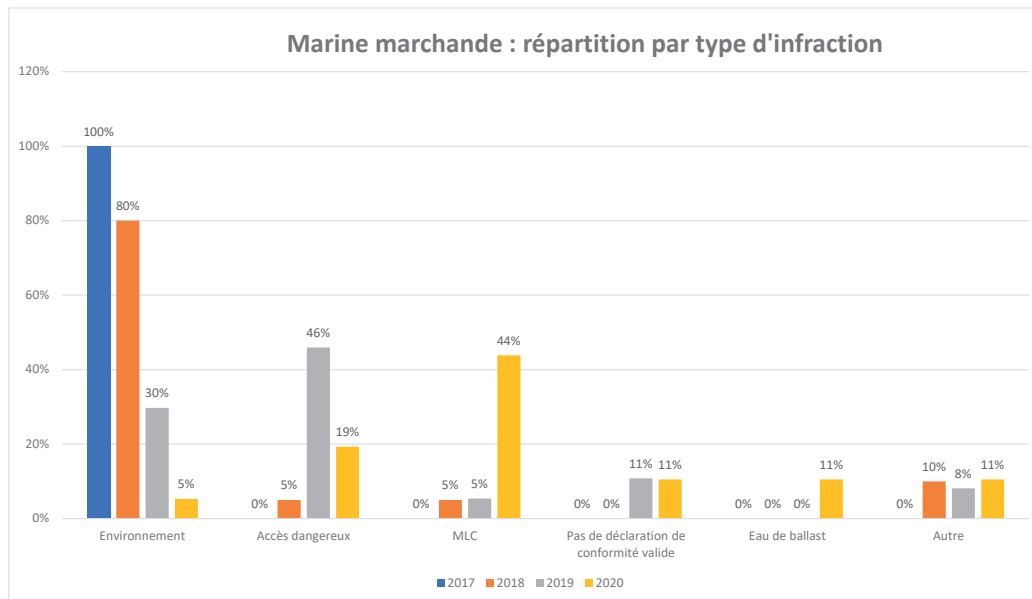
6



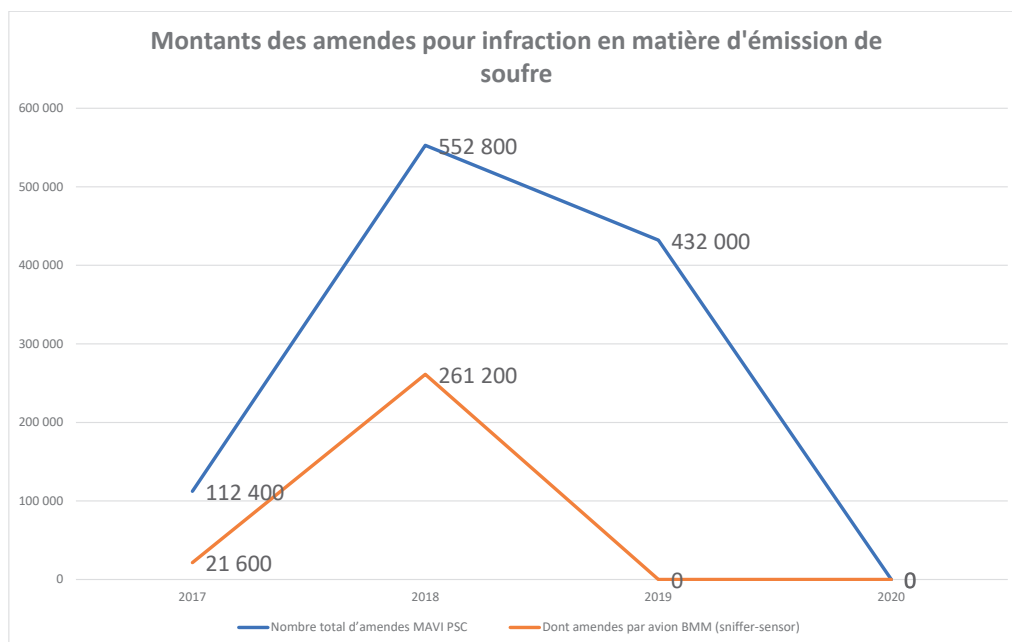
7



8

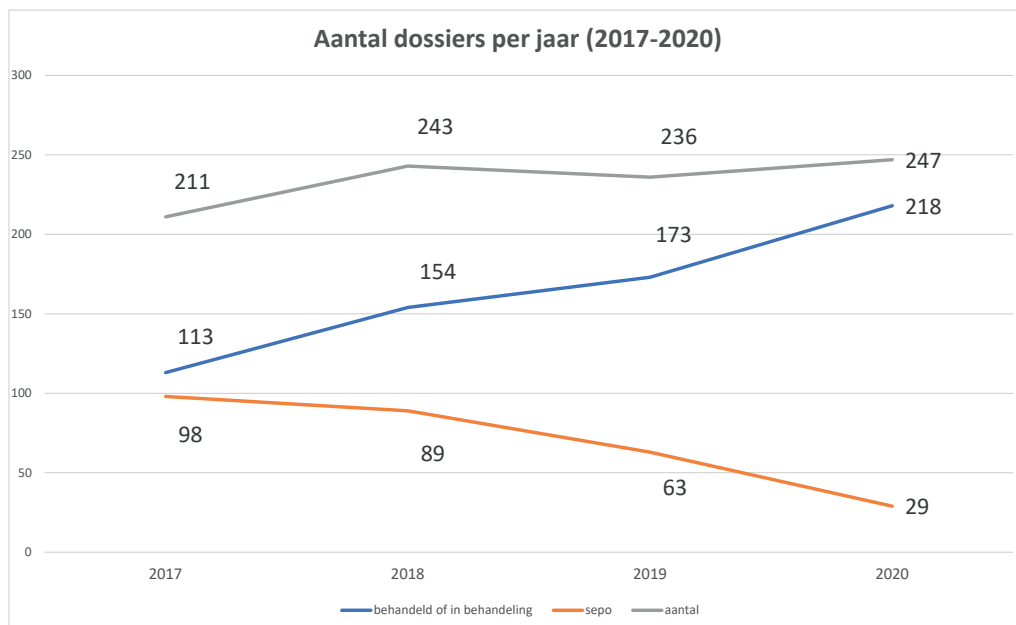


9

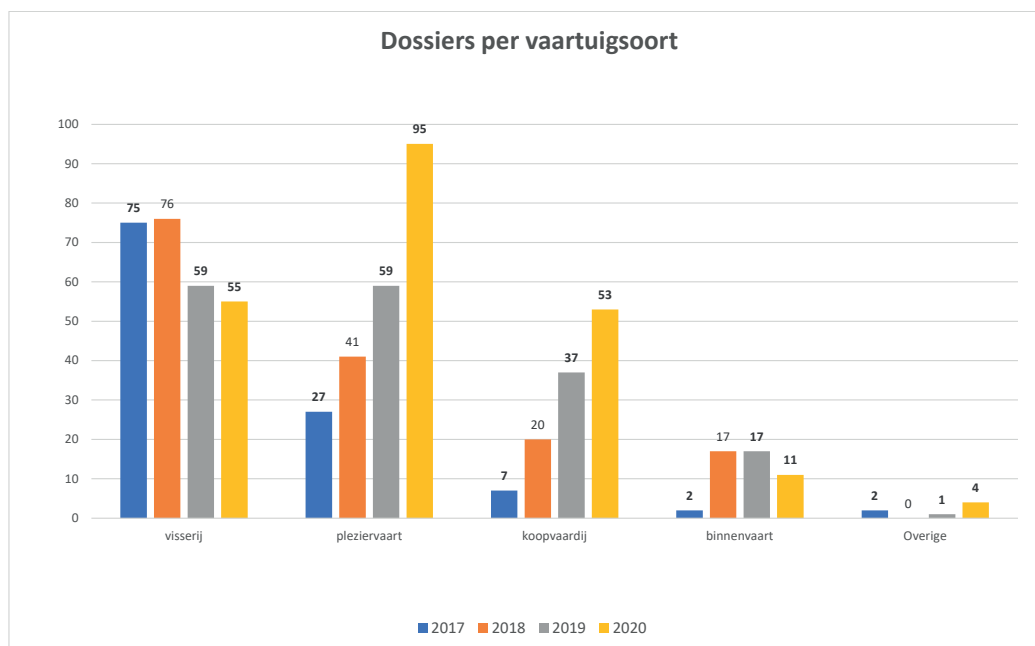


10

BIJLAGE

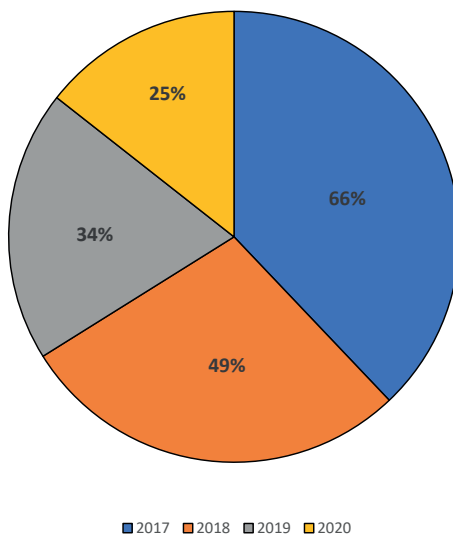


1



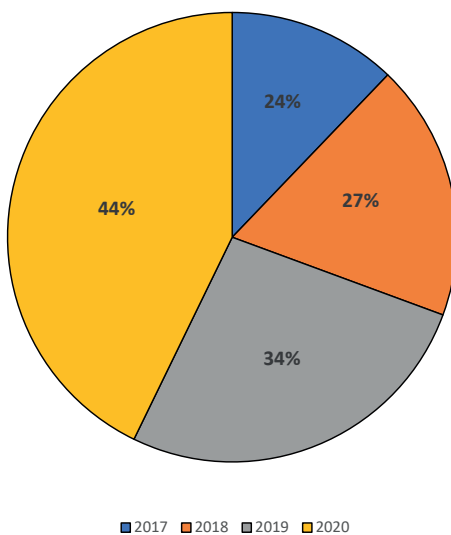
2

Aandeel visserij op behandelde dossiers

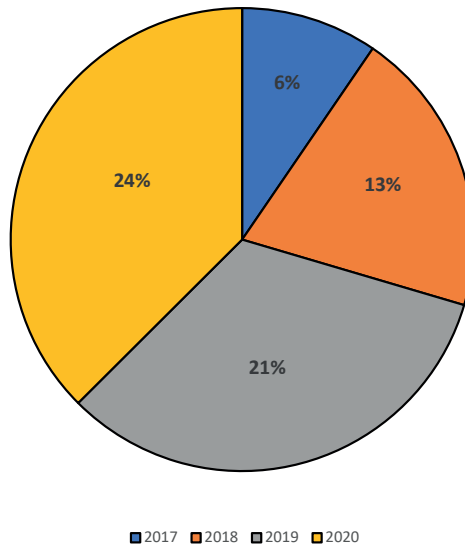


4

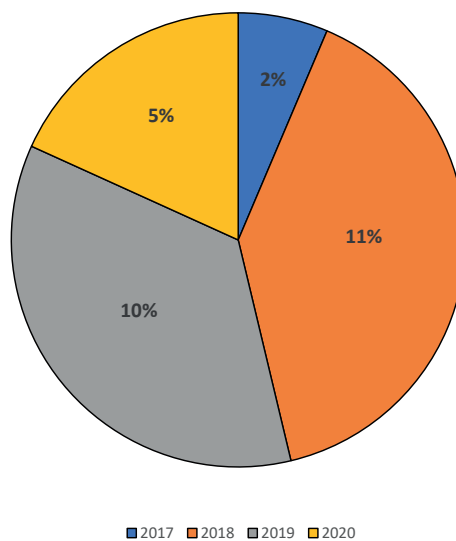
Aandeel pleziervaart op behandelde dossiers



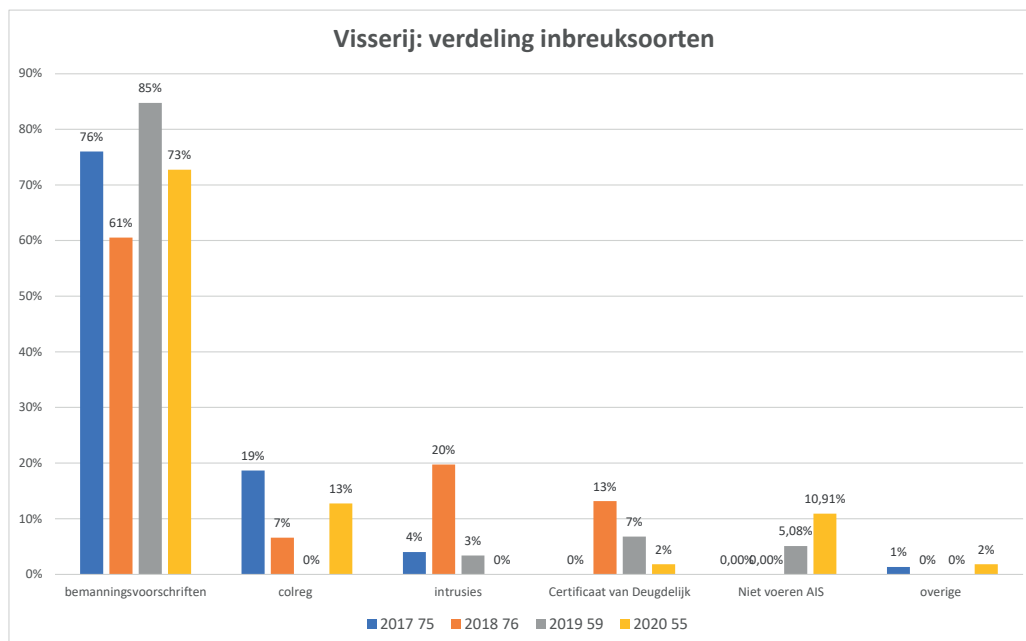
5

Aandeel koopvaardij op behandelde dossiers

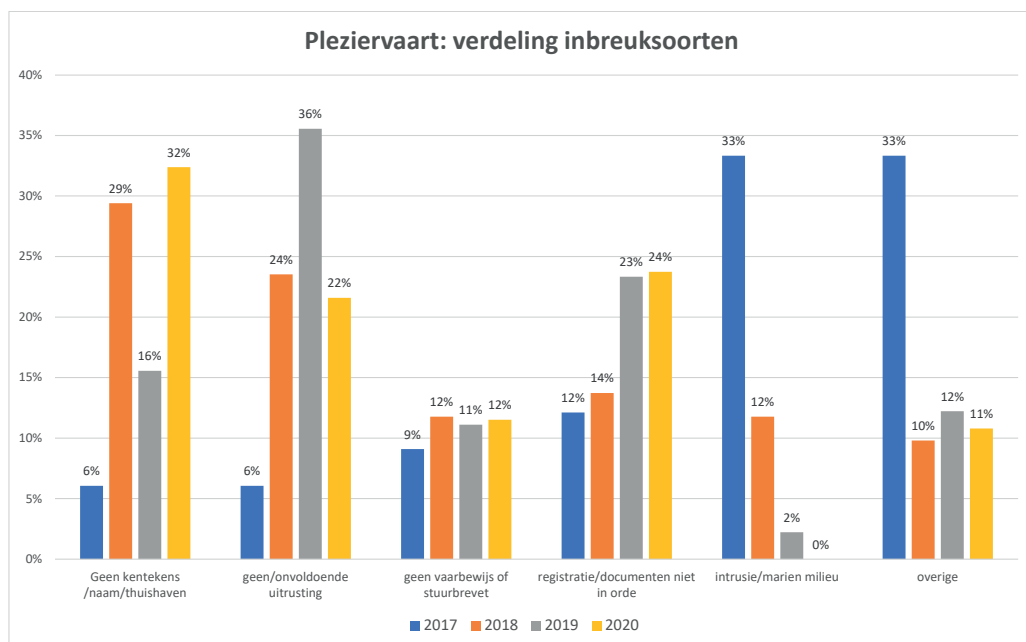
6

Aandeel binnenvaart op behandelde dossiers

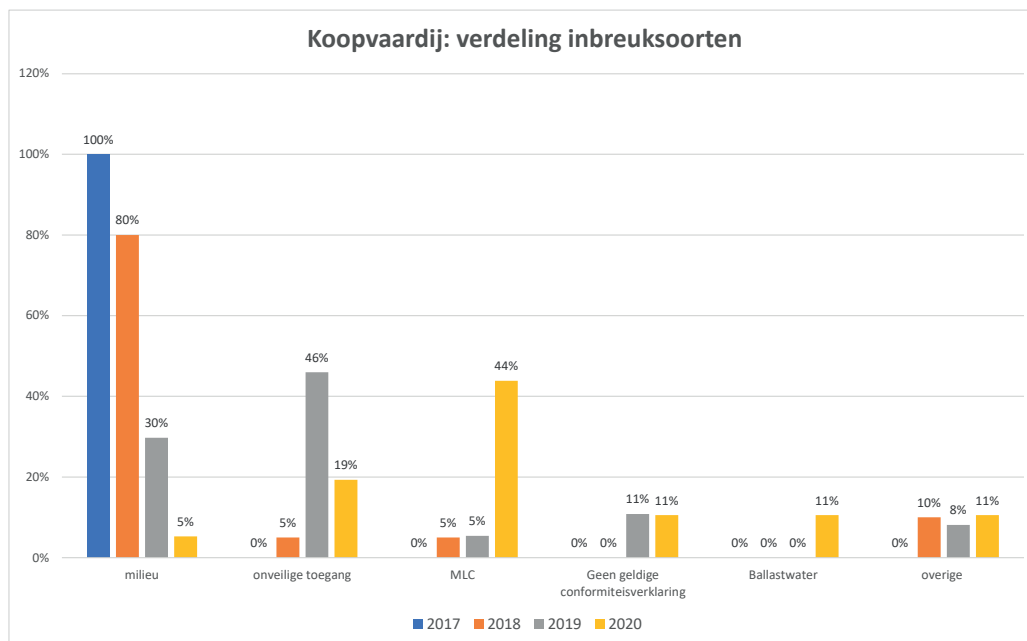
7



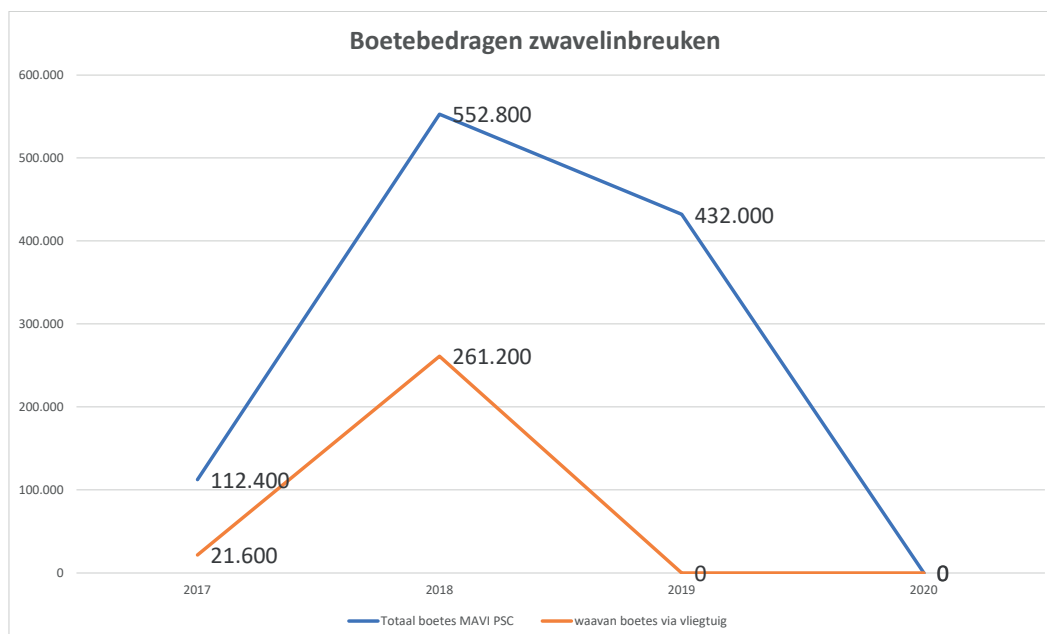
8



9



10



11