2. NADERE STUDIE VAN HET INTERNATIONAAL HAVENGERELATEERD MILIEURECHT

2.1. Inleiding

Naast het nationaal kader waarin de zeehavens functioneren is uiteraard ook het internationaal kader van het grootste belang. Veel internationale verdragen en Europese Richtlijnen en Verordeningen leggen immers verplichtingen op waaraan de zeehavens moeten voldoen of vormen een kader van algemene regels waarbinnen de zeehavens dienen te functioneren.

Voor de goede orde wordt het begrip zeehavens in het kader van deze studie beperkt tot deze havens die zeeschepen kunnen ontvangen en die onder de bevoegdheid van het Vlaams Gewest vallen, zijnde de havens van Antwerpen, Zeebrugge, Gent en Oostende, maar niet noodzakelijk aan zee gelegen zijn. Bijgevolg vallen onder de zeehavens niet de vissershavens en havens voor pleziervaartuigen, maar ook niet de zeehavens van Brussel en Luik. Tevens zullen enkel de consequenties voor de havenbesturen besproken worden en niet voor de diverse bedrijven die in de havens gevestigd zijn.

In dit eerste onderdeel zal een inventarisatie gemaakt worden van de internationale en Europese milieuregelgeving die van toepassing zijn op de zeehavens, dit evenwel met uitsluiting van natuurbeschermingswetgeving die conflicteert met havenuitbreidingsplannen (Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn, Verdrag van Ramsar e.a.).

Deze inventarisatie wordt thematisch opgebouwd en voor elk thema zal een overzicht gegeven worden van de verdragen en Europese regelgeving die desbetreffend van toepassing zijn. Tevens zullen telkens de omzettings- en uitvoeringswetten vermeld worden, dit zowel federale als gewestelijke.

Indien in de diverse internationale verdragen of Europese regelgeving specifieke verplichtingen worden opgelegd aan de zeehavens of indien de verplichtingen rechtstreeks hun invloed kunnen hebben op de werking van de zeehavens, zullen de relevante artikels bijkomend worden vermeld.

Dit betekent echter niet in dat de andere verdragen of Europese regels waarin niet specifiek verplichtingen worden opgelegd aan de zeehavens van ondergeschikt belang zouden zijn. Deze andere verdragen scheppen immers een algeheel kader waarbinnen de zeehavens dienen te functioneren.

Deze inventarisatie zal het uitgangspunt vormen om verder de knelpunten aan te duiden en aan te geven welke de praktische problemen zijn bij de daadwerkelijke toepassing van de opgelegde verplichtingen.

2.2. Thematische inventarisatie van de geldende internationale en Europese milieurechtelijke instrumenten en formele implementatie in de Belgische wetgeving

2.2.1. Afvalstoffen van zeeschepen

1.1. Internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973 en het daarop betrekking hebbende protocol van 1978 (MARPOL 73/78)

1.2. IMO Resolutie A.868(20) Richtlijnen voor de controle en behandeling van ballastwater teneinde de overdracht van schadelijke organismen te beperken

1.3. Memorandum van overeenstemming inzake havenstaatcontrole opgemaakt te Parijs op 26 januari 1982

1.4. Richtlijn 95/21/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruik maken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de Lidstaten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole) (*PB.L.*, 7 juli 1995, afl.157, 1)

zoals gewijzigd door : Richtlijn 98/25/EG van 27 april 1998 (*PB.L.* 7 mei 1998, afl. 133, 19); Richtlijn 98/42/EG van 19 juni 1998 (*PB.L.*, 27 juni 1998, afl. 184, 40); Richtlijn 99/97/EG van 30 december 1999 (*PB.L.*, 23 december 1999, afl. 331, 67); Richtlijn 2001/106/EG van 19 december 2002 (*PB.L.*, 22 januari 2002, afl. 19, 17); Richtlijn 2002/84/EG van 5 november 2002 (*PB.L.*, 29 november 2002, afl. 324, 53)

1.5. Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingsresiduen (*PB.L.*, 28 december 2000, afl. 332, 81)
zoals gewijzigd door Richtlijn 2002/84/EG van 5 november 2002 (*PB.L.*, 29 november 2002, afl. 324, 53)

2.1. Belgische wetgeving met betrekking tot de implementatie van het internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973 en het daarop betrekking hebbende protocol van 1978 (MARPOL 73/78)

- Wet van 17 januari 1984 houdende goedkeuring van volgende Internationale Akten : a) Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen, en bijlagen, opgemaakt te Londen op 2 november 1973; b) Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag van 1973 te voorkoming van verontreiniging door schepen, en bijlagen, opgemaakt te Londen op 2 november 1973 (*B.S.*, 24 mei 1984)

- Wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van de verontreiniging van de zee door schepen (*B.S.*, 27 juni 1995)
  zoals gewijzigd door Wetten van 20 januari 1999 (*B.S.*, 12 maart 1999) en 3 mei 1999 (*B.S.*, 29 mei 1999)

- KB van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust (*B.S.*, 01 september 1981)
  zoals gewijzigd door de Koninklijke Besluiten van 4 juni 1987 (*B.S.*, 18 juli 1987), 9 februari 1996 (*B.S.*, 23 maart 1996), 9 december 1998 (*B.S.*, 25 december 1998) en 3 mei 1999 (*B.S.*, 16 juli 1999)

- KB van 23 september 1992 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde (*B.S.*, 17 oktober 1992)
  zoals gewijzigd door de Koninklijke Besluiten van 9 februari 1996 (*B.S.*, 23 maart 1996), 9 december 1998 (*B.S.*, 25 december 1998), 3 mei 1999 (*B.S.*, 16 juli 1999) en 21 januari 2000 (*B.S.*, 29 maart 2000)

- KB van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen (*B.S.*, 17 oktober 1992)
  zoals gewijzigd door de Koninklijke Besluiten van 9 februari 1996 (*B.S.*, 23 maart 1996), 9 december 1998 (*B.S.*, 25 december 1998), 3 mei 1999 (*B.S.*, 26 juli 1999) en 21 januari 2000 (*B.S.*, 29 maart 2000)

- KB van 23 december 1998 inzake uitrusting van zeeschepen en tot wijziging van het Koninklijk Besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement (*B.S.*, 30 december 1998)
  zoals gewijzigd door de Koninklijke Besluiten van 22 december 1999 (*B.S.*, 16 februari 2000) en 4 september 2002 (*B.S.*, 17 oktober 2002)

2.2. Belgische wetgeving met betrekking tot de implementatie van het Memorandum van overeenstemming inzake havenstaatcontrole opgemaakt te Parijs op 26 januari 1982

- KB van 13 september 1998 houdende havenstaatcontrole en wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement (*B.S.*, 25 augustus 1998)
  zoals gewijzigd door de Koninklijke Besluiten van 9 december 1998 (*B.S.*, 30 december 1998), 21 juni 2001 (*B.S.*, 25 juli 2001) en 31 januari 2003 (*B.S.*, 21 februari 2003)

2.3. Belgische wetgeving met betrekking tot de implementatie van Richtlijn 95/21/EG

- KB van 13 september 1998 houdende havenstaatcontrole en wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement (*B.S.*, 25 augustus 1998)
  zoals gewijzigd door de Koninklijke besluiten van 9 december 1998 (*B.S.*, 30 december 1998), 21 juni 2001 (*B.S.*, 25 juli 2001) en 31 januari 2003 (*B.S.*, 21 februari 2003)

2.4. Vlaamse wetgeving met betrekking tot de implementatie van Richtlijn 2000/59/EG

- Besluit van de Vlaamse regering van 14 maart 2003 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 17 december 1997 tot vaststelling van het Vlaams reglement inzake afvalvoorkoming en – beheer (*B.S.*, 14 april 2003)

2.2.2 Afvalstoffen van de binnenscheepvaart

1. Verdrag betreffende verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en Binnenscheepvaart van 1996 (CCR Verdrag) (door België nog niet geratificeerd)

2.2.3. Anti-vuilverven met TBT

1.1. Internationale conventie m.b.t. tot de controle op het gebruik van anti-vuilverven op schepen opgemaakt te Londen op 5 oktober 2001

1.2. IMO Resolutie A.895(21) betreffende het gebruik van Anti-vuilverven bij schepen

1.3. Verordening nr. 782/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 14 april 2003 houdende een verbod op organische tinverbindingen op schepen (*PB.L.*, 9 mei 2003, afl. 115, 1)

1.3. Richtlijn 76/769/EEG van de Raad van 27 juli 1976 betreffende de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen der Lidstaten inzake de beperking van het op de markt brengen en het gebruik van bepaalde gevaarlijke stoffen en preparaten (*PB.L.*, 27 september 1976, afl. 262, 201):

zoals gewijzigd door de Richtlijn 82/828/EEG van 3 maart 1981 (*PB.L.*, 12 december 1982, afl. 350, 34), Richtlijn 89/677/EEG van 21 december 1989 (*PB.L.*, 30 december 1989, afl. 398, 19), Richtlijn 1999/51/EG van 26 mei 1999 (*PB.L.*, 5 juni 1999, afl. 142, 22) en Richtlijn 2002/62/EG van 9 juli 2002 (*PB.L.*, 12 juli 2002, afl. 183, 58)

2.1. Belgische Wetgeving met betrekking tot de Richtlijn 76/769/EEG

- KB van 5 november 1991 tot wijziging van het Koninklijk Besluit van 5 juni 1975 betreffende het bewaren, het verkopen en het gebruiken van bestrijdingsmiddelen en fytofarmaceutische producten (*B.S.*, 19 december 1991)

- KB van 25 februari 1996 tot beperking van het op de markt brengen en van het gebruik van bepaalde gevaarlijke stoffen en preparaten (*B.S.*, 11 april 1996) zoals gewijzigd door de Koninklijke Besluiten van 20 maart 2001 (*B.S.*, 01 mei 2001), 25 oktober 2002 (*B.S.*, 1 november 2002) en 26 april 2003 (*B.S.*, 6 mei 2003)

2.2.4. Scheepvaart en afvaltransporten :

1.1. Verdrag van Bazel inzake de beheersing van de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke stoffen en de verwijdering ervan opgemaakt te Bazel op 22 maart 1989

1.2. Amendement van 22 september 1995 op het Verdrag van Bazel

1.2. Verordening EEG Nr. 259/93 van de Raad van 1 februari 1993 betreffende toezicht en controle op de overbrenging van afvalstoffen binnen, naar en uit de Europese Gemeenschap (*PB.L.*, 6 februari 1993, afl.30, 1)

2.1. Belgische en Vlaamse wetgeving met betrekking tot de implementatie van het Verdrag van Bazel

- Wet van 6 augustus 1993 houdende goedkeuring van het Verdrag van Bazel inzake de beheersing van de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering ervan, en van de Bijlagen I, II, III, IV, V-A, V-B en VI, opgemaakt te Bazel, op 22 maart 1989 (*B.S.*, 25 februari 1994)

- Decreet van 6 december 2002 houdende instemming met het amendement op het Verdrag van Bazel van 22 maart 1989 inzake de beheersing van de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering ervan, aangenomen op de derde vergadering van de Conferentie van de Partijen, gehouden te Genève op 22 september 1995 (*B.S.*, 31 december 2002)

- Samenwerkingsakkoord van 26 oktober 1994 tussen de Belgische Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, betreffende de coördinatie van het beleid inzake invoer, uitvoer en doorvoer van afvalstoffen (*B.S.*, 13 december 1995)

2.2.5. Storten van baggerspecie

1.1. Verdrag inzake de bescherming van het mariene milieu van de Noordoostelijke Atlantische Oceaan opgemaakt te Parijs op 22 september 1992

1.2. OSPAR Richtlijnen

2.1. Belgische en Vlaamse wetgeving met betrekking tot de implementatie van het Verdrag van Parijs en de OSPAR richtlijnen

- Wet van 11 mei 1995 houdende goedkeuring van het Verdrag inzake de bescherming van het mariene milieu van de Noordoostelijke Atlantische Oceaan, en van de bijlagen, opgemaakt te Parijs op 22 september 1992 (*B.S.*, 31 januari 1998)

- Decreet van 19 april 1995 houdende goedkeuring van het Verdrag inzake de bescherming van het mariene milieu van de Noordoostelijke Atlantische Oceaan, en van de bijlagen, opgemaakt te Parijs op 22 september 1992 (*B.S.*, 04 oktober 1995)

- Wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België (*B.S.*, 12 maart 1999)
  zoals gewijzigd door de Wet van 3 mei 1999 (*B.S.*, 29 mei 1999)

- KB van 12 maart 2000 ter definiëring van de procedure voor machtiging van het storten in de Noordzee van bepaalde stoffen en materialen (*B.S.*, 4 april 2000)

- Samenwerkingsakkoord van 6 september 2000 tot wijziging van het Samenwerkingsakkoord van 12 juni 1990 tussen de Belgische Staat en het Vlaamse Gewest ter vrijwaring van de Noordzee van nadelige milieueffecten ingevolge bagger-specielosingen in de wateren die vallen onder de toepassing van de Conventie van Oslo (*B.S.*, 21 september 2000)

2.2.6. Internationale samenwerking ter bescherming van waterlopen

1.1. Verdrag inzake de bescherming en het gebruik van grensoverschrijdende waterlopen en internationale meren opgemaakt te Helsinki op 17 maart 1992

1.2. Protocol inzake water en gezondheid

1.3. Verdrag inzake de bescherming van de Schelde opgemaakt te Charleville-Mézières op 26 april 1994

1.4. Het Scheldeverdrag 2002

1.5. Richtlijn 2000/60/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2000 tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het waterbeleid (*PB.L.*, 23 december 2000, afl. 327, 1)

2.1. Belgische wetgeving met betrekking tot de implementatie van het verdrag van Helsinki

- Wet van 29 september 2000 houdende instemming met het Verdrag inzake de bescherming en het gebruik van grensoverschrijdende waterlopen en internationale meren (*B.S.*, 16 december 2000)
- Decreet van 8 juli 1996 tot goedkeuring van het Verdrag inzake de bescherming en het gebruik van grensoverschrijdende waterlopen en internationale meren, en van de bijlagen I, II, III en IV, ondertekend te Helsinki op 17 maart 1992 (*B.S.*, 13 augustus 1996)

2.2. Vlaamse wetgeving met betrekking tot de implementatie van het Verdrag inzake de bescherming van de Schelde opgemaakt te Charleville-Mézières op 26 april 1994

- Decreet van 16 april 1996 houdende goedkeuring van het Verdrag tussen het Vlaamse Gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het Waalse Gewest, de Franse Republiek en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de bescherming van de Schelde, ondertekend in Charleville-Mézières op 26 april 1994 en in Antwerpen op 17 januari 1995 (*B.S.*, 29 mei 1996)

2.3. Vlaamse wetgeving met betrekking tot de implementatie van de Kaderrichtlijn water

- Decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid

2.2.7. MER en plan-MER voor projecten met grensoverschrijdende effecten

1.1. Verdrag inzake milieueffectenrapportage in grensoverschrijdend verband, opgemaakt te ESPOO op 25 februari 1991

1.2. Richtlijn 85/337/EEG van de Raad van 27 juni 1985 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (*PB.L.*, 5 juli 1985, afl. 175, 40)

zoals gewijzigd door Richtlijn 97/11/EG van 3 maart 1997 (*PB.L.*, 14 maart 1997, afl. 73, 5)

1.3. Richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's (*PB.L.*, 21 juli 2001, afl. 197, 30)

2.1. Belgische en Vlaamse wetgeving met betrekking tot de implementatie van het verdrag van ESPOO

- Decreet van 15 juli 1997 tot goedkeuring van het Verdrag inzake milieueffectenrapportage in grensoverschrijdend verband (*B.S.*, 1 oktober 1997)

- Wet van 9 juni 1999 houdende instemming met het Verdrag inzake milieueffectenrapportage in grensoverschrijdend verband(*B.S.*, 31 december 1999)

- Besluit van de Vlaamse regering van 12 januari 1999 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 6 februari 1991 houdende vaststelling van het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning en van het besluit van de Vlaamse regering van 27 maart 1985 houdende reglementering en vergunning voor het gebruik van grondwater en de afbakening van waterwingebieden en beschermingszones (*B.S.*, 11 maart 1999)

- KB van 7 september 2003 houdende de procedure tot vergunning en machtiging van bepaalde activiteiten in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België (*B.S.*, 17 september 2003)

- KB van 9 september 2003 houdende de regels betreffende de milieueffectenbeoordeling in toepassing van de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België (*B.S.*, 17 september 2003)

2.2. Belgische en Vlaamse wetgeving met betrekking tot de Richtlijn 85/337/EEG

- Besluit van de Vlaamse Executieve van 23 maart 1989 houdende organisatie van de milieueffectenbeoordeling van bepaalde categorieën van hinderlijke inrichtingen (*B.S.*, 17 mei 1989)
  zoals gewijzigd door de Besluiten van de Vlaamse regering van 27 april 1994 (*B.S.*, 26 mei 1994), 25 januari 1995 (*B.S.*, 28 april 1995), 24 mei 1995 (*B.S.*, 30 juni 1985), 4 februari 1997 (*B.S.*, 21 februari 1997) en 10 maart 1998 (*B.S.*, 30 april 1998)

- Besluit van de Vlaamse regering van 12 januari 1999 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 6 februari 1991 houdende vaststelling van het Vlaams

reglement betreffende de milieuvergunning en van het besluit van de Vlaamse regering van 27 maart 1985 houdende reglementering en vergunning voor het gebruik van grondwater en de afbakening van waterwingebieden en beschermingszones (*B.S.*, 11 maart 1999)

- KB van 7 september 2003 houdende de procedure tot vergunning en machtiging van bepaalde activiteiten in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België (*B.S.*, 17 september 2003)
- KB van 9 september 2003 houdende de regels betreffende de milieueffectenbeoordeling in toepassing van de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België (*B.S.*, 17 september 2003)

2.3. Vlaamse wetgeving met betrekking tot de Richtlijn 2001/42/EG

- Decreet van 18 december 2002 tot aanvulling van het Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid met een titel betreffende de milieueffecten- en veiligheidsrapportage (*B.S.*, 13 februari 2003)

2.2.8. Industriële ongevallen

1.1. Verdrag inzake grensoverschrijdende gevolgen van industriële ongevallen, opgemaakt te Helsinki op 17 maart 1992

1.2. Richtlijn 96/82/EG van de Raad van 9 december 1996 betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken (*PB.L.*, 14 januari 1997, afl.10, 13)

2.1. Belgische en Vlaamse wetgeving met betrekking tot de implementatie van het verdrag inzake grensoverschrijdende gevolgen van industriële ongevallen

- Samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 tussen de Federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken (*B.S.*, 16 juni 2001)

- Decreet van 1 maart 2002 houdende instemming met het Verdrag inzake de grensoverschrijdende gevolgen van industriële ongevallen en met de bijlagen I tot XIII, ondertekend in Helsinki op 17 maart 1992 (*B.S.*, 12 april 2002)

2.2. Vlaamse wetgeving met betrekking tot de Richtlijn 96/82/EG

- Besluit van de Vlaamse regering van 12 januari 1999 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 6 februari 1991 houdende vaststelling van het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning en van het besluit van de Vlaamse regering van 27 maart 1985 houdende reglementering en vergunning voor het gebruik van grondwater en de afbakening van waterwingebieden en beschermingszones (*B.S.*, 11 maart 1999)

- Samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 tussen de Federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken (*B.S.*, 16 juni 2001)

2.2.9. Toegang tot milieuinformatie

1.1. Verdrag betreffende de toegang tot informatie, de publieke betrokkenheid in de besluitvorming en de toegang tot het gerecht in leefmilieuaangelegenheden opgemaakt te Aarhus op 28 juni 1998

1.2. Richtlijn 2003/4/EG van het Europees Parlement en de Raad van 28 januari 2003 inzake de toegang van het publiek tot milieuinformatie en tot intrekking van Richtlijn 90/313/EEG van de Raad (*PB.L.*, 14 februari 2003, afl. 41, 26)

2.1. Belgische en Vlaamse wetgeving met betrekking tot de implementatie van het verdrag van Aarhus

- Wet van 17 december 2002 houdende instemming met het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, en met de Bijlagen I en II, gedaan te Aarhus op 25 juni 1998 (*B.S.*, 24 april 2003)

- Decreet van 6 december 2002 houdende instemming met het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, en met de Bijlagen I en II, gedaan te Aarhus op 25 juni 1998 (*B.S.*, 7 januari 2003)

2.2.10. Vervoer van gevaarlijke stoffen over zee

1.1. Verdrag betreffende de voorafgaande toestemming bij de handel in gevaarlijke chemicaliën en pesticiden, opgemaakt te Rotterdam op 10 september 1998 (nog niet van kracht)

1.2. Internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973 en het daarop betrekking hebbende protocol van 1978 (MARPOL 73/78)

1.3. International Maritime Dangreous Goods Code (IMDG Code)

1.4. Richtlijn 93/75/EEG van de Raad van 13 september 1993 betreffende de minimumeisen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren en die naar of uit de zeehavens van de Gemeenschap varen (*PB.L.*, 5 oktober 1993, afl. 247, 19)

zoals gewijzigd door Richtlijn 98/55/EG van 17 juli 1998 (*PB.L.*, 1 augustus 1998, afl. 215, 65), Richtlijn 98/74/EG van 1 oktober 1998 (*PB.L.*, 13 oktober 1998, afl. 276, 7), Richtlijn 2002/84/EG van 5 november 2002 (*PB.L.*, 29 november 2002, afl. 324, 53) en Richtlijn 2002/59 van 27 juni 2002 (*PB.L.*, 5 augustus 2002, afl. 208, 10)

2.1. Belgische wetgeving

- KB van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust (*B.S.*, 1 september 1981)
  zoals gewijzigd door de Koninklijke Besluiten van 4 juni 1987 (*B.S.*, 18 juli 1987), 9 februari 1996 (*B.S.*, 23 maart 1996), 9 december 1998 (*B.S.*, 25 december 1998), 3 mei 1999 (*B.S.*, 16 juli 1999), 4 mei 1999 (*B.S.*, 22 mei 1999), 4 juni 1999 (*B.S.*, 14 augustus 1999), 31 mei 2001 (*B.S.*, 20 juni 2001) en 25 juni 2001 (*B.S.*, 4 augustus 2001)

- KB van 14 augustus 1984 tot vaststelling van de minimumeisen waaraan bepaalde tankers moeten voldoen die een Belgische haven willen aanlopen (*B.S.*, 22 september 1984);

- KB van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen (*B.S.*, 17 oktober 1992)
  zoals gewijzigd bij de Koninklijke Besluiten van 9 februari 1996 (*B.S.*, 23 maart 1996), 9 december 1998 (*B.S.*, 25 december 1998), 3 mei 1999 (*B.S.*, 16 juli 1999) en 21 januari 2000 (*B.S.*, 29 maart 2000)

- KB van 23 september 1992 houdende Politiereglement van de Benedenzeeschelde (*B.S.*, 17 oktober 1992)

zoals gewijzigd bij de Koninklijke Besluiten van 9 februari 1996 (*B.S.*, 23 maart 1996), 9 december 1998 (*B.S.*, 25 december 1998), 3 mei 1999 (*B.S.*, 16 juli 1999) en 21 januari 2000 (*B.S.*, 29 maart 2000)

- KB van 20 januari 1997 tot wijziging van het KB van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement (*B.S.*, 04 april 1997)

2.2. Belgische Wetgeving met betrekking tot de Richtlijn 93/75/EEG

- KB van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust (*B.S.*, 01 september 1981)
  zoals gewijzigd door de Koninklijke Besluiten van 4 juni 1987 (*B.S.*, 18 juli 1987), 9 februari 1996 (*B.S.*, 23 maart 1996), 9 december 1998 (*B.S.*, 25 december 1998), 3 mei 1999 (*B.S.*, 16 juli 1999), 4 mei 1999 (*B.S.*, 22 mei 1999), 4 juni 1999 (*B.S.*, 14 augustus 1999), 31 mei 2001 (*B.S.*, 20 juni 2001) en 25 juni 2001 (*B.S.*, 4 augustus 2001)

- KB van 13 september 1998 houdende havenstaatcontrole en wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement (*B.S.*, 25 augustus 1998)
  zoals gewijzigd door de Koninklijke besluiten van 9 december 1998 (*B.S.*, 30 december 1998), 21 juni 2001 (*B.S.*, 25 juli 2001) en 31 januari 2003 (*B.S.*, 21 februari 2003)

- KB van 23 september 1992 houdende Politiereglement van de Beneden-Zeeschelde (*B.S.*, 17 oktober 1992)
  zoals gewijzigd bij de Koninklijke Besluiten van 9 februari 1996 (*B.S.*, 23 maart 1996), 9 december 1998 (*B.S.*, 25 december 1998), 3 mei 1999 (*B.S.*, 16 juli 1999) en 21 januari 2000 (*B.S.*, 29 maart 2000)

- KB van 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen (*B.S.*, 17 oktober 1992)
  zoals gewijzigd bij de Koninklijke Besluiten van 9 februari 1996 (*B.S.*, 23 maart 1996), 9 december 1998 (*B.S.*, 25 december 1998), 3 mei 1999 (*B.S.*, 16 juli 1999) en 21 januari 2000 (*B.S.*, 29 maart 2000)

- 29 augustus 2002 - Besluit van de met het gemeenschappelijk toezicht belaste commissarissen, bedoeld in artikel 31 van het Scheldereglement, houdende vaststelling van het " ETA-besluit Scheldereglement " (*B.S.*, 28 september 2002)

- 29 augustus 2002 - Besluit van de met het gemeenschappelijk toezicht belaste commissarissen, bedoeld in artikel 31 van het Scheldereglement, houdende vaststelling van het " ETD-besluit Scheldereglement " (*B.S.*, 28 september 2002)

- 29 augustus 2002 - Besluit van de met het gemeenschappelijk toezicht belaste commissarissen, bedoeld in artikel 31 van het Scheldereglement, houdende vaststelling van het " Besluit controlelijst Scheldereglement " (*B.S.*, 29 augustus 2002)

2.2.11. Internationale milieuaansprakelijkheid en zeehavens

1.1. Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976 (LLMC-Verdrag)

1.2. Protocol van 1996 bij het verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976

1.3. Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door olie opgemaakte te Brussel op 29 november 1969 (CLC 1969)

1.4. Protocol van 1976 bij het internationaal verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door olie

1.5. Protocol van 1992 bij het internationaal verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door olie

1.6. Amendementvan 2000 bij het internationaal verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door olie

1.7. Internationaal verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor de vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Brussel op 18 december 1971

1.8. Protocol van 1976 bij het internationaal verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor de vergoeding van schade door verontreiniging door olie

1.9. Protocol van 1992 bij het internationaal verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor de vergoeding van schade door verontreiniging door olie

1.10. Amendementvan 2000 bij het internationaal verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor de vergoeding van schade door verontreiniging door olie

1.11. Protocol van 2003 bij het internationaal verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor de vergoeding van schade door verontreiniging door olie

1.12. Internationaal Verdrag betreffende de aansprakelijkheid voor schade door het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen (HNS-verdrag)

1.13. Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor verontreiniging door bunkerolie

2.1. Belgische wetgeving

- Wet van 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door Olie (*B.S.*, 13 april 1977)
  zoals gewijzigd door de wetten van 11 april 1989 (*B.S.*, 6 oktober 1989), 10 augustus 1998 (*B.S.*, 16 maart 1999) en 3 mei 1999 (*B.S.*, 29 mei 1999)

- KB van 10 maart 1977 tot uitvoering van sommige bepalingen van de wet van 20 juli 1976 (*B.S.*, 13 april 1977)
  zoals gewijzigd door de Koninklijke besluiten van 4 april 1987 (*B.S.*, 9 mei 1987) en 20 juli 2000 (*B.S.*, 30 augustus 2000)

- Wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart (*B.S.*, 6 oktober 1989)
  zoals gewijzigd door de wetten van 20 januari 1999 (*B.S.*, 12 maart 1999) en 20 juli 2000 (*B.S.*, 30 augustus 2000)

- KB van 27 november 1989 betreffende de uitvoering en de inwerkingtreding van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart (*B.S.*, 1 december 1989)
  zoals gewijzigd door het Koninklijk besluit van 20 juli 2000 (*B.S.*, 30 augustus 2000)

- Wet van 6 augustus 1993 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie (*B.S.*, 15 november 1993)
  zoals gewijzigd door de wet van 10 augustus 1998 (*B.S.*, 16 maart 1999)

- KB van 19 juli 1994 tot uitvoering van de wet van 6 augustus 1993 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor de vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Brussel op 18 december 1971, en van het Protocol bij dit Verdrag, opgemaakt te Londen op 19 november 1976 (*B.S.*, 16 september 1994)

- KB van 15 februari 1995 betreffende de datum van inwerkingtreding van de artikelen 4, 5, 6 en 13 van de wet van 6 augustus 1993 houdende goedkeuring en uitvoering van het Internationaal Verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor de vergoeding van schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Brussel op 18 december 1971, en van het Protocol bij dit Verdrag, opgemaakt te Londen op 19 november 1976 (*B.S.,* 19 april 1995)

- Wet van 10 augustus 1998 houdende instemming met het Protocol van 1992 tot wijziging van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie 1969 en de Bijlagen, gedaan te Londen op 27 november 1992 (*B.S.,* 16 maart 1999)

- Wet van 10 augustus 1998 houdende instemming met het Protocol van 1992 tot wijziging van het Internationaal Verdrag van 1971 ter oprichting van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, gedaan te Londen op 27 november 1992 (*B.S.*, 16 maart 1999)

- KB van 26 juni 2000 tot vaststelling van de datum van inwerkingtreding van de wet van 10 augustus 1998 houdende instemming met het Protocol van 1992 tot wijziging van het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie 1969 en de Bijlagen, gedaan te Londen op 27 november 1992 (*B.S.,* 5 oktober 2000)

2.3 Multilaterale milieuverdragen en Europese milieuverordeningen en milieurichtlijnen van toepassing op de Vlaamse zeehavens : beschrijving en wetgevingstechnische knelpunten

In dit onderdeel van de studie worden de multilaterale milieuverdragen en de Europese milieuverordeningen en milieurichtlijnen van toepassing op de Vlaamse zeehavens besproken. Er wordt nagegaan welke de knelpunten zijn aangaande de tenuitvoerlegging van de verplichtingen opgenomen in deze multilaterale verdragen en de Europese richtlijnen en verordeningen in de context van de toepassing ervan door de Vlaamse zeehavens. Andere knelpunten die zich situeren op het vlak van de formele omzetting, alsook inhoudelijke problemen die zich voordoen bij de omzetting worden kort belicht. Daarnaast wordt ook aandacht besteed aan de praktische toepassingsproblemen die de Vlaamse zeehavens ondervinden bij de toepassing van de verschillende wetten en uitvoeringsbesluiten.

2.3.1. Afvalstoffen van zeeschepen

2.3.1.1. Multilaterale verdragen:

2.3.1.1.1. MARPOL 73/78

In 1973 werd onder auspiciën van de IMO het Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL) gesloten. Dit verdrag werd in 1978 geamendeerd door een Protocol dat integraal deel uitmaakt van het Verdrag, waardoor het Verdrag bekend is als MARPOL 73/78. MARPOL 73/78 beoogt de vrijwillige en incidentele lozingen van olie en andere schadelijke stoffen afkomstig van schepen te voorkomen, hetzij direct door middel van strikte operationele lozingsvoorwaarden of een lozingsverbod, hetzij indirect door het opleggen van technische maatregelen inzake de bouw en de uitrusting van het schip. Het Verdrag is van toepassing op schepen in de ruime betekenis, met name elk vaartuig, van welk type ook, waaronder inbegrepen draagvleugelboten, luchtkussenvaartuigen, onderwatervaartuigen, vaartuigen in drijvende toestand en vaste en drijvende platformen (art. 2 (4)). Het Verdrag is niet van toepassing op oorlogsschepen, mariene hulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van staten of beheerd worden door staten en uitsluitend gebruikt worden voor niet-commerciële gouvernementele activiteiten. Niettemin dient de vlaggenstaat ervoor te zorgen dat deze schepen het Verdrag respecteren voor zover dit redelijk en uitvoerbaar is (art. 3 (3)). Dit is de immuniteitsclausule ten aanzien van de jurisdictie van een vreemde staat, die terug te vinden is in omzeggens alle scheepvaartverdragen, in het Verdrag over de Volle Zee van 1958 (art. 6, VVZ) en in artikelen 96 en 236 van het Zeerechtverdrag. Schepen die zijn omgebouwd tot vlottende ontvangstinstallaties voor afvalolie vallen zowel onder MARPOL 73/78 als het Dumpingverdrag van London (1972). In de Consultatieve vergadering bij het Verdrag van Londen is men overeengekomen dat lozingen van tankers die zijn geconverteerd tot vlottende ontvangstinstallaties voor olie, onder de definitie van dumping vallen. Deze lozingen vallen onder Bijlage I (5) van het Verdrag van Londen en zijn in beginsel verboden. De Verdragspartijen bij het Verdrag van Londen worden aangeraden een beoordeling te maken over de invloed van deze lozing in plaats van MARPOL 73/78 toe te passen. Onder MARPOL 73/78 is een olielozing van minder dan 15 ppm olie-effluent toegelaten, hoewel wordt toegegeven dat een olielozing van minder dan 15 ppm oliegehalte geen aanzienlijke gevolgen zal hebben voor het leefmilieu.

Een MARPOL schip is bijgevolg niet afhankelijk van de feitelijke situatie of het varende is of bemand, maar wel of het in staat is om te drijven, onafgezien of dit via een eigen drijfvermogen geschiedt of niet. Niettemin zal zoals in andere maritieme verdragen steeds moeten worden nagegaan op welke type schip bepaalde verdragsbepalingen of het ganse verdrag van toepassing is en op welke tonnageklassen. Een belangrijk onderscheid in het MARPOL Verdrag, is bijvooebeeld het onderscheid tussen olietankschepen en niet-olietankschepen onder Bijlage I.

MARPOL 73/78 bestaat uit twee protocollen en vijf technische bijlagen, die elk een vorm van verontreiniging behandelen en waarvan de laatste drie bijlagen facultatief zijn, met name

afzonderlijk van het Verdrag kunnen worden geratificeerd. Bijlage I bevat voorschriften ter voorkoming van verontreiniging door olie. Bijlage II bevat voorschriften voor het beheersen van verontreiniging door schadelijke vloeistoffen in bulk. Beide bijlagen zijn verplichte bijlagen, in de zin dat bij de ratificatie van het MARPOL 73/78 beide bijlagen worden geratificeerd. Onder de Bijlagen I, II en V kunnen ook bijzondere mariene gebieden ("*special areas*") worden aangeduid waarin strengere lozingsnormen gelden. Dit gebeurt op initiatief van de kuststaten van een regio (Noodzee, Baltische Zee, …), waarna deze gebieden effectief bijzondere gebieden worden na goedkeuring door de Internationale Maritieme organisatie (IMO).

Bijlage III bevat voorschriften ter voorkoming van verontreiniging door schadelijke stoffen die op zee worden vervoerd in verpakte vorm (in containers, vrachtwagens, treinstellen, ...). Bijlage III werd van kracht op 1 juli 1992.

Bijlage IV bevat voorschriften ter voorkoming van verontreiniging door sanitair scheepsafval. Een nieuwe Bijlage IV maakt een onderscheid tussen schepen die internationale reizen ondernemen en andere, waarbij de toepassing wordt beperkt tot nieuwe en bestaande schepen vanaf 400 bruto tonnage (BT) en schepen die meer dan 15 personen vervoeren. Hoewel dit een verzwakking is van de oude Bijlage IV (van toepassing op schepen van meer dan 200 bruto tonnage of schepen die meer dan 10 personen vervoeren), is deze wijziging meer consistent met de andere MARPOL-Bijlagen waarin ook een onderscheid wordt gemaakt tussen schepen van 400 BT en meer en deze van minder dan 400 BT. Bijlage IV wordt van kracht op 27 september 2003.

Bijlage V bevat voorschriften ter voorkoming van verontreiniging voor scheepsvuilnis. Een amendement op Bijlage V maakt afvalbeheersplannen en een afvalboekhouding op het schip verplicht, terwijl de bemanning wordt attent gemaakt op de lozingsbeperkingen door middel van duidelijke informatieborden. Bijlage V werd van kracht op 31 december 1988.

Door een Protocol van 1997 werd een nieuwe Bijlage VI aanvaard inzake het verminderen en voorkomen van luchtverontreiniging door schepen. Bijlage VI is internationaal nog niet van kracht. In bijlage VI wordt een onderscheid gemaakt tussen gewone gebieden en "emissiecontrole gebieden", waarin strengere emissienormen gelden.[1]

Verder zijn er twee oorspronkelijke protocollen. Protocol I bevat de bepalingen die moeten worden in acht genomen bij het melden van voorvallen (ongevallen, incidenten, lozingsovertredingen) met schadelijke stoffen. Protocol II voorziet in een arbitrageprocedure voor de regeling van geschillen.

[1] MAES, F., Milieu en internationaal recht, in DEKETELAERE, K. (ed.), *Handboek milieurecht*, Brugge, Die Keure, 2001, 197.

Alhoewel de MARPOL bepalingen vooral gericht zijn op schepen en niet op zeehavens, is deze regelgeving in bepaalde gevallen toch van belang voor de zeehavens, meer in het bijzonder bij vasthoudingen van schepen tengevolge van havenstaatcontroles, ten aanzien van het ter beschikking stellen van ontvangstfaciliteiten voor scheepsafval en bij het bannen van enkelwandige olietankschepen in de havens. Voor wat de lozingsnormen van schepen in de Vlaamse zeehavens betreft, is de MARPOL regelgeving de minimum regelgeving. Het MARPOL verdrag belet niet dat staten in de interne wateren en bijgevolg ook in de havens, strengere lozingsnormen hanteren (zie supra onder 1.6. lozingsverboden voor schepen in de havens).

De lozingsvoorwaarden voor oliehoudende mengsels onder Bijlage I, MARPOL 73/78 zijn de volgende:

stof/scheepstype	**in bijzondere gebieden**	**in andere zeegebieden**
* OLIETANKERS - olie en oliehoudende mengsels uit de lading-tanks en de ladingpompkamers van olietankschepen; - lenswater afkomstig van de machinekamer en gemengd met ladingolie van olietankschepen;	lozing verboden	Lozing verboden, tenzij het olietankschip voldoet aan alle volgende voorwaarden: a) meer dan 50 mijl uit de kust; b) vervolgt vaarroute; c) de continue lozing is min-der dan 30 l. per zeemijl; d) de totale hoeveelheid geloosde olie is minder dan 1/15.000 van de lading bij bestaande olietankschepen en bij nieuwe olietanksche-pen minder dan 1/30.000 van de laatste vracht; e) de tanker heeft een systeem voor de bewaking en regeling van de lozing en een sloptankinstallatie conform Voorschrift 15.
* SCHEPEN EN OLIE-TANKERS - olie en oliehoudende mengsels geloosd door schepen van 400 BT en	- lozing verboden, behoudens de gevallen waar-bij: a) schip vervolgt vaarroute; b) onverdunde olie bedraagt	- lozing verboden, tenzij voor nieuwe schepen met een oliefiltersysteem van 15 ppm, indien: a) schip vervolgt vaarroute; b) onverdunde olie bedraagt

meer (geen olietankschip); - lenswater van de machinekamer dat niet is gemengd met ladingresidu en niet afkomstig is van de ladingpompkamers bij olietankschepen	niet meer dan 15 ppm; c) schip heeft een oliefiltersysteem; d) en is voorzien van een stopmechanisme waardoor de lozing automatisch stopt indien de 15 ppm wordt overschreden.	niet meer dan 15 ppm; c) schip heeft een systeem voor de bewaking en regeling van de olielozing; een olie/ waterafscheider of een oliefiltersysteem (Voorschrift 16)
- olie en oliehoudende mengsels afkomstig van schepen van minder dan 400 BT, die geen olietankschepen zijn	lozing verboden, tenzij de olie in de onverdunde effluent niet meer dan 15 ppm bedraagt	Lozing verboden, tenzij het schip loost volgens de voorwaarden van toepassing op schepen van meer dan 400 BT.
- olie en oliehoudende mengsels van boorinstallaties en platformen	lozing verboden, tenzij de geloosde onverdunde vloeistof niet meer dan 15 ppm bedraagt	Lozing verboden, tenzij de geloosde onverdunde vloeistof niet meer dan 15 ppm bedraagt
- schone of gescheiden ballast	lozing toegestaan	lozing toegestaan

In Bijlage I is voorschrift 8A van belang voor de zeehavens. Dit voorschrift heeft betrekking op de **havenstaatcontrole** ten aanzien van operationele vereisten van schepen wanneer zij in havens van verdragsstaten liggen. Wanneer het schip niet in orde is met de voorschriften van Bijlage I om olieverontreiniging te voorkomen, kan dit schip in de haven worden vastgehouden tot wanneer deze gebreken zijn hersteld. Is de herstelling niet mogelijk in de haven van vasthouding, dan kan het schip de toestemmin krijgen om onder voorwaarden de haven te verlaten (bijvoorbeeld het varen naar de dichtstbijzijnde reparatiewerf). Identieke bepalingen zijn terug te vinden in Voorschrift 15 van Bijlage II, Voorschrift 8 van Bijlage III en Voorschrift 8 van Bijlage V.

Verder is ook Voorschrift 12 van Bijlage I van belang voor de havens. Dit Voorschrift handelt over het in de havens ter beschikking stellen van "voldoende"[2] **ontvangstfaciliteiten** voor oliehoudend afval. Dit is geen vrijblijvende verplichting want elke haven moet dit verzekeren: " *….ensure the adequate provision of facilities at ports and terminals to meet the needs of ships using them"*. Havens kunnen zelf in deze faciliteiten voorzien of deze diensten laten verzorgen door de private sector. Meer nog, het gebruik van deze faciliteiten mag geen onnodig oponthoud voor schepen tot gevolg hebben: "*…without causing undue delay to ships"*. Een zelfde bepaling vinden we terug in Bijlage II Voorschrift 7 waarin de verplichting is opgenomen om ontvangstfaciliteiten ter beschikking te stellen voor de opvang van schadelijke vloeistoffen. Nog overeenkomstig Bijlage IV Voorschrift 10 dienen de havenautoriteiten van de verdragstaten ontvangstfaciliteiten ter beschikking te stellen voor de opvang van sanitair scheepsafval. Ook voor de opvang van scheepsvuilnis dient de havenstaat ontvangstfaciliteiten ter beschikking te stellen (Bijlage V Voorschrift 7).

Naast havenstaatcontroles en ontvangstfaciliteiten, is het gebruik van **gescheiden ballasttanks** voor olietankschepen ook van belang voor de zeehavens. Olietankers met gescheiden ballasttanks (SBT), die enkel worden gebruikt voor het ballastwater en geen olielading, voorkomen virtueel elke olieverontreiniging door met olie gecontamineerd ballastwater. Slechts in het geval bepaalde ballastomstandigheden noodzaken dat de capaciteit van de gescheiden ballasttanks onvoldoende is om de stabiliteit van het schip te verzekeren, zal er additioneel ballastwater worden opgenomen in de ladingtanks, met een potentiële kans op ballastverontreiniging.[3] Het gebruik van gescheiden ballasttanks door de havens worden gestimuleerd door het geven van een reductie voor deze tankers op de havengelden. Verordening 2978/94 van de Raad van de EG[4] legt Resolutie A.747(18) van de IMO inzake de tonnagemeting op de ballastruimten in tankers met gescheiden ballasttanks ten uitvoer. Het doel is het gebruik van milieuvriendelijke olietankers, met name dubbelwandige olietankers en het gebruik van gescheiden ballasttanks te stimuleren. De havenrechten die meestal worden berekend op basis van de bruto tonnage van het schip, omvatten doorgaans ook de ruimte ingenomen door de gescheiden ballasttanks en de dubbele romp, waardoor deze milieuvriendelijke schepen meer havenrechten moesten betalen dan de andere olietankschepen, terwijl deze laatste bij een vergelijkbaar bruto tonnage meer olie konden vervoeren. Door de Verordening werden de Europese havenautoriteiten aangemaand vóór 1

---

[2] "Adequate facilities" betekent: "*as a minimum, the capacity of reception facilities at cargo unloading, loading and repair ports and terminals shall be capable of receiving those residues and mixtures which are handled within that port and which must be discharged to reception facilities. …. The receiving capability should at least appropriate in time and availability to respond to the continuing needs of ships using the port*": IMO, *Comprehensive Manual on Port Reception Facilities*, London, IMO, 1995, 29.

[3] Een goedkopere variant op de gescheiden ballasttanks, zijn de aangewezen schone ballasttanks (CBT). Deze ballasttanks zijn in feite ladingtanks die worden voorbestemd om ballastwater op te nemen, nadat ze zijn gereinigd en olievrij gemaakt. In tegenstelling tot SBT, kunnen CBT dus flexibel worden gebruikt voor olielading of ballastwater. Hoewel CBT bij goed beheer in beginsel even effectief kunnen zijn als SBT is dit in de praktijk niet het geval. De CBT gebruiken hetzelfde pomp- en pijpleidingstelsel als de andere ladingtanks, waardoor (al dan niet opportunistische) vergissingen bij het laden van een CBT met olie zich vaak voordoen.

[4] Verordening 2978/94 van de Raad van 21 november 1994, *PB.L.*, 12 december 1994, afl. 319, 1.

januari 1996 aan milieuvriendelijke schepen een verminderde tarief van havenrechten aan te rekenen, met name door de ruimte ingenomen door de gescheiden ballasttanks en de ruimte tussen de dubbele wanden bij dubbele rompschepen af te trekken van het totale bruto tonnage van het schip.

Tenslotte is ook de **dubbele rompverplichting** voor olietankschepen voor havens van belang. Als een gevolg van het accident met de Erika voor de Franse kust en de Prestige voor de Spaanse kust werden de uitfaseringsdata uit Bijlage I, MARPOL 73/78 (Voorschrift 13F en 13G) voor enkelwandige olietankers steeds opnieuw vervroegd, waardoor de havens van de EU de plicht krijgen op termijn geen enkelwandige olietankschepen meer toe te laten. De bepalingen met betrekking tot de uitfasering van enkelwandige olietankers werden vastgelegd in de eerste Verordening 417/2002 van 18 februari 2002[5]. De krachtlijnen van deze verordening zijn de volgende :

- Een uitfaseringsschema gebaseerd op ontwerp, leeftijd en tonnage maar met einddata 2007 voor pre-MARPOL tankers (Category 1) en 2015 voor PL/SBT[6] tankers (Category2) en tankers beneden 20.000dwt[7] (Caterory 3);
- Invoering van het principe van de Keuringsregeling voor de scheepvaart de (Condition Assessment Scheme (CAS)) als noodzakelijke voorwaarde om de levensduur van enkelwandige tankers te verlengen na 2005 en 2010;
- Invoering van twee uitzonderingen om de levensduur toch nog te verlengen;
- Weigeren van toegang tot de EU havens aan schepen die ouder zijn dan 25 jaar, zulks in overeenstemming met de regels vastgelegd onder paragraaf 8(b) van het MARPOL voorschrift 13G.

Naar aanleiding van de ramp met de Prestige werd op 20 december 2002 een voorstel tot Verordening ingediend (COM/2002/0780 def. - COD 2002/0310) strekkende tot wijziging van Verordening EG nr. 417/2002 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen en tot intrekking van verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad. Deze regelgeving werd in augustus 2003 van kracht door de tweede Verordening 1726/2003 van 22 juli 2003.[8]

Door deze nieuwe Verordening wordt de bestaande verordening op drie punten gewijzigd:

1. Invoering van de bepaling dat zware oliesoorten alleen door dubbelwandige tankers mogen worden vervoerd.

---

[5] *PB.L.* 7 maart 2002, afl. 64, 1
[6] PL/SBT betekent "protective location seggregated ballast tanks" of beschermde locatie van gescheiden ballasttanks
[7] DWT = dead weight ton.
[8] *PB.L.*, 1 oktober 2003, afl. 249, 1

2. Herziening van de regeling voor het uit de vaart nemen van tankers in die zin dat er geen enkelwandige tankers van categorie 1 ouder dan 23 jaar na 2005, van categorie 2 ouder dan 28 jaar na 2010, en van categorie 3 ouder dan 28 jaar na 2015 in de EU nog in de vaart mogen zijn en dat de tankers die niet voldoen aan de bepalingen van deze Verordening de toegang tot de EU havens moet worden ontzegd.
3. Bredere toepassing van de speciale keuringsregeling voor tankers (CAS tankers), die voorziet in een beoordeling van de structurele deugdelijkheid van enkelwandige tankers ouder dan 15 jaar.

2.3.1.1.2. Omzetting in Belgische wetgeving :

Het MARPOL Verdrag werd in de Belgische wetgeving geïmplementeerd door de Wet van 17 januari 1984.[9] Het betreft hier evenwel een loutere goedkeuringswet. Probleem hierbij is dat deze wet achteraf niet meer werd aangepast en dat deze wet sterk verouderd is en geen rekening houdt met de latere wijzigingen aan het Verdrag via de soepele aanvaardingsprocedure. Tevens dient melding gemaakt te worden van de Wet van 6 april 1995[10] ter uitvoering van de MARPOL goedkeuringswet, zoals gewijzigd door de Wet van 20 januari 1999[11] en de Wet van 3 mei 1999.[12]

De Wet van 6 april 1995 is, tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, van toepassing op schepen die de Belgische vlag voeren (art. 2), met uitzondering van oorlogsschepen, schepen in gebruik als marine hulpschepen of andere schepen in eigendom van of in beheer bij een Staat die uitsluitend worden gebruikt in dienst van de Overheid voor andere dan handelsdoeleinden (art. 3).

De wet handelt voornamelijk over het verbod tot lozing van schadelijke stoffen en het toezicht op dit lozingsverbod.

De wet biedt eveneens een rechtsgrond voor het vasthouden van schepen in het kader van controles door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren.

Het MARPOL-Verdrag werd ook ten uitvoer gelegd door het Koninklijk Besluit van 4 augustus 1981[13] houdende het politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust (zoals gewijzigd door de Koninklijke Besluiten van 4 juni 1987[14], 9 februari 1996[15], 9 december 1998[16], 3 mei 1999[17], 4 mei

[9] *B.S.*, 24 mei 1984
[10] *B.S.*, 27 juni 1985
[11] *B.S.*, 12 maart 1999
[12] *B.S.*, 29 mei 1999
[13] *B.S.*, 1 september 1981
[14] *B.S.*, 18 juli 1987
[15] *B.S.*, 23 maart 1996
[16] *B.S.*, 25 december 1998

1999[18], 4 juni 1999[19], 31 mei 2001[20]en 25 juni 2001[21]), doch dit Koninklijk Besluit bevat geen reglementering met betrekking tot havenstaatcontrole, de verplichting tot het ter beschikking stellen van ontvangstfaciliteiten of het gebruik van gescheiden ballasttanks, zodat het hier niet verder zal worden besproken.

Belangrijk om te vermelden is wel dat in dit Koninklijk Besluit (zoals in de Wet van 1995) steeds verwezen wordt naar de meest recente versie van het MARPOL-Verdrag. Deze versie bestaat enkel in het Engels, en is als dusdanig nog niet door de Belgische wetgever goedgekeurd, maar niettemin wel internationaal van kracht. Nu het de bedoeling is dat de Belgische schepen die werden uitgevlagd, voor het einde van 2003 terug de Belgische vlag zullen voeren, kan men zich de vraag stellen of een Belgisch schip door een Belgische rechter kan worden vervolgd op basis van de Engelse versie van het MARPOL Verdrag. Vermoedelijk niet omdat een Belgische rechter Belgisch recht moet toepassen (zeker ten aanzien van Belgische onderdanen) en dit recht is nog steeds de oude wet van 1984 betreft. De Belgische wetgever moet dan ook hoogdringend uitvoering geven aan de laatste versie van het MARPOL Verdrag, bij voorkeur door een kaderwet waarbij de bijlagen bij het MARPOL Verdrag het voorwerp uitmaken van Koninklijke Besluiten die snel en soepel kunnen worden gewijzigd na wijziging van de tekst van de Bijlagen bij het MARPOL Verdrag binnen de IMO.

Tevens dient hier ook het Koninklijk Besluit van 23 september 19992, houdende het politiereglement van de Beneden-Zeeschelde[22] (zoals gewijzigd door de Koninklijke Besluiten van 9 februari 1996[23], 9 december 1998[24], 3 mei 1999[25] en 21 januari 2000[26]) vermeld te worden. Onder de Beneden-Zeeschelde wordt volgens dit Koninklijk Besluit verstaan : 1) stroomopwaarts, het verlengde van de rechte lijn getrokken door de twee richtingspalen geplaatst op ongeveer één kilometer stroomopwaarts van het zuidelijk uiteinde van de kaden van Antwerpen en stroomafwaarts de Belgisch-Nederlandse grens en 2) ter hoogte van de sluisdeuren : de sluisdeuren gelegen aan de zijde van de stroom. Ook in dit Koninklijk Besluit zijn geen verplichtingen voor de havenbesturen opgenomen met betrekking tot het ter beschikking stellen van ontvangstfaciliteiten zodat ook dit Koninklijk Besluit hier verder niet zal besproken worden. Het is echter wel van belang voor wat betreft de problematiek van het vervoer van gevaarlijke stoffen en zal dan ook aldaar besproken worden.

---

[17] *B.S.*, 16 juli 1999
[18] *B.S.*, 22 mei 1999
[19] *B.S.*, 14 augustus 1999
[20] *B.S.*, 20 juni 2001
[21] *B.S.*, 4 augustus 2001
[22] *B.S.*, 17 oktober 1992
[23] *B.S.*, 23 maart 1996
[24] *B.S.*, 25 december 1998
[25] *B.S.*, 16 juli 1999
[26] *B.S.*, 29 maart 2000

Naast het scheepvaartreglement over de Beneden-Zeeschelde dient ook het scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, ingesteld door het Koninklijk Besluit van 23 september 1992[27] (zoals gewijzigd door de Koninklijke Besluiten van 9 februari 1996[28], 9 december 1998[29], 3 mei 1999[30] en 21 januari 2000[31]) vermeld te worden.

Dit Koninklijk Besluit is van toepassing op het Belgisch gedeelte van het Kanaal van Gent naar Terneuzen. Ook hier geldt dezelfde opmerking als met betrekking tot het scheepvaartreglement over de Beneden-Zeeschelde zodat het hier niet verder zal besproken worden doch wel bij de bepalingen met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen.

We kunnen aldus vaststellen dat er geen uitvoeringsbesluiten zijn aangaande de MARPOL-verplichtingen met betrekking tot het ter beschikking stellen van ontvangstinstallaties of de dubbele rompverplichting. Uiteraard is het zo dat de versnelde invoering van de dubbele rompverplichting voor olietankers door de EU het voorwerp is van verordeningen die rechtstreekse werking hebben in de Belgische rechtsorde.

2.3.1.2. Europese Richtlijnen

2.3.1.2.1. Richtlijn 2000/59/EG betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen

De belangrijkste Richtlijn met betrekking tot de afvalstoffen van zeeschepen, is Richtlijn 2000/59/EG betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen van 27 november 2000.[32] Deze richtlijn diende door de Europese Lidstaten omgezet te worden uiterlijk op 28 december 2002. Deze Richtlijn werd door de Vlaamse regering omgezet met haar besluit van 14 maart 2003 tot wijziging van de VLAREA, weliswaar te laat. Federaal moet nog een wetgevend initiatief volgen via een KB dat Scheepvaartcontrole moet toelaten de Richtlijn af te dwingen ten aanzien van schepen.

Richtlijn 2000/59/EG werd gewijzigd door de Richtlijn 2002/84/EG[33] van 5 november 2002. Deze wijziging brengt echter geen substantiële inhoudelijke verandering met zich mee ten opzichte van Richtlijn 2000/59/EG.

---

[27] *B.S.*, 17 oktober 1992
[28] *B.S.*, 23 maart 1996
[29] *B.S.*, 25 december 1998
[30] *B.S.*, 16 juli 1999
[31] *B.S.*, 29 maart 2000
[32] Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingsresiduen, *PB.L.*, 28 december 2000, afl. 332, 81.
[33] *PB.L.*, 29 november 2002, afl. 324, 53

Onder havens wordt in de Richtlijn 2000/59/EG begrepen : plaats of geografisch gebied met verbeteringswerken en voorzieningen die voornamelijk dienen voor de ontvangst van schepen, met inbegrip van vissersvaartuigen en pleziervaartuigen (art. 2 (h)). Dit is de ruimste definitie van een haven en bijgevolg niet beperkt tot zeehavens in de zin van havens die zeeschepen in een commerciële vaart kunnen ontvangen.
Hier is dus een verschil met de havens die bedoeld worden in Bijlage I, MARPOL 73/78. De havens die bedoeld worden in Bijlage I MARPOL 73/78 zijn de havens waar de overslag van ruwe olie mogelijk is. Het begrip haven in de Richtlijn is aldus ruimer dan deze in Bijlage I, MARPOL 73/78.

Richtlijn 2000/59/EG legt aan de verschillende betrokken partijen (schepen, havenstaatcontrole en havens) verplichtingen op. Voor schepen komen deze verplichtingen neer op een afgifteplicht enerzijds en een meldingsplicht anderzijds; de havenstaatcontrole zal de afgifte moeten opvolgen en in bepaalde gevallen het schip verplichten afval aan land af te geven alvorens het schip de haven mag verlaten; *de havenbesturen zelf moeten enerzijds een afvalstoffenplan voor de haven opstellen en anderzijds toereikende havenontvangst-voorzieningen aanbieden*.

Alle schepen, ongeacht de vlag, worden verplicht hun scheepsafval en ladingresiduen vóór afvaart aan de wal af te geven, tenzij er nog voldoende opslagcapaciteit aan boord is voor het afval dat wordt geproduceerd tijdens de reis naar de volgende Europese aanloophaven. Ook de regelmatige lijnvaart kan worden vrijgesteld van de afgifteplicht. Het betreft "*schepen die volgens een dienstregeling frequent en regelmatig bepaalde havens aandoen en genoegzaam aantonen dat er een regeling is getroffen voor de afgifte van scheepsafval en de betaling van bijdragen in een op route van het schip liggende haven*". (In de Richtlijn wordt niet aangeduid wat moet begrepen worden onder de woorden “frequent en regelmatig”. De Vlaamse interpretatie van “frequent en regelmatig” behelst minstens 1 aanloop om de veertien dagen.)

Voor de schepen wordt ook een meldingsplicht ingevoerd. Kapiteins van schepen, op weg naar een communautaire haven, moeten naast een aantal scheepsgegevens ook gegevens doorgeven i.v.m. afvalsoorten en afvalkwantiteiten. Dit moet gebeuren (a) tenminste 24 uur, indien de aanloophaven bekend is; (b) zodra de aanloophaven bekend is, indien die informatie minder dan 24 uur voor aankomst beschikbaar is; of (c) uiterlijk bij vertrek uit de vorige haven, indien de duur van de reis minder dan 24 uur bedraagt. Vissersvaartuigen en pleziervaartuigen die maximaal 12 personen mogen vervoeren, worden weliswaar vrijgesteld van de meldingsplicht, maar moeten voldoen aan de afgifteplicht.

De lidstaten (in casu in de havens) moeten toereikende havenontvangstvoorzieningen aanbieden aan de bezoekende schepen. Deze voorzieningen zijn toereikend indien zij geschikt zijn voor de ontvangst van de soorten en hoeveelheden scheepsafval en ladingresiduen van de schepen die de haven gewoonlijk aandoen, rekening houdende met de behoeften van de havengebruikers, de grootte en de geografische ligging van de haven, het soort schepen dat de

haven aandoet en de vrijstellingen die gelden i.v.m. de lijnvaart. Een onnodig oponthoud kan desgevallend aanleiding geven tot een schadevergoeding.

De havens moeten een afvalontvangst- en afvalverwerkingsplan opstellen dat minstens om de drie jaar opnieuw moet worden goedgekeurd. Deze plannen moeten betrekking hebben op alle soorten scheepsafval en ladingresiduen, afkomstig van schepen die gewoonlijk de betrokken haven aandoen, en afgesteld zijn op de grootte van de haven en het soort schepen dat die haven aandoet. Volgende elementen moeten er deel van uitmaken: (1) een beoordeling van de behoefte aan havenontvangstvoorzieningen gelet op de behoefte van de schepen die de haven gewoonlijk aandoen; (2) een beschrijving van het soort havenontvangstvoorzieningen en de capaciteit ervan; (3) een gedetailleerde beschrijving van de procedures voor de ontvangst en inzameling van scheepsafval en ladingresiduen; (4) een beschrijving van het tariefsysteem; (5) procedures voor het melden van vermeende tekortkomingen van havenontvangstvoorzieningen; (6) procedures voor structureel overleg met havengebruikers, afvalbedrijven, terminalexploitanten en andere partijen; (7) soort en hoeveelheden ontvangen en verwerkt scheepsafval en ladingresiduen; (8) een overzicht van de toepasselijke wetgeving en formaliteiten voor de afgifte; (9) vermelding van een persoon of personen, verantwoordelijk voor de uitvoering van het plan; (10) een beschrijving van eventuele voorbehandelingsinstallaties en -processen in de haven; (11) een beschrijving van de methoden voor het registreren van het feitelijke gebruik van de havenontvangstvoorzieningen; (12) een beschrijving van de methoden voor het registreren van de ontvangen hoeveelheden scheepsafval en ladingresiduen en (13) een beschrijving van de wijze waarop scheepsafval en ladingresiduen worden verwijderd.

Overeenkomstig de bepalingen van de Richtlijn dienen de lidstaten er zorg voor te dragen dat elk schip geïnspecteerd kan worden en er voldoende inspecties worden uitgevoerd. Bijzondere aandacht zal hierbij uitgaan naar schepen die niet voldeden aan de meldingsplicht of indien uit de melding blijkt dat ze eventueel niet aan de richtlijn voldoen. De inspectie zal plaatsvinden in het kader van de havenstaatcontrole. Indien blijkt dat de inspectie geen bevredigend resultaat oplevert, mag het schip de haven niet verlaten voordat het scheepsafval en/of de ladingresiduen aan de wal werden afgegeven. Is het schip toch afgevaren, dan wordt de volgende haven ingelicht. Naast de afgifteplicht, is de richtlijn ook nog omwille van een bijkomende reden belangrijk. Overeenkomstig artikel 8 van de Richtlijn dragen de lidstaten er zorg voor dat de kosten van de havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval, met inbegrip van de behandeling en verwijdering van het scheepsafval, worden bekostigd uit bijdragen van de schepen. Ter zake is bepaald dat alle schepen - ongeacht of zij al dan niet gebruik maken van de voorzieningen - bijdragen in de kosten. Dit kan gebeuren door het opnemen van de bijdrage in de havengelden en het invoeren van een aparte vaste afvalbijdrage. Ook kunnen de bijdragen verschillen volgens categorie, type en grootte van het schip. Deze bijdragen moeten minstens 30 %[34] van de behandelings- en verwijderingskosten bedragen. Het gedeelte van de kosten dat evenwel niet wordt gedekt, wordt gedekt op basis van de feitelijk door het schip

[34] zie verklaring van de Commissie bij de richtlijn

afgegeven soorten en kwantiteiten. De mogelijkheid bestaat om de bijdragen te verlagen indien de kapitein kan aantonen dat zijn schip minder scheepsafval produceert (door bijv. milieuzorgsysteem, ontwerp, uitrusting, exploitatie).

2.3.1.2.2. Omzetting van de Richtlijn 2000/59/EG in Vlaamse wetgeving

Richtlijn 2000/59/EG werd in Vlaanderen omgezet bij Besluit van de Vlaamse regering van 14 maart 2003[35] tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 17 december 1997 tot vaststelling van het Vlaams reglement inzake afvalvoorkoming en –beheer. *Het systeem dat door Vlaamse zeehavens overeenkomstig deze Richtlijn is ontwikkeld, is het zogenaamde* ***borgsysteem***. Dit systeem komt er op neer dat elk schip een bedrag van 500 EURO dient te betalen dat wordt vermenigvuldigd met een factor afhankelijk van het type en de tonnenmaat van het schip. Deze factor stijgt naarmate de afvalproductie van het schip normaliter stijgt (met als parameters tonnenmaat van het schip, snelheid, aantal bemanningsleden) en gaat van 1 tot maximum 6 (bv. 500 EURO x 6). Dit bedrag moet aan de Vlaamse zeehavens worden betaald als garantie dat het schip afval afgeeft, hetzij in een Vlaamse zeehaven, hetzij in een andere haven.. Het door de schepen betaald bedrag kan bijgevolg door de havenautoriteiten worden teruggestort indien wordt aangetoond dat de scheepsafvalstoffen daadwerkelijk werden afgegeven. De verschuldigde bijdragen kunnen worden verlaagd indien het milieuzorgsysteem, het ontwerp, de uitrusting en de exploitatie van het schip zodanig zijn dat kan worden aangetoond dat minder scheepsafval wordt geproduceerd. Ook kan een vrijstelling van de betaling van bijdragen bekomen worden indien het een schip betreft dat volgens een dienstregeling frequent en regelmatig een haven aandoet en kan aantonen dat een regeling is getroffen voor de afgifte van scheepsafval en de betaling van bijdragen in een op de route van het schip liggende haven. De aanvraag van een dergelijke vrijstelling dient te worden goedgekeurd door de OVAM na advies van AWZ.

Het systeem heeft aldus enkel betrekking op zeehavens en **niet** op vissershavens en havens voor pleziervaartuigen.

Belangrijk om te vermelden is ook dat de zeehavens een afvalbeheersplan dient op te stellen. Conform het Besluit van 14 maart 2003 dient de beheerder van een haven een passend plan op te stellen voor ontvangst en verwerking van scheepsafval. Dit plan wordt door de Vlaamse minister van Leefmilieu, na overleg met de Vlaamse minister van Mobiliteit, goedgekeurd.

Het plan moet worden uitgewerkt in overleg met de betrokken partijen, in het bijzonder de havengebruikers of hun vertegenwoordigers en dient betrekking te hebben op alle soorten scheepsafval en ladingresiduen, afkomstig van schepen die gewoonlijk de haven in kwestie aandoen, en afgesteld zijn op de grootte van de haven en het soort schepen dat die haven aandoet.

[35] *B.S.*, 14 april 2003.

De volgende elementen maken deel uit van het plan:
i) een beschrijving van de haven met vermelding van:
a) het soort schepen die de haven gewoonlijk aandoen;
b) de geografische afbakening van de haven;
ii) een beschrijving van de aanwezige inzamelfaciliteiten met vermelding van:
a) het soort havenontvangstvoorzieningen en de capaciteit daarvan;
b) de soorten afvalstoffen die de havenontvangstvoorzieningen inzamelen;
c) eventuele voorbehandelingsinstallaties en –processen in de haven;
iii) een beoordeling van de behoefte aan inzamelfaciliteiten, gelet op de behoefte van de schepen die de haven gewoonlijk aandoen;
iv) een beschrijving van de aanmeldingsprocedure;
v) een beschrijving van de procedures voor ontvangst en inzameling van scheepsafval en ladingresiduen met vermelding van:
a) de methoden voor het registreren van het feitelijke gebruik van de havenontvangstvoorzieningen;
b) een gedetailleerde beschrijving van de procedures voor ontvangst en inzameling van scheepsafval en ladingresiduen;
c) de toepasselijke wetgeving en formaliteiten voor de afgifte;
d) de methoden voor het registreren van de ontvangen hoeveelheden scheepsafval en ladingresiduen;
e) de soort en hoeveelheden ontvangen en verwerkt scheepsafval en ladingresiduen;
f) de wijze waarop scheepsafval en ladingresiduen worden verwerkt;
vi) een beschrijving van de procedure voor het melden van vermeende tekortkomingen van havenontvangstvoorzieningen;
vii) een gedetailleerde beschrijving van het tariefsysteem;
viii) een beschrijving van de procedures voor structureel overleg met havengebruikers, afvalbedrijven, terminalexploitanten en andere betrokken partijen;
ix) een vermelding van een persoon of personen die verantwoordelijk is of zijn voor de uitvoering van het plan.

Deze afvalplannen dienen door de beheerder van de haven per aangetekend schrijven verzonden te worden naar de OVAM, die het plan onderzoekt op volledigheid en onderzoekt of de procedures in het plan voldoen aan de bepalingen zoals opgenomen in het Besluit.
De OVAM beschikt vervolgens over een termijn van zestig kalenderdagen na ontvangst van het voorstel van plan om hierover advies te verlenen aan de Vlaamse minister van Leefmilieu.
De Vlaamse minister van Leefmilieu doet na overleg met de Vlaamse minister van Mobiliteit, uitspraak over het plan binnen een termijn van maximaal vier maanden na de datum van ontvangst van het voorstel van plan bij OVAM.

De OVAM zendt binnen een termijn van tien kalenderdagen na de datum van deze beslissing, deze beslissing of een voor eensluidend verklaard afschrift ervan aan de beheerder van de haven.

De kwestige afvalbeheersplannen zijn geldig voor een termijn van maximaal drie jaar. Elke beslissing die voor een kortere termijn geldt, moet ter zake gemotiveerd zijn.

In geval van significante veranderingen in de werking van de haven, moet de beheerder van de haven dit onverwijld en per aangetekend schrijven aan OVAM meedelen. Op basis van de door de beheerder van de haven meegedeelde wijzigingen, kan OVAM binnen vijftien kalenderdagen na de mededeling ervan beslissen dat het indienen van een nieuw plan noodzakelijk is. Het indienen van een nieuw plan moet gebeuren volgens de procedure bepaald in §1.

2.3.1.2.3. Richtlijn 95/21/EG inzake havenstaatcontrole

Richtlijn 95/21/EG[36] van 19 juni 1995 betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruik maken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de Lidstaten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord, voorziet in een meer geharmoniseerde havenstaatcontrole binnen de EU in vergelijking met de controles die tot dan toe plaatsvonden onder het Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU on PSC) van 26 januari 1982. Richtlijn 95/21/EG heeft niet alleen betrekking op afvalstoffen van zeeschepen doch slaat voornamelijk op de havenstaatcontrole in haar geheel (veiligheid, werkomstandigheden aan boord, opleiding, bouw- en uitrusting en milieu). Richtlijn 95/21/EG valt voor wat de praktische samenwerking betreft tussen de lidstaten terug op de organisatie opgezet onder het Paris MOU, doch gaat ook verder dan het Paris MOU.[37] Deze Richtlijn diende omgezet te worden uiterlijk op 30 juni 1996 doch werd uiteindelijk slechts omgezet bij Koninklijk Besluit van 13 september 1998[38] nadat door de Europese Commissie een vordering tegen België werd ingeleid voor het Europees Hof van Justitie. Ook deze Richtlijn werd aldus te laat omgezet.

De Richtlijn beoogt een bijdrage te leveren tot een drastische vermindering van het aantal schepen dat niet voldoet aan de internationale normen (substandaard schepen) in de wateren van de Lidstaten door : i) de naleving te verbeteren van de internationale en relevante communautaire wetgeving op het gebied van de veiligheid op zee, bescherming van het mariene milieu en de leef- en werkomstandigheden aan boord van schepen, ongeacht welke vlag zij voeren; ii) het opstellen van gemeenschappelijke criteria voor controle door de havenstaat van schepen en harmonisatie van de inspectie- en aanhoudingsprocedure rekeninghoudend met de Paris MOU verplichtingen (art. 1).

[36] *PB.L.*, 7 juli 1995, afl. 157, 1.
[37] Zie MAES, F. & CLIQUET, A., *o.c.*, 427-446.
[38] *B.S.*, 25 augustus 1998.

Overeenkomstig de havenstaatrichtlijn voeren de inspecteurs van de havenstaten bij de vreemde koopvaardijschepen in hun havens inspecties uit met het oog op mogelijke inbreuken op de internationaal van kracht zijnde verdragen en alle navolgende amendementen, zoals die zijn opgesomd in de Richtlijn (art.2.(1)). Het betreft: 1/ het Internationaal Laadlijnverdrag (1966/88); 2/ het SOLAS-Verdrag (1974/78/88); 3/ het MARPOL- Verdrag (1973/78); 4/ het STCW-Verdrag van 1978; 5/ het Internationaal Verdrag ter voorkoming van aanvaringen op zee van 1972 (COLREG); 6/ het ILO-Verdrag nr. 147 van 1976 betreffende de minimumstandaarden voor bemanningen aan boord van koopvaardijschepen; en 7/ het Internationaal Verdrag betreffende de scheepsmeting van 1969 (Tonnageverdrag). Door de Havenstaatrichtlijn worden de lidstaten verplicht deze verdragen, protocollen en wijzigingen met een dwingend karakter, en die reeds van kracht zijn sedert 19 juni 1995, toe te passen.

De Havenstaatrichtlijn is van toepassing zowel op eigen schepen als op vreemde schepen. De Richtlijn is immers van toepassing op "*ieder schip en zijn bemanning*" (art. 3 (1)). Evenwel worden in de Havenstaatrichtlijn vissersvaartuigen, oorlogsschepen, mariene hulpschepen, houten schepen van primitieve bouw, voor niet-commerciële doeleinden gebruikte overheidsschepen en niet voor handel gebruikte pleziervaartuigen expliciet uitgesloten van de havenstaatcontroles (art. 3 (4)). De Havenstaatrichtlijn heeft de mogelijkheid onbenut gelaten om ook vissersvaartuigen bij de havenstaatcontroles te betrekken. Vissersvaartuigen zijn nochtans onderworpen aan de MARPOL-verplichtingen en het Internationaal Verdrag voor de veiligheid van vissersvaartuigen (Torremolinos, 1977). Ook vissersvaartuigen moeten veiligheidscertificaten aan boord hebben, moeten aan technische uitrustingsverplichtingen voldoen en moeten de MARPOL-lozingsnormen voor olie en scheepsafval respecteren.

De naleving van deze verdragsverplichtingen is niet enkel van toepassing op verdragsschepen en niet-verdragsschepen, maar wordt door de Havenstaatrichtlijn ook uitgebreid naar schepen van minder dan 500 bruto tonnage (BT), voor zover de verdragsverplichtingen erop van toepassing kunnen zijn. Zijn de verdragsverplichtingen niet van toepassing, dan kunnen toch noodzakelijk geachte maatregelen worden getroffen om te verzekeren dat die schepen geen duidelijk gevaar opleveren voor de veiligheid, de gezondheid of het leefmilieu (art.3 (2)).

De havenstaten moeten bij de inspectie van de schepen ervoor zorgen dat er geen voorkeursbehandeling wordt gegeven aan vlaggenstaten die geen verdragspartij zijn bij de opgesomde verdragen en de anderen ("*no more favourable treatment clause*"). Niet-verdragsschepen kunnen dikwijls geen certificaten tonen die volgens die verdragen vereist zijn, en zullen automatisch worden onderworpen aan een gedetailleerde inspectie waarbij de inspecteurs dezelfde richtlijnen gebruiken als voor de schepen die wel de vlag voeren van een verdragspartij. Die schepen moeten ook voldoen aan dezelfde veiligheidsvereisten die van toepassing zijn op de verdragspartijen, meer in het bijzonder wat betreft de toestand van het schip en de uitrusting, het aantal bemanningsleden en hun kwalificaties. Indien dit niet het geval is, zal het schip het voorwerp zijn van maatregelen (bv. vasthouden in de haven) die noodzakelijk zijn om een met verdragsschepen vergelijkbaar veiligheidsniveau te verzekeren.

De vasthouding van niet-verdragsschepen kan echter niet het loutere gevolg zijn van het ontbreken van de vereiste geldige certificaten, zoals bij verdragsschepen, maar wel wegens veiligheids-, technische- en bemanningsvoorwaarden waaraan deze schepen moeten voldoen.

Overeenkomstig artikel 5 van de Richtlijn heeft elke havenstaat de verplichting om jaarlijks 25% van de koopvaardijschepen te inspecteren die zijn havens aanlopen. Bij het selecteren van schepen die aan een inspectie worden onderworpen, wordt voorrang gegeven aan de schepen opgenomen in Bijlage I van de Richtlijn. Het betreft hier schepen die : i) een haven van een lidstaat voor de eerste maal of na een afwezigheid van twaalf maanden of meer aandoen; ii) schepen die varen onder de vlag van een staat die voorkomt op de lopende driejaargemiddeldentabel van boven het gemiddelde liggende aantal aanhoudingen en vertragingen, bekendgemaakt in het jaarverslag van het MOU; iii) schepen die toestemming hebben gekregen om de haven van een lidstaat te verlaten onder voorwaarde dat de geconstateerde tekortkomingen binnen een bepaalde periode worden verholpen, na het verstrijken van die periode; iv) schepen waarbij door loodsen of havenautoriteiten tekortkomingen zijn gesignaleerd die afbreuk doen aan de veilige vaart; v) schepen waarvan de overeenkomstig de Verdragen afgegeven wettelijk voorgeschreven certificaten met betrekking tot de scheepsconstructie en –uitrusting en de classificatiecertificaten zijn afgegeven door een organisatie die geen erkende organisatie is in de zin van de Richtlijn 94/57/EG van 22 november 1994; vi) schepen die niet aan de in Richtlijn 93/75/EEG vervatte verplichtingen hebben voldaan; vii) schepen die behoren tot een categorie waarvoor een besluit tot uitgebreide inspectie is genomen; viii) schepen waarvan de classering in de loop van de afgelopen zes maanden om veiligheidsredenen tijdelijk is opgeheven.

Wat betreft de inspectieprocedure zelf, moet de bevoegde inspecteur minstens de in Bijlage II van de Richtlijn genoemde certificaten en documenten controleren. Tevens dient nagegaan te worden hoe het staat met de algemene toestand van het schip, met inbegrip van de machinekamer, de accommodatie en de hygiënische omstandigheden. Wanneer bij deze inspectie gegronde redenen zijn om aan te nemen dat de toestand van het schip, zijn uitrusting of bemanning op belangrijke punten niet voldoet aan de relevante voorschriften van een Verdrag, vindt er een gedetailleerde inspectie plaats en wordt ook gecontroleerd of aan de operationele voorschriften aan boord wordt voldaan (art.6(1)). Er bestaan gegronde redenen indien de inspecteur feiten ontdekt die naar zijn beroepsmatig oordeel gedetailleerde inspectie van het schip, de uitrusting of de bemanning rechtvaardigen (art.6(3)). Een niet-limitatieve lijst van gegronde redenen is opgenomen in Bijlage III van de Richtlijn (art.6(4)). Onder "*gegronde redenen*" wordt niet beperkend begrepen: i) een rapport of notificatie vanwege een andere maritieme autoriteit, verantwoordelijk voor de inspecties; ii) een rapport of een klacht door de kapitein, een bemanningslid of iedere andere persoon of organisatie met legitieme belangen bij de veilige werking van het schip, de werk- en leefomstandigheden aan boord of de voorkoming van verontreiniging, tenzij de betrokken maritieme autoriteiten in die haven van mening zijn dat het rapport of de klacht manifest ongegrond is; en iii) andere aanduidingen van ernstige gebreken. De Havenstaatrichtlijn beschouwt ook als gegronde

redenen : i) het schip is op weg naar de haven betrokken geweest bij een aanvaring en ii) de prioritair te inspecteren schepen, zoals vermeld in Bijlage I van de Richtlijn met uitzondering van de schepen die een eerste maal een EU-haven aanlopen. Ook het vaststellen van operationele tekortkomingen geeft aanleiding tot een gedetailleerde inspectie op basis van "gegronde redenen".

Naast een gedetailleerde inspectie van het schip overeenkomstig de bepalingen van art.6(3) bestaat er ook het regime van uitgebreide inspectie van bepaalde schepen (art.7) De uitgebreide inspectie is een nieuwe inspectievorm voor havenstaten, geïntroduceerd door de Europese Havenstaatrichtlijn en bestaat uit een verscherpte controle op bepaalde categorieën van schepen, met name: 1/ olietankschepen die 5 jaar of minder verwijderd zijn van de uitfaseringsdatum waarna de dubbele rompverplichting van kracht wordt; 2/ bulkschepen ouder dan 12 jaar op basis van de constructiedatum vermeld op de certificaten; 3/ passagiersschepen; en 4/ gas- en chemicaliëntankers die ouder zijn dan 12 jaar, op basis van de constructiedatum (art. 7 (1) en Bijlage V). Deze schepen kunnen slechts éénmaal per 12 maanden aan een uitgebreide inspectie worden onderworpen door een havenstaatcontroleur van een lidstaat van de Europese Unie, volgens de niet-verplichte richtsnoeren uit deel B van Bijlage V. De 12 maanden vrijstelling slaat enkel op de uitgebreide inspectie en niet op de gewone en gedetailleerde inspecties (art. 7 (3)).

Nadat de inspecties zijn uitgevoerd, krijgen de kapitein en de IMO een gestandaardiseerd document waarop de resultaten van de inspectie staan vermeld, de details van de door de inspecteur genomen maatregelen en de door kapitein, eigenaar of de exploitant te nemen maatregelen om de tekortkomingen te verhelpen (art. 8 (1)). In geval van tekortkomingen die de aanhouding van een schip rechtvaardigen, omvat het aan de kapitein te verstrekken document ook gegevens over de toekomstige publicatie van de aanhouding in overeenstemming met de bepalingen van de Richtlijn (art. 8(2)).

Wanneer er sprake is van tekortkomingen die een duidelijk gevaar inhouden voor de veiligheid, de gezondheid of het milieu, ziet de bevoegde instantie van de controlerende Lidstaat erop toe dat het schip wordt aangehouden of dat de activiteit in verband waarmee de tekortkomingen aan het licht zijn gekomen, worden stopgezet. De aanhouding of de stopzetting van de activiteit wordt pas opgeheven wanneer het gevaar is weggenomen of wanneer de bevoegde instantie bepaalt dat, op bepaalde voorwaarden, het schip mag uitvaren, dan wel de activiteit mag worden hervat zonder dat dit gevaar oplevert voor de veiligheid en gezondheid van passagiers of bemanning of voor andere schepen of zonder onredelijk groot gevaar voor schade aan het mariene milieu (art. 9 (2)). Bij het beoordelen of een schip al dan niet moet worden aangehouden, dient de inspecteur de in Bijlage VI vervatte criteria toe te passen (art. 9 (3)). In deze Bijlage VI is een lijst opgenomen van gebreken die aanleiding geven tot het vasthouden van schepen. Ze omvat een reeks ernstige schendingen van de verplichtingen voortvloeiend uit de toepasselijke verdragen en de codes. De lijst is geen checklist die telkens bij de controle van een schip moet worden overlopen, maar een richtlijn waarop de inspecteur zich baseert om tot de aanhouding van een schip te beslissen. De lijst is

ook niet-limitatief, maar dient als hulpmiddel. Het vasthouden van schepen wordt niet meer afhankelijk gesteld van de verblijfsduur van het schip in de havens tijdens het laden/lossen ("*timing criterium*"). Op deze wijze krijgt men een duidelijker beeld over de ernst van de gebreken, maar is eveneens een bijkomende inspectie vereist om na te gaan of het schip wel de herstellingen heeft ondergaan. Het vasthouden van een schip in de haven wordt voornamelijk beoordeeld aan het herinspectiecriterium en niet meer aan het tijdscriterium. Indien de toestand van het schip duidelijk substandaard is, kan de haveninspecteur zijn inspectie opschorten tot wanneer de verantwoordelijke partijen de nodige maatregelen hebben genomen opdat het schip voldoet aan de relevante verdragsbepalingen (art.9 (4)).

In geval de uitgevoerde inspecties aanleiding geven tot aanhouding, dient de bevoegde instantie onmiddellijk schriftelijk de administratie van de Staat onder wiens vlag het schip gerechtigd is te varen of de consul, of bij diens afwezigheid de dichtstbijzijnde diplomatieke vertegenwoordiger van die Staat in kennis te stellen van al de omstandigheden waarin optreden noodzakelijk werd geacht. Indien zulks van belang is, moeten ook de aangewezen inspecteurs of de erkende organisaties die verantwoordelijk zijn voor de afgifte van de certificaten voor het schip in kennis worden gesteld (art. 9 (5)). De eigenaar of exploitant put uit het internationaal recht, het MOU en de Havenstaatrichtlijn de mogelijkheid tot het eisen van een vergoeding wegens geleden verlies of schade tengevolge van het vasthouden van zijn schip. Dit is het geval indien de inspecterende autoriteit niet al het mogelijke heeft gedaan om het schip onnodig op of vast te houden. De Havenstaatrichtlijn vermeldt daarbij expliciet dat de bewijslast hiervoor op de eigenaar of de exploitant ligt (art. 9 (7)).

Tegen deze aanhoudingen staat evenwel een beroepsprocedure open voor de eigenaar of de exploitant van het schip of diens vertegenwoordiger. Deze beroepsprocedure schorst de aanhouding evenwel niet (art. 10 (1)). Er wordt in de Richtlijn geen termijn voorzien, waarbinnen aan dit beroep een gevolg wordt gegeven. De beroepsprocedure is niet verplicht tegen een beslissing van de havenstaatinspecteur om de laad- of losoperaties van het schip (de exploitatie in de haven) te stoppen of te onderbreken. De Havenstaatrichtlijn maakt deze procedure enkel verplicht bij aanhoudingen, die worden onderscheiden van stopzettingen van activiteiten.

Als de herstelling aan het schip niet kan worden uitgevoerd in de haven van inspectie, kan het opgehouden schip toch de toelating krijgen om naar een andere haven te varen. De inspecterende autoriteit zal de voorwaarden bepalen waaraan bij het uitvaren moet worden voldaan, meer bepaald mag het schip geen "*onredelijk gevaar*" opleveren voor de veiligheid, de gezondheid en het leefmilieu (art.11 (1)). Hierbij wordt door de Havenstaatrichtlijn een onderscheid gemaakt tussen het veiligheidsaspect en het milieuaspect. Het gevaar hoeft niet per sé onredelijk te zijn, zodat een gewone gevarenkwalificatie volstaat. De risico's voor het leefmilieu worden echter veel strenger gekwalificeerd dan het gewone gevaar. Het moet immers gaan over "*een onredelijk groot*" gevaar voor schade aan het mariene milieu. Waarom dit onderscheid wordt gemaakt, is niet duidelijk. Volgens de Havenstaatrichtlijn moet het schip naar de "*dichtstbijzijnde*" scheepsreparatiewerf varen, die wordt gekozen in overleg

tussen de kapitein en de haveninspectiediensten. Dit is niet noodzakelijkerwijze de volgende aanloophaven van het schip, maar wel de eerstvolgende reparatiewerf. De staat waar de reparatiewerf is gelegen en de vlaggenstaat moeten op de hoogte worden gebracht over de voorwaarden waaronder de reis kan verlopen. De classificatiemaatschappij wordt verwittigd voor zover deze bij de vaststelling en de herstelling van de tekortkoming een belang heeft. Ook iedere andere mogelijke betrokken autoriteit (bv. langs de vaarweg van het schip) wordt door de inspecterende partij op de hoogte gebracht van de reisvoorwaarden. Een lidstaat van de EU die door de inspecterende autoriteit is op de hoogte gebracht over de reisvoorwaarden van het schip, brengt op zijn beurt de inspecterende autoriteit op de hoogte van de genomen maatregelen (art. 11 (1)(2)(3)). Overeenkomstig de Richtlijn dienen de Lidstaten maatregelen te nemen die er voorzorgen dat schepen die uitvaren zonder te voldoen aan de voorwaarden die gesteld zijn door de bevoegde instantie van een Lidstaat in de haven van inspectie of die uitvaren en weigeren te voldoen aan de van toepassing zijnde voorschriften van de Verdragen door zich niet naar de aangegeven reparatiewerf te begeven, de toegang tot de havens in de Gemeenschap wordt geweigerd totdat de eigenaar of de exploitant ten overstaan van de bevoegde instantie van de Lidstaat waar de tekortkoming is geconstateerd, heeft aangetoond dat het schip aan alle van toepassing zijnde voorschriften van de verdragen voldoet (art. 11(4)). In zulk geval moeten ook de bevoegde instantie van alle andere Lidstaten op de hoogte gebracht worden. (art. 11 (5)).

De Richtlijn legt ook verplichtingen op aan havenautoriteiten. Indien de havenautoriteiten bij de uitoefening van hun normale taken opmerken dat een zich in hun haven bevindend schip tekortkomingen heeft die afbreuk kunnen doen aan de veiligheid van het schip of een onredelijk groot gevaar oplevert voor schade aan het mariene milieu, dienen zij de bevoegde instantie van de betrokken havenstaat daarvan onmiddellijk in kennis te stellen (art. 13 (2)).

Overeenkomstig artikel 15 van de Richtlijn maakt elke bevoegde instantie ten minste elk kwartaal bekend welke schepen in de afgelopen drie maanden zijn aangehouden en welke in de afgelopen 24 manden meer dan eenmaal zijn aangehouden. Deze publicatie bevat : i) de naam van het schip, ii) de naam van de eigenaar of de exploitant van het schip, iii) het IMO-nummer; iv) de vlaggenstaat; v) het classificatiebureau, of voor zover nodig en indien van toepassing, enige andere partij die namens de vlaggenstaat certificaten heeft afgegeven voor het schip in overeenstemming met de Verdragen; vi) de reden voor aanhouding en vii) de haven en datum van aanhouding.

In navolging op het beginsel dat de potentiële vervuiler of de verdragsovertreder betaalt, is het dan ook logisch dat de Europese Havenstaatrichtlijn uitdrukkelijk voorziet dat de kosten voor de inspecties van het schip waarop tekortkomingen zijn vastgesteld, worden doorgerekend aan de eigenaar of exploitant van het schip. Als voorwaarde om de kosten van de inspecties te kunnen doorrekenen, wordt echter wel gesteld dat de gebreken van of op het schip een vasthouding moeten rechtvaardigen. De vasthouding wordt enkel opgegeven wanneer de eigenaar of exploitant van het schip ofwel de inspectievergoeding volledig heeft betaald of daartoe een toereikende waarborg heeft verstrekt (art. 16, Havenstaatrichtlijn). De

vasthouding moet ook garanderen dat de inspectiekosten van de havenstaat effectief worden vergoed, hetzij door betaling of door een borgstelling. Bij niet-betaling of borgstelling kan zelfs een schip waarvan de gebreken zijn hersteld die aanleiding gaven tot een vasthouding, verder in de haven worden vastgehouden (art. 16 (3), Havenstaatrichtlijn).

Wijzigingen van de Richtlijn 95/21/EG

Richtlijn 95/21/EG werd een **eerste keer gewijzigd** door **Richtlijn 98/25/EG**[39] van 27 april 1998. Deze Richtlijn diende omgezet te worden tegen uiterlijk 1 juli 1998 doch werd slechts omgezet bij Koninklijk Besluit van 9 december 1998[40], ter wijziging van het Koninklijk Besluit van 13 september 1998. Ook hier is er dus weer sprake van een te late formele omzetting.

Door deze nieuwe Richtlijn wordt een artikel 9 bis ingevoegd betreffende de procedure die van toepassing is bij het ontbreken van ISM-certificaten. Conform dit nieuw artikel 9 bis, dient een schip, wanneer bij inspectie blijkt dat het afschrift van het conformiteitsdocument of van het veiligheidscertificaat die zijn afgegeven overeenkomstig de internationale veiligheidscode voor de scheepvaart en ter voorkoming van verontreiniging, ontbreekt aan boord van een schip dat binnen de Gemeenschap op de datum van de inspectie onder de ISM-code valt, worden aangehouden. Indien in zulk geval blijkt dat er behalve het ontbreken van deze documenten geen andere tekortkomingen zijn die een aanhouding rechtvaardigen, kan de bevoegde autoriteit het aanhoudingsbevel intrekken om havencongestie te vermijden. In dergelijk geval moet de bevoegde instantie onmiddellijk de bevoegde instantie van de andere lidstaten in kennis stellen. Zolang aan deze situatie niet is verholpen en niet is aangetoond dat het schip beschikt over de overeenkomstig de ISM-code afgegeven certificaten, wordt de toegang tot iedere haven in de Gemeenschap aan zulk schip geweigerd.

De **tweede wijziging** van de Richtlijn 95/21/EG werd doorgevoerd door **Richtlijn 98/42/EG** van 19 juni 1998 [41], die diende omgezet te worden uiterlijk tegen 30 september 1998. Deze Richtlijn werd eveneens te laat omgezet bij voormeld Koninklijk Besluit van 9 december 1998.

Deze wijziging heeft voornamelijk betrekking op de bijlagen I, II, III, IV en VI van de Richtlijn. En bevat regelen in verband met de uit te voeren inspecties. Overeenkomstig Bijlage I komen de volgende schepen met hoogste voorrang in aanmerking voor inspectie : i) schepen waarbij door loodsen of havenautoriteiten tekortkomingen zijn gesignaleerd die afbreuk kunnen doen aan de veilige vaart (Richtlijn 93/75/EEG); ii) schepen die niet aan de in Richtlijn 93/75/EEG vervatte verplichtingen hebben voldaan; iii) schepen die voorwerp zijn

[39] *PB.L.*, 7 mei 1998, afl. 133, 19
[40] *B.S.*, 30 december 1998
[41] *PB.L.*, 27 juni 1998, afl. 184, 40

geweest van een rapport of een kennisgeving van een andere lidstaat; iv) schepen waarvoor een rapport of klacht is ingediend door de kapitein, een bemanningslid of een persoon of organisatie die een rechtmatig belang heeft in de veilige werking van het schip, de leef-en werkomstandigheden aan boord of de preventie van verontreiniging, tenzij deze klacht als kennelijk ongegrond wordt beschouwd. Tevens komen in aanmerking schepen die : i) op weg naar de haven bij een aanvaring betrokken zijn geweest of aan de grond gelopen of gestrand zijn; ii) beschuldigd zijn van een vermoedelijke schending van de bepalingen inzake lozing van schadelijke stoffen of effluenten; iii) op onregelmatige of onveilige wijze hebben gemanoeuvreerd waarbij de door de IMO vastgestelde routeringsmaatregelen of veilige vaarpraktijken en –procedures niet in acht zijn genomen of anderszins op zodanige wijze zijn gebruikt dat zij gevaar voor personen, eigendommen of milieu opleveren; vi) schepen waarvan de klassering in de loop van de afgelopen zes maanden om veiligheidsredenen is opgeheven.

Ook Bijlage III, zijnde de niet-limitatieve lijst van "gegronde redenen" voor een gedetailleerde inspectie als bedoeld in artikel 6 lid 3 van de Richtlijn werd gewijzigd. Gegronde redenen voor een gedetailleerde inspectie zijn thans : i) de schepen omschreven in bijlage I, deel I en deel II, punten 3,4,5, onder b), 5 onder c), 8 en 11; ii) het niet behoorlijk bijgehouden zijn van het oliejournaal; iii) de ontdekking van onnauwkeurigheden bij de controle van de certificaten en de andere documenten; iv) aanwijzingen dat de bemanningsleden niet kunnen voldoen aan de eisen van artikel 8 van de Richtlijn 94/58/EG van 22 november 1994 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden; v) bewijzen dat het laden en andere verrichtingen niet op veilige wijze of volgens de IMO-richtlijnen zijn uitgevoerd; vi) het niet kunnen voorleggen door de kapitein van een olietanker van de aantekeningen van het olielozingsbewakings- en –regelsysteem voor de laatste reis in ballest; vii) het ontbreken van een bijgewerkte monsterrol of bemanningsleden die niet weten wat hun taak is in geval van brand of het bevel het schip te verlaten; viii) de uitzending van foutieve noodsignalen die niet is gevolgd door een passende annuleringsprocedure; ix) het ontbreken van door de verdragen voorgeschreven belangrijke uitrusting of voorzieningen; x) buitengewoon onhygiënische toestanden aan boor van het schip; xi) op de algemene indruk en waarnemingen van de inspecteur gebaseerde bewijzen dat er een ernstige aantasting van of gebreken aan de romp of de constructie bestaat die een gevaar kunnen betekenen voor de structurele integriteit, de waterdichtheid of de weerbestendigheid van het schip; xii) informatie of bewijzen dat de kapitein of bemanning niet bekend is met handelingen aan boord die essentieel zijn voor de veiligheid van schepen of de voorkoming van verontreiniging of dat deze handelingen niet zijn verricht. Ook de procedures voor het controleren van schepen als bedoeld in artikel 6, lid 4 van de Richtlijn en zoals beschreven in Bijlage IV werden gewijzigd. De wijzigingen aan de Bijlagen II en IV zijn van ondergeschikt belang en worden als dusdanig niet verder besproken. Belangrijk zijn evenwel ook de wijzigingen aan Bijlage VI, zijnde de criteria voor de aanhouding van een schip als bedoeld in artikel 9, lid 3 van de Richtlijn.

Richtlijn 95/21/EG werd voor de **derde maal gewijzigd** door **Richtlijn 1999/97/EG** van 13 december 1999[42], die diende omgezet te worden tegen uiterlijk 13 december 2000 doch die slechts bij Koninklijk Besluit van 21 juni 2001[43] tot wijziging van het Koninklijk Besluit van 13 september 1998, werd omgezet. Ook hier is er dus weer sprake van een te late formele omzetting.

Deze wijzigingen hebben voornamelijk betrekking op de publicatie van informatie met betrekking tot schepen die zijn geïnspecteerd of het voorwerp zijn geweest van een aanhouding. Ook bijlage I betreffende schepen die in aanmerking komen voor prioritaire inspecties werd gewijzigd.

Een **vierde wijziging** van Richtlijn 95/21/EG werd doorgevoerd bij **Richtlijn 2001/106/EG** van 19 december 2001[44]. Deze richtlijn dient omgezet te worden uiterlijk op 22 juli 2003 doch werd reeds omgezet bij Koninklijk Besluit van 31 januari 2003[45]. Deze vervroegde omzetting was het gevolg van een aanbeveling door de Raad (Vervoer, Telecommunicatie en Energie) om de omzetting van deze richtlijn te bespoedigen en indien mogelijk reeds toe te passen vanaf 1 januari 2003.

Door deze Richtlijn wordt onder meer een wijziging aangebracht aan artikel 5 van de oorspronkelijke Richtlijn 95/21/EG. Het betreft hier met name het totale aantal inspecties dat dient te worden uitgevoerd en de criteria voor het uitvoeren van inspecties. Door deze wijziging werd ook een artikel 7 bis ingevoerd dat de procedure bepaalt ingeval inspectie van bepaalde schepen niet mogelijk is. Indien een lidstaat, om operationele redenen niet in staat is om een schip met prioriteitsfactor van meer dan 50 te onderwerpen aan een gewone inspectie of een verplichte uitgebreide inspectie, meldt deze lidstaat het SIRENAC-systeem onverwijld dat een dergelijke inspectie niet heeft plaatsgevonden. Dergelijke gevallen moeten elke zes maanden aan de Commissie kenbaar worden gemaakt met vermelding van de redenen waarom geen inspectie van de betrokken schepen heeft plaatsgevonden. Per kalenderjaar mag het aantal niet-uitgevoerde inspecties niet meer bedragen dan 5% van het gemiddelde jaarlijkse aantal afzonderlijke schepen die in aanmerking komen voor inspectie en die de havens van de lidstaten hebben aangedaan. Deze schepen dienen dan aan een gewone of uitgebreide inspectie onderworpen te worden in de volgende haven die zij in de Gemeenschap aandoen.

Door de wijziging werd ook een artikel 7 ter ingevoerd dat maatregelen bevat tot weigering van toegang van bepaalde schepen tot de haven. Het gaat hier met name om gas- en chemicaliëntankers, bulkschepen, olietankers en passagiersschepen die de toegang tot de havens kunnen geweigerd worden indien deze schepen de vlag voeren van een staat die op de zwarte lijst van het jaarrapport van het MOU staat en meer dan tweemaal in de loop van de

[42] *PB.L.*, 23 december 1999, afl. 331, 67
[43] *B.S.*, 25 juli 2001
[44] *PB.L.*, 22 januari 2002, afl. 19, 17
[45] *B.S.*, 21 februari 2003

voorgaande vierentwintig maanden in een haven van een staat die het MOU heeft ondertekend is aangehouden ofwel schepen die de vlag voeren van een staat die in de zwarte lijst van het jaarrapport van het MOU staat als een staat met een zeer hoog risico of met een hoog risico en meer dan eenmaal in de loop van de voorgaande zesendertig maanden in een haven van een staat die het MOU heeft ondertekend, is aangehouden. De weigering van toegang geldt zodra een schip toestemming heeft gekregen om de haven te verlaten waar het naargelang van het geval voor een tweede of derde keer is aangehouden. Op deze weigering tot toegang bestaat evenwel een uitzondering ingeval van overmacht of om prevalerende veiligheidsmaatregelen of om het gevaar van vervuiling te beperken of te minimaliseren of om tekortkomingen te verhelpen. In zulk geval dient de reder, de exploitant of de kapitein van het schip ten genoegen van de bevoegde instantie van de lidstaat afdoende maatregelen te nemen voor een veilige binnenkomst.

De procedure die geldt voor het weigeren van toegang tot een haven is omschreven in Deel B van Bijlage XI. In zulk geval moet de bevoegde autoriteit van de haven waar het schip voor de tweede of derde maal is aangehouden, de kapitein en de eigenaar of de exploitant van het schip schriftelijk in kennis stellen van het feit dat aan het schip de toegang tot de haven is geweigerd. De bevoegde autoriteit moet ook de administratie van de vlaggenstaat, het betrokken classificatiebureau, de andere lidstaten, de Commissie, het administratief centrum voor maritieme zaken en het secretariaat van het MOU hiervan in kennis stellen.

Het toegangsverbod wordt van kracht zodra aan het schip toestemming is verleend om de haven te verlaten nadat de tekortkomingen die aanleiding waren voor de aanhouding zijn verholpen. Uit de voorbereidingen bij deze Richtlijn blijkt dat deze maatregel is ingegeven om recidivisme tegen te gaan. Zelfs wanneer de gebreken, die aanleiding waren voor het vasthouden zijn hersteld zal een dergelijk schip de toegang in een volgende haven worden ontzegd. Het gaat hier immers om schepen waaraan reeds herhaaldelijk gebreken zijn vastgesteld en die aldus in bedenkelijke staat verkeren. Om het toegangsverbod te laten opheffen, moet de eigenaar of de exploitant een formeel verzoek indienen bij de bevoegde autoriteit van de lidstaat die het toegangsverbod heeft opgelegd.

Dit verzoek dient vergezeld te gaan van een certificaat van de administratie van de vlaggenstaat of van het namens die administratie optredende classificatiebureau, waarin wordt aangetoond dat het schip volledig aan de eisen in de toepasselijke bepalingen van de internationale verdragen voldoet. Het verzoek om het toegangsverbod op te heffen, dient eventueel ook te worden vergezeld van een certificaat van het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd en waaruit blijkt dat het schip voldoet aan de classificatienormen die door dat bureau zijn vastgesteld. Het toegangsverbod kan slechts worden opgeheven na een nieuwe inspectie van het schip in een overeengekomen haven door inspecteurs van de bevoegde autoriteit van de lidstaat die het toegangsverbod heeft opgelegd en indien ten genoegen van deze lidstaat wordt aangetoond dat het schip volledig voldoet aan de toepasselijke eisen van de internationale verdragen. Indien de overeengekomen haven zich binnen de Gemeenschap bevindt, kan de bevoegde autoriteit van de lidstaat van de haven van

bestemming met de instemming van de bevoegde autoriteit van de lidstaat die het toegangsverbod heeft opgelegd, het schip toestaan zich naar deze haven te begeven, uitsluitend om na te gaan of het schip aan de voorwaarden van lid 2 voldoet. De hernieuwde inspectie bestaat uit een uitgebreide inspectie die ten minste de relevante punten van bijlage V, deel C, dient te omvatten. Alle kosten van deze uitgebreide inspectie worden door de eigenaar of de exploitant van het schip gedragen. Indien het toegangsverbod wordt opgeheven, moet de eigenaar of de exploitant van het schip daarvan schriftelijk in kennis worden gesteld. De bevoegde autoriteit moet haar beslissing ook schriftelijk meedelen aan de administratie van de vlaggenstaat, het betrokken classificatiebureau, de andere lidstaten, de Commissie, het administratief centrum voor maritieme zaken en het secretariaat van het MOU. Uiteraard is deze wijziging van substantieel belang voor de havens aangezien aan bepaalde schepen toegang tot de haven kan worden geweigerd.

De overige wijzigingen betreffen voornamelijk wijzigingen aan de procedures ingeval van aanhouding en de uitwisseling van informatie. Het betreft hier kleine wijzigingen die evenwel geen wezenlijke veranderingen te weeg brengen.

De **vijfde wijziging** werd doorgevoerd door **Richtlijn 2002/84/EG** van 5 november 2002[46] die uiterlijk tegen 23 november 2003 dient omgezet te worden. Deze wijzigingen hebben evenwel geen betrekking op de procedures van toepassing voor het uitvoeren van inspecties en de daarmee samenhangende bepalingen.

2.3.1.2.4. Omzetting van de Richtlijn 95/21/EG in Belgische wetgeving

Zoals hierboven reeds aangehaald, werd de Richtlijn 95/21/EG omgezet door het Koninklijk Besluit van 13 september 1998 houdende havenstaatcontrole en wijziging van het zeevaartinspectiereglement. Dit Koninklijk Besluit zet trouwens ook de verplichtingen opgelegd door het Paris Memorandum on Port State Control van 1982, om in Belgische wetgeving. Dit Koninklijk Besluit is een bijna letterlijke overname van de tekst van de Richtlijn, zodat kan verwezen worden naar wat hierboven is uiteengezet.

Ook de wijzigingen aan de Richtlijn 95/21/EG welke werden geïmplementeerd door de Koninklijke Besluiten van 9 december 1998, 21 juni 2001 en 31 januari 2003, zijn een quasi letterlijke overname van de teksten van de Richtlijnen zodat kan verwezen worden naar de bespreking van de diverse aanpassingen.

[46] *PB.L.*, 29 november 2002, afl. 324, 53

2.3.1.3. Juridisch-technische analyse

De bepalingen in de diverse MARPOL Bijlagen vormen de internationale rechtsbasis voor de harmonisatie van de verplichtingen die de Europese Lidstaten hebben overeenkomstig Richtlijn 2000/59/EG.[47] Wel zijn er enkele verschillen tussen de MARPOL 73/78 verplichtingen en deze van de Richtlijn[48]:

1. MARPOL 73/78 is van toepassing op de lozing van "schadelijke stoffen", in de betekenis van: "*elke stof, die indien zij in de zee terechtkomt, gevaar kan opleveren voor de gezondheid van de mens, schade kan toebrengen aan de biologische rijkdommen, zeeflora en –fauna, de recreatiemogelijkheden die de zee biedt kan schaden of storend kan werken op enig ander rechtmatig gebruik van de zee* " en "lozen" betekent: "*wanneer het betrekking heeft op schadelijke stoffen of vloeistoffen die dergelijke stoffen bevatten: elk vrijkomen van dergelijke stoffen van een schip, hoe dan ook veroorzaakt, met inbegrip van ontsnappen, over boord zetten, wegvloeien, lekken, pompen, storten of ledigen*"[49].
2. In Richtlijn 2000/59/EG is er sprake over scheepsafval en ladingresiduen. Scheepsafval is: "*afval, met inbegrip van sanitair afval, en residuen, niet zijnde ladingresiduen, die ontstaan tijdens de bedrijfsvoering van een schip en onder het toepassingsgebied vallen van de bijlagen I, IV en V van MARPOL 73/78, en ladinggebonden afval zoals omschreven in de Guidelines voor de uitvoering van bijlage V van MARPOL 73/78*". Ladingresiduen worden dan weer gedefinieerd al: "*de restanten van lading in ruimen of tanks aan boord die na het lossen en schoonmaken achterblijven, met inbegrip van restanten na lading of lossing of morsingen*".
3. De Richtlijn maakt een uitdrukkelijk onderscheid tussen scheepsafval en ladingresiduen, die beiden moeten worden afgegeven in een haven. Enkel voor ladingresiduen geldt de conformiteit met MARPOL 73/78 (artikel 10, Richtlijn) . MARPOL 73/78 verbiedt het lozen van schadelijke stoffen, inclusief ladingresiduen (olie, chemicaliën, verpakte schadelijke stoffen) maar legt voor de meeste schadelijke stoffen regels op die een gecontroleerd lozen in zee toelaten.[50] Volgens Bijlage I van MARPOL 73/78 mag bijvoorbeeld olie uit de landingtanks worden geloosd buiten de bijzondere gebieden op een afstand van meer dan 50 zeemijl van de kust à rato van 30 liter per zeemijl en onder bepaalde voorwaarden. M.a.w. de controle op de afgifte van ladingresiduen blijft moeilijk indien schepen niet uitsluitend in bijzondere gebieden varen, aangezien er geen duidelijke afgifteplicht is.

[47] Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingsresiduen, *PB.L.*, 28 december 2000, nr. 332, 81.

[48] JANSSENS, P., Havenstaatcontrole en de EU Richtlijn 2000/59/EG, in tekstenbundel studiedag *De Implementatie van de richtlijn scheepsafval in België*, Maritiem Instituut, Universiteit Gent, september 2002.

[49] Wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van de verontreiniging van de zee door schepen, *B.S.*, 27 juni 1995.

[50] Zie MAES, F. & CLIQUET, A., *Internationaal en nationaal recht inzake de bescherming van de Noordzee*, Deurne, Story-Scientia, 1997, 342-356.

4. Lenswater[51] uit de machinekamer mag volgens MARPOL 73/78 in zee worden geloosd, zelfs in de zogenaamde "*special areas*", zolang de lozingsnorm van 15 ppm niet wordt overschreden en het schip aan een aantal bijkomende lozingsvoorwaarden voldoet. In Richtlijn 2000/59/EG wordt lenswater mee opgenomen in de lijst van afvalstoffen die in de havens van de EU moeten worden aangemeld en waarvoor er dus een afgifteplicht geldt, aangezien lenswater onder "scheepsafval" valt (zie ook Bijlage I). Er is aldus geen eenvormigheid in de behandeling van afvalstoffen die overeenkomstig de Richtlijn in de havens dienen afgegeven te worden en deze die overeenkomstig de MARPOL 73/78 moeten worden afgegeven.
5. In concreto betekent dit onderscheid ook dat de afgifte van ladingresiduen onder de Richtlijn 2000/59/EG (artikel 10) niet valt onder het kostendekkingsysteem voor havenontvangstinstallaties van toepassing op scheepsafval (artikel 8). Ook in de VLAREA wordt dit onderscheid gemaakt, aangezien de beheerder van de haven er enkel moet voor zorgen dat het kostendekkingsysteem wordt toegepast bij de afgifte van scheepsafval (art. 5.5.5.9) en niet bij de afgifte van ladingresiduen.
6. Bij het van kracht worden van Bijlage IV (sanitair afval), zullen de havens in navolging van Richtlijn 2000/59/EG ook hiervoor havenontvangstinstallaties ter beschikking moeten stellen. Het gaat hier over grote volumes[52] die door alle schepen worden geproduceerd, door de Richtlijn en in VLAREA worden beschouwd als scheepsafval en waarvoor momenteel geen ontvangstvoorzieningen in de Vlaamse havens beschikbaar zijn. De vraag zal aan de orde komen hoe dit sanitair afval aan land te verwerken ?
7. Van belang bij elke naleving van lozingsnormen is uiteraard de controle. De controle op de naleving van MARPOL 73/78 was tot nu toe een boekhoudkundige controle, m.n. een controle van bijvoorbeeld het logboek en het oliejournaal bij olietankschepen en het ladingjournaal bij chemicaliëntankers, met ten uitzonderlijke titel een effectieve controle van de inhoud van de sludgetanks en de bilgetanks. Controles in navolging op Richtlijn 2000/59/EG zullen voldoende controles op de effectieve afgifte van scheepsafval moeten worden (artikel 11). In de praktijk worden de controles uitgevoerd door de Havenstaatcontroles die zijn opgericht in het kader van het Paris Memorandum on Port State Control.(Paris MOU - 1982). Navraag bij Scheepvaartcontrole in België leerde ons dat ze controles op de MARPOL verplichtingen volgens de IMO richtlijnen plaatsvinden. Zolang er geen wettelijke basis is, houden de controles geen rekening met de bijkomende controleverplichtingen die worden opgelegd door de Richtlijn 2000/59/EG. Een wettelijke basis is op komst in de vorm van een KB.
8. Wat betreft de inhoudelijke omzetting van het Vlaamse kostendekkingsysteem in navolging op de Richtlijn, valt af te wachten of het borgsysteem zoals dit is ontwikkeld door de Vlaamse zeehavens en vertaald in VLAREA (art. 5.5.5.9.), voor de Commissie van de EU wel een juiste omzetting is van de Richtlijn. Het feit dat de

[51] Lenswater bestaat doorgaans uit een olie-water mengsel in een 15/85 verhouding.
[52] Zie MAES, F., GONSAELES, G. & BUYSE, A., Results of the Investigation, in TEURELINCX, D., TUES, G. & VAN MEEL, G. (eds), *ECOWARE* , Tielt, Lannoo, 2001, 75.

schepen hun borg kunnen terugvorderen ongeacht waar ze het scheepsafval afgeven, impliceert volgens de haven van Rotterdam een niet-correcte omzetting van artikel 8 (2)(a) (1) van de Richtlijn, waarin wordt gesteld dat alle schepen substantieel moeten bijdragen in de kosten voor de havenontvangstvoorziening voor scheepsafval, ongeacht het feitelijke gebruik ervan. In de VLAREA is dit principe correct vertaald, zodat de implementatie conform de Richtlijn is. In de praktijk is het echter de bedoeling van de Vlaamse havens de vaste bijdrage van 500 EURO die elk schip moet betalen, terug te storten nadat het bewijs van afgifte aan de havens is geleverd (zie Bijlage II, VLAREA: "*De bijdrage kan door de beheerder van de haven worden teruggestort indien werd aangetoond dat de scheepsafvalstoffen werden afgegeven conform de bepalingen van artikel 5.5.5.8*"). Bijgevolg beschuldigde de haven van Rotterdam de Vlaamse havens ervan het "afvaltoerisme" te promoten.[53] Het is nu de vraag of de rest van de Nederlandse havens het Vlaamse systeem gaan volgen of het systeem van Rotterdam (30 % vaste bijdrage ongeacht de afgifte). Dit is momenteel niet te controleren omdat nog geen enkele Nederlandse haven de Richtlijn formeel heeft geïmplementeerd en de implementatie van de artikelen 7, 8 en 11 van de Richtlijn in Nederland pas wordt verwacht midden 2004.

9. Zoals gezegd dienen de zeehavens, voor de volledige uitwerking van de Richtlijn 2000/59, afvalbeheersplannen op te stellen. Deze dienen zowel goedgekeurd te worden door de Minister voor Leefmilieu als door de Minister voor Mobiliteit. Deze afvalbeheersplannen zouden thans goedgekeurd zijn zodat het systeem operationeel kan worden.

2.3.2 Afvalstoffen van de binnenvaart

2.3.2.1. Multilaterale verdragen

2.3.2.1.1. Het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart van 9 september 1996 (Scheepsafvalstoffenverdrag))[54]

Met betrekking tot deze problematiek is voornamelijk het Scheepsafvalstoffenverdrag, dat werd uitgewerkt door de Centrale Commissie voor de Rijn- en Binnenvaart (CCR) van belang.

[53] Zie NEWSLETTER 2 – Implementation in The Netherlands of Directive 2000/59/EC. State of Affairs in February 2003, 2.

[54] GONSAELES, G., Het CCR-Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, in VAN HOOYDONCK, E. (ed.), Zeeverontreiniging: preventie, bestrijding en aansprakelijkheid [ISBN: 9062158072], Antwerpen, Maklu, 2003, (in druk) en GONSAELES, G., "Afvalstromen afkomstig van de zee- en binnenvaart - Over de tewaterlating van Richtlijn 2000/59/EG in Vlaamse wateren en het op stapel staande Scheepsafvalstoffenverdrag, *T.M.R*, 2003 (te verschijnen).

Het Scheepsafvalstoffenverdrag beoogt de reductie van de belangrijkste afvalstromen die vrijkomen op een binnenschip. Deze reductie moet worden bereikt via een (i) principieel lozingsverbod van scheepsafval in de vaarwegen, (ii) de eis van een voldoende dicht net van ontvangstinrichtingen en (iii) het opleggen van een uniforme procedure met betrekking tot de verzameling van scheepsafval en de afgifte aan de ontvangstinrichtingen. In het Verdrag werden verder diverse verplichtingen en aansprakelijkheden ingeschreven voor de diverse deelnemers aan het binnenvaartgebeuren.

De eigenlijke verdragstekst bevat de bepalingen met betrekking tot de verplichtingen van de staten en de rechten en plichten van de betrokkenen, de bepalingen met betrekking tot de financiering van de verwijdering, alsmede de gebruikelijke slotbepalingen ten aanzien van de inwerkingtreding, de conferentie van verdragspartijen en de wijzigingen van het Verdrag en de Bijlagen. De bepalingen ten aanzien van de toepassing zijn uitgewerkt in de bijlagen, die gedetailleerde regelingen bevatten voor de technische voorzieningen en de procedures voor de verzameling aan boord en de afgifte van het scheepsbedrijfsafval, daaronder begrepen de wijze van financiering. Daarnaast is de behandeling van ladingresten en ladingafval in detail uitgewerkt.

Het toepassingsgebied beperkt zich niet tot de Rijn, maar omvat alle West-Europese vaarwegen van de deelnemende landen die met de Rijn verbonden zijn. In België gaat het om alle voor de binnenvaart openstaande wateren (Bijlage I).

De meer concrete rechten en verplichtingen van de betrokkenen zijn uitgewerkt in de Bijlage II, die de "Uitvoeringsregeling" bevat, i.e. de procedures voor de verzameling aan boord en de afgifte van het scheepsbedrijfsafval en de behandeling van ladingresten en ladingafval, verdere bepalingen met betrekking tot de financiering van de verwijdering van deze afvalsoorten en gedetailleerde regelingen voor de noodzakelijke technische voorzieningen. Daartoe is Bijlage II onderverdeeld in drie Delen[55] en vier Aanhangsels[56].

Aan boord van een binnenschip komen drie grote groepen scheepsafval vrij. Een eerste, belangrijke groep is het afval samenhangend met de bedrijfsvoering, ook operationeel afval genoemd. In het Scheepsafvalstoffenverdrag wordt deze groep aangeduid als "olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval" (art. 1 c Verdrag). Het gaat met name om oliehoudend bilgewater, afgewerkte olie of afgewerkt vet, olie- of vethoudende poetslappen, lege olie- of vetvaatjes en gebruikte oliefilters. In tweede instantie gaat het om afval samenhangend met het gezinshuishouden, zoals huisvuil, klein gevaarlijk afval en huishoudelijk afvalwater, in het

[55] Deel A "Verzameling, afgifte en inname van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval", Deel B "Verzameling, afgifte en inname van afval van de lading" en Deel C "Verzameling, afgifte en inname van overig scheepsbedrijfsafval".

[56] Aanhangsels: I. Model voor een olie-afgifteboekje, II. Eisen aan het nalenssysteem, III. Losstandaarden en afgifte- en innamevoorschriften voor het toestaan van de lozing van waswater, regenwater en ballastwater met ladingrestanten, IV. Model voor een losverklaring en V. Grens- en controlewaarden voor boordzuiveringsinstallaties van passagiersschepen.

Scheepsafvalstoffenverdrag "overig scheepsbedrijfsafval" genoemd (art. 1 e Verdrag + Artikel 8.01 Uitvoeringsregeling). In derde instantie gaat het om "afval samenhangend met de lading" (art.1 f Verdrag + Artikel 5.01 Uitvoeringsregeling). Het gaat dan meer bepaald om droge of natte ladingrestanten, overslagresten en slops of waswaterrestanten.

De productie van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval hangt af van een veelvoud van determinanten, zoals de tonnenmaat en het motorvermogen van het schip, het eventueel voeren van een milieuhuishouding aan boord en een aantal technische voorwaarden. De productie van bilgewater in de machinekamer wordt in belangrijke mate bepaald door de aanwezigheid van een gesloten schroefasafdichting, waardoor geen (olie- en vethoudend) water meer terechtkomt in de machinekamer. De hoeveelheid huishoudelijk afval wordt in de eerste plaats bepaald door het aantal personen aan boord. De mate van gescheiden inzameling hangt af van de bereidwilligheid van de binnenschipper. De productie van afval van de lading verschilt sterk naargelang het schip wel dan niet is ingezet in de "dedicated" vaart (ook nog eenheidstransport genoemd) en de ter zake gevoerde politiek van de verladers.

In de tankvaart worden vaak problemen ondervonden met de afgifte van de in het ruim achterblijvende gassen. In afwachting van de volledige omzetting in nationaal recht van de Europese richtlijn met betrekking tot de ontgassing in de atmosfeer van benzineresten (de zogenaamde "vluchtige koolwaterstofverbindingen")[57], heeft de CCR de wens van de Verdragspartijen herhaald dergelijke emissies als gevolg van het vervoer zo veel als mogelijk terug te dringen. Zij nam kennis van een gemeenschappelijke verklaring van de organisaties van het betrokken bedrijfsleven betreffende de vrijwillige beperking van de uitstoot van koolwaterstoffen in de tankvaart. Door middel van deze verklaring stellen deze organisaties - die de olie-industrie, de tankopslagbedrijven en de binnenvaart vertegenwoordigen - een procedure voor die ontgassingen na een ladingwisseling moet helpen voorkomen. Deze procedure wordt toegepast bij een vijftiental producten, die samen het overgrote deel van de markt voor olieproducten omvatten. De CCR zet haar werkzaamheden op dit vlak voort en richt zich met name op de invoering van een internationaal geharmoniseerde regeling. In afwachting daarvan wordt de Lidstaten verzocht voor voldoende ontgassingmogelijkheden te zorgen.

Na enige jaren van intensieve arbeid, heeft de Centrale Commissie in het Reglement van Onderzoek van Schepen op de Rijn (ROSR) bepalingen opgenomen met betrekking tot de uitstoot van uitlaatgassen van de dieselmotoren die in de Rijnvaart worden gebruikt. In het kader van een eerste fase worden met deze bepalingen grenswaarden voor de uitstoot van koolmonoxide, kooldioxide, stikstofoxiden en deeltjes voor nieuwe dieselmotoren gegeven. De bepalingen bevatten verder een typegoedkeuring voor motoren die aan de voorschriften voldoen, alsmede procedurevoorschriften voor de installatie. Met deze voorschriften, die vanaf 01.01.2002 in eerste instantie voor nieuwe motoren van kracht worden, worden voor de

[57] Richtlijn 94/63/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 1994 betreffende de beheersing van de uitstoot van vluchtige organische stoffen (VOS) als gevolg van de opslag van benzine en de distributie van benzine vanaf terminals naar benzinestations, *PB.L.*, 31 december 1994, afl. 365, 24

eerste keer voorschriften met betrekking tot de uitstoot van uitlaatgassen voor de Europese binnenvaart ingevoerd. Het is voorzien op middellange termijn ook overeenkomstige voorschriften voor bestaande motoren in te voeren. De voorgeschreven grenswaarden met betrekking tot CO, CH, NOx en roetdeeltjes zullen worden gebaseerd op een Richtlijn van de Europese Unie voor mobiele werktuigen, niet zijnde wegvoertuigen en op de emissienormen van de zeevaart. Ook de toelatings- en onderzoeksprocedures voor scheepsdiesels in de binnenvaart zullen op deze Richtlijn en de bepalingen van de zeevaart worden gebaseerd. Het betreft met name de Richtlijn 97/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 1997 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lidstaten inzake maatregelen tegen de uitstoot van verontreinigende gassen en deeltjes door inwendige verbrandingsmotoren die worden gemonteerd in niet voor de weg bestemde mobiele machines[58].

Ingevolge Artikel 3 van het Scheepsafvalstoffenverdrag is het verboden scheepsafval en delen van de lading vanaf schepen in de vaarwegen te brengen of te lozen. Op dit *principieel lozingsverbod* zijn echter uitzonderingen toegestaan die in overeenstemming moeten zijn met de Uitvoeringsregeling.

In het Scheepsafvalstoffenverdrag werd eveneens een *algemene zorgplicht* ingeschreven, volgens dewelke de schipper, de overige bemanning en andere personen aan boord, de verlader, de vervoerder, de ladingontvanger, de exploitanten van overslaginstallaties, alsmede de exploitanten van ontvangstinrichtingen de door de omstandigheden vereiste zorgvuldigheid moeten betrachten om de verontreiniging van de vaarwegen te voorkomen, de hoeveelheid scheepsafval zo gering mogelijk te houden en vermenging van verschillende afvalsoorten zo veel mogelijk te voorkomen (art. 11 Verdrag). De verplichtingen voor de schipper, de ladingontvanger (en daarmee samenhangend, de verlader of exploitant van de overslaginstallatie), de ontvangstinrichtingen en de Lidstaten verschillen naargelang de afvalsoort. De verplichtingen met betrekking tot de verzameling, afgifte en inname van afval van de lading gelden niet voor het laden en lossen door zeeschepen in zeehavens aan zeetoegangswegen (art. 5.03 Uitvoeringsregeling)

De schipper kan zijn scheepsafval onder de in de Uitvoeringsregeling opgenomen voorwaarden afgeven aan de ontvangstinrichtingen van elke Verdragsluitende Staat, doch dient de in de Uitvoeringsregeling opgenomen verplichtingen na te komen. Indien de schipper niet verantwoordelijk kan worden gesteld, kunnen achtereenvolgens de vervoerder, de exploitant van het schip of de scheepseigenaar voor het niet-nakomen van de verplichtingen van het Verdrag verantwoordelijk worden gesteld (Artikel 12 Verdrag).

Olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval mag door de schipper onder geen beding in de vaarweg worden gebracht of geloosd (art. 2.01, eerste lid Uitvoeringsregeling). Bovendien moet het olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval aan boord gescheiden worden verzameld in

[58] *PB.L.*, 27 februari 1998, afl. 365

de daarvoor bestemde verzamelreservoirs en moet het bilgewater in de bilges van de machinekamer worden verzameld. De verzamelreservoirs moeten aan boord zó worden opgeslagen dat daaruit lekkende stoffen gemakkelijk en tijdig kunnen worden opgemerkt en het lekken kan worden gestopt. Het is verboden los aan dek staande verzamelreservoirs te gebruiken voor de opslag van afgewerkte olie, afval aan boord te verbranden en olie- of vethoudende dan wel emulgerende reinigingsmiddelen in de bilges van de machinekamer te brengen, behalve als deze reinigingsmiddelen de verwerking van het bilgewater door de ontvangstinrichtingen niet bemoeilijken (art. 2.2 Uitvoeringsregeling). Olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval moet tegen ontvangstbewijs op regelmatige tussenpozen (afhankelijk van de staat en het gebruik van schip) worden afgegeven aan een ontvangstinrichting. Het ontvangstbewijs bestaat uit een aantekening door de ontvangstinrichting in een geldig olie-afgifteboekje, dat elk gemotoriseerd schip, dat gasolie gebruikt, aan boord moet bewaren. Zeeschepen die beschikken over een oliejournaal ingevolge het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL 73/78) zijn vrijgesteld van de verplichting tot het voeren van een olie-afgifteboekje (art. 2.03 Uitvoeringsregeling).

Wat het *overig scheepsbedrijfsafval* betreft, mogen noch huisvuil, slops, zuiveringsslib of klein gevaarlijk afval (KGA) in de vaarweg worden gebracht of geloosd (art. 9.01, lid 1 Uitvoeringsregeling). De schipper dient ervoor te zorgen dat voornoemd afval gescheiden wordt ingezameld en afgegeven. Huisvuil dient, indien mogelijk, te worden gescheiden naar de categorieën glas, papier, overige te hergebruiken stoffen en restafval. Dit scheepsbedrijfsafval mag aan boord niet worden verbrand (art. 9.03 lid 1 en 3 Uitvoeringsregeling). Huishoudelijk afvalwater mag volgens het Verdrag wel worden geloosd (art. 3.01, lid 3 Uitvoeringsregeling), behalve door hotelschepen met meer dan 50 slaapplaatsen of door andere passagiersschepen, die toegelaten zijn voor het vervoer van meer dan 50 passagiers.

Afval van de lading, of delen van de lading mogen in principe niet in de vaarweg worden gebracht (art 3.01, lid 1 Uitvoeringsregeling). In het Verdrag wordt echter een belangrijke uitzondering ingeschreven ten aanzien van waswater met ladingrestanten van stoffen: zij mogen naargelang de aard van de goederen in bepaalde gevallen wél in de vaarweg of in de riolering (via een ontvangstinrichting) worden geloosd indien voorafgaandelijk is voldaan aan de in het Verdrag opgenomen losstandaarden. Deze verschillen naargelang de aard van de goederen en impliceren het aan het lozen voorafgaand voorhanden zijn van ofwel bezemschone laadruimen of nagelensde ladingtanks, ofwel zuigschone laadruimen.

Bij het nalossen en bij de afgifte en inname van afval van de lading moeten de losstandaarden en de afgifte- en innamevoorschriften eveneens in acht worden genomen (art.6.03, lid 1 Uitvoeringsregeling). Indien het gaat om de lozing of inbrenging van afval van de lading van stoffen die niet zijn vermeld in de Stoffenlijst, beoordeelt de bevoegde nationale autoriteit de geoorloofdheid ervan en stelt een voorlopige losstandaard vast. De Conferentie van Verdragspartijen zal dit voorstel toetsen en eventueel overgaan tot een uitbreiding van de Stoffenlijst (art. 6.03, lid 4 Uitvoeringsregeling). Ieder schip dat binnen het toepassingsgebied

van het Verdrag is gelost, moet een geldige losverklaring aan boord hebben. Deze losverklaring moet ten minste zes maanden na afgifte aan boord - of elders indien het een schip zonder vaste bemanning betreft - worden bewaard (art. 6.03, lid 1 Uitvoeringsregeling).

Indien olie- of vethoudend scheepsbedrijfsafval (art. 2.01, lid 2 Uitvoeringsregeling), overig scheepsbedrijfsafval (art. 9.01, lid 2 Uitvoeringsregeling) of afval van de lading (art. 6.01, lid 3 Uitvoeringsregeling) dreigt vrij te komen, dient de schipper onverwijld de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit te waarschuwen en daarbij de plaats van het voorval, de hoeveelheid en de aard van de stof zo nauwkeurig mogelijk aangeven.

De ladingontvanger is verplicht *restlading, overslagresten en afval van de lading* aan te nemen. Hij kan hiertoe eventueel een derde (i.e. een ontvangstinrichting) machtigen (art. 13 Verdrag). Hierbij moeten de restlading en mogelijke overslagresten zoveel als mogelijk aan de lading worden toegevoegd (art. 7.03, lid 1 en 3 Uitvoeringsregeling) en restlading met behulp van de daartoe geschikte middelen (bv. bezems, veegmachines, afzuiging, nalenssysteem) uit de laadruimen, ladingtanks en leidingsystemen worden verwijderd waarbij aan de vereiste losstandaard ‘bezemschoon’, ‘veegschoon’ of ‘nagelensd’ moet zijn voldaan en de afgifte- en innamevoorschriften uit het Verdrag worden nageleefd (art. 7.04, lid 1 en 3 Uitvoeringsregeling). Het waswater hiervan moet worden aangenomen, dan wel worden toegewezen aan een ontvangstinrichting die zich in de nabijheid van de overslaginstallatie of langs de weg naar de volgende door het schip aan te lopen overslaginstallatie bevindt (art. 7.05 Uitvoeringsregeling). Verpakkings- en stuwmateriaal moet eveneens worden verwijderd. Deze regeling is niet van toepassing op laadruimen of ladingtanks van schepen die eenheidstransporten uitvoeren (art. 7.04, lid 3 Uitvoeringsregeling). De ladingontvanger (of indien deze het waswater niet zelf aanneemt, de ontvangstinrichting) moet het lossen, nalossen, eventueel wassen van laadruimen en ladingtanks en de inname van het afval van de lading bevestigen in de losverklaring (art. 7.01 Uitvoeringsregeling). Het schip mag zijn reis pas verder zetten indien na het laden alle overslagresten zijn verwijderd of de schipper na het lossen in de losverklaring heeft bevestigd dat restlading en overslagresten zijn overgenomen (art. 3.03, lid 3 en 4 Uitvoeringsregeling). Indien laadruimen of ladingtanks werden gewassen en het waswater volgens de Stoffenlijst van Aanhangsel III niet in de vaarweg mag worden geloosd, mag het schip zijn reis pas verder zetten nadat de schipper in de losverklaring heeft bevestigd dat het waswater is overgenomen of hem een ontvangstinrichting is toegewezen (art. 6.03, lid 5 Uitvoeringsregeling).

De vervoerder dient het schip met een zodanige losstandaard ter beschikking te stellen aan de verlader dat de lading onbelemmerd vervoerd en afgeleverd kan worden. Dit is in de regel het geval met een losstandaard ‘bezemschoon laadruim’ of ‘nagelensde ladingtank’, doch eventueel kan vooraf een hogere losstandaard of beschikbaarstelling na wassen worden overeenkomen (art. 7.03, lid 2 Uitvoeringsregeling). Bij aanvang van het laden wordt het schip geacht door de vervoerder ter beschikking te zijn gesteld overeenkomstig deze eisen (art. 7.02 Uitvoeringsregeling).

Indien de verlader of de ladingontvanger bij het laden of het lossen van het schip gebruik maakt van een overslaginstallatie gaan de rechten en plichten van de verlader of de ladingontvanger over op de exploitant van de overslaginstallatie (art. 7.08 Uitvoeringsregeling).
De ontvangstinrichtingen zijn verplicht het scheepsafval overeenkomstig de in het Verdrag vastgelegde procedure aan te nemen (art. 4, lid 3 Verdrag). De exploitanten van ontvangstinrichtingen tekenen de afgifte van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval door een schip aan in het olie-afgifteboekje (art. 10.01 Uitvoeringsregeling) en leveren eveneens een verklaring inzake de afgifte van slops volgens de nationale voorschriften (art. 10.01, lid 2 Uitvoeringsregeling). Zij zorgen er tevens voor dat huisvuil, slops, zuiveringsslib en KGA gescheiden kan worden afgegeven (art. 10.01, lid 1 Uitvoeringsregeling).

De Lidstaten moeten erop toezien dat het principieel lozingsverbod wordt nageleefd (art. 3, lid 2 Verdrag). Om de doelstellingen van het Verdrag te bereiken moeten zij langs de vaarwegen een voldoende dicht net van ontvangstinrichtingen inrichten of laten inrichten en dit net internationaal afstemmen (art. 4, lid 1 Verdrag). Zij zien er eveneens toe dat de ontvangstinrichtingen hun verplichtingen tot inname van scheepsafval nakomen (art. 4, lid 4 Verdrag). Voor de inzameling en afgifte van scheepsafval moet een uniforme procedure worden ingericht, waarbij voor de afgifte van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval, waaronder bilgewater, en afval van de lading een bewijsstuk wordt afgeleverd (art. 4, lid 2 Verdrag). De Lidstaten zijn verplicht ontvangstinrichtingen voor huisvuil ter beschikking te stellen of ter beschikking te laten stellen bij de overslaginstallaties of in havens, aan de aanlegplaatsen voor passagiersschepen voor de daar aanleggende passagiersschepen en bij bepaalde ligplaatsen en sluizen voor de doorgaande scheepvaart (art. 8.02, lid 1 Uitvoeringsregeling). Er moeten eveneens ontvangstinrichtingen voor huishoudelijk afvalwater worden ingericht bij bepaalde als vaste of voor overnachting dienende ligplaatsen van hotelschepen met meer dan 50 slaapplaatsen en passagiersschepen die toegelaten zijn voor het vervoer van meer dan 50 passagiers (art. 8.02, lid 3 Uitvoeringsregeling). Zij verplichten zich er eveneens toe binnen vijf jaar na de inwerkingtreding van het Verdrag in de havens ontvangstinrichtingen voor slops en KGA in te richten of te laten inrichten en infrastructurele en andere voorzieningen voor de afgifte en inname van restlading, overslagresten, ladingrestanten en waswater tot stand te brengen (art. 5.02 Uitvoeringsregeling).

De Lidstaten zijn verder verantwoordelijk voor de introductie van een uniforme financieringswijze voor de inname en verwijdering van scheepsafval (art. 5 Verdrag). De financiering van de inname en verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval gebeurt door middel van een verwijderingsbijdrage, die wordt geheven op gemotoriseerde binnenschepen die gasolie gebruiken, met uitzondering van zeeschepen (art. 6, lid 1 Verdrag).
De verwijderingsbijdrage wordt betaald door middel van zegels die worden aangeschaft bij een door de Lidstaat aangewezen Nationaal Instituut. De zegels worden door het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan uitgegeven (art.3.02, lid 1 Uitvoeringsregeling). Telkens een schipper bunkert, geeft hij een met de te betrekken

hoeveelheid gasolie overeenkomende hoeveelheid zegels af aan het bunkerbedrijf (art. 3.01, lid 3 Uitvoeringsregeling). Het bunkerbedrijf maakt een bunkerverklaring op (waarvan de schipper een afschrift ontvangt dat hij ten minste zes maanden aan boord moet bewaren) (art.3.03, lid 1 Uitvoeringsregeling) en ontwaardt bij elke levering het aantal zegels dat overeenkomt met de waarde van de met de geleverde hoeveelheid gasolie overeenkomende verwijderingsbijdrage (art.3.01, lid Uitvoeringsregeling). Het bunkerbedrijf dient elk kwartaal - tegen overlegging van zegels - de geleverde hoeveelheid gasolie aan het Nationaal Instituut te melden (art. 3.01, lid 5 Uitvoeringsregeling). De betaling van de verwijderingsbijdrage geeft recht op afgifte van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval aan de door de nationale instituten aangewezen ontvangstinrichtingen (art. 6, lid 3 Verdrag).

De hoogte van de verwijderingsbijdrage is in alle Verdragstaten gelijk en wordt vastgesteld op basis van de som van de inname- en verwijderingskosten, na aftrek van de eventuele opbrengsten van de verwerking van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval en van de geleverde hoeveelheid gasolie (art. 6, lid 1 Verdrag). De aldus gecollecteerde verwijderingsbijdrage mag uitsluitend worden bestemd voor de financiering van de inname en verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval (art.6, lid 1 Verdrag), zodat deze bijdrage steeds het karakter van een retributie blijft behouden en niet als een loutere heffing of een belasting kan worden bestempeld. Op die manier wordt vermeden dat het beginsel van douane- en belastingvrijdom in de Rijnoeverstaten en in België, zoals neergelegd in de Overeenkomst van 16 mei 1952 betreffende douane- en belastingvrijdom voor de in de Rijnvaart als boordvoorraad verbruikte gasolie, wordt geschonden.

Het door de Lidstaat aangewezen of opgericht Nationaal Instituut is verantwoordelijk voor de organisatie van het uniforme financieringssysteem. Voor de financiële verevening tussen de verschillende Nationale Instituten van de Lidstaten wordt een Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan opgericht (art. 10 Verdrag). Dit orgaan evalueert het voorhanden zijnde net van ontvangstinrichtingen, het financieringssysteem voor olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval en de hoogte van de verwijderingsbijdrage. Op de procedure van financiële verevening tussen de Lidstaten wordt hier niet verder ingegaan (art. 4.01 tot 4.04 Uitvoeringsregeling).

In havens, overslagplaatsen alsmede bij ligplaatsen en sluizen worden voor de inname en verwijdering van huishoudelijk afval geen aparte heffingen geheven (art. 7, lid 1 Verdrag). De Lidstaten treffen een uniforme financieringsregeling voor de afgifte van Klein Gevaarlijk Afval waarbij de kosten - ongeacht of KGA effectief werd afgegeven - ofwel in de haven- of liggelden worden begrepen, ofwel op een andere manier aan het schip worden opgelegd (art. 7, lid 2 Verdrag). De kosten voor de inname van slops kunnen aan de schipper afzonderlijk in rekening worden gebracht (art. 7, lid 4 Verdrag). De kosten voor de inname van huishoudelijk afvalwater, zuiveringsslib, huisvuil en KGA afkomstig van passagiersschepen kunnen eveneens afzonderlijk in rekening worden gebracht (art. 7, lid 3 Verdrag).

De verlader of de ladingontvanger draagt de kosten voor het nalossen en het wassen van het schip, alsmede voor de inname en verwijdering van afval van de lading (art. 8, lid 1 Verdrag). Indien het schip vóór het laden niet voldoet aan de voorgeschreven losstandaard en de verlader of ladingontvanger van het vorige transport zijn verplichtingen niet is nagekomen, draagt de vervoerder de kosten hiervan (art. 8, lid 2 Verdrag). Indien de ladingontvanger of de verlader het schip na de overeengekomen lostijd of de overeengekomen ligdagen, echter niet overeenkomstig de in het Scheepsafvalstoffenverdrag opgenomen bepalingen heeft opgeleverd, kan de vervoerder het schip in de voorgeschreven toestand brengen of laten brengen. De kosten hiervoor, met inbegrip van de daardoor ontstane liggelden komen ten laste van de ladingontvanger of de verlader, voor zover deze niet op een toerekenbare tekortkoming van de vervoerder terug te voeren zijn (art. 7.04, lid 4 Uitvoeringsregeling). De verlader en de ladingontvanger kunnen onderling een van het Verdrag afwijkende verdeling van hun verplichtingen overeenkomen, indien dit geen (nefaste) gevolgen heeft voor de vervoerder (art. 7.07 Uitvoeringsregeling).

2.3.2.1.2. Omzetting van het Scheepsafvalstoffenverdrag in Belgische wetgeving

Het Scheepsafvalstoffenverdrag is door België nog niet geratificeerd, doch hiervoor worden momenteel de nodige stappen ondernomen. Omwille van het bestaande lozingsverbod dient bij de ratificatie van het Verdrag ruime aandacht te worden besteed aan een mogelijke wijziging van de interne wetgeving of van het beleid inzake de aflevering van milieuvergunningen. Er kan door België bezwaarlijk een voorbehoud worden gemaakt bij het Scheepsafvalstoffenverdrag inzake de in het verdrag geschreven uitzonderingen op het in het Vlaamse Gewest geldende lozingsverbod, aangezien zulks raakt aan het object en het doel van het verdrag[59]. Op het internationaal niveau dient eveneens aandacht te worden besteed aan de invulling in de praktijk van de financiële verevening tussen de Nationale Instituten van de Lidstaten. Het dient opgemerkt dat langs de Vlaamse waterwegen nu reeds een zeer dicht net van ontvangstfaciliteiten is uitgebouwd, waarin huishoudelijk scheepsafval gratis kan worden afgegeven door binnenschippers van alle nationaliteiten. Oliehoudende afvalstoffen en huishoudelijk afval van de binnenvaart kunnen in de Vlaamse havens gratis worden afgegeven, alsook onder andere aan de sluis van Evergem.

2.3.2.1.3. Scheepsafvalstoffenverdrag versus Vlaamse wetgeving

In de Belgische wetgeving is het lozen van afvalstoffen in de oppervlaktewateren principieel verboden. Dit verbod kan onder andere worden teruggevonden in het artikel 91, derde lid van het Algemeen Scheepvaartreglement, dat stelt: "*Het is verboden in het bed van de waterweg, in de grachten of greppels die er van afhangen, iets te werpen, te laten vlotten of aflopen dat*

[59] Artikel 19 Verdrag van Wenen inzake het verdragenrecht.

den bodem zou kunnen verhogen, de scheepvaart belemmeren, den vrijen waterafvoer hinderen of het water bederven". Ook in het artikel 2 van de Wet van 26 maart 1971 op de bescherming van de oppervlaktewateren tegen verontreiniging werd een algemene verbodsbepaling ingeschreven: "*Het is verboden voorwerpen of stoffen in de openbare oppervlaktewateren of in de riolen te werpen, er verontreinigende vloeistoffen in te lozen of er gassen in te brengen, behoudens de lozing van afvalwaters die lozingsvergunning hebben gekregen. (…) Het is verboden vaste of vloeibare stoffen te deponeren op een plaats, waar ze door een natuurlijk verschijnsel in het water kunnen terechtkomen. Het is verboden in de openbare oppervlaktewateren, in de openbare riolen of in de kunstmatige afvoerwegen voor regenwater, vast afval te brengen die een voorafgaande mechanische maling heeft ondergaan, of water te lozen dat zulke stoffen bevat*."

In Vlaanderen worden vergunningen voor het lozen van afvalwater, huishoudelijk afvalwater en bedrijfsafvalwater afgeleverd op basis van het Milieuvergunningdecreet, VLAREM I en VLAREM II. Hierbij stelt zich het probleem dat de in het Scheepsafvalstoffenverdrag opgenomen losstandaarden en afgifte-/innamevoorschriften met betrekking tot het geoorloofd lozen van waswater-, regen- en ballastwater met ladingrestanten zijn op bepaalde punten strijdig zijn met de in de Vlaamse regelgeving vervatte verplichtingen.

Er bestaat enige discussie over de vraag of het lozen van afvalwater door binnenschepen (i) onder het toepassingsgebied van de milieuvoorwaarden voor niet-ingedeelde inrichtingen moeten worden gebracht (nu binnenschepen op zich niet expliciet voorkomen in de Indelingslijst van VLAREM I), *dan wel* (ii) of zij onder het toepassingsgebied van de milieuvoorwaarden voor ingedeelde inrichtingen vallen (waarbij het lozen van afvalwater moet worden beschouwd als een handeling zoals bedoeld in de rubrieken 3.1, 3.2 of 3.4 van VLAREM I, Bijlage I). Dit is van belang om te weten welke voorwaarden hierop van toepassing zijn. Om de vergunningsplicht te beoordelen moet het inbrengen van verontreinigende stoffen in het oppervlaktewater worden beschouwd als de activiteit die de onderwerping aan VLAREM doet ontstaan, ongeacht de vraag hoe de afvalwaterlozing tot stand is gekomen of waarvan zij afkomstig is. 'Handelingen' zouden overeenkomstig artikel 1, 4° VLAREM I moeten worden beschouwd als 'inrichtingen' die op de indelingslijst kunnen voorkomen en aldus 'ingedeelde inrichtingen' zijn.
Op basis van voorgaande is de lozing van huishoudelijk afvalwater afkomstig van binnenschepen te beschouwen als een meldingsplichtige inrichting (rubriek 3.2) in VLAREM I. Op deze lozing zijn de voorwaarden van artikel 4.2.7.1.1. van VLAREM II met betrekking tot de lozing van huishoudelijk afvalwater in de gewone oppervlaktewateren of in de kunstmatige afvoerwegen voor hemelwater van toepassing. Uit analyse van de bepalingen blijkt dat Artikel 9.01, derde lid van het Scheepsafvalstoffenverdrag minder streng is dan VLAREM.

De in artikel 6.01, tweede lid van het Verdrag ingeschreven voorwaardelijke toelating voor het lozen van waswater met ladingrestanten lijken in VLAREM exclusief voorbehouden aan

de vergunde inrichtingen voor de opslag en reiniging van recipiënten (rubriek 2.2.6. VLAREM I). Deze rubriek is zeer omvattend, zodat ook de ruimten waarin goederen werden vervoerd waarvan de waswaters volgens het Verdrag in de waterweg mogen worden geloosd, volgens VLAREM in een vergunde installatie moeten worden gereinigd. Ook hier bestaat bijgevolg een conflict tussen het Scheepsafvalstoffenverdrag en VLAREM.

Het lozen van bedrijfsafvalwater kan worden beschouwd als een handeling bedoeld in rubriek 3.1 en 3.4 VLAREM I, Bijlage I. In het artikel 2.01, derde lid van het Scheepsafvalstoffenverdrag wordt een afwijking van het lozingsverbod voor olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval voorzien voor toegelaten bilgeboten voor het van olie gescheiden water. De activiteit van dergelijke bilgeboten zou kunnen vallen onder het Besluit van 1 februari 1995 betreffende de ophaling en het vervoer van afvalstoffen, wat niet bij de hinderlijke inrichtingen is onder te brengen. Het Verdrag maakt het lozen van dit water ondergeschikt aan het naleven van lozingsnormen, zijnde het maximale restoliegehalte in het afgescheiden water moet constant en zonder voorafgaande verdunning voldoen aan de nationale voorschriften. In Vlaanderen zijn dit de normen van VLAREM II voor het lozen van bedrijfsafvalwater in oppervlaktewateren. Voor wat de lozing van regenwater en ballastwater betreft is het zo dat regenwater dat niet met verontreinigende stoffen in aanraking is geweest, niet het voorwerp moet uitmaken van een vergunning. Met betrekking tot deze twee groepen van scheepsafvalstoffen bestaat er bijgevolg geen conflict tussen het Verdrag en VLAREM. Het is echter de vraag of ballastwater niet in aanraking is geweest met olie- en vethoudende middelen.

2.3.2.2. Europese Richtlijnen

Momenteel zijn er geen Europese richtlijnen die specifiek betrekking hebben op de inzameling van afvalstoffen gegenereerd door de binnenvaart.

2.3.2.3. Praktische problemen : mogelijke knelpunten :

Uit de bespreking van deze problematiek met de Vlaamse zeehavens, zijn geen opmerkingen naar boven gebracht door de havens.

De knelpunten situeren zich aldus enkel op het gebied van de verhouding tussen het Scheepsafvalstoffenverdrag en de Belgische wetgeving, zoals hierboven uitvoerig toegelicht.

2.3.3. Anti-vuilverven met TBT

2.3.3.1. Multilaterale verdragen

In dit verband dienen twee belangrijke instrumenten vermeld te worden. Enerzijds is er de Resolutie A.895(21) van de IMO van 15 november 1999, en anderzijds de Internationale Conventie met betrekking tot de controle op het gebruik van anti-vuilverven op schepen van 5 oktober 2001. Deze Internationale Conventie is evenwel **nog niet van kracht**. Vanuit de Europese Unie is wel opgeroepen aan de lidstaten om deze zo snel mogelijk te bekrachtigen.

Conform de Resolutie A.895(21) mogen anti-vuilverven met TBT niet meer gebruikt worden op schepen vanaf 1 januari 2003 en mogen vanaf 1 januari 2008 geen anti-vuilverven met TBT meer voorkomen op schepen. Dit uitfaseringsschema is eveneens vastgelegd in de Internationale Conventie.

Gelet op het feit dat deze Internationale Conventie met betrekking tot de controle op het gebruik van anti-vuilverven op schepen nog niet van kracht is, zal deze in het kader van deze studie niet verder besproken worden.

2.3.3.2. Europese Richtlijnen en Verordeningen

2.3.3.2.1. Europese Richtlijnen

De eerste Richtlijn die handelt over het gebruik van anti-vuilverven met TBT is Richtlijn 76/769/EEG van de Raad van 27 juli 1976[60] betreffende de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen der Lidstaten inzake de beperking van het op de markt brengen en het gebruik van bepaalde gevaarlijke stoffen en preparaten. Deze richtlijn werd op haar beurt gewijzigd door de Richtlijn 89/677/EEG van 21 december 1989[61], Richtlijn 1999/51/EG van 26 mei 1999[62] en Richtlijn 2002/62/EG van 9 juli 2002[63]. Deze laatste Richtlijn is eigenlijk een omzetting van de Internationale conventie m.b.t. tot de controle op het gebruik van anti-vuilverven op schepen opgemaakt te Londen op 5 oktober 2001.

De eerste beperkingen op het gebruik van anti-vuilverven met TBT werden opgelegd door de Richtlijn 89/677/EG van 21 december 1989. Deze Richtlijn diende omgezet te worden tegen uiterlijk 21 juni 1991 doch werd slechts in Belgische wetgeving omgezet door het Koninklijk Besluit van 5 november 1991[64]. Ook deze Richtlijn werd aldus te laat omgezet door de

[60] *PB.L.*, 27 september 1976, afl. 262, 201
[61] *PB.L.*, 10 december 1982, afl. 350, 34
[62] *PB. L.*, 7 april 1999, afl. 91, 10
[63] *PB. L.*, 1 augustus 2002, afl. 203, 64
[64] *B.S.*, 19 december 1991

Belgische overheid. De Richtlijn voerde een verbod in op het gebruik van anti-vuilverven met organische tinverbindingen voor scheepsrompen van minder dan 25 meter (art. 21).

De Richtlijn 1999/51/EG van 26 mei 1999 voerde geen wezenlijke veranderingen in wat betreft de schepen waarvoor een verbod gold voor het gebruik van anti-vuilverven met TBT. Wel werd het verbod uitgebreid naar alle schepen met een willekeurige lengte die voornamelijk op binnenwateren en meren worden gebruikt.
Het verbod op het gebruik van anti-vuilverven met TBT werd nog uitgebreid door de Richtlijn 2002/62/EG van 9 juli 2002. Conform deze Richtlijn mogen anti-vuilverven met TBT niet meer gebruikt worden op alle vaartuigen, ongeacht hun lengte, bedoeld voor gebruik op volle zee, in kustgebieden, in estuaria, op binnenwateren of op meren.

2.3.3.2.2. Omzetting van de Richtlijn 89/677/EG in Belgische wetgeving

De Richtlijn 89/677/EG van 21 december 1989 die voor het eerst een verbod op het gebruik van antivuilverven met TBT invoerde, werd in België omgezet door het Koninklijk Besluit van 25 februari 1996[65] tot beperking van het op de markt brengen en van het gebruik van bepaalde gevaarlijke stoffen en preparaten. Dit Koninklijk Besluit voerde een verbod in voor het gebruik van anti-vuilverven met TBT voor schepen met een lengte van minder dan 25 meter en voor schepen met een willekeurige lengte die voornamelijk op binnenwateren en meren worden gebruikt.

De Richtlijn 2002/62/EG werd omgezet in Belgische wetgeving door het KB van 25 oktober 2002[66], dat eveneens een verbod invoerde voor het gebruik van anti-vuilverven met TBT voor alle vaartuigen, ongeacht hun lengte, bedoeld voor gebruik op volle zee, in kustgebieden, in estuaria, op binnenwateren of op meren.

De Richtlijnen met betrekking tot het gebruik van anti-vuilverven met TBT werden aldus inhoudelijk correct omgezet in Belgische wetgeving.

Alhoewel deze Richtlijnen niet direct verplichtingen opleggen aan de zeehavens, zijn deze Richtlijnen voornamelijk van belang voor wat betreft de gevolgen van het gebruik van anti-vuilverven met TBT door de schepen die de havens aandoen. Wel dient vermeld te worden dat de toegang van schepen met TBT verf niet kan ontzegd worden op basis van de richtlijnen.

[65] *B.S.*, 11 april 1996
[66] *B.S.*, 1 november 2002

2.3.3.2.3. De Europese Verordening

Gelet op de Internationale Conventie met betrekking tot de controle op het gebruik van anti-vuilverven op schepen, heeft de Europese Unie op 14 april 2003 de Verordening nr. 782/2003 uitgevaardigd houdende een verbod op organische tinverbindingen op schepen.[67]

Het doel van deze Verordening is het beperken of wegnemen van schadelijke gevolgen voor het mariene milieu en de volksgezondheid van organische tinverbindingen die fungeren als actieve biociden in aangroeiwerende systemen gebruikt op schepen die de vlag voeren of onder het gezag opereren van een lidstaat, alsook op schepen die, ongeacht de vlag die zij voeren, naar en van havens in de lidstaten varen art. 1).

Deze Verordening is van toepassing op schepen die de vlag van een lidstaat voeren alsmede op schepen die niet de vlag van een lidstaat voeren maar onder het gezag lidstaat opereren alsmede schepen die een haven of een offshore terminal van een lidstaat aandoen doch niet beantwoorden aan de twee vorige criteria.

De Verordening is evenwel niet toepasselijk op oorlogsschepen, marine hulpschepen van de marine en andere schepen in eigendom of onder beheer van een staat die uitsluitend voor een niet-commerciële overheidsdienst worden gebruikt (art. 3(2)).

Overeenkomstig artikel 4 van de Verordening mogen met ingang van 1 juli 2003 mogen organische tinverbindingen die fungeren als biociden in aangroeiwerende systemen niet of niet meer op schepen gebruikt worden. Deze bepaling geldt voorlopig enkel voor schepen die de vlag van een lidstaat voeren alsmede op schepen die niet de vlag van een lidstaat voeren maar onder het gezag lidstaat opereren. Voor de andere schepen geldt een interim-periode die loopt vanaf de inwerkingtreding van de Verordening (dag van publicatie) tot de datum van in werkingtreding van de Internationale Conventie over het gebruik van anti-vuilverven.

In artikel 5 van de Verordening wordt een verbod opgelegd op de aanwezigheid van anti-vuilverven. Conform deze bepaling mogen op de romp of de externe delen en oppervlakken van schepen die met ingang van 1 juli 2003 gerechtigd zijn de vlag van een lidstaat te voeren, en waarvan het aangroeiwerend systeem na bovengenoemde datum is aangebracht, gewijzigd of vervangen, geen organische tinverbindingen die fungeren als biociden in het aangroeiwerende systeem voorkomen, tenzij daarop een toplaag is aangebracht die voorkomt dat deze verbindingen vrijkomen uit het onderliggende niet-conforme aangroeiwerende systeem.

Vanaf 1 januari 2008 mogen op de romp of de externe delen en oppervlakken van zowel de schepen die de vlag van een lidstaat voeren of onder het gezag van een lidstaat opereren alsmede op schepen die een haven of offshore terminal van een lidstaat aandoen, geen

[67] *PB.L.*, 9 mei 2003, afl. 115, 1

organische tinverbindingen die fungeren als biociden in het aangroeiwerende systeem voorkomen, tenzij daarop een toplaag is aangebracht die voorkomt dat dergelijke verbindingen vrijkomen uit het onderliggende niet-conforme aangroeiwerende systeem. Dit verbod is niet van toepassing op vaste en drijvende platforms, FSU's[68] en FPSO's[69] die vóór 1 juli 2003 zijn gebouwd en niet op of na die datum in het droogdok zijn geweest.

Overeenkomstig de bepalingen van artikel 6 worden de schepen aan een keuring onderworpen en wordt hen ook een zogenaamd AFS-certificaat afgeleverd.[70] Tevens voorziet artikel 7 een controlemechanisme in het kader van de havenstaatcontrole.

Deze Verordening is uiteraard rechtstreeks van toepassing en dient dus niet omgezet te worden in Belgische wetgeving. Mogelijk zullen er wel aanpassingen komen aan de Koninklijke Besluiten die dienaangaande van kracht zijn en aan de Koninklijke Besluiten met betrekking tot de Havenstaatcontrole.

2.3.3.3. Juridisch-technische analyse :

Bij de analyse van de Belgische wetgeving in uitvoering van de thans geldende Richtlijnen dienen we vast te stellen dat deze Richtlijnen op een correcte manier zijn omgezet in Belgische wetgeving.

Op dit vlak doen zich aldus geen problemen voor.

De problemen met betrekking tot het gebruik van anti-vuilverven met TBT situeren zich dan ook voornamelijk op praktisch gebied, zoals verder zal worden aangeduid in hoofdstuk 2.5.

2.3.4. Scheepvaart en afvaltransporten

2.3.4.1. Multilaterale verdragen

2.3.4.1.1. Het Verdrag van Bazel

Het belangrijkste verdrag met betrekking tot de overbrenging van afvalstoffen is het Verdrag Van Bazel van 22 maart 1989, dat van kracht werd op 5 mei 1992.[71]

---

[68] FSU = floating storage units – drijvende opslageenheden
[69] FPSO = floating production storage and off-loading units – drijvende productie-, opslag- en verladingseenheden
[70] AFS = anti fouling system – anti-vuilverf
[71] MAES, F., in DEKETELAERE, K., (ed), *o.c.*, 218

Gelet op de omvang het Verdrag zullen enkel de meest relevante artikels besproken worden.

Het doel van het Verdrag is de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen verminderen, het afval verwerken zo dicht mogelijk bij de bron en de productie van gevaarlijk afval verminderen, zowel in termen van hoeveelheid als in termen van gevaarlijkheid. Een definitie van het begrip afvalstoffen wordt gegeven in art.2 (1) : het gaat met name om : *stoffen of voorwerpen die worden verwijderd of die bestemd zijn om te worden verwijderd of die krachtens de bepalingen van de nationale wetgeving verwijderd dienen te worden.*

Het Verdrag is evenwel niet van toepassing op radioactief afval (art. 1(3)) en op afval afkomstig van de gewone exploitatie van een schip (art. 1 (4)), waarmee MARPOL 73/78 afvalstromen worden bedoeld. In het Verdrag wordt een onderscheid gemaakt tussen gevaarlijke afvalstoffen, zijnde : *afvalstoffen behorend tot een categorie die is opgenomen in Bijlage I, tenzij zij geen van de in Bijlage III genoemde eigenschappen bezitten en afvalstoffen die in de nationale wetgeving van de Partij van uit-, in- of doorvoer worden omschreven of beschouwd als gevaarlijke afvalstoffen* (art. 1 (1 a-b)) en andere afvalstoffen zijnde *Afvalstoffen behorend tot een categorie die is opgenomen in Bijlage II en die het voorwerp zijn van grensoverschrijdende overbrenging* (art.1 (2)). Vervoer dat geen grensoverschrijdende beweging is, valt niet onder het Verdrag.

Het Verdrag legt een reeks algemene verplichtingen op aan de verdragstaten, welke zijn omschreven in artikel 4. Overeenkomstig artikel 4 (1a) moeten partijen die de invoer van gevaarlijke afvalstoffen of andere afvalstoffen voor verwijdering wensen te verbieden, dit mededelen aan de andere verdragspartijen. In zulk geval dienen de andere verdragspartijen de uitvoer van gevaarlijke afvalstoffen en andere afvalstoffen naar deze verdragspartijen te verbieden of hun toestemming te weigeren (art. 4 (1b)). Het is tevens verboden afval uit te voeren naar een land dat de invoer heeft verboden of zonder de schriftelijke toestemming van het invoerland indien dit land de invoer van het afval niet heeft verboden (art. 4 (1c)).

Conform artikel 4(2) dient iedere partij de passende maatregelen te nemen om : i) te verzekeren dat de productie van gevaarlijke afvalstoffen en andere afvalstoffen binnen die Partij tot een minimum wordt teruggebracht, rekening houdend met maatschappelijke, technologische en economische aspecten; ii) zorg te dragen voor de beschikbaarheid van geschikte verwijderingsinrichtingen voor een milieuhygiënisch verantwoord beheer van gevaarlijke afvalstoffen en andere afvalstoffen, die voor zover mogelijk binnen die Partij zijn gelegen, ongeacht de plaats van verwijdering; iii) te verzekeren dat personen die betrokken zijn bij het beheer van gevaarlijke afvalstoffen of andere afvalstoffen binnen die Partij de nodige maatregelen nemen om verontreiniging door gevaarlijke afvalstoffen en andere afvalstoffen ten gevolge van dat beheer te voorkomen en, indien dergelijke verontreiniging optreedt, de gevolgen daarvan voor de gezondheid van de mens en het milieu tot een minimum te beperken; iv) te verzekeren dat de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en andere

afvalstoffen wordt teruggebracht tot het minimum dat verenigbaar is met een milieuhygiënisch verantwoord en doelmatig beheer van deze afvalstoffen, en zodanig geschiedt dat de gezondheid van de mens en het milieu worden beschermd tegen de mogelijke nadelige gevolgen van die overbrenging; v) niet toe te staan dat gevaarlijke afvalstoffen of andere afvalstoffen worden uitgevoerd naar Staten of naar groepen Staten behorend tot een organisatie voor economische of politieke integratie, die Partij zijn, in het bijzonder ontwikkelingslanden, indien zij krachtens hun wetgeving iedere invoer hebben verboden, of indien er reden is om aan te nemen dat de desbetreffende afvalstoffen niet op milieuhygiënisch verantwoorde wijze zullen worden beheerd, volgens criteria die door de Partijen tijdens hun eerste vergadering dienen te worden vastgesteld; vi) te eisen dat gegevens over een voorgenomen grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en andere afvalstoffen aan de betrokken Staten worden verstrekt overeenkomstig Bijlage V-A, zodat de gevolgen van de voorgenomen overbrenging voor de gezondheid van de mens en het milieu duidelijk worden aangegeven; vii) de invoer van gevaarlijke afvalstoffen en andere afvalstoffen te voorkomen indien zij reden heeft om aan te nemen dat de afvalstoffen in kwestie niet op milieuhygiënisch verantwoorde wijze zullen worden beheerd; viii) in activiteiten met andere Partijen en belanghebbende organisaties samen te werken, rechtstreeks en door tussenkomst van het Secretariaat, onder meer in het verspreiden van gegevens over de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en andere afvalstoffen, teneinde een milieuhygiënisch verantwoord beheer van deze afvalstoffen te bevorderen en sluikhandel te voorkomen.

Voorst dient iedere verdragspartij passende wettelijke, administratieve en andere maatregelen te nemen om de bepalingen van het Verdrag uit te voeren en op de naleving ervan toe te zien, met inbegrip van maatregelen ter voorkoming en bestraffing van gedrag dat in strijd is met het Verdrag (art. 4 (4)). Verder is het niet toegelaten afval uit te voeren naar een niet-verdragspartij of afval in te voeren afkomstig van een niet-verdragspartij (art. 4 (5)). Nog overeenkomstig het Verdrag mogen de verdragspartijen geen gevaarlijk afval of ander afval, met het oogmerk er zich van te ontdoen, uitvoeren naar een gebied ten zuiden van de 60ste breedtegraad (Antarctica) (art.4 (6)).

De Verdragstaten dienen ook het transport en de verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen of andere afvalstoffen te verbieden tenzij voor het uitvoeren van dit soort handelingen een vergunning of toestemming is verleend (art. 4(7)). In zulk geval dienen de gevaarlijke afvalstoffen en andere afvalstoffen die bestemd zijn voor grensoverschrijdende overbrenging, worden verpakt, geëtiketteerd en vervoerd in overeenstemming met algemeen aanvaarde en erkende internationale regels en normen op het gebied van verpakking, etikettering en vervoer, en dient rekening gehouden te worden met desbetreffende internationaal erkende gewoonten (art. 4 (7b)). Deze gevaarlijke afvalstoffen en andere afvalstoffen dienen vergezeld te gaan van een vervoersdocument vanaf het punt waar een grensoverschrijdende overbrenging aanvangt tot aan het punt van verwijdering.
Afvalexport is evenwel slechts toegestaan als het uitvoerland niet over de technische capaciteit beschikt of over passende bergingsmogelijkheden om het afval op een voor het

milieu aanvaardbare wijze te behandelen, op voorwaarde dat het invoerland wel over capaciteiten of faciliteiten beschikt of indien het afval wordt gebruikt als ruw materiaal voor de recyclage- en hergebruiksindustrie in het invoerland. (art.4 (9 a-b)).

De procedure van mededeling en kennisgeving bij een grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen tussen de verdragspartijen die staat van uitvoer, staat van invoer of staat van doorvoer zijn, wordt omschreven in artikel 6., waarvan het eerste lid eveneens van toepassing is op de grensoverschrijdende overbrenging vanuit een verdragspartij via staten die geen partij zijn.

Het Verdrag legt voorts ook een verplichting tot wederinvoer op (art. 8) indien de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke of andere afvalstoffen niet kan worden voltooid in overeenstemming met de voorwaarden van het contract.

Belangrijk in dit Verdrag zijn ook de bepalingen met betrekking tot sluikhandel, zoals omschreven in artikel 9. Als sluikhandel wordt aanzien, iedere grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen of andere afvalstoffen : i) zonder mededeling overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag aan alle betrokken Staten; of ii) zonder de instemming van een betrokken Staat opgelegd overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag; of iii) met instemming verkregen van de betrokken Staten door vervalsing, door een onjuiste voorstelling van zaken of door fraude; of iv) die niet wezenlijk overeenstemt met de documenten; of v) die leidt tot opzettelijke verwijdering (b.v. storting) van gevaarlijke afvalstoffen of andere afvalstoffen in strijd met dit Verdrag en met de algemene beginselen van het internationale recht. Indien de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen of andere afvalstoffen, op grond van gedragingen van de uitvoerder of de producent, als sluikhandel wordt beschouwd, draagt de Staat van uitvoer er zorg voor dat de afvalstoffen in kwestie: i) door de uitvoerder of de producent of, indien noodzakelijk, door die Staat zelf, worden teruggebracht naar de Staat van uitvoer, of, indien dit niet mogelijk is, ii) op een andere wijze worden verwijderd in overeenstemming met de bepalingen van dit Verdrag en zulks binnen dertig dagen vanaf het tijdstip waarop de Staat van uitvoer op de hoogte is gesteld van de sluikhandel, of binnen een ander tijdvak overeengekomen door de betrokken Staten. In zulk geval draagt de Staat van invoer er zorg voor dat de afvalstoffen in kwestie door de invoerder of de verwijderaar of, indien noodzakelijk, door die Staat zelf, op milieuhygiënisch verantwoorde wijze worden verwijderd binnen dertig dagen vanaf het tijdstip waarop de sluikhandel onder de aandacht van de Staat van invoer is gekomen of binnen een ander tijdvak overeengekomen door de betrokken Staten In gevallen waarin het niet mogelijk is de uitvoerder of de producent dan wel de uitvoerder of de verwijderaar voor de sluikhandel verantwoordelijk te stellen, dienen de betrokken Partijen of andere Partijen, naar gelang van de omstandigheden, er in samenwerking zorg voor te dragen dat de afvalstoffen in kwestie zo spoedig mogelijk op milieuhygiënisch verantwoorde wijze worden verwijderd, hetzij in de Staat van uitvoer, hetzij in de Staat van invoer, of elders, naar gelang van de omstandigheden.

Belangrijk om te vermelden is ook dat tijdens de derde bijeenkomst van de verdragspartijen in 1995 het Verdrag werd geamendeerd in de zin dat de uitvoer van gevaarlijke afvalstoffen vanuit de OESO-landen naar de ontwikkelingslanden verboden is.[72]

2.3.4.1.2. Omzetting van het Verdrag van Bazel in Belgische en Vlaamse wetgeving

Het verdrag van Bazel werd goedgekeurd door de Wet van 6 augustus 1993.[73] Het betreft hier enkel een goedkeuringswet waarbij gesteld wordt dat het bepalingen van het Verdrag en de Bijlagen volledig uitwerking zullen hebben.

Belangrijker is het Samenwerkingsakkoord van 26 oktober 1994 dat werd gesloten tussen de Federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.[74] Aangezien dit samenwerkingsakkoord ook de hierna behandelde Verordening 259/93 ten uitvoer legt, zal het hierna besproken worden.

2.3.4.2. Europese Verordeningen

2.3.4.2.1. De Verordening 259/93

In verband met afvaltransporten door de scheepvaart is in de Europese context voornamelijk de Verordening EEG Nr. 259/93 van de Raad van 1 februari 1993[75] betreffende toezicht en controle op de overbrenging van afvalstoffen binnen, naar en uit de Europese Gemeenschap belangrijk. Deze Verordening is in werking getreden op 6 mei 1994. Vermits deze Verordening rechtstreeks van toepassing is, verliezen de bestaande federale wet[76] en de uitvoeringsbesluiten hiervan[77] veel van hun betekenis. De wet en ook de uitvoeringsbesluiten hiervan, werden trouwens in het Vlaams Gewest met ingang van 7 mei 1994 opgeheven wat de invoer en uitvoer betreft bij Decreet van 20 april 1994[78]. De Wet en de uitvoeringsbesluiten gelden dus – wat het Vlaams Gewest betreft – nog enkel wat de doorvoer van buitenlandse afvalstoffen door België betreft en enkel in zoverre zij de Verordening aanvullen.

De Verordening is in beginsel van toepassing op alle grensoverschrijdende afvaltransporten zowel van gevaarlijke als niet-gevaarlijke afvalstoffen binnen, naar en uit de Europese Unie

[72] MAES,F., in DEKETELAERE, K., (ed), *o.c.*, 220
[73] *B.S.*, 25 februari 1994
[74] *B.S.*, 13 december 1995
[75] *PB.L.*, 6 februari 1993, afl. 30, 1
[76] Wet van 9 juli 1984 betreffende de invoer, doorvoer en uitvoer van afvalstoffen, *B.S.*, 4 oktober 1984
[77] K.B. van 2 juni 1987 houdende de reglementering van de uitvoer, de invoer en de doorvoer van afvalstoffen, *B.S.*, 12 maart 1988 (gewijzigd bij K.B. van 18 februari 1988, *B.S.*, 12 maart 1988
[78] *B.S.*, 29 april 1994

(art. 1 (1)). Onder deze verordening vallen evenwel niet: i) het lossen aan wal van door de normale werking van schepen en offshore platforms voortgebrachte afvalstoffen, waaronder begrepen afvalwater en residuen, voor zover dergelijke afvalstoffen aan een specifiek, bindend internationaal instrument zijn onderworpen, ii) overbrenging van afvalstoffen van de burgerluchtvaart, iii) overbrenging van radioactieve afvalstoffen als omschreven in artikel 2 van Richtlijn 92/3/Euratom van de Raad van 3 februari 1992 betreffende toezicht en controle op overbrenging van radioactieve afvalstoffen tussen Lidstaten en naar en vanuit de Gemeenschap (6), iv) overbrenging van afvalstoffen, genoemd in artikel 2, lid 1, onder b), van Richtlijn 75/442/EEG, wanneer zij reeds onder andere voorschriften ter zake vallen, v) overbrenging van afvalstoffen naar de Gemeenschap waarbij wordt voldaan aan de voorschriften van het Protocol inzake milieubescherming bij het Antarctica-Verdrag.Ook afvalstoffen van de ‘ groene lijst ‘ (Bijlage II van de Verordening) vallen in beginsel niet onder de Verordening, tenzij : i) wanneer het Europees technisch Comité Afvalstoffen zulks beslist, met name op basis van een bewijs van gevaarlijkheid, ii) wanneer een Lidstaat zulks beslist om reden die te maken hebben met het milieu of met de volksgezondheid, mits onmiddellijk kennisgeving aan de Commissie en de andere Lidstaten, iii) wanneer het een geval betreft van een niet voltooid transport of van sluikhandel. Het weze evenwel opgemerkt dat de overbrenging van afvalstoffen op de ‘groene lijst’ vergezeld moet gaan van een document en de Lidstaat van bestemming ze toch aan controle kan onderwerpen (art. 17 (1) en (3)).

De verordening maakt een onderscheid tussen afvalstoffen bestemd voor verwijdering en afvalstoffen bestemd voor nuttige toepassingen. Bijzondere regels zijn er wanneer het gaat om overbrenging van afvalstoffen tussen Lidstaten met doorvoer via derde staten (art. 12).

Afvalstoffen bestemd voor verwijdering :

Onder afvalstoffen ‘bestemd voor verwijdering’ worden de afvalstoffen bedoeld die worden gestort, op of in de bodem worden opgeslagen, op of in de bodem worden behandeld, geïnjecteerd in de diepe ondergrond, opgeslagen in waterbekkens, geloosd in watermassa’s, ingegraven in de zeebodem, biologisch behandeld voor storting of lozing, fysisch-chemisch behandeld gevolgd door verwijdering, verbrand, permanent opgeslagen, gemengd voor verwijdering, opnieuw verpakt voor hun verwijdering of tijdelijk opgeslagen in afwachting van hun verwijdering.[79]

De Lidstaten van bestemming kunnen een systeem instellen van een algemeen of gedeeltelijk verbod of van stelselmatig bezwaar tegen de overbrenging van dergelijke afvalstoffen naar hun

[79] zie Bijlage II A Richtlijn 91/156/EEG

grondgebied op voorwaarde dat : i) zij de beginselen van nabijheid, voorrang voor nuttige toepassing en zelfverzorging op Europees en nationaal vlak ten uitvoer leggen, ii) de beperkingen in overeenstemming zijn met het EU-Verdrag, iii) de beperkingen onmiddellijk worden betekend aan de Commissie die de andere Lidstaten in kennis telt, iv) het niet om kleine hoeveelheden gevaarlijke afvalstoffen gaat die in de Lidstaat van productie niet op economisch verantwoorde wijze kunnen worden verwijderd. De bevoegde autoriteiten van de Lidstaat van verzending en bestemming kunnen, rekening houdend met geografische omstandigheden en de behoefte aan gespecialiseerde installatie voor bepaalde soorten afvalstoffen, gemotiveerde bezwaren maken tegen een overbrenging van afvalstoffen op basis van : i) het beginsel van Europese en nationale zelfverzorging, ii) het nabijheidsbeginsel, iii) de niet-overeenstemming met hun afvalplannen. De bevoegde autoriteiten van de Lidstaat van verzending, bestemming en doorvoer kunnen ook gemotiveerde bezwaren maken tegen een overbrenging van afvalstoffen : i) indien deze niet in overeenstemming is met de nationale regels inzake openbare orde en veiligheid, bescherming van de volksgezondheid of van het milieu, ii) indien zij in strijd is met de verplichtingen die voortvloeien uit de internationale verdragen afgesloten door de betrokken Lidstaten, iii) indien de verzender of de bestemmeling zich in het verleden hebben schuldig gemaakt aan sluikhandel.

Procedure :

De kennisgever dient het voornemen afvalstoffen voor verwijdering over te brengen van een lidstaat naar een andere lidstaat en/of ze door één of meerdere lidstaten heen te voeren, mee te delen aan de bevoegde autoriteit van de lidstaat van bestemming, aan de bevoegde autoriteit van de lidstaat van verzending, aan de bevoegde autoriteiten van de lidstaten van doorvoer en aan de bestemmeling. Hierbij dient steeds een uniform begeleidend document gevoegd te worden dat gegevens dient te bevatten inzake : i) aard en volume van de afvalstoffen, ii) identiteit van de producent(en), iii) voorziene reisweg, iv) verzekeringen, v) identiteit en lokalisatie van de verwijderingsinrichting, vi) toe te passen verwijderingsmethode, vii) contractuele overeenkomst met de bestemmeling, viii) veiligheidsvoorzieningen.

De bevoegde autoriteit van de lidstaat van bestemming beschikt over een termijn van drie werkdagen om een ontvangstbevestiging te versturen naar de kennisgever met afschrift aan de andere betrokken autoriteiten en de bestemmeling (art. 4 (2a)). De bevoegde autoriteit van de lidstaat van verzending en van doorvoer beschikken over een termijn van 20 dagen om eventuele bezwaren mee te delen en om transportvoorwaarden vast te stellen (art. 4 (2 b en d)). De bevoegde autoriteit van de lidstaat van bestemming beschikt over 30 dagen – of ten minste 21 dagen behoudens schriftelijke toestemming van de andere betrokken autoriteit – vanaf de ontvangstbevestiging om het besluit te nemen de overbrenging toe te laten, met of zonder voorwaarden, of ze te weigeren. De toelating zal enkel worden gegeven indien er geen bezwaren bestaan bij de andere betrokken autoriteiten. Zij zal vergezeld zijn van voorwaarden betreffende het vervoer en schriftelijk worden toegezonden aan de kennisgever, met afschrift aan alle andere betrokken autoriteiten (art. 2 (2a)). Indien er aanvankelijk bezwaren bestonden bij de betrokken autoriteiten ten gevolge van problemen die ondertussen opgelost zijn, dan

dienen de betrokken autoriteiten dit schriftelijk mee te delen aan de kennisgever, met afschrift aan de bestemmeling en aan de andere betrokken autoriteiten (art. 4 (4)).

De kennisgever die de toestemming verkrijgt om tot de overbrenging over te gaan, moet 3 werkdagen voor het transport effectief plaatsvindt, het origineel van het begeleidend document verder aanvullen en een afschrift ervan overmaken aan alle betrokken autoriteiten. Het transport zelf dient vergezeld van het begeleidend document dat dient aangevuld te worden door alle bij het transport betrokken ondernemingen. Nadat de afvalstoffen de bestemming hebben bereikt, zendt de ontvanger aan de kennisgever en aan alle betrokken autoriteiten een afschrift van het volledig ingevuld begeleidend document. Uiterlijk 180 dagen na ontvangst van de afvalstoffen, zendt de ontvanger, onder zijn verantwoordelijkheid, een verklaring van verwijdering aan de kennisgever en aan alle betrokken autoriteiten (art. 5).

Afvalstoffen bestemd voor nuttige toepassing

Afvalstoffen bestemd voor nuttige toepassing zijn afvalstoffen die teruggewonnen, geregenereerd, of gerecycleerd worden of op een andere geoorloofde wijze nuttig toegepast worden. Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen drie categorieën afvalstoffen : i) afvalstoffen van de groene lijst (Bijlage II van de Verordening), ii) afvalstoffen van de oranje lijst (Bijlage III van de Verordening) en iii) afvalstoffen van de rode lijst (Bijlage IV van de Verordening) en afvalstoffen die niet op één dezer lijsten voorkomen.

De bevoegde autoriteiten van de lidstaat van verzending, bestemming en doorvoer kunnen, behalve voor afvalstoffen van de groene lijst, bezwaar maken tegen de overbrenging omwille van : i) strijdigheid met hun afvalstoffenplan (dit bezwaar kan niet gemaakt worden door de lidstaat van doorvoer), ii) strijdigheid met de nationale wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen inzake milieubescherming, openbare orde, openbare veiligheid of gezondheidsbescherming, iii) het feit dat de kennisgever of de ontvanger zich in het verleden schuldig heeft gemaakt aan sluikhandel, iv) strijdigheid met verplichtingen die voortvloeien uit vroegere internationale overeenkomsten, v) het feit dat de verhouding tussen de wel en niet nuttig toe te passen afvalstoffen, de geschatte waarde van het materiaal dat uiteindelijk nuttig wordt toegepast, of de kosten van nuttige toepassing en de kosten van het niet nuttig toe te passen gedeelte de nuttige toepassing uit economisch en milieutechnisch oogpunt niet rechtvaardigen (art. 7 (4)).

De beginselen van zelfverzorging en nabijheid die gelden ten aanzien van voor verwijdering bestemde afvalstoffen gelden niet ten aanzien van voor nuttige toepassing bestemde afvalstoffen. Deze beginselen mogen dan ook niet worden toegepast door de lidstaten.

Procedure

Voor afvalstoffen van de groene lijst geldt een minimumcontrole; het transport moet vergezeld gaan van een begeleidend document dat door de verzender is ondertekend en volgende informatie bevat : i) naam en adres van de producent, ii) gebruikelijke handelsbenaming, iii) hoeveelheid van de afvalstoffen, iv) naam en adres van de ontvanger, v) aard van de nuttige toepassing, vi) voorziene datum van overbrenging.

Voor de afvalstoffen van de oranje lijst wordt de kennisgevingsprocedure toegepast. De kennisgever dient het voornemen afvalstoffen voor nuttige toepassing over te brengen van een lidstaat naar een andere lidstaat en/of ze door één of meerdere lidstaten heen te voeren, mee te delen aan de bevoegde autoriteit van de lidstaat van bestemming, aan de bevoegde autoriteit van de lidstaat van verzending, aan de bevoegde autoriteiten van de lidstaten van doorvoer en van de bestemmeling. Hierbij dient telkens een uniform begeleidend document toegestuurd te worden dat de volgende gegevens bevat : i) aard en volume van de afvalstoffen, ii) identiteit van de producent(en), iii) voorziene reisweg, iv) verzekering, v) identiteit en lokalisatie van de ontvangstinstallatie, vi) toe te passen verwijderingsmethode van de reststoffen, vii) hoeveelheid gerecycleerd materiaal in verhouding tot de resterende afvalstoffen, viii) geschatte waard van het gerecycleerd materiaal, ix) contractuele overeenkomst met de bestemmeling. De bevoegde autoriteit van de lidstaat van bestemming beschikt over een termijn van drie werkdagen om een ontvangstbevestiging te versturen naar de kennisgever, met afschrift aan de andere betrokken autoriteiten en de bestemmeling. De bevoegde autoriteit van de lidstaat van verzending en van doorvoer beschikken over een termijn van 20 dagen om eventuele transportvoorwaarden vast te stellen. De bevoegde autoriteit van de lidstaat van bestemming, verzending en doorvoer beschikken over een termijn van 30 dagen vanaf de ontvangstbevestiging om bezwaar te maken tegen de geplande overbrenging. Afschrift hiervan moet aan alle andere betrokken autoriteiten worden overgemaakt. Indien er aanvankelijk bezwaren bestonden bij de betrokken autoriteiten ten gevolge van problemen die ondertussen opgelost zijn, dan delen de betrokken autoriteiten dit mede aan de kennisgever, met afschrift aan de bestemmeling en aan de andere betrokken autoriteiten.

Voor afvalstoffen die op de rode lijst staan en voor afvalstoffen die niet op een lijst voorkomen, gelden dezelfde procedures als voor afvalstoffen op de oranje lijst behalve dat de toestemming van de betrokken autoriteiten schriftelijk moet worden medegedeeld voor het begin van de overbrenging (art.10).

In-, uit- en doorvoer in, uit en door de Europese Unie

<u>Uitvoer</u>

Bij uitvoer uit de Europese Unie wordt een onderscheid gemaakt tussen :

1. uitvoer van voor verwijdering bestemde afvalstoffen : is verboden behoudens naar een EVA-lidstaat die partij is bij het Verdrag van Bazel hierbij dient de procedure zoals omschreven in artikel 15 gevolgd te worden

2. uitvoer van voor nuttige toepassingen bestemde afvalstoffen van de oranje of rode lijst : is verboden naar een OESO-lidstaat of een Staat waarmee de Unie of een Unie-lidstaat een bijzondere overeenkomst of regeling heeft die aan bepaalde eisen voldoet (art. 16 en 17); deze uitvoer is tevens verboden naar ACS-staten behalve indien het gaat om wederuitvoer van de in de Unie behandelde afvalstoffen van een ACS-staat (art.18)
   In een aantal gevallen is ook de uitvoer van bepaalde afvalstoffen van de groene lijst verboden of onderworpen aan de procedure van artikel 15.

Invoer

Bij invoer in de Europese Unie wordt een onderscheidt gemaakt tussen :

1. invoer van voor verwijdering bestemde afvalstoffen : is verboden behoudens vanuit een EVA-lidstaat die partij is bij het Verdrag van Bazel af andere Staten waarmee de Unie overeenkomsten of regelingen hebben die aan bepaalde eisen bentwoorden (art. 19 (1b)). De toe te passen procedure is omschreven in artikel 20.
2. invoer van voor nuttige toepassing bestemde afvalstoffen : is verboden behoudens vanuit een OESO-lidstaat of een Staat waarmee de Unie of de Unie-lidstaat een bijzondere overeenkomst of regeling heeft die aan bepaalde eisen voldoet (art.21). De procedure die dient toegepast te worden is omschreven in artikel 22.

Doorvoer

Bij doorvoer door de Europese Unie wordt een onderscheid gemaakt tussen doorvoer van voor verwijdering bestemde afvalstoffen, waarvan de procedure is geregeld in artikel 23 en doorvoer van voor nuttige toepassing bestemde afvalstoffen van een naar een land waarop het OESO-besluit van toepassing is, waarvan de procedure wordt geregeld in artikel 24.

2.3.4.2.2. Omzetting van de Verordening 259/93 in Belgische en Vlaamse wetgeving

Zoals gezegd, is de Verordening rechtstreeks van toepassing en is de bestaande wetgeving grotendeels afgeschaft. Wel werd op 26 oktober 1994 een Samenwerkingsakkoord afgesloten tussen de Belgische Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest[80] waarin de bevoegde autoriteiten voor de toepassing van de Verordening zijn aangeduid.

In dit Samenwerkingsakkoord zijn voornamelijk de hierna besproken bepalingen van belang.

1. Toesturen kennisgevingen :

[80] *B.S.,* 13 december 1995

Voor in- en uitvoer in en uit het Vlaams Gewest is de OVAM aangewezen (art. 39,14° Afvaldecreet) gaat het echter om dierlijke mest, dan is de mestbank bevoegd. De nadere modaliteiten worden vastgelegd in de artikelen 6.2 en 6.3 VLAREA. Dit besluit bepaalt de wijze waarop de kennisgeving aan de OVAM inzake in- en uitvoer van afvalstoffen moet geschieden. Voor doorvoer door België is het Ministerie van Volksgezondheid bevoegd.

2. Toezicht en sancties :

Toezicht op de in-en uitvoer in het Vlaams Gewest wordt uitgeoefend door de OVAM en door de Afdeling Milieuinspectie van AMINAL; Overeenkomstig het Samenwerkingsakkoord van 26 oktober 1994 blijven de ambtenaren van de Administratie der douane en accijnzen van het Ministerie van Financiën belast met het toezicht op de grensoverschrijdende overbrengingen. Deze bevoegdheid is niet beperkt tot doorgevoerde afvalstoffen maar slaat ook op ingevoerde en uitgevoerde afvalstoffen.

2.3.4.3.. Juridisch technische analyse

Bij de vergelijking tussen het Verdrag van Bazel, de geldende Europese Verordening en het Belgisch omzettingsrecht, dienen we te concluderen dat zich geen noemenswaardige problemen voordoen. Zowel de verplichtingen omschreven in het Verdrag van Bazel als deze in de Europese Verordening, werden omgezet door middel van het Samenwerkingsakkoord dat werd gesloten tussen de drie gewesten en de federale overheid. Bovendien is de Verordening rechtstreeks van toepassing zodat in geval van mogelijke interpretatieproblemen de Verordening toch rechtstreekse werking heeft

De grootste problemen doen zich voor op praktisch gebied, zoals verder zal aangeduid worden.

2.3.5. Storten van baggerspecie

2.3.5.1. Multilaterale verdragen

2.3.5.1.1. Het Verdrag van Parijs

Het belangrijkste Verdrag aangaande het storten van Baggerspecie is het Verdrag van Parijs van 21-22 september 1992, dat van kracht werd op 25 maart 1998. Het Verdrag van Parijs is zowel van toepassing op de interne wateren van de verdragspartijen, alsook in de territoriale

zee, de exclusieve economische zone, het continentaal plateau en de volle zee van de noordoostelijke Atlantische Oceaan (art. 1 (a)). De interne wateren zijn luidens het Verdrag van Parijs landwaarts begrensd tot de zoetwaterlimiet, of de plaats in de waterloop waar bij laagwater en in tijden van geringe afvloeiing van zoetwater het zoutgehalte merkbaar stijgt ten gevolge van de aanwezigheid van zeewater (art. 1 (b)(c)).

Een eerste bepaling met betrekking tot het storten van baggerspecie vinden we terug in artikel 3 van Bijlage II. Overeenkomstig dit artikel is het storten van alle afval of andere materie is verboden, met uitzondering van i) baggermateriaal; ii) inerte materialen van natuurlijke oorsprong, bestaand uit vast chemisch onbehandeld geologisch materiaal waarvan de chemische bestanddelen naar alle waarschijnlijkheid niet in het marien milieu zullen vrijkomen; iii) zuiveringsslib tot 31 december 1998; iv) visafval van industriële visverwerkingsactiviteiten; v) schepen of luchtvaartuigen tot, ten laatste, 31 december 2004.

Overeenkomstig artikel 4 van Bijlage II is het storten van onder andere baggerspecie vergunningsplichtig. Evenwel is het verboden baggerspecie te storten dat stoffen bevatten die leiden, of waarschijnlijk leiden, tot gevaar voor de menselijke gezondheid, schade aan de levende rijkdommen en de mariene ecosystemen, aantasting van de recreatiemogelijkheden of hinder van enig ander rechtmatig gebruik van de zee (art. 4 (2)). De verdragspartijen dienen evenwel bestanden bij te houden en verslag uit te brengen bij de Commissie over de aard en de hoeveelheden afval of andere materie die overeenkomstig paragraaf 1 van dit Artikel gestort werd, en van de data, plaatsen en methodes van storten (art. 4 (3)).

Belangrijk ook om te vermelden is de bepaling opgenomen in artikel 7 van Bijlage II. Conform dit artikel zijn de bepalingen van deze Bijlage betreffende het storten niet van toepassing in geval van overmacht te wijten aan slechte weersomstandigheden of aan enige andere oorzaak, waarbij de veiligheid van mensenlevens of van een schip of luchtvaartuig in het gedrang komt. In dit geval dient het storten te beuren op een manier waarbij de kans op schade aan mensenlevens of de zee zo klein mogelijk is, en onmiddellijk gerapporteerd te worden aan de Commissie, met omstandige opgave van alle details over de omstandigheden en de aard en de hoeveelheden afval of andere stoffen die gestort werden.

2.3.5.1.2. Omzetting van het Verdrag van Parijs in Belgische en Vlaamse wetgeving

Het Verdrag van Parijs werd goedgekeurd door de Wet van 11 mei 1995.[81] Voor wat het Vlaams Gewest betreft werd het goedgekeurd bij Decreet van 19 april 1995.[82] Belangrijk in deze context is ook de Wet Mariene Milieu van 20 januari 1999.[83] [84]

[81] *B.S.*, 31 januari 1998
[82] *B.S.*, 4 oktober 1995
[83] *B.S.*, 12 maart 1999

Overeenkomstig de artikelen 16 tot 18 van de Wet Mariene Milieu, is het storten in de zeegebieden verboden met uitzondering van het storten van : i) as van verbrande menselijke lijken; ii) de niet-verwerkte vis, visafval en bijvangst overboord gezet door vissersvaartuigen; (iii) baggerspecie; iv) inerte materialen van natuurlijke oorsprong, bestaande uit vast, chemisch onbehandeld geologisch materiaal, waarvan de chemische bestanddelen niet in het mariene milieu vrijkomen. De wet is evenwel niet van toepassing op het verstrekken van machtigingen tot baggeren en bij het uitvoeren van activiteiten en werken in de territoriale zee en op het continentaal plat die noodzakelijk zijn voor de zeewering, de zeewaartse havenuitbreidingen, de loodsdiensten en de bebakeningsdiensten. Deze activiteiten zijn immers Vlaamse bevoegdheden op zee, waarop het vergunningsstelsel van art. 25 van de Wet niet op van toepassing is. De Wet is ook niet van toepassing op het storten van baggerspecie op het strand, landinwaarts voorbij de basislijn. Ook deze stortingen vallen onder de bevoegdheid van het Vlaams Gewest.

De artikelen 16 en 18 van de Wet zijn bijgevolg enkel van toepassing op het storten van baggerspecie in de zeegebieden. Het stortingsverbod in artikel 16 van de Wet is de tenuitvoerlegging van Bijlage II van het Verdrag van Parijs, waarin eveneens wordt uitgegaan van een algemeen verbod, afgezwakt door een beperkt aantal uitzonderingen. Overeenkomstig artikel 18 van de Wet Mariene Milieu is voor het storten van baggerspecie en inerte materialen in zee een machtiging vereist waarvan de modaliteiten zijn vastgelegd in het Koninklijk Besluit van 12 maart 2000.[85] De machtiging voor het storten van baggerspecie wordt verleend door de Minister bevoegd voor Leefmilieu. De machtiging is persoonlijk en onoverdraagbaar en wordt afgeleverd voor een periode van twee jaar (art. 4). Om deze machtiging te bekomen, moet een milieueffectenrapport en een milieubeoordeling worden opgesteld door de aanvrager.

2.3.5.2. Europese Richtlijnen

Momenteel zijn er geen Europese Richtlijnen met betrekking tot het storten van baggerspecie.

Wel kan eventueel melding worden gemaakt van de Richtlijn 1999/31/EG[86] doch deze handelt niet specifiek over het storten van baggerspecie en zal dan ook niet uitgebreid besproken worden.

---

[84] zie uitgebreid MAES,F., "De wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België : op weg naar een duurzaam gebruik van de zee ", *T.M.R.*, 1999, 270

[85] *B.S.*, 4 april 2000

[86] *PB.L.*, 16 juli 1999, afl. 182,1

2.3.5.3. Juridisch-technische analyse

Ook hier zijn er geen juridische problemen vast te stellen bij de omzetting van het Verdrag van Parijs in Belgische wetgeving.

2.3.6. Internationale samenwerking ter bescherming van waterlopen

2.3.6.1. Multilaterale verdragen

2.3.6.1.1. Verdrag van Helsinki

Het belangrijkste verdrag aangaande de internationale samenwerking ter bescherming van waterlopen is het Verdrag van Helsinki van 17 maart 1992. Dit Verdrag werd door België goedgekeurd door de wet van 29 september 2000[87]. Gelet op de omvang van dit Verdrag zullen hier enkel de belangrijkste bepalingen besproken worden.

In het Verdrag worden de oeverstaten aangespoord tot het sluiten van bilaterale en multilaterale akkoorden ter voorkoming, controle en vermindering van grensoverschrijdende invloeden die perse schadelijk moeten zijn maar een wezenlijk nadelig effect hebben. Alle verdragspartijen moeten passende maatregelen nemen ter voorkoming, controle en vermindering van wezenlijke nadelige effecten op het milieu, zoals op de gezondheid van de mens, voor de flora, de fauna, de bodem, de lucht, het water, het klimaat, het landschap en historische monumenten of andere fysieke structuren en op het cultureel erfgoed.

In artikel 2 van het Verdrag worden een aantal bepalingen vastgelegd die voor alle Staten gelden. Zo dienen de Partijen alle passende maatregelen te nemen om grensoverschrijdende effecten te voorkomen, te beheersen en te verminderen. (art. 2(1)). In het bijzonder dienen de partijen alle passende maatregelen te nemen : i) ter voorkoming, beheersing en vermindering van waterverontreiniging die grensoverschrijdende effecten heeft of waarschijnlijk zal hebben; ii) om te waarborgen dat bij het gebruik van grensoverschrijdende wateren wordt gestreefd naar een ecologisch verantwoord en rationeel waterbeheer, het behoud van watervoorkomens en de bescherming van het milieu; iii) om te waarborgen dat grensoverschrijdende wateren worden gebruikt op redelijke en billijke wijze, waarbij met name rekening wordt gehouden met het feit dat zij grensoverschrijdend zijn, in het geval van activiteiten die grensoverschrijdende effecten hebben of waarschijnlijk zullen hebben; iv) om het behoud en, waar nodig, het herstel van ecosystemen te waarborgen.

De maatregelen waarvan sprake, moeten, waar mogelijk, aan de bron genomen worden (art. 2 (3)) doch mogen er niet toe leiden, direct of indirect, dat de verontreiniging naar andere compartimenten van het milieu wordt verplaatst. (art. 2 (4)). Bij het nemen van deze

[87] *B.S.*, 16 december 2000

maatregelen laten de Partijen zich leiden door het voorzorgsbeginsel, het vervuiler betaalt beginsel en het duurzaamheidsbeginsel (art. 2 (5 a,b,c)).

Ter voorkoming, beheersing en vermindering van grensoverschrijdende effecten dienen de Verdragsstaten maatregelen uit te werken ten einde er voor te zorgen dat : i) de emissie van verontreinigende stoffen wordt voorkomen, beheerst en verminderd aan de bron door de toepassing van, onder andere, technologie waarbij weinig of geen afval wordt geproduceerd; ii) grensoverschrijdende wateren worden beschermd tegen verontreiniging vanuit puntbronnen door middel van vergunningverlening vooraf, door de bevoegde nationale autoriteiten, voor lozingen van afvalwater, en dat op de toegestane lozingen toezicht en controle wordt uitgeoefend; iii) de in vergunningen vermelde emissiegrenswaarden voor lozingen van afvalwater worden gebaseerd op de beste beschikbare technologie voor het lozen van gevaarlijke stoffen; iv) strengere maatregelen, die in sommige gevallen zelfs een verbod inhouden, worden opgelegd wanneer de kwaliteit van het ontvangende water of het ecosysteem dit vereist; v) stedelijk afvalwater ten minste biologische of gelijkwaardige behandeling ondergaat, waar nodig volgens een gefaseerde aanpak; vi) passende maatregelen worden genomen, zoals de toepassing van de meest beschikbare technologie, ten einde de toevoer van nutriënten vanuit industriële en stedelijke bronnen te verminderen; vii) de nodige maatregelen en de best milieuveilige handelwijze worden ontwikkeld en toegepast voor het verminderen van de toevoer van nutriënten en gevaarlijke stoffen uit diffuse bronnen, met name waar de voornaamste bron de landbouw is ; viii) milieu-effectrapportage en andere beoordelingsmethoden worden gehanteerd; ix) duurzaam beheer van watervoorkomens, met inbegrip van de toepassing van de ecosysteembenadering, wordt bevorderd; x) rampenbestrijdingsplannen worden ontwikkeld; xi) extra, specifieke maatregelen worden genomen om de verontreiniging van het grondwater te voorkomen; xii) het risico van verontreiniging door calamiteuze ongevallen tot het minimum te beperken (art. 3 (1)).

Teneinde hieraan te voldoen, dienen de Verdragsstaten emissiegrenswaarden vast te stellen voor lozingen vanuit puntbronnen in oppervlaktewateren, gebaseerd op de beste beschikbare technologie, die specifiek van toepassing zijn op afzonderlijke industriële sectoren of industrieën waaruit gevaarlijke stoffen afkomstig zijn (art. 3 (2)).

De maatregelen ter voorkoming, beheersing en vermindering van de toevoer van gevaarlijke stoffen vanuit puntbronnen en diffuse bronnen in het water kunnen, onder andere, een geheel of gedeeltelijk verbod inhouden van de productie of het gebruik van die stoffen (art.3 (2)).

Verder wordt in het Verdrag ook voorgeschreven dat de verdragspartijen bemonsteringsprogramma's opstarten, samenwerken bij het onderzoek en de ontwikkeling van technieken ter voorkoming, controle en vermindering van grensoverschrijdende effecten en informatie uitwisselen die relevant is voor de uitvoering van de verdragsverplichtingen (artt. 4-5).[88]

[88] MAES, F., in DEKETELAERE , K., (ed), *o.c.*, 171

In deel II van het Verdrag worden de oeverstaten opgeroepen bilaterale of multilaterale overeenkomsten te sluiten met het oog op het uitvoeren van de verdragsdoelstellingen (art. 9). Deze overeenkomsten hebben ook tot doel het overleg te verbeteren, gegevens uit te wisselen, tot een gemeenschappelijke bemonstering, beoordeling en onderzoek te komen, een waarschuwingsysteem op te starten voor het geval er zich kritische situaties voordoen, onderlinge bijstand te verlenen in kritische situaties, het publiek te informeren over de toestand van de grensoverschrijdende wateren en de geplande maatregelen tot vermindering, controle en voorkoming van grensoverschrijdende nadelige effecten.

2.3.6.1.2. Protocol Water en Gezondheid

Belangrijk om te vermelden is ook het Protocol water en gezondheid dat werd afgesloten op 17 juni 1999. Het Protocol is nog niet van kracht bij gebrek aan voldoende ratificaties en bijgevolg zullen enkel de krachtlijnen ervan worden uiteengezet .

De doelstelling van het Protocol is om op alle geschikte niveaus, zowel nationaal als in een grensoverschrijdende en internationale context, de gezondheid en het welzijn van de mens te beschermen, zowel individueel als collectief, binnen een kader van duurzame ontwikkeling, door een verbetering van het waterbeheer, met inbegrip van de waterecosystemen, en door het voorkomen, beheersen en terugdringen van met water verband houdende ziekten (art. 1).

De bepalingen van het Protocol zijn van toepassing op: i) zoet oppervlaktewater; ii) grondwater; iii)estuaria; iv) kustwateren die ter recreatie of voor de productie van vis via aquacultuur, dan wel voor de productie of het oogsten van schelp- of schaaldieren worden gebruikt; v) ingesloten wateren, die doorgaans beschikbaar zijn om te baden; vi) water bij het winnen, het transport, de behandeling of de levering ervan; vii) afvalwater in het gehele proces van verzameling, transport, behandeling en lozing of hergebruik ervan.

Het Protocol omvat een reeks algemene bepalingen, gericht op de bescherming van de waterkwaliteit en dit voornamelijk met het oog op de volksgezondheid (art. 4) Ook de internationaal aanvaarde milieubeginselen, zoals het voorzorgsbeginsel, het vervuiler betaalt beginsel, het beginsel van duurzame ontwikkeling zijn opgenomen in het protocol, naast een aantal specifieke beginselen (zie art. 5). Verder voorziet het Protocol ook in een aantal termijnen waarbinnen de doelstellingen dienen gerealiseerd te worden. Voorts worden er door het Protocol een aan verplichtingen opgelegd aan de verdragsstaten voornamelijk betrekking tot controle en evaluatie van de vooruitgang, het uitwerken van reactiesystemen en het sensibiliseren van de bevolking voor het belang van zuiver water. Hiernaast bevat het Protocol ook een aantal bepalingen over samenwerking in verband met grensoverschrijdende wateren, wat uiteraard van belang is voor onze situatie.

Het Protocol heeft aldus wel degelijk zijn belang. Doch dit belang dient genuanceerd te worden. In sé voegt het Protocol niets toe aan de verplichtingen die aan de EU-lidstaten worden opgelegd door de communautaire wetgeving en door ondermeer de Kaderrichtlijn water (zie verder).

2.3.6.1.3. Het Verdrag ter bescherming van de Schelde en het Verdrag ter bescherming van de Maas (1994)

Naast het Verdrag van Helsinki is ook het Maas- en Scheldverdrag van 26 april 1994 van belang.[89] Het gaat hier met name om twee verdragen, één ter bescherming van de Schelde en één ter bescherming van de Maas. Beide verdragen hebben als hoofddoel de waterkwaliteit van de hoofdstromen, de Maas en de Schelde, vanaf de bron tot de monding in zee, te behouden en te verbeteren. Hiertoe moeten maatregelen worden genomen in het gehele stroomgebied van de Maas en de Schelde.

Artikel 3 van het verdrag regelt de beginselen van samenwerking tussen de verdragspartijen. Conform dit artikel moeten de verdragsluitende partijen maatregelen nemen die betrekking hebben op het gehele gedeelte van het stroomgebied, gelegen op hun grondgebied (art. 3(1)). Hierbij moeten de verdragspartijen zich laten leiden door : i) het voorzorgsbeginsel; ii) het beginsel van preventie uit hoofde waarvan in het bijzonder schone technologie wordt toegepast, zulks evenwel onder economisch aanvaardbare voorwaarden; iii) het beginsel dat de beheersing en de vermindering van verontreiniging bij voorrang aan de bron moet plaatsvinden uit hoofde waarvan de verdragspartijen zich inspannen de best beschikbare technologieën en de meest veilige handelswijzen ter vermindering van de lozingen van gevaarlijke stoffen vanuit puntbronnen en diffuse bronnen toe te passen, zulks eveneens onder economisch aanvaardbare voorwaarden; iv) het beginsel dat de vervuiler betaalt.

De verdragspartijen dienen ook op een vergelijkbare wijze te handelen in het gehele stroomgebied teneinde verstoring van de mededinging te voorkomen (art. 3(3)). Tevens dienen de verdragspartijen gezamenlijk te overleggen teneinde voorwaarden voor een duurzame ontwikkeling van de Schelde en haar stroomgebeid te verzekeren (art. 3 (5)). Belangrijk is ook dat de verdragspartijen de kwaliteit van het aquatisch ecosysteem van de Schelde moeten beschermen en waar mogelijk verbeteren onder andere door inrichtingsmaatregelen en door geleiding van het gebruik van de rivier (art. 3 (6)). Anderzijds bepaalt het Verdrag ook dat de partijen het recht behouden om afzonderlijk of gezamenlijk strengere maatregelen te nemen en toe te passen dan deze die voorzien zijn in het Verdrag (art. 3 (7)). Bovendien doen de bepalingen van het Verdrag geen afbreuk aan de rechten en verplichtingen van de verdragspartijen die voorvloeien uit andere verdragen, daterend van voor de inwerkingtreding van het Scheldeverdrag en met hetzelfde doel (art. 3 (8)).

[89] MAES, F., in DEKETELAERE, K., (ed), *o.c.*, 172

Met betrekking tot de kwaliteit van de waterbodem, bepaalt het Verdrag dat de verdragspartijen elkaar dienen te informeren over hun beleid inzake het beheer van de sedimenten van de Schelde en hun beleid terzake op elkaar af dienen te stemmen (art. 4 (1)). Verder dienen de verdragspartijen zoveel mogelijk het storten en terugstorten alsmede de verplaatsing in benedenstroomserichting van verontreinigd baggerspecie in de Schelde te beperken (art. 4 (2)).

Een belangrijke taak om het doel te bereiken, is weggelegd voor de Commissie, waarvan de taken zijn opgesomd in artikel 5. De bevoegdheid van de Commissie is evenwel beperkt tot : "*het uitbrengen van adviezen of aanbevelingen aan de verdragsluitende partijen over de in dit Verdrag voorziene samenwerking*". De Commissie kan geen enkele bindende beslissing nemen ten aanzien van de aangelegenheden die het wezen van de samenwerking uitmaken. De bevoegdheden van de Commissie zijn eerder van administratieve en informatieve aard.

2.3.6.1.4. Omzetting van het Maas- en Scheldeverdrag in Vlaamse wetgeving

Het Verdrag ter bescherming van de Schelde werd goedgekeurd bij Decreet van de Vlaamse regering van 16 april 1996.[90] Het betreft hier een louter goedkeuringsdecreet. Aangezien de aanbevelingen van de Commissies ter bescherming van de Schelde en de Maas geen juridische bindingskracht hebben, zullen ze hier niet verder besproken worden.

2.3.6.15. Scheldeverdrag 2002

Op 3 december 2002 werd te Gent het nieuwe Scheldeverdrag en het Maasverdrag afgesloten, welke evenwel nog niet van kracht zijn. Deze Verdragen vervangen het Schelde en Maasverdrag van 1994 (zie supra).

In het kader van huidig bestek zal enkel ingegaan worden op het Scheldeverdrag aangezien dit Verdrag het belangrijkste is voor de Vlaamse zeehavens

Het doel van het Scheldeverdrag is het bereiken van een duurzaam en integraal waterbeheer van het internationaal stroomgebieddistrict van de Schelde hierbij rekening houdend met de multifunctionaliteit van haar wateren (art.2). Hiertoe werken de verdragspartijen samen om: i) de tenuitvoerlegging van de uit de Kaderrichtlijn Water voortvloeiende verplichtingen tot het verwezenlijken van haar milieudoelstellingen, en in het bijzonder alle maatregelenprogramma's, voor het internationaal stroomgebieddistrict van de Schelde af te stemmen; ii) een enkel beheersplan voor het internationaal stroomgebieddistrict van de Schelde overeenkomstig de Kaderrichtlijn Water op te stellen; iii) over de voorzorgsmaatregelen en beschermingsmaatregelen tegen hoogwater te overleggen en deze vervolgens af te stemmen, met inachtneming van de ecologische aspecten, ruimtelijke ordening, natuurbeheer en andere beleidsterreinen zoals landbouw, bosbouw en

[90] *B.S.,* 29 mei 1996

verstedelijking, en bij te dragen tot het afzwakken van de effecten van hoogwater en van perioden van droogte, daarbij inbegrepen preventieve maatregelen; iv) maatregelen ter voorkoming en bestrijding van calamiteuze waterverontreiniging af te stemmen, alsmede zorg te dragen voor de noodzakelijke informatiedoorgeleiding.

Bij deze samenwerking laten de verdragspartijen zich leiden door: i) het voorzorgsbeginsel; ii) het beginsel van preventief handelen; iii) het beginsel dat milieuaantastingen bij voorrang aan de bron dienen te worden bestreden; iv) het beginsel dat de vervuiler betaalt (art. 3 (1)).

Teneinde de doelstellingen van het Scheldeverdrag te verwezenlijken, moeten de verdragspartijen: i)
de voor hun grondgebied nodige maatregelen voor de uitvoering van het Verdrag alsmede van de adviezen, aanbevelingen en besluiten van de Commissie treffen en elkaar daarover informeren; ii) de kwaliteit van de aquatische ecosystemen beschermen en waar mogelijk verbeteren, onder andere door inrichtingsmaatregelen en door geleiding van het gebruik; iii) de uitwisseling van informatie en meningen versterken; iv) bij calamiteuze verontreinigingen, waarvan de gevolgen de waterkwaliteit wezenlijk kunnen bedreigen, zo spoedig mogelijk de Partijen informeren die daardoor kunnen worden getroffen; v) bij naderend hoogwater zo spoedig mogelijk de Partijen informeren die daardoor kunnen worden getroffen; vi) hun beleid inzake het beheer van de sedimenten naar behoefte op elkaar afstemmen en het storten en terugstorten in de wateren, alsmede het verplaatsen in benedenstroomse richting, van verontreinigde baggerspecie zoveel mogelijk beperken (art. 3 (2)). Ook hier behouden de verdragspartijen het recht om afzonderlijk of gezamenlijk strengere maatregelen te nemen en toe te passen dan deze die voorzien zijn in het Verdrag (art. 3 (3)). Bovendien doen de bepalingen van het Scheldeverdrag geen afbreuk aan de rechten en verplichtingen van de Verdragspartijen die voortvloeien uit andere verdragen, daterend van voor de inwerkingtreding van het Scheldeverdrag en verband houdend met het doel ervan. (art. 9 (4)).

Net als in het Maas en Scheldeverdrag van 1994 zijn ook in huidige Verdragen een belangrijke functie om het doel te bereiken weggelegd voor de Commissie, waarvan de taken zijn opgesomd in artikel 4. De bevoegdheid van de Commissie is evenwel beperkt tot: "*het uitbrengen van adviezen of aanbevelingen aan de Verdragsluitende Partijen om het Verdrag uit te voeren* ". De Commissie kan geen enkele bindende beslissing nemen ten aanzien van de aangelegenheden die het wezen van de samenwerking uitmaken. De bevoegdheden van de Commissie zijn dan ook eerder van administratieve en informatieve aard.

2.3.6.2. Europese Richtlijnen

2.3.6.2.1. De Richtlijn 2000/60/EG [91]

In verband met de internationale samenwerking ter bescherming van waterlopen, hebben het Europees Parlement en de Raad op 23 oktober 2000 de Richtlijn 2000/60/EG[92] uitgevaardigd tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het waterbeleid. Deze Richtlijn dient uiterlijk op 22 december 2003 omgezet te worden.

Gelet op de omvangrijkheid van deze Richtlijn zullen enkel deze artikels toegelicht worden welke rechtstreeks van belang kunnen zijn voor de Vlaamse zeehavens.

De Richtlijn 2000/60/EG betreft hoofdzakelijk een milieurichtlijn die het bereiken van een goede waterkwaliteit tegen 22 december 2015 beoogt. De havens worden hierin nauwelijks vernoemd. Vanzelfsprekend zullen zij wel een rol spelen in de verwezenlijking van deze milieudoelstellingen, zeker voor wat betreft de toestand in overgangswateren en kustwateren. Het is evident dat de havens ook een belangrijke rol zullen vervullen in de aanduiding van kunstmatige of sterk veranderde oppervlaktewaterlichamen. Zij komen eveneens expliciet aan bod bij het vaststellen van de afwijkingen op de milieudoelstellingen.

De Lidstaten mogen oppervlaktewaterlichamen als kunstmatig of sterk veranderd aanmerken indien aan bepaalde voorwaarden is voldaan. Als eerste voorwaarde moeten de voor het bereiken van een goede ecologische toestand noodzakelijke wijzigingen van de hydromorfologische kenmerken van die lichamen, significante negatieve effecten hebben op "*duurzame activiteiten van menselijke ontwikkeling*", zijnde i) het milieu in bredere zin, ii) *scheepvaart - met inbegrip van havenfaciliteiten* - of recreatie, iii) activiteiten waarvoor water wordt opgeslagen, zoals drinkwatervoorziening, energieopwekking of irrigatie, iv) waterhuishouding, bescherming tegen overstromingen, afwatering of v) andere even belangrijke duurzame activiteiten voor menselijke ontwikkeling. Ten tweede mag het nuttige doel, dat met de kunstmatige of veranderde aard van het waterlichaam wordt gediend, redelijkerwijs niet worden bereikt met andere, voor het milieu aanmerkelijk gunstiger middelen, om redenen van *technische haalbaarheid of onevenredig hoge kosten*. Ten derde moet het aanmerken van een waterlichaam als kunstmatig of sterk veranderd en de redenen daarvoor uitdrukkelijk worden vermeld in de stroomgebiedbeheerplannen. Ten vierde moeten deze aanduidingen om de zes jaar worden herzien (art. 4(3)).

Bij het aanduiden van oppervlaktewaterlichamen als "kunstmatig" of "sterk veranderd" of het inroepen van omstandigheden waarin van de milieudoelstellingen kan worden afgeweken moeten de Lidstaten er zorg voor dragen dat zulks het bereiken van de milieudoelstellingen in

[91] GONSAELES, G., "*De verwezenlijking van de milieudoelstellingen in het Vlaamse Gewest*", bijdrage geleverd voor de *Workshop Milieurecht*, Centrum voor Milieurecht (CMR-RUG) – Centrum voor Omgevingsrecht en Beleid/ Netherlands Institute for the Law of the Sea (CMRB/NILOS), Utrecht, 25 april 2003
[92] *PB.L.*, 23 december 2000, afl. 327, 1

andere oppervlakte- of grondwaterlichamen in hetzelfde stroomgebieddistrict niet blijvend verhindert of in gevaar brengt en zulks verenigbaar is met de andere Gemeenschapsvoorschriften op milieugebied. Anderzijds moeten stappen moeten worden genomen om ervoor te zorgen dat bij het vaststellen van de milieudoelstellingen, het aanduiden van oppervlaktewaterlichamen als "kunstmatig" of "sterk veranderd" of het inroepen van omstandigheden waarin van de milieudoelstellingen kan worden afgeweken, ten minste hetzelfde beschermingsniveau wordt gewaarborgd als de bestaande Gemeenschapswetgeving.

De Richtlijn 2000/60/EG bepaalt dat onder bepaalde voorwaarden van de milieudoelstellingen en de termijnen voor het bereiken ervan, kan worden afgeweken. De voorwaarden voor deze uitzonderingsgronden zijn vastgesteld in artikel 4, leden 4 tot en met 9 van deze Richtlijn. Bepaalde uitzonderingen zijn in mindere of meerdere mate belangrijk voor de havens. Behalve de uitzonderingsgronden waarin wordt verwezen naar de "*duurzame activiteiten van menselijke ontwikkeling*", waar de scheepvaart en havenfaciliteiten onder vallen, lijkt vooral de uitzonderingsgrond omwille van "*technische niet-haalbaarheid binnen die termijnen*" of "*onevenredig kostbaar*" een rol te kunnen spelen in zoverre de havens bijdragen tot de verslechtering of niet-verbetering van de waterkwaliteit.

Een eerste groep uitzonderingen betreft de mogelijkheid tot het verlengen van de termijnen voor het bereiken van een goede toestand van de oppervlaktewater- of grondwaterlichamen. Deze termijnen kunnen - mits de toestand van het aangetaste oppervlakte- of grondwaterlichaam niet verder verslechtert - worden verlengd met het oog op het gefaseerd bereiken van de milieudoelstellingen als wordt vastgesteld dat alle noodzakelijke verbeteringen in de toestand ervan redelijkerwijs niet binnen deze termijnen kunnen worden bereikt omdat: i) de *vereiste verbeteringen technisch slechts haalbaar zijn in perioden die de gestelde termijn overschrijden;* of ii) de *verwezenlijking van de verbeteringen binnen de termijn onevenredig kostbaar zou zijn*; of iii) de *natuurlijke omstandigheden (bv invloed zoutwater)* een tijdige verbetering van de toestand van het oppervlakte- of grondwaterlichaam beletten. Deze verlengingen worden evenwel beperkt tot maximum twee bijwerkingen van het stroomgebiedbeheerplan, behalve wanneer de natuurlijke omstandigheden van dien aard zijn dat de doelstellingen niet binnen die termijn kunnen worden bereikt. De verlenging van de termijn en de redenen daarvoor worden in het stroomgebiedbeheerplan specifiek vermeld en toegelicht, met inbegrip van een overzicht gegeven van de vereiste maatregelen die noodzakelijk worden geacht om de waterlichamen voor het verstrijken van de verlengde termijn geleidelijk in de vereiste toestand te brengen, de redenen voor significante vertraging bij de operationalisering van deze maatregelen, alsmede het vermoedelijke tijdschema voor de uitvoering ervan. In de bijwerkingen van het stroomgebiedbeheerplan wordt een evaluatie van de uitvoering van die maatregelen opgenomen, alsmede een overzicht van eventuele extra maatregelen (art. (4)).

Een tweede groep uitzonderingen die wordt voorzien in de Richtlijn betreft het vaststellen van minder strenge milieudoelstellingen voor specifieke oppervlakte- of grondwaterlichamen,

wanneer die lichamen in zodanige mate door menselijke activiteiten zijn aangetast of hun natuurlijke gesteldheid van dien aard is dat het bereiken van die doelstellingen niet haalbaar of onevenredig kostbaar zou zijn. Deze minder strenge milieudoelstellingen kunnen enkel worden vastgesteld indien: i) aan de ecologische en sociaal-economische behoeften die door zulke menselijke activiteiten worden gediend, niet kan worden voldaan met andere, voor het milieu aanmerkelijk gunstiger middelen die geen onevenredig hoge kosten met zich meebrengen; ii) voor oppervlaktewateren de best mogelijke ecologische en chemische toestand wordt bereikt die haalbaar is en voor grondwater zo gering mogelijke veranderingen optreden in de goede grondwatertoestand, gezien de redelijkerwijs niet te vermijden effecten vanwege de aard van de menselijke activiteiten of verontreiniging; en iii) daarbij geen verdere achteruitgang optreedt in de toestand van het aangetaste waterlichaam. De vaststelling van minder strenge milieudoelstellingen en de redenen daarvoor worden in het stroomgebiedbeheerplan specifiek vermeld, en die doelstellingen worden om de zes jaar getoetst (art. 4(5)).

Een derde groep uitzonderingen betreft het toestaan van een tijdelijke achteruitgang van de toestand van waterlichamen, indien deze enerzijds het gevolg zijn van omstandigheden die zich voordoen door een natuurlijke oorzaak of overmacht en die uitzonderlijk zijn of niet redelijkerwijze waren te voorzien (met name extreme overstromingen of lange droogte-perioden), of *anderzijds het gevolg zijn van omstandigheden die zijn veroorzaakt door redelijkerwijs niet te voorziene ongevallen*. Hierbij moet aan alle volgende voorwaarden worden voldaan: i) alle haalbare stappen moeten worden ondernomen om verdere achteruitgang van de toestand te voorkomen teneinde het bereiken van de milieudoelstellingen voor andere, niet door die omstandigheden getroffen waterlichamen niet in het gedrang te brengen; ii) de voorwaarden waaronder uitzonderlijke of redelijkerwijs niet te voorziene omstandigheden mogen worden aangevoerd, met inbegrip van de vaststelling van passende indicatoren, worden in het stroomgebiedbeheerplan vermeld; iii) de maatregelen die in dergelijke uitzonderlijke omstandigheden moeten worden genomen, worden opgenomen in het maatregelenprogramma en mogen het herstel van de kwaliteit van het waterlichaam niet in de weg staan wanneer die omstandigheden niet meer bestaan; iv) de gevolgen van uitzonderlijke of redelijkerwijs niet te voorziene omstandigheden worden jaarlijks geëvalueerd; en v) alle haalbare maatregelen worden genomen om het waterlichaam zo snel als redelijkerwijs haalbaar is te herstellen in de toestand waarin het zich bevond voordat de effecten van die omstandigheden intraden, behalve wanneer wordt vastgesteld dat alle noodzakelijke verbeteringen in de toestand van de waterlichamen redelijkerwijs niet binnen deze termijnen kunnen worden bereikt omdat de vereiste verbeteringen technisch slechts haalbaar zijn in perioden die de gestelde termijn overschrijden, ofwel de verwezenlijking van de verbeteringen binnen de termijn onevenredig kostbaar zou zijn, ofwel de natuurlijke omstandigheden een tijdige verbetering van de toestand van het waterlichaam beletten. In de volgende bijwerking van het stroomgebiedbeheerplan moet een overzicht worden gegeven van de *effecten* van de omstandigheden en van de maatregelen die werden of zullen worden genomen (art. 4(6)).

De vierde groep uitzonderingen die door de Richtlijn wordt voorzien, behelst drie situaties waarbij aan dezelfde voorwaarden moet worden voldaan: i) het niet bereiken van een goede (kwantitatieve of chemische) grondwatertoestand, een goede ecologische toestand, of in voorkomend geval een goed ecologisch potentieel, of ii) het niet voorkomen van de achteruitgang van de toestand van een oppervlakte- of grondwaterlichaam maakt geen inbreuk uit op de milieudoelstellingen als dit het gevolg is van *nieuwe veranderingen van de fysische kenmerken van een oppervlaktewaterlichaam* of wijzigingen in de stand van grondwaterlichamen; en iii) het niet voorkomen van de achteruitgang van een zeer goede toestand van een oppervlaktewaterlichaam naar een goede toestand vormt geen inbreuk als dit het gevolg is van *nieuwe duurzame activiteiten van menselijke ontwikkeling* (zie hoger bij aanduiden kunstmatige en sterk veranderde waterlichamen). Hierbij moeten alle haalbare stappen worden ondernomen om de negatieve effecten op de toestand van het waterlichaam tegen te gaan. De redenen voor die veranderingen of wijzigingen moeten van hoger openbaar belang zijn en/of het nut van het bereiken van de milieudoelstellingen voor milieu en samenleving moet worden overtroffen door het nut van de nieuwe veranderingen en wijzigingen voor de gezondheid van de mens, de handhaving van de veiligheid van de mens of duurzame ontwikkeling. Het nuttige doel dat met die veranderingen of wijzigingen van het waterlichaam wordt gediend, kan daarenboven vanwege technische haalbaarheid of onevenredig hoge kosten niet worden bereikt met andere, voor het milieu aanmerkelijk gunstiger middelen. De redenen voor die veranderingen of wijzigingen worden specifiek vermeld en toegelicht in het verplichte stroomgebiedbeheerplan en de doelstellingen worden om de zes jaar getoetst (art. 4(7)).

2.3.6.2.2. Omzetting van de Richtlijn 2000/60/ EG in Vlaamse Wetgeving

Het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid (hierna afgekort: Decreet Integraal Waterbeleid) heeft de omzetting van de Kaderrichtlijn Water in een ruimer perspectief geplaatst. Met het decreet wordt niet enkel de Kaderrichtlijn Water (Titel I. Doelstellingen, beginselen, organisatie, voorbereiding en opvolging van het integraal waterbeleid) geïmplementeerd, maar wordt ook de basis van gelegd voor een integraal waterbeleid in Vlaanderen. Dit decreet heeft bepaalde repercussies voor de havenautoriteiten.

Algemene verplichtingen

1. Verwezenlijking van de doelstellingen van integraal waterbeleid

Overeenkomstig artikel 5 van het decreet moeten het Vlaamse Gewest en alle bij het integraal waterbeleid betrokken diensten en agentschappen, besturen, alsmede publiek- en privaatrechterlijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest zijn belast met taken van openbaar nut (dus ook de havenautoriteiten) bijdragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van integraal waterbeleid. Het betreft volgende doelstellingen:

1° de bescherming, de verbetering of het herstel van oppervlaktewater- en grondwaterlichamen op zo'n wijze dat tegen uiterlijk 22 december 2015 een goede toestand van de watersystemen wordt bereikt. Onder een goede toestand wordt verstaan:

a) minstens een goede chemische, ecologische en kwantitatieve toestand voor oppervlaktewaterlichamen;

b) minstens een goede chemische toestand en een goed ecologisch potentieel voor kunstmatige en sterk veranderde waterlichamen;

c) minstens een goede chemische en kwantitatieve toestand van grondwaterlichamen;

2° het voorkomen en verminderen van de verontreiniging van oppervlaktewater en grondwater, onder meer door:

a) het progressief verminderen van de verontreiniging door prioritaire stoffen;

b) het stopzetten of het progressief beëindigen van de verontreiniging door prioritair gevaarlijke stoffen;

3° het duurzaam beheer van de voorraden aan oppervlakte- en grondwater door:

a) een duurzame watervoorziening, met inbegrip van de winning, opvang, behandeling en distributie van water bestemd voor menselijke aanwending;

b) een duurzaam watergebruik;

4° het voorkomen van de verdere achteruitgang van aquatische ecosystemen, van rechtstreeks van waterlichamen afhankelijke terrestrische ecosystemen en van waterrijke gebieden, onder meer door:

a) het zoveel mogelijk behouden en herstellen van de natuurlijke werking van watersystemen;

b) het ongedaan maken of het beperken van het schadelijk effect van versnippering die is ontstaan door niet-natuurlijke elementen in en langs oppervlaktewaterlichamen;

c) de vrije vismigratie te verzekeren voor alle soorten vis voor 1 januari 2010, in alle hydrografische stroomgebieden, en het voorkomen van nieuwe migratieknelpunten;

d) het hanteren van technieken van natuurtechnische milieubouw;

5° het verbeteren en het herstellen van aquatische ecosystemen en van rechtstreeks van waterlichamen afhankelijke terrestrische ecosystemen:

a) tot op nader te bepalen of van toepassing zijnde referentieniveaus in de waterrijke gebieden van internationale betekenis;

b) tot op nader te bepalen of van toepassing zijnde referentieniveaus in het Vlaams Ecologisch Netwerk;

c) tot op nader te bepalen of van toepassing zijnde referentieniveaus in de groengebieden, de parkgebieden, de bosgebieden, de natuurontwikkelingsgebieden en de met al deze gebieden vergelijkbare bestemmingsgebieden, aangewezen op de plannen van aanleg of de ruimtelijke uitvoeringsplannen die van kracht zijn in de ruimtelijke ordening;

d) in de speciale beschermingszones voorzover het maatregelen betreft bedoeld in artikel 36ter, §§ 1 en 2, van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu;

6° het beheer van hemelwater en oppervlaktewater zo organiseren dat:

a) het hemelwater zoveel mogelijk verdampt of nuttig wordt aangewend of geïnfiltreerd, en dat het overtollig hemelwater en effluentwater gescheiden van het afvalwater en bij voorkeur op een vertraagde wijze via het oppervlaktewaternet wordt afgevoerd;

b) verdroging wordt voorkomen, beperkt of ongedaan gemaakt;

c) zoveel mogelijk ruimte wordt geboden aan water, met behoud en herstel van de watergebonden functies van de oeverzones en overstromingsgebieden;

d) de risico's op overstromingen die de veiligheid aantasten van de vergunde of vergund geachte woningen en bedrijfsgebouwen, gelegen buiten overstromingsgebieden, worden teruggedrongen;

7° het terugdringen van landerosie en van de aanvoer van sedimenten naar de oppervlaktewaterlichamen, en van het door menselijk ingrijpen veroorzaakt transport en de afzetting van slib en sediment in het oppervlaktewaterlichaam;

8° het beheer en het ontwikkelen van waterwegen met het oog op de bevordering van een milieuvriendelijker transportmodus van personen en goederen via de waterwegen en het realiseren van de intermodaliteit met de andere vervoersmodi en het bevorderen van de internationale verbindingsfunctie ervan;

9° de integrale afweging van de diverse functies binnen een watersysteem, evenals het onderling verband tussen de verschillende functies van het watersysteem;

10° het bevorderen van de betrokkenheid van de mens met het watersysteem, waaronder de verhoging van de belevingswaarde in stedelijk gebied en vormen van zachte recreatie.

Bij de verwezenlijking van deze doelstellingen moet rekening worden gehouden met het onderlinge verband tussen (i) het water en de andere onderdelen van het milieu, in het bijzonder het met het water verbonden ecosysteem, (ii) het grondwater, oppervlaktewater en hemelwater, en (iii) de waterkwaliteit en de waterkwantiteit.

2. Rekening houden met de beginselen van integraal waterbeleid

Verder moeten de havenautoriteiten bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het opvolgen en het evalueren van het integraal waterbeleid eveneens rekening houden met volgende beginselen[93]:

1° het standstillbeginsel, op grond waarvan moet worden voorkomen dat de toestand van watersystemen verslechtert;

2° het preventiebeginsel, op grond waarvan moet worden opgetreden om schadelijke effecten te voorkomen, veeleer dan die achteraf te moeten herstellen;

3° het bronbeginsel, op grond waarvan preventieve maatregelen aan de bron worden genomen;

4° het voorzorgsbeginsel, op grond waarvan het treffen van maatregelen ter voorkoming van schadelijke effecten niet moet worden uitgesteld omdat na afweging het bestaan van een oorzakelijk verband tussen het handelen of nalaten en de gevolgen ervan niet volledig door wetenschappelijk onderzoek is aangetoond;

5° het "de vervuiler betaalt"-beginsel, op grond waarvan de kosten voor maatregelen ter voorkoming, vermindering en bestrijding van schadelijke effecten en de kosten voor het herstellen van deze schade voor rekening zijn van de veroorzaker;

6° het kostenterugwinningsbeginsel, op grond waarvan de kosten voor waterdiensten, met inbegrip van de milieukosten en de kosten van de hulpbronnen, in rekening worden gebracht met inachtneming van een economische analyse van het watergebruik;

7° het herstelbeginsel, op grond waarvan bij schadelijke effecten deze voorzover mogelijk daadwerkelijk worden hersteld tot de van toepassing zijnde referentieniveaus;

8° het participatiebeginsel, op grond waarvan aan de burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak wordt verleend bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het opvolgen en het evalueren van het integraal waterbeleid;

[93] Artikel 6 Decreet Integraal Waterbeleid

9° het beginsel van hoog beschermingsniveau, op grond waarvan een zo hoog mogelijk beschermingsniveau wordt nagestreefd van de aquatische ecosystemen, met inbegrip van de rechtstreeks afhankelijke terrestrische ecosystemen en waterrijke gebieden, zonder evenwel het multifunctionele gebruik van de watersystemen uit het oog te verliezen;

10° het beginsel dat het watersysteem een van de ordenende principes is in de ruimtelijke ordening;

11° het beginsel van de evaluatie ex ante, op grond waarvan een voorafgaande, systematische en grondige evaluatie van de gevolgen van het integraal waterbeleid op het milieu, het economische en sociale aspect en voor de samenleving, en voor de uitvoerende en handhavende instanties wordt uitgevoerd.

Algemene instrumenten voor integraal waterbeleid

1. De watertoets

Van groot belang voor de havens is de introductie van de zogenaamde "watertoets" in het decreet[94]. Overeenkomstig deze bepaling moet de overheid die over een vergunning, een plan of programma moet beslissen, er zorg voor dragen, door het weigeren van de vergunning of door goedkeuring te weigeren aan het plan of programma dan wel door het opleggen van gepaste voorwaarden of aanpassingen aan het plan of programma, dat geen schadelijk effect ontstaat of zoveel mogelijk wordt beperkt en, indien dit niet mogelijk is, dat het schadelijk effect wordt hersteld of, in de gevallen van de vermindering van de infiltratie van hemelwater of de vermindering van ruimte voor het watersysteem, gecompenseerd. Met "schadelijk effect" wordt ieder betekenisvol nadelig effect op het milieu dat voortvloeit uit een verandering van de toestand van watersystemen of bestanddelen ervan die wordt teweeggebracht door een menselijke activiteit, bedoeld. Die effecten omvatten mede effecten op de gezondheid van de mens en de veiligheid van de vergunde of vergund geachte woningen en bedrijfsgebouwen, gelegen buiten overstromingsgebieden, op het duurzaam gebruik van water door de mens, op de fauna, de flora, de bodem, de lucht, het water, het klimaat, het landschap en het onroerend erfgoed, alsmede de samenhang tussen een of meer van deze elementen[95].

Wanneer een vergunningsplichtige activiteit, een plan of programma, afzonderlijk of in combinatie met een of meerdere bestaande vergunde activiteiten, plannen of programma's, een schadelijk effect veroorzaakt op de kwantitatieve toestand van het grondwater dat niet door het opleggen van gepaste voorwaarden of aanpassingen aan het plan of programma kan worden voorkomen, kan die vergunning slechts worden gegeven of kan dat plan of programma slechts worden goedgekeurd omwille van dwingende redenen van groot

[94] Artikel 8 Decreet Integraal Waterbeleid
[95] Artikel 3, § 2, 17° Decreet Integraal Waterbeleid

maatschappelijk belang. In dat geval legt de overheid gepaste voorwaarden op om het schadelijke effect zoveel mogelijk te beperken, of indien dit niet mogelijk is, te herstellen of te compenseren. Bij het nemen van die beslissing houdt de overheid rekening met de relevante door de Vlaamse regering vastgestelde waterbeleidsplannen, voorzover die bestaan. Het betreft met name het stroomgebiedbeheerplan, de relevante bekkenbeheerplannen en de relevante deelbekkenbeheerplannen. De beslissing die de overheid neemt moet worden gemotiveerd, waarbij in elk geval de doelstellingen en de beginselen van het integraal waterbeleid worden getoetst.

De overheid die moet beslissen over een vergunningsaanvraag kan advies vragen over het al dan niet optreden van een schadelijk effect en de op te leggen voorwaarden om dat effect te voorkomen, te beperken of, indien dit niet mogelijk is, te herstellen of te compenseren aan de door de Vlaamse regering aan te wijzen instantie[96]. Die brengt een gemotiveerd advies uit binnen dertig kalenderdagen na ontvangst van het dossier. Wordt er al op basis van andere regelgeving advies gevraagd in de loop van de vergunningsprocedure, dan beschikt de door de Vlaamse regering aan te wijzen instantie over dezelfde termijn als de andere adviesverleners.

Als er binnen die termijnen geen advies is verleend, mag aan de adviesvereiste worden voorbijgegaan. Zolang geen stroomgebiedbeheerplannen, bekkenbeheerplannen of deelbekkenbeheerplannen zijn vastgesteld of wanneer een schadelijk effect wordt veroorzaakt op de kwantitatieve toestand van het grondwater, moet de vergunningverlenende overheid bij twijfel over het al dan niet optreden van een schadelijk effect en de op te leggen voorwaarden om dat effect te voorkomen, te beperken, te herstellen of te compenseren advies vragen aan de door de Vlaamse regering aangewezen instantie.

Voor de vergunningsplichtige activiteit of een plan of programma die zijn onderworpen aan een milieueffectenrapportage geschiedt de analyse en evaluatie van het al dan niet optreden van een schadelijk effect en de op te leggen voorwaarden om dat effect te vermijden, te beperken, te herstellen of te compenseren, in dat rapport.

De havenautoriteiten zullen deze “watertoets” in het achterhoofd moeten houden bij het aanvragen van vergunningen in de ruime zin van het woord en het uitwerken van plannen en programma’s.

2. Oeverzones

In artikel 9 van het decreet worden het concept “oeverzones” geïntroduceerd. Een oeverzone is een strook land vanaf de bodem van de bedding van het oppervlaktewaterlichaam die een functie vervult inzake natuurlijke werking van watersystemen of het natuurbehoud, of de bescherming tegen erosie of inspoeling van sedimenten, bestrijdingsmiddelen of

[96] Hiervoor is momenteel een uitvoeringsbesluit in voorbereiding.

meststoffen[97]. Binnen die oeverzones zullen onder bepaalde voorwaarden strenge beperkingen gelden, zoals een bemestingsverbod, verbod om bestrijdingsmiddelen en ruimingslib op de oever aan te brengen, verbod om grondbewerkingen uit te voeren en het bouwen van nieuwe bovengrondse constructies.
Bij het afbakenen van de oeverzones werd in het decreet expliciet rekening gehouden met de specifieke noden van de havens. Er wordt zodoende een uitzondering gemaakt voor de oeverzones die zijn gelegen langs een waterweg. Voor de oeverzones langs alle oppervlaktewaterlichamen - met uitzondering van de waterwegen – wordt een afbakening van rechtswege ingevoerd: deze oeverzones omvat ten minste de taluds[98] van het oppervlaktewaterlichaam. Als met het oog op de natuurlijke werking van watersystemen of het natuurbehoud, of de bescherming tegen erosie of inspoeling van sedimenten, bestrijdingsmiddelen of meststoffen een bredere oeverzone nodig is, wordt die op gemotiveerde wijze afgebakend in het bekkenbeheerplan of het deelbekkenbeheerplan. Oeverzones langs waterwegen worden slechts (op gemotiveerde wijze) afgebakend in het stroomgebiedbeheerplan of bekkenbeheerplan indien hiertoe de noodzaak bestaat met het oog op de natuurlijke werking van watersystemen of het natuurbehoud, of inzake de bescherming tegen erosie of inspoeling van sedimenten, bestrijdingsmiddelen of meststoffen.

Verplichtingen inzake de opmaak van stroomgebiedbeheerplannen, bekkenbeheerplannen en deelbekkenbeheerplannen.

Teneinde het integraal waterbeleid in het Vlaamse Gewest te realiseren wordt door het decreet voorzien in de opmaak van stroomgebiedbeheerplannen, bekkenbeheerplannen of deelbekkenbeheerplannen. De havens zijn ertoe verplicht – op eenvoudig verzoek van de instanties bevoegd voor het opmaken van de waterbeleidsplannen[99] – alle informatie waarover ze beschikken en die nodig is voor het opstellen van het stroomgebiedbeheerplan, bekkenbeheerplan, het bekkenvoortgangsrapport of deelbekkenbeheerplan ter beschikking te stellen[100].

Verwezenlijking van de milieudoelstellingen

Bij de implementatie van de vermelde milieudoelstellingen in de Vlaamse wetgeving werden een aantal fricties vastgesteld. Vooreerst bestaat er een discrepantie tussen de invulling van het concept “milieukwaliteitsnorm” in de Kaderrichtlijn Water en in de huidige Vlaamse milieuwetgeving. Bovendien heeft de Vlaamse decreetgever de implementatie van de Kaderrichtlijn Water binnen het ruimer kader van integraal waterbeleid ingevuld, waarbij ook

[97] Artikel 3, § 2, 43° Decreet Integraal Waterbeleid
[98] Een “talud” is een strook land binnen de bedding van een oppervlaktewaterlichaam vanaf de bodem van de bedding tot aan het begin van het omgevende maaiveld of de kruin van de berm (Artikel 3, § 2, 42° Decreet Integraal Waterbeleid)
[99] Zijnde de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid (CIW), het bekkensecretariaat of het waterschap.
[100] Artt. 35, § 2, 41, § 2 & 45, § 2 Decreet Integraal Waterbeleid

aandacht aan normen van kwantitatieve aard en milieukwaliteitsnormen voor waterbodems wordt besteed. Tenslotte werden de in de Kaderrichtlijn Water vermelde uitzonderingen op het bereiken van een goede toestand van het oppervlakte- en grondwater tegen 22 december 2015 door de Vlaamse decreetgever verstrengd.

Aanduiden van kunstmatige of sterk veranderde oppervlaktewaterlichamen

Zoals gezegd mogen de Lidstaten oppervlaktewaterlichamen als kunstmatig of sterk veranderd aanmerken indien aan bepaalde voorwaarden is voldaan[101]. De voorwaarden hiervoor werden reeds hierboven beschreven De voorwaarden voor het aanduiden van oppervlaktelichamen als kunstmatig of sterk veranderd werden door de Vlaamse decreetgever sterk verstrengd, aangezien voor kunstmatige en sterk veranderde oppervlaktewaterlichamen een minder strenge ecologische doelstelling – namelijk het goed ecologisch potentieel in plaats van de goede ecologische toestand – wordt gesteld. Het decreet verwijst hierbij niet naar het begrip "duurzame activiteiten van menselijke ontwikkeling" aangezien hierover geen eenduidige interpretatie bestaat en zulks tot uitholling van de milieudoelstellingen kan leiden. In het decreet kunnen oppervlaktewaterlichamen enkel als kunstmatig of sterk veranderd indien de voor het bereiken van de goede ecologische toestand noodzakelijke wijzigingen van de hydromorfologische kenmerken een betekenisvol nadelig effect zouden hebben het op (i) het milieu, (ii) activiteiten van groot maatschappelijk belang met betrekking tot de *scheepvaart*, *havenfaciliteiten*, openbare voorzieningen voor water bestemd voor menselijke consumptie of hernieuwbare energieopwekking, en (iii) de bescherming tegen overstroming van vergunde of vergund geachte woningen en bedrijfsgebouwen gelegen *buiten* overstromingsgebieden[102]. Oppervlaktewaterlichamen kunnen met andere woorden niet als

[101] Artikel 4, 3° Kaderrichtlijn Water

[102] In het decreet wordt immers niet enkel voorzien in de aanduiding van "overstromingsgebieden" bij de opmaak van de bekkenbeheerplannen, maar wordt eveneens voorzien in juridische instrumenten die kunnen worden ingeroepen bij de afbakening van deze overstromingsgebieden. Deze instrumenten geven recht op een bepaalde vergoeding voor de benadeelde eigenaar. Het betreft meer bepaald de onteigening ten algemene nutte, het recht van voorkoop, de aankoopplicht en de vergoedingsplicht. De in artikel 17, § 1 ingeschreven "*aankoopplicht*" voorziet dat de eigenaar van een onroerend goed de verwerving ervan kan eisen van het Vlaamse Gewest indien hij aantoont dat tengevolge van de afbakening van een overstromingsgebied waarbinnen dit goed is gelegen, de waardevermindering ernstig is of de leefbaarheid ernstig in het gedrang komt. Bij de berekening van de aankoopprijs wordt rekening gehouden met het verschil in waarde van het onroerend goed voor de opname in de oeverzone of het overstromingsgebied en de waarde na de afbakening hiervan. Het bedrag dat de eigenaar van het Vlaamse Gewest ontvangt, wordt in voorkomend geval verminderd met het bedrag dat de eigenaar heeft ontvangen ten gevolge van planschade voor hetzelfde onroerend goed. Wanneer een eigenaar toepassing maakt van de aankoopplicht van het Vlaamse Gewest, kan hij geen aanspraak meer maken op planschade, patrimoniumverlies, schadevergoeding of andere aankoopplicht van het Vlaamse Gewest voor hetzelfde onroerend goed. De in artikel 17, § 2 ingeschreven "*vergoedingsplicht*" voorziet dat van het Vlaamse Gewest een vergoeding worden gevraagd indien een onroerend goed wordt gebruikt dat binnen een afgebakend overstromingsgebied ligt, in de mate dat, ten gevolge van het actief inschakelen ervan door de overheid in de waterbeheersing, inkomstenverlies kan worden aangetoond, tenzij het Vlaamse Gewest het goed ondertussen heeft verworven. De hoogte van de vergoeding bedoeld in eerste lid houdt rekening met het standstillbeginsel en het "de vervuiler-betaalt"-beginsel en de verordenende bepalingen inzake ruimtelijke ordening, in het bijzonder de stedenbouwkundige voorschriften van de plannen van aanleg en de ruimtelijke uitvoeringsplannen van kracht

kunstmatig of sterk veranderd worden aangeduid omwille van betekenisvolle negatieve effecten op recreatie, net zomin als op energieopwekking die geen gebruik maakt van hernieuwbare hulpbronnen of op andere activiteiten. *Voor de scheepvaart, havenfaciliteiten*, openbare voorzieningen voor water bestemd voor menselijke consumptie en hernieuwbare energieopwekking *moet het bovendien om activiteiten van "groot maatschappelijk belang" gaan*. Als voorwaarde voor het aanduiden van oppervlaktewaterlichamen als "kunstmatig" of "sterk veranderd" geldt dat het doel dat door de kunstmatige of veranderde aard van het oppervlaktewaterlichaam wordt gediend, niet kan worden bereikt met andere voor het milieu aanmerkelijk gunstigere middelen, omdat dit technisch niet haalbaar is of onevenredig hoge kosten zou meebrengen[103].

1. Omstandigheden waarin van het bereiken van de milieudoelstellingen kan worden afgeweken

Hierboven werden de vier uitzonderingsgronden beschreven waarbij overeenkomstig het artikel 4, leden 4 tot en met 9 van de Kaderrichtlijn Water onder bepaalde voorwaarden van de milieudoelstellingen, en de termijnen voor het bereiken ervan, kan worden afgeweken. Bij de implementatie van deze uitzonderingsgronden is de Vlaamse decreetgever op bepaalde punten strenger geweest.

Een eerste groep uitzonderingen betreft de mogelijkheid tot het verlengen van de termijnen voor het bereiken van een goede toestand van de oppervlaktewater- of grondwaterlichamen. Artikel 53 van het decreet heeft deze uitzonderingsgrond integraal overgenomen. Ook de tweede groep uitzonderingen (inzake het vaststellen van minder strenge milieudoelstellingen voor specifieke oppervlakte- of grondwaterlichamen, wanneer die lichamen in zodanige mate door menselijke activiteiten zijn aangetast of hun natuurlijke gesteldheid van dien aard is dat het bereiken van die doelstellingen niet haalbaar of onevenredig kostbaar zou zijn) werd door de Vlaamse decreetgever integraal overgenomen[104]. De derde groep uitzonderingen (inzake het toestaan van een tijdelijke achteruitgang van de toestand van waterlichamen, indien deze enerzijds het gevolg zijn van omstandigheden die zich voordoen door een natuurlijke oorzaak of overmacht en die uitzonderlijk zijn of niet redelijkerwijze waren te voorzien - met name extreme overstromingen of lange droogteperioden -, of anderzijds het gevolg zijn van omstandigheden die zijn veroorzaakt door redelijkerwijs niet te voorziene ongevallen) werd integraal overgenomen door de Vlaamse decreetgever, met dien verstande dat in het artikel 55 van het decreet sprake is van de "gevolgen" van die omstandigheden. Het gebruik van de term

---

in de ruimtelijke ordening. Er is geen vergoeding verschuldigd als het inkomstenverlies het gevolg is van beperkingen, voorschriften en voorwaarden die door of krachtens een andere regelgeving zijn opgelegd. Wanneer een gebruiker toepassing maakt van de vergoedingsplicht van het Vlaamse Gewest, kan hij geen aanspraak meer maken op een andere vergoedingsplicht van het Vlaamse Gewest of een andere vergoedingsregeling voor hetzelfde inkomstenverlies met betrekking tot hetzelfde onroerend goed. Dit instrumentarium wordt afdoende geacht, zodat geen bijkomende uitzonderingen voor goederen gelegen *binnen* een overstromingsgebied worden opgenomen.

[103] Artikel 52 Decreet Integraal Waterbeleid

[104] Artikel 54 Decreet Integraal Waterbeleid

"effecten" kan immers aanleiding geven tot verwarring inzake het begrip "schadelijke effecten" dat een kernprincipe vormt voor de toepassing van de "watertoets" in het decreet. De vierde groep uitzonderingen[105] werd door de Vlaamse decreetgever uitgesplitst in drie uitzonderingsgronden en hierbij sterk verstrengd ten opzichte van de Kaderrichtlijn Water. In eerste instantie houdt het niet bereiken van de goede toestand van een grondwaterlichaam, de goede ecologische toestand van een oppervlaktewaterlichaam of het goed ecologisch potentieel van een kunstmatige of sterk veranderd oppervlaktewaterlichaam geen schending in van de vastgestelde milieudoelstellingen indien dit het gevolg is van nieuwe veranderingen in de fysische kenmerken van een oppervlaktewaterlichaam of indirecte wijzigingen in de grondwaterstand[106], *omwille* van (i) activiteiten van groot maatschappelijk belang met betrekking tot de *scheepvaart, havenfaciliteiten,* openbare voorzieningen voor water bestemd voor menselijke consumptie of hernieuwbare energieopwekking, of (ii) de bescherming tegen overstroming van vergunde of vergund geachte woningen en bedrijfsgebouwen gelegen buiten overstromingsgebieden[107]. De in de Kaderrichtlijn Water vermelde uitzonderingsgrond wordt hier gekoppeld aan die "duurzame activiteiten van menselijke ontwikkeling", die eveneens kunnen worden ingeroepen voor het aanduiden van oppervlaktewaterlichamen als "kunstmatig" of "sterk veranderd", waardoor het toepassingsgebied fel verengt. In feite gaat het om een concrete invulling van voorwaarde c) van artikel 4.7 van de Kaderrichtlijn Water waarbij de redenen van de veranderingen of wijzigingen van hoger openbaar belang moeten zijn en/of het nut van het bereiken van de doelstellingen voor milieu en samenleving moet worden overtroffen door het nut van de nieuwe veranderingen en wijzigingen voor de gezondheid van de mens, de handhaving van de veiligheid van de mens of duurzame ontwikkeling.

Het niet voorkomen van de achteruitgang van de toestand van een oppervlakte- of grondwaterlichaam impliceert een schending van het standstillbeginsel en kan volgens de Vlaamse decreetgever slechts in zeer restrictieve gevallen worden ingeroepen. Het decreet voorziet dan ook dat het niet voorkomen van de achteruitgang van de zeer goede of goede toestand van een oppervlaktewaterlichaam enkel geen schending in houdt van de vastgestelde milieudoelstellingen als dit het gevolg is van nieuwe veranderingen in de fysische kenmerken van een oppervlaktewaterlichaam, *omwille* van activiteiten van groot maatschappelijk belang met betrekking tot de bescherming tegen overstromingen van vergunde of vergund geachte woningen en bedrijfsgebouwen gelegen buiten overstromingsgebieden. Ook hier wordt de

[105] Namelijk, (i) het niet bereiken van een goede (kwantitatieve of chemische) grondwatertoestand, een goede ecologische toestand, of in voorkomend geval een goed ecologisch potentieel, of (ii) het niet voorkomen van de achteruitgang van de toestand van een oppervlakte- of grondwaterlichaam maakt geen inbreuk uit op de milieudoelstellingen als dit het gevolg is van nieuwe veranderingen van de fysische kenmerken van een oppervlaktewaterlichaam of wijzigingen in de stand van grondwaterlichamen; en (iii) het niet voorkomen van de achteruitgang van een zeer goede toestand van een oppervlaktewaterlichaam naar een goede toestand vormt geen inbreuk als dit het gevolg is van nieuwe duurzame activiteiten van menselijke ontwikkeling

[106] Taalkundig werd in het decreet de voorkeur gegeven aan 'grondwaterstand' dan aan 'stand van het grondwaterlichaam'. De toevoeging van 'indirecte' geeft aan dat de wijziging van de grondwaterstand het gevolg is van activiteiten die niet het doel op zich hebben om de grondwaterstand te wijzigen.

[107] Artikel 56, § 1 Decreet Integraal Waterbeleid

voorwaarde c) van de Kaderrichtlijn Water verscherpt door een restrictieve invulling van het begrip "duurzame activiteiten van menselijke ontwikkeling", namelijk de bescherming tegen overstromingen. Bovendien heeft de Vlaamse decreetgever het niet aanvaardbaar geacht dat de toestand van de grondwaterlichamen in het Vlaamse Gewest verder achteruitgaat: artikel 56, § 2 van het decreet heeft het enkel over de achteruitgang van de toestand van een oppervlaktewaterlichaam, niet van een grondwaterlichaam, wat een felle verstrenging is ten aanzien van de Kaderrichtlijn Water.

In derde instantie werden ook de voorwaarden voor het niet voorkomen van de achteruitgang van de zeer goede toestand naar een goede toestand van een oppervlaktewaterlichaam door de Vlaamse decreetgever verstrengd door een restrictieve invulling van het begrip "duurzame activiteiten van menselijke ontwikkeling". De bedoelde achteruitgang houdt geen schending in van de vastgestelde milieudoelstellingen als dit het gevolg is van nieuwe activiteiten van groot maatschappelijk belang met betrekking tot de openbare voorzieningen voor water bestemd voor de menselijke consumptie of de inrichting van een overstromingsgebied langs het desbetreffende oppervlaktewaterlichaam[108].

In elk van deze drie gevallen moeten door de Vlaamse regering de in de Kaderrichtlijn Water gestelde voorwaarden in acht worden genomen: (i) alle haalbare stappen en maatregelen worden genomen om de negatieve effecten op de toestand van het oppervlaktewaterlichaam of het grondwaterlichaam tegen te gaan, (ii) het doel dat met die veranderingen of wijzigingen van het oppervlaktewaterlichaam of grondwaterlichaam wordt gediend, kan niet worden bereikt met andere voor het milieu aanmerkelijk gunstiger middelen, omdat dit technisch niet haalbaar is of onevenredig hoge kosten met zich zou meebrengen, (iii) de gevallen waarin van de milieudoelstellingen wordt afgeweken worden de Vlaamse regering om de zes jaar herzien.

2.3.6.3. Juridisch-technische analyse

Gelet op het feit dat de kaderrichtlijn water slechts recentelijk is omgezet in Vlaamse wetgeving, kunnen nog geen uitspraken worden gedaan omtrent de al dan niet juiste omzetting. Het spreekt trouwens vanzelf dat de concrete invulling van de opgelegde verplichtingen veel belangrijker zal zijn. Momenteel zijn er nog geen uitvoeringsbesluiten zodat ook hieromtrent nog geen standpunt kan worden ingenomen. Ook is het wachten op het standpunt van de Europese Commissie.

[108] Artikel 56, § 3 Decreet Integraal Waterbeleid

2.3.7. MER en Plan-MER voor projecten met grensoverschrijdende effecten

2.3.7.1. Multilaterale verdragen[109]

2.3.7.1.1. Het Verdrag van Espoo

In navolging van Richtlijn 85/337/EEG van de Raad betreffende de milieueffectenbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten[110] werd in 1991 door de leden van de ECE van de VN het Verdrag inzake de milieueffectenrapportage in grensoverschrijdend verband gesloten (Espoo, 25 februari 1991). Het Verdrag omschrijft de effecten als ieder gevolg voor het milieu veroorzaakt door een voorgenomen activiteit. Met deze ruime definitie worden ook de effecten of de samenhang van de effecten bedoeld op de gezondheid en veiligheid van de mens, de flora, de fauna, de bodem, de lucht, het water, het klimaat, het landschap, de historische monumenten of andere fysieke structuren en ook de gevolgen voor het cultureel erfgoed (art. 1 (7)). Het Verdrag viseert het voorkomen, verminderen en beheersen van belangrijke nadelige grensoverschrijdende milieueffecten op projectniveau, en voor zover relevant ook op beleids-, planning- en programmatieniveau (art. 2 (7)). Wegens de per definitie grensoverschrijdende finaliteit van het Verdrag betekent dit dat een voorgenomen activiteit effecten moet teweegbrengen op een gebied onder de rechtsmacht van een andere verdragspartij. Een grensoverschrijdend effect moet worden gelezen als "*ieder effect, niet uitsluitend van mondiale aard, dat binnen een gebied onder de rechtsmacht van een partij wordt teweeggebracht door …*" (art. 1 (8)). Indien de activiteit mogelijke nadelige effecten heeft op een gebied voorbij de nationale rechtsmacht van de verdragspartijen, is het Verdrag onduidelijk en behoort het tot de discretie van de verdragspartij die deze activiteit moet beoordelen of er een milieu-effectenrapportageprocedure noodzakelijk is. De MER-Richtlijn van de EG en andere verdragen, zoals het Protocol van 1991 bij het Antarcticaverdrag, kunnen hierover uitsluitsel geven. De verdragspartijen zijn ook vrij strengere maatregelen toe te passen via bilaterale of multilaterale regelingen (art. 2 (9) en 8).

In Aanhangsel I bij het Verdrag van Espoo is een lijst van activiteiten opgenomen die de verdragspartijen moeten onderwerpen aan een nationale milieu-effectenrapportageprocedure alvorens een besluit tot machtiging of uitvoering van deze activiteiten kan worden getroffen. Deze lijst van activiteiten bevat onder andere **zeehandelshavens alsmede waterwegen en havens voor de binnenvaart, bevaarbaar voor schepen van meer dan 1.350 ton.** In die zin is dus ook Verdrag van Espoo van belang voor de Vlaamse zeehavens.

---

[109] MAES, F., in DE KETELAERE, K. (ed), *o.c.*, 160-162.

[110] Zie uitgebreid over de milieu-effectenrapportage: DE MULDER, J., Milieu-effectrapportage voor projecten met grensoverschrijdende milieu-effecten, 5 *T.M.R.* 228-250 (1996/4); DE MULDER, J., Milieueffectrapportage: recente tendensen, beleidsontwikkelingen en wijzigingen in de regelgeving, 6 *T.M.R.* 334-343 (1997/5);

De milieueffectenrapportageprocedure moet onder meer resulteren in een milieueffectenrapport, volgens de minimale inhoudelijke vereisten van Aanhangsel II bij het Verdrag, en moet het publiek toelaten aan de procedure deel te nemen. Het publiek in het gebied waarin de grensoverschrijdende effecten mogelijk zijn, moet op een gelijkwaardige behandeling kunnen rekenen als het publiek van de partij van herkomst van de effecten (art. 2 (6)). In Aanhangsel III bij het Verdrag zijn de criteria opgenomen die kunnen worden gebruikt als hulpmiddel bij het vaststellen van een belangrijk nadelig grensoverschrijdend effect van de activiteiten die niet vallen onder Aanhangsel I, maar toch in aanmerking kunnen komen voor de verplichtingen ten aanzien van de activiteiten uit Aanhangsel I. Deze activiteiten worden een Aanhangsel I-activiteit indien de betrokken verdragspartijen hiertoe een overeenkomst hebben bereikt (art. 2 (5)). In eerste instantie zal de verdragspartij die een activiteit uit Aanhangsel I met mogelijke belangrijke nadelige grensoverschrijdende milieueffecten moet vergunnen of toelaten, de potentieel benadeelde verdragspartijen in kennis stellen van deze activiteit (art. 2 (4)).

Deze kennisgevingsprocedure maakt het voorwerp uit van artikel 3 van het Verdrag en komt erop neer dat iedere mogelijke benadeelde verdragspartij in kennis wordt gesteld van een voorgenomen activiteit uit Aanhangsel I, waarna de partijen overgaan tot uitwisseling van informatie met het oog op mogelijke deelname aan de milieu-effectenrapportageprocedure door de benadeelde verdragspartij en haar publiek. . Er is geen verplichting tot uitwisseling van informatie indien deze schadelijk zou zijn voor de bescherming van industriële geheimen en handelsgeheimen of voor de nationale veiligheid (art. 2 (8)). Indien de partijen het niet eens worden over de vraag of een belangrijk nadelig grensoverschrijdend effect mogelijk is, kan elk van de partijen het advies hierover vragen aan een onderzoekscommissie (art. 3 (7)). Deze vraagstelling wordt geregeld in de onderzoeksprocedure uit Aanhangsel IV bij het Verdrag. Het door een aanvrager van een activiteit uit Aanhangsel I opgestelde milieu-effectenrapport wordt ook overgemaakt aan de mogelijke benadeelde verdragspartij, met het oog op commentaar (art. 4). Na voltooiing van het milieueffectenrapport zal de partij van herkomst zonder onnodige vertraging in overleg treden me de mogelijk benadeelde partij (art. 5). Afhankelijk van de commentaren op het milieueffectenrapport, de informatie-uitwisseling en het overleg kan de voorgenomen activiteit doorgaan, hetzij zoals initieel gepland, hetzij mits aanpassingen aan de commentaren en het overleg (art. 6). Artikel 7 voorziet de mogelijkheid van een post-projectbeoordeling en opvolging die aanleiding kan geven tot nieuw overleg over de maatregelen die nodig zijn om de nadelige effecten te beperken of uit te sluiten.

2.3.7.1.2. Omzetting van het Verdrag van Espoo in Belgische en Vlaamse wetgeving

Het Verdrag van Espoo werd, voor wat het Vlaams Gewest betreft, goedgekeurd door het decreet van 15 juli 1997.[111] Het betreft hier evenwel een louter goedkeuringsdecreet zodat andere bepalingen. Op federaal vlak werd het Verdrag van Espoo goedgekeurd door de wet van 9 juni 1999.[112]

Aan het Verdrag van Espoo werd uitvoering gegeven door het Besluit van de Vlaamse regering van 12 januari 1999[113], tot wijziging van VLAREM van 6 februari 1991.[114] Door dit Besluit werd een nieuw artikel 19 bis ingevoegd in VLAREM dat voornamelijk handelt over grensoverschrijdende effecten van exploitaties. Conform dit nieuw artikel 19 bis moet de vergunningsverlenende overheid, wanneer op om het even welke wijze wordt vastgesteld dat de exploitatie van de inrichting negatieve en significante effecten op het milieu van een verdragspartij bij het Verdrag van Espoo zou kunnen hebben, of wanneer een verdragspartij bij het Verdrag van Espoo die daardoor in belangrijke mate getroffen kan worden ter zake een verzoek indient, een exemplaar van de milieuvergunningsaanvraag en de bijbehorende bijlagen aan de bevoegde autoriteit van een verdragspartij bij het Verdrag van Espoo overmaken. Deze gegevens dienen als basis voor het nodige overleg in het kader van de bilaterale betrekkingen tussen de verdragspartijen bij het Verdrag van Espoo volgens het beginsel van wederkerigheid en gelijke behandeling. Deze toezending van gegevens dient te gebeuren op het tijdstip waarop de vergunningsverlenende overheid het vergunningsaanvraagdossier toezendt aan de bevoegde burgemeester met opdracht tot het instellen van het openbaar onderzoek. De belanghebbende inwoners van de betrokken verdragspartij bij het Verdrag van Espoo kunnen deelnemen aan het openbaar onderzoek of deelnemen aan het openbaar onderzoek dat de bevoegde autoriteit van het betrokken verdragspartij bij het Verdrag van Espoo op basis van het ontvangen vergunningsaanvraagdossier eventueel op haar eigen grondgebied organiseert. De bevoegde autoriteit van het betrokken verdragspartij bij het Verdrag van Espoo kan haar opmerkingen samen met de resultaten van het eventueel door haar georganiseerde openbaar onderzoek aan de bevoegde vergunningverlenende overheid ter kennis brengen binnen een termijn van twee maanden na de datum van de toezending.

Bijkomend dient conform een nieuw ingevoegd artikel 31 bis VLAREM elke beslissing over een milieuvergunningsaanvraag waarop de bovengeschetste procedure van toepassing is, door de bevoegde vergunningverlenende overheid ter kennis gebracht worden van de bevoegde autoriteit van het betrokken verdragspartij bij het Verdrag van Espoo. Ook dient een kopie van de beslissing aan deze bevoegde autoriteit overgemaakt te worden op hetzelfde tijdstip waarop de exploitant kennis krijgt van de beslissing.

---

[111] *B.S.*, 1 oktober 1997
[112] *B.S.*, 31 december 1999
[113] *B.S.*, 11 maart 1999
[114] *B.S.*, 26 juni 1991

Dit Besluit van de Vlaamse regering heeft aldus geen betrekking op het uitvoeren van de MER plicht zelf, die volledig wordt beheerst door de Europese Richtlijnen terzake die hieronder besproken worden. Deze bepalingen zijn aldus van weinig belang voor de Vlaamse Zeehavens.

2.3.7.2. Europese Richtlijnen

2.3.7.2.1. De MER-Richtlijn 85/337/EEG

Voor wat betreft de milieueffectenrapportage voor projecten met grensoverschrijdende effecten, is voornamelijk de Richtlijn 85/337/EEG van 27 juni 1985[115] betreffende de milieueffectenbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten van belang. Richtlijn 85/337/EEG van 27 juni 1985, is van toepassing op de milieueffectenbeoordeling van openbare en particuliere projecten die aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben (art. 1). Conform de bepalingen van artikel 2 van de Richtlijn, dienen de Lidstaten de nodige maatregelen te treffen om te verzekeren dat, voordat een vergunning wordt verleend, de projecten die een aanzienlijk milieueffect kunnen hebben, met name gezien hun aard, omvang of ligging, worden onderworpen aan een beoordeling van die effecten. De projecten die onderworpen zijn aan een dergelijke beoordeling worden opgesomd in artikel 4 van de Richtlijn. In dit artikel wordt verwezen naar de projecten opgesomd in Bijlage I en II van de Richtlijn. *In Bijlage I is ondermeer sprake van zeehandelshavens alsmede waterwegen en havens voor de binnenvaart bevaarbaar voor schepen van meer dan 1.350 ton, terwijl in Bijlage II sprake is van de aanleg van wegen, havens (met inbegrip van visserijhavens) en luchthavens alsmede van werken inzake kanalisering en regulering van waterwegen.* Deze milieueffectenbeoordeling kan worden geïntegreerd in de bestaande procedures van de lidstaten voor het verlenen van vergunningen voor projecten of, bij gebreke hiervan, in andere procedures of in de procedures die moeten worden ingesteld om aan de doelstellingen van deze richtlijn te voldoen (art. 2 (2)). Wel kunnen de lidstaten, in uitzonderlijke gevallen, voor een welbepaald project gehele of gedeeltelijke vrijstelling verlenen van de bepalingen van deze richtlijn. In dit geval gaan de Lidstaten na of er geen andere vorm van beoordeling geschikt is en of de aldus verzamelde informatie ter beschikking van het publiek moet worden gesteld. Tevens stellen zij de gegevens betreffende deze vrijstelling en de redenen waarom zij is verleend, ter beschikking van het betrokken publiek. Bijkomend dienen de lidstaten de Commissie, voordat de vergunning wordt verleend, op de hoogte te stellen van de redenen waarom de vrijstelling is verleend en verschaffen zij haar alle informatie die zij in voorkomend geval ter beschikking van hun eigen onderdanen stellen (art. 2 (3)).

Zoals gezegd, zijn de projecten opgenomen in Bijlage I van de Richtlijn onderworpen aan een milieueffectenbeoordeling. Met betrekking tot deze projecten dienen de Lidstaten de nodige maatregelen te treffen om ervoor te zorgen dat de opdrachtgever in passende vorm de in

[115] *PB.L.*, 5 juli 1985, afl. 175, 40

bijlage III bedoelde informatie verstrekt, voor zover de Lidstaten deze informatie van belang achten in een bepaald stadium van de vergunningsprocedure en voor de specifieke kenmerken van een specifiek project of van een projecttype en van het milieu dat hierdoor kan worden beïnvloed of indien de Lidstaten, onder meer op grond van de bestaande kennis en beoordelingsmethoden, menen dat redelijkerwijs van een opdrachtgever mag worden verlangd dat hij de gegevens verzamelt. De informatie die de opdrachtgever moet verstrekken, moet ten minste een beschrijving van het project met informatie omtrent vestigingsplaats, aard en omvang, een beschrijving van de beoogde maatregelen om belangrijke nadelige effecten te vermijden, te beperken en zo mogelijk te verhelpen bevatten, de nodige gegevens om de vermoedelijke significante milieueffecten van het project te kunnen bepalen en beoordelen en een niet-technische samenvatting van deze gegevens bevatten (art. 5 (2)).

Overeenkomstig artikel 6 van de Richtlijn moeten de Lidstaten ook de nodige maatregelen treffen opdat de instanties die op grond van hun specifieke verantwoordelijkheid inzake het milieu, met het project te maken kunnen krijgen, de mogelijkheid hebben advies uit te brengen over de aanvraag voor een vergunning. Te dien einde wijzen de Lidstaten in het algemeen of per geval bij de indiening van de vergunningsaanvragen de te raadplegen instanties aan (art. 6 (1)). De Lidstaten dienen er ook op toe te zien dat elke aanvraag voor een vergunning en de verzamelde informatie voor het publiek beschikbaar worden gesteld. Tevens dient het betrokken publiek de mogelijkheid te krijgen zijn mening te geven alvorens een aanvang wordt gemaakt met het project (art. 6 (2)).

Wanneer een Lidstaat constateert dat een project aanzienlijke effecten kan hebben op het milieu in een andere Lidstaat, of wanneer een Lidstaat die aanzienlijke effecten zou kunnen ondervinden hierom verzoekt, moet de Lidstaat op wiens grondgebied het project wordt voorgesteld, de verzamelde informatie aan de andere Lidstaat doen toekomen op hetzelfde tijdstip als hij deze informatie ter beschikking stelt van zijn eigen onderdanen. Deze informatie dient als grondslag voor het in het kader van de bilaterale betrekkingen van beide Lidstaten eventueel noodzakelijk overleg op basis van wederkerigheid en op voet van gelijkwaardigheid (art. 7).

Wanneer er uiteindelijk een beslissing is genomen, dienen de bevoegde instanties de inhoud van de beslissing en de eventuele voorwaarden daarvan alsmede de redenen en overwegingen waarop de beslissing is gebaseerd, wanneer zulks is voorgeschreven bij de wetgeving van de Lidstaten ter beschikking te stellen van het betrokken publiek (art. 9).

Wijzigingen aan de Richtlijn 85/337/EEG

Richtlijn 85/337/EEG werd gewijzigd door Richtlijn 97/11/EG van 3 maart 1997[116]. Hierbij wordt ondermeer een aanpassing aangebracht aan de lijst van projecten die onderworpen zijn aan een milieueffectenbeoordeling.

Conform Bijlage I zijn thans aan een milieueffectenbeoordeling onderworpen : waterwegen en havens voor de binnenscheepvaart voor schepen van meer dan 1.350 ton alsmede zeehandelshavens met het land verbonden en buiten havens gelegen pieren voor laden en lossen, met uitzondering van pieren voor veerboten, die schepen van meer dan 1.350 ton kunnen ontvangen. Ook Bijlage II werd gewijzigd in die zin dat thans een milieueffectenbeoordeling vereist is voor de aanleg van wegen, havens en haveninstallaties, met in begrip van visserijhavens (voor zover deze niet vallen onder Bijlage I) en de aanleg van waterwegen (eveneens voor zover niet opgenomen in Bijlage I).

Wat betreft de procedure, zijn voornamelijk de wijzigingen aangebracht aan artikel 7 van belang. Conform dit nieuw artikel 7 moet een Lidstaat, wanneer ze constateert dat een project vermoedelijk aanzienlijke milieueffecten zal hebben in een andere lidstaat, of wanneer een lidstaat waarvan het milieu vermoedelijk aanzienlijke effecten zal ondervinden hierom verzoekt, de andere lidstaat zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk wanneer hij zijn eigen publiek informeert, een beschrijving geven van het project, met alle beschikbare informatie over het mogelijke grensoverschrijdende effect ervan, alsmede informatie over de aard van de beslissing die kan worden genomen. Bovendien geeft hij de andere lidstaat een redelijke termijn om kenbaar te maken of hij wenst deel te nemen aan de milieueffectbeoordelingsprocedure.

In dit geval zendt de lidstaat op het grondgebied waarvan men het project wil uitvoeren, indien hij dat niet reeds heeft gedaan, aan de betrokken lidstaat de verzamelde informatie alsmede relevante informatie betreffende de genoemde procedure waaronder de vergunningsaanvraag. De betrokken lidstaat dient er tevens voor te zorgen dat de betroffen informatie binnen een redelijke termijn ter beschikking wordt gesteld van de bevoegde instanties in de betrokken lidstaat en van het betrokken publiek op het grondgebied van de lidstaat die vermoedelijk aanzienlijke effecten zal ondervinden. Bovendien dienen deze instanties en het betrokken publiek voordat een vergunning voor het project wordt verleend, de gelegenheid krijgen binnen een redelijke termijn advies over de verstrekte informatie uit te brengen aan de bevoegde instantie van de lidstaat op het grondgebied waarvan men het project wil uitvoeren.

Overeenkomstig het nieuw artikel 7 dienen de betrokken lidstaten ook overleg te plegen over onder andere de potentiële grensoverschrijdende effecten van het project en de maatregelen

[116] *PB.L.*, 14 maart 1997, afl. 73, 5

die worden overwogen om die effecten te beperken of teniet te doen en komen een redelijke termijn overeen waarbinnen het overleg moet plaatsvinden.

2.3.7.2.2. Omzetting van de Richtlijn 85/337/EEG in Vlaamse wetgeving

De Richtlijn 85/337/EEG moest worden omgezet uiterlijk tegen 3 juli 1988. maar werd slechts omgezet bij Besluit van de Vlaamse regering van 23 maart 1989 houdende de organisatie van de milieueffectenrapportage van bepaalde categorieën van hinderlijke inrichtingen[117]. Deze Richtlijn werd aldus te laat omgezet. Bovendien oordeelde het Europees Hof van Justitie in haar arrest van 2 mei 1996[118] tevens dat de Richtlijn niet correct was omgezet.

Een eerste grief had betrekking op de onjuiste omzetting op nationaal vlak van de artikelen 2, lid 1 en 4, lid 1 van de Richtlijn in samenhang met bijlage I punt 2. Deze grief had evenwel betrekking op thermische centrales en andere verbrandingsinstallaties met een warmtevermogen van ten minste 300 MW, alsmede kerncentrales en andere kernreactoren (met uitzondering van de onderzoeksinstallaties voor de productie en verwerking van splijt- en kweekstoffen, met een constant vermogen van ten hoogste 1 thermische kW)." Zij had aldus geen betrekking op Zeehandelshavens alsmede waterwegen en havens voor de binnenvaart, bevaarbaar voor schepen van meer dan 1 350 ton, die eveneens MER-plichtig zijn conform Bijlage I punt 8.

Een tweede grief had betrekking op de onjuiste omzetting door de het Vlaams Gewest van de artikelen 2, lid 1 en 4, lid 1 van de Richtlijn in samenhang met Bijlage I punt 6. Ook deze grief had evenwel geen rechtstreekse repercuties op de situatie van de Vlaamse zeehavens.

Een derde grief betrof de onjuiste omzetting door het Vlaams Gewest van artikel 4, lid 2 in samenhang met artikel 2 lid 1 van de Richtlijn. Artikel 4 lid 2 van de Richtlijn verwijst naar de projecten opgenomen in Bijlage II van de Richtlijn De projecten opgenomen in Bijlage II van de Richtlijn zijn wel degelijk van belang voor de Vlaamse zeehavens. Het betreft hier onder andere de aanleg van havens maar ook van scheepswerven, projecten i.v.m. de terugwinning van land op de zee en de bouw van industriële installaties.

Voor wat het Vlaams gewest betreft, bevat het besluit van 23 maart 1989, een lijst van hinderlijke inrichtingen die overeenkomstig het milieuvergunningendecreet van de Vlaamse Raad van 28 juni 1985 aan een beoordeling moeten worden onderworpen. Voor andere dan hinderlijke inrichtingen is bij de organieke wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en stedebouw een bouwvergunningsprocedure ingevoerd. Het Besluit van 29 maart 1989 regelt ook de milieueffectenbeoordeling voor werken die vallen binnen de werkingssfeer van de organieke wet van 29 maart 1962. Volgens de Europese Commissie

[117] *B.S.*, 17 mei 1989
[118] Zaak C-133/94, *Jurisprudentie* 1996, I-02323

bevat het besluit van 23 maart 1989 en samenhang met de organieke wet van 29 maart 1962 niet alle projecten die zijn opgenomen in Bijlage II van de Richtlijn en die aldus aan een milieueffectenbeoordeling moeten worden onderworpen. Ook het Europees Hof was in haar arrest van oordeel dat de regeling uitgewerkt door het Vlaams Gewest in strijd was met de bepalingen van de Richtlijn en dat deze aldus foutief was omgezet.

Een vierde grief betrof de niet-omzetting door het Vlaams gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van de artikelen 7 en 9 van de Richtlijn. Het gaat hier met name om de effecten die bepaalde projecten kunnen hebben op het milieu in een andere Lidstaat. Volgens de Commissie was deze bepaling niet omgezet in het Besluit van de Vlaamse regering van 23 maart 1989.

Gelet op deze veroordeling werden door de Vlaamse Regering een aantal aanpassingen doorgevoerd bij de Besluiten van 27 april 1994[119], 25 januari 1995[120] en 24 mei 1995[121]. Deze wijzigingen hadden betrekking op de categorie van inrichtingen die onderworpen waren aan de MER-plicht en de erkenning als MER-deskundige. De wijzigingen hadden evenwel niets te maken met de activiteiten van zeehavens.

Ondanks de aanpassingen die naar aanleiding van het arrest van 2 mei 1996 werden doorgevoerd, werd België een tweede maal veroordeeld door het Europees Hof van Justitie bij arrest dd. 14 juni 2001[122] wegens niet-correcte omzetting van de Richtlijn 85/337/EEG.

De grief die hier werd aangevoerd door de Europese Commissie betrof de onjuiste omzetting van artikel 2 van de Richtlijn. Krachtens dit artikel moeten de lidstaten de nodige maatregelen nemen om te verzekeren dat, voordat een vergunning wordt verleend, de projecten die een aanzienlijk milieueffect kunnen hebben, aan een voorafgaande vergunning moeten worden onderworpen. Conform de uitvoeringsbesluiten genomen door de Vlaamse regering en met name het Besluit van de Vlaamse regering van 6 februari 1991,[123] bestaat er evenwel een categorie van stilzwijgende vergunningen. Met name wanneer de bevoegde instantie in hoger beroep geen beslissing neemt binnen de gestelde termijn. In dergelijk geval werden de vergunningen geacht te zijn verleend. Dit was volgens de Europese Commissie en ook volgens het Europees Hof van Justitie in strijd met de bepalingen van de Richtlijn.

Gelet op deze veroordeling werd het Besluit van de Vlaamse regering van 23 maart 1989 gewijzigd door het Besluit van 4 februari 1997.[124] Het betrof hier een wijziging van de artikelen

[119] *B.S.*, 6 mei 1994
[120] *B.S.*, 28 april 1995
[121] *B.S.*, 30 juni 1995
[122] Zaak C-230/00 *Jurisprudentie* 2001, I-04591
[123] Besluit van de Vlaamse regering houdende vaststelling van het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning, *B.S.*, 26 juni 1991.
[124] *B.S.*, 21 februari 1997

3 en 4 van het Besluit van 23 maart 1989. Ook deze wijzigingen zijn van geen belang voor onderhavige studie.

Bij arrest van 19 november 2002 gewezen door het Europees Hof van Justitie werd de Belgische Staat voor een derde keer veroordeeld.[125] Deze veroordeling heeft betrekking op de te late omzetting door zowel de federale Staat, het Vlaams, het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van de Richtlijn 97/11/EG die de oorspronkelijke Richtlijn 85/337/EEG wijzigde.

Met de invoering van het nieuw Decreet van 18 december 2002[126] werden uiteindelijk de bepalingen van de Richtlijn 97/11/EG overgenomen voor wat het Vlaams Gewest betreft. [127]
Dit decreet voorziet uitdrukkelijk in nadere uitvoeringsreglementering, onder meer ter vervanging van de in de oude MER-besluiten[128] opgenomen lijsten van MER-plichtige activiteiten. Het nieuwe decreet bepaalt in artikel 12 dat o.m. beide besluiten blijven gelden tot ze worden opgeheven of gewijzigd. Dit houdt dus in dat indien in het decreet geen wijzigingen zijn aangebracht, de twee uitvoeringsbesluiten blijven bestaan en hun gelding blijven hebben zolang er geen nieuwe uitvoeringsbesluiten zijn.Beide besluiten bevatten een zogenaamde positieve lijst, m.a.w. een lijst met categorieën van activiteiten (bouw- of milieuvergunningsplichtige projecten) waarvoor een MER-plicht onverkort geldt. Alhoewel het decreet op de dag van publicatie in werking trad, zorgt het ontbreken van de uitvoeringsreglementering voor een slechts partiële inwerkingtreding. Met name blijft de vraag welke projecten aan de MER-plicht zullen worden onderworen en voor welke projecten slechts een kennisgeving vereist is.
Artikel 4.3.2 van het nieuwe decreet bevat de omzetting van artikel 4 van de MER-richtlijn. In dit artikel wordt het basissysteem uitgewerkt waarlangs de verplichting kan worden opgelegd om bepaalde categorieën van projecten aan de milieueffectrapportage te onderwerpen. Het systeem houdt in dat wordt gewerkt met twee verschillende lijsten.

Een eerste lijst van categorieën van projecten die steeds MER-plichtig zijn (§ 1), en een tweede lijst van categorieën van projecten die door de administratie moeten worden gescreend om uit te maken of het zinvol is om deze projecten aan MER te onderwerpen (§ 2). Er moet dus goed voor ogen worden gehouden dat de milieueffectrapportage voortaan ook de beoordeling kan inhouden inzake het al dan niet opleggen van de verplichting om een milieueffectrapport op te

[125] Zaak C-319/01 Jurisprudentie
[126] *B.S.*, 13 februari 2003
[127] Zie DE MULDER,J., noot bij Arrest Hof van Justitie 19 november 2002 (C-319/01), *T.M.R.*, 2003/4 (ter perse)
[128] De 2 belangrijkste besluiten zijn het besluit van de Vlaamse regering van 23 maart 1989 houdende organisatie van de milieueffectrapportage van bepaalde categorieën van hinderlijke inrichtingen, gewijzigd bij besluiten van de Vlaamse regering van 27 april 1994, 25 januari 1995, 24 mei 1995, 4 februari 1997 en 10 maart 1998; en het besluit van de Vlaamse regering van 23 maart 1989 houdende bepaling voor het Vlaamse Gewest van de categorieën van werken en handelingen, andere dan hinderlijke inrichtingen, waarvoor een milieueffectrapport is vereist voor de volledigheid van de aanvraag om bouwvergunning, gewijzigd bij de besluiten van de Vlaamse regering van 25 januari 1995, 4 februari 1997 en 10 maart 1998.

stellen. De administratie moet een screeningbeslissing nemen op basis van selectiecriteria die door de Vlaamse regering worden opgesteld (§ 4). Paragraaf 1 van artikel 4.3.2 bevat de categorieën van projecten waarvoor steeds een MER moet worden opgesteld. De lijst van deze categorieën van projecten moet door de Vlaamse regering worden vastgelegd. De in het artikel opgenomen delegatiebevoegdheid wordt ingeperkt door de expliciete verwijzing naar de selectiecriteria in de bijlage II bij het decreet. De lijst van projecten bevat minimaal de projecten vermeld in Bijlage I van de MER-richtlijn, met uitzondering van die categorieën projecten waarvoor het Vlaamse gewest niet bevoegd is (nucleaire installaties) en met inbegrip van andere categorieën projecten waarvan op voorhand de mogelijkheid van aanzienlijke milieueffecten wordt verondersteld, gelet op de Vlaamse context. Paragraaf 2 van artikel 4.3.2 betreft de categorieën van projecten waarvoor de lidstaten moeten nagaan of de MER-verplichting geldt.
De lidstaten beschikken ter zake over een beoordelingsvrijheid, binnen de perken van de door de MER-richtlijn bepaalde mogelijkheden. De lidstaat kan opteren voor een onderzoek per geval of voor het vaststellen van drempelwaarden of criteria of voor een combinatie van beide. In elk geval moet - ongeacht de methode - een beslissing over het toepassingsgebied steeds worden gemotiveerd op basis van de "relevante" selectiecriteria die in de Bijlage III van de MER-richtlijn zijn opgenomen.

De bijlage II bij het decreet bevat een aantal criteria en is een omzetting van vermelde Bijlage III van de MER-richtlijn. Deze criteria zijn de leidraad voor de Vlaamse regering bij het vaststellen van de tweede lijst van de categorieën projecten. Deze lijst bevat die categorieën projecten waarvoor eventueel een MER kan worden opgelegd. Deze lijst bevat minimaal projecten vermeld in Bijlage II van de MER-richtlijn, met uitzondering van die categorieën projecten waarvoor het Vlaamse gewest niet bevoegd is (nucleaire installaties) en met inbegrip van eventueel andere categorieën projecten waarvan op voorhand de noodzakelijke mogelijkheid van betekenisvolle milieueffecten kan worden verondersteld, gelet op de Vlaamse context. Dit houdt in dat bepaalde categorieën van projecten uit de eerste lijst (§ 1) worden hernomen met een beduidend lagere drempel en/of met aanduiding van bijzondere omstandigheden gezien de kenmerken en de plaats van de activiteit. Het is echter de bevoegdheid van de administratie om te beslissen over het al dan niet opleggen van een MER door toetsing van elementen uit het dossier aan de betrokken selectiecriteria.
Paragraaf 4 van artikel 4.3.2 legt de Vlaamse regering op om – op basis van de criteria opgenomen in bijlage II bij het decreet en die identiek zijn aan de Europeesrechtelijke criteria van de MER-richtlijn - de selectiecriteria vast te stellen die het afwegingskader zullen vormen waarvan de administratie gebruik moet maken bij het beslissen over het al dan niet MER-plichtig zijn van een bepaald voorgenomen project. Deze selectiecriteria moeten dus gebaseerd zijn op de Bijlage III van de MER-richtlijn.

Zowel de lijsten als de selectiecriteria zouden in de vorm van bijlagen onderdeel zijn van de geplande uitvoeringsreglementering. Naast de invoering van een beoordelingsmogelijkheid in artikel 4.3.2 zorgt het decreet voor bijkomende flexibiliteit door ook in een – aan bepaalde voorwaarden onderworpen - ontheffingsmogelijkheid te voorzien, zoals bepaald in artikel 4.3.3 van het decreet.

Gelet op het feit dat er nog geen uitvoeringsmaatregelen zijn voor het nieuw Decreet blijft natuurlijk de vraag of de Richtlijn wel correct is omgezet. Hierop kan momenteel echter geen eenduidig antwoord worden gegeven.

Voor wat betreft de te volgen procedure overeenkomstig de regelgeving die geldt in het Vlaams Gewest en de posities van de Vlaamse zeehavens, wordt verwezen naar Deel 4 van deze studie.

2.3.7.2.3. Plan MER of strategische MER Richtlijn 2001/42

Een tweede belangrijke Richtlijn betreffende dit onderdeel, is de Richtlijn 2001/42 van 27 juni 2001[129] betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's. Het doel van deze richtlijn is te voorzien in een hoog milieubeschermingsniveau en bij te dragen tot de integratie van milieuoverwegingen in de voorbereiding en vaststelling van plannen en programma's, met het oog op de bevordering van duurzame ontwikkeling, door ervoor te zorgen dat bepaalde plannen en programma's die aanzienlijke effecten op het milieu kunnen hebben, overeenkomstig deze richtlijn aan een milieubeoordeling worden onderworpen (art. 1).

Overeenkomstig artikel 3 van deze Richtlijn wordt een milieubeoordeling opgemaakt van alle plannen en programma's die voorbereid worden met betrekking tot ondermeer landbouw, bosbouw, visserij, energie, industrie, vervoer, afvalstoffenbeheer, waterbeheer, telecommunicatie, toerisme en ruimtelijke ordening of grondgebruik en die het kader vormen voor de toekenning van toekomstige vergunningen voor de in bijlagen I en II bij Richtlijn 85/337/EEG genoemde projecten (zie hoger).

De criteria om vast te stellen dat plannen of programma's aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben, zijn onder andere opgesomd in Bijlage II van de Richtlijn. Het gaat hier vooreerst om de kenmerken van plannen en programma's, in het bijzonder gelet op : i) de mate waarin het plan of programma een kader vormt voor projecten en andere activiteiten met betrekking tot de ligging, aard, omvang en gebruiksvoorwaarden alsmede wat betreft de toewijzing van hulpbronnen, ii) de mate waarin het plan of programma andere plannen en programma's, met inbegrip van die welke deel zijn van een hiërarchisch geheel, beïnvloedt, iii) de relevantie van het plan of programma voor de integratie van milieuoverwegingen, vooral met het oog op de bevordering van duurzame ontwikkeling, iv) milieuproblemen die relevant zijn voor het plan of programma, v) de relevantie van het plan of programma voor de toepassing van de milieuwetgeving van de Gemeenschap (bijv. plannen en programma's in verband met afvalstoffenbeheer of waterbescherming). Tevens geldt als criteria voor de vaststelling van de mogelijke aanzienlijke effecten, de kenmerken van de effecten en van de gebieden die kunnen

[129] *PB.L.*, 21 juli 2001, afl. 197, 30

worden beïnvloed, in het bijzonder gelet op : i) de waarschijnlijkheid, duur, frequentie en omkeerbaarheid van de effecten, ii) de cumulatieve aard van de effecten, iii) de grensoverschrijdende aard van de effecten, iv) de risico's voor de menselijke gezondheid of het milieu (bijv. door ongevallen), v) de orde van grootte en het ruimtelijk bereik van de effecten (geografisch gebied en omvang van de bevolking die getroffen kan worden), vi) de waarde en kwetsbaarheid van het gebied dat kan worden beïnvloed gelet op: bijzondere natuurlijke kenmerken of cultureel erfgoed, de overschrijding van de milieukwaliteitsnormen of van grenswaarden,- intensief grondgebruik, vii) de effecten op gebieden en landschappen die door een lidstaat, door de Gemeenschap, dan wel in internationaal verband als beschermd gebied zijn erkend.

Deze milieubeoordeling moet worden uitgevoerd tijdens de voorbereiding en voor de vaststelling of onderwerping aan de wetgevingsprocedure van een plan of programma (art 4). Wanneer een milieubeoordeling vereist is, wordt een milieurapport opgesteld waarin de mogelijke aanzienlijke milieueffecten van de uitvoering van het plan of programma alsmede van redelijke alternatieven, die rekening houden met het doel en de geografische werkingssfeer van het plan of programma, worden bepaald, beschreven en beoordeeld. (art. 5). Dit milieurapport bevat de informatie die redelijkerwijs mag worden vereist, gelet op de stand van kennis en beoordelingsmethoden, de inhoud en het niveau van detail van het plan of programma, de fase van het besluitvormingsproces waarin het zich bevindt en de mate waarin bepaalde aspecten beter op andere niveaus van dat proces kunnen worden beoordeeld, teneinde overlappende beoordelingen te vermijden.

Het ontwerpplan of ontwerpprogramma en het opgestelde milieurapport worden voor de bevoegde instanties en voor het publiek beschikbaar gesteld. Aan deze instanties en het publiek wordt tijdig, daadwerkelijk en binnen een passend tijdschema de gelegenheid geboden om vóór de vaststelling, of vóór de onderwerping aan de wetgevingsprocedure van het plan of programma, hun mening te geven over het ontwerpplan of -programma en het bijbehorende milieurapport (art. 6).

Wanneer een lidstaat van oordeel is dat de uitvoering van een voor zijn grondgebied voorbereid plan of programma aanzienlijke milieueffecten in een andere lidstaat kan hebben, of wanneer een lidstaat die aanzienlijke gevolgen kan ondergaan hierom verzoekt, moet de lidstaat op het grondgebied waarvan het plan of programma wordt voorbereid vóór de vaststelling van dat plan of programma of vóór de onderwerping daarvan aan de wetgevingsprocedure een exemplaar van het ontwerpplan of -programma en van het desbetreffende milieurapport aan de andere lidstaat doen toekomen. Een lidstaat die een exemplaar van een ontwerpplan of -programma en van een milieurapport ontvangt, deelt de andere lidstaat mee of hij raadpleging wenst alvorens dat plan of programma wordt vastgesteld of aan de wetgevingsprocedure wordt onderworpen. In dat geval gaan de betrokken lidstaten tot raadpleging over met betrekking tot de mogelijke grensoverschrijdende milieueffecten van de uitvoering van het plan of programma, en tot de maatregelen die worden overwogen om die effecten te beperken of teniet te doen.

Waar dergelijke raadpleging plaatsvindt, komen de betrokken lidstaten gedetailleerde regelingen overeen om ervoor te zorgen dat de bevoegde instanties en het publiek in de lidstaat die aanzienlijke gevolgen kan ondergaan, binnen een redelijke termijn worden geïnformeerd en de gelegenheid krijgen hun mening kenbaar te maken (art. 7).

Deze Richtlijn zal uiteraard gevolgen hebben voor de zeehavens wanneer zij wensen uit te breiden of andere omvangrijke werken wensen uit te voeren. Dikwijls zal in zulk geval ook een grensoverschrijdend overleg dienen plaats te vinden, aangezien de effecten zich mogelijkerwijze kunnen uitstrekken buiten de Belgische landsgrenzen.

2.3.7.2.4. Omzetting van de Richtlijn 2001/42/EG in Vlaamse Wetgeving

Richtlijn 2001/42/EG werd omgezet door het decreet van de Vlaamse Regering van 18 december 2002.[130] [131] Artikel 2 van dit Decreet voegt in artikel 1.1.2, § 1 van het Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid (DABM) de definitie van "milieutechnische eenheid" in. Artikel 4 is de hoofdmoot van dit decreet en voegt dus een titel IV "Milieueffect- en veiligheidsrapportage" in het DABM. De nieuwe titel bevat zeven hoofdstukken, waarvan er vier elk een specifieke rapportagevorm behandelen en een specifieke procedure uittekenen. Voor zover mogelijk werden de procedures geharmoniseerd. De harmonisatie is het sterkst tussen de plan-MER (hoofdstuk II), de project-MER (hoofdstuk III) en het omgevingsveiligheidsrapport (hoofdstuk V).

De procedure voor het ruimtelijk veiligheidsrapport (hoofdstuk IV) was moeilijker af te stemmen op de drie andere omdat ze deels moet ingewerkt worden in het Decreet Ruimtelijke Ordening. Voor zover identieke bepalingen in de vier procedures mogelijk waren, is dit gebeurd. Bovendien zijn de definities, de doelstelling en enkele gemeenschappelijke procedurele bepalingen opgenomen in een gemeenschappelijk hoofdstuk I. Ook bevat het eerste hoofdstuk een mogelijkheid tot afstemming of integratie van milieueffectrapportage en veiligheidsrapportage voor eenzelfde actie. Het initiatief voor de integratie is vrij. De initiatiefnemer kan hierom verzoeken of de administratie kan het opleggen. Daarnaast is ook een mogelijkheid tot afstemming of integratie voorzien van verschillende rapportages, die in de toekomst op andere beleidsgebieden zouden worden ontwikkeld.Verder voorziet het decreet in een aantal gemeenschappelijke elementen inzake kwaliteitszorg (hoofdstuk VI). Zowel de bepalingen over de erkenning van deskundigen (en bij m.e.r. ook de invoering van de MER-coördinator), inzake de richtlijnenboeken, evaluatie en monitoring als inzake de adviescommissie en de heroverweging van een beslissing zijn gemeenschappelijk. Hoofdstuk VII bevat toezichts- en strafbepalingen. Artikelen 6 tot en met 13 bevatten overgangsbepalingen

[130] *B.S.*, 13 februari 2003.
[131] Voor een volledige bespreking zie DE MULDER, J., Het juridisch kader voor milieueffectrapportage over bepaalde plannen en programma ' s in Vlaanderen, *T.M.R.*, 2003/1, 2.

en artikel 14 regelt de inwerkingtreding. De twee bijlagen zijn bijlagen bij de beide vormen van milieueffectrapportage: de plan-MER, respectievelijk de project-MER.

De krachtlijnen van het decreet zijn de volgende:

- de omzetting van Europese en internationale verplichtingen.
- de inzet van beide instrumenten wordt gekoppeld aan duidelijke doelstellingen zoals de doorwerking in de besluitvorming
- de integratie/harmonisatie van beide - en eventueel andere – rapportageinstrumenten
- de rapportage over plannen (en programma's)
- de grensoverschrijdende informatie-uitwisseling inzake rapportages
- het beogen en waarborgen van een betere rapportagekwaliteit
- overleg, inspraak en openbaarheid inzake de rapportages
- meer efficiëntie en rechtszekerheid door versoepeling en formalisering van procedures m.i.v. duidelijke proceduretermijnen.

Het decreet definieert milieueffectenrapportage als de procedure die al dan niet leidt tot het opstellen en goedkeuren van een milieueffectrapport over een voorgenomen actie en in voorkomend geval tot het gebruik ervan als hulpmiddel bij de besluitvorming omtrent deze actie, hierna MER te noemen. Deze definitie geeft aan dat ook beslissingen inzake het niet laten opstellen van een milieueffectrapport tot het m.e.r.-proces behoren aangezien een dergelijke beslissing een voorafgaande – weliswaar beperkte - beoordeling van de mogelijke aanzienlijke milieueffecten inhoudt. Het betreft in het bijzonder die gevallen waarbij dient te worden nagegaan of de voorgenomen actie (project, plan of programma) kan worden vrijgesteld of ontheven van de MER-verplichting. In deze definitie is verder van belang dat een MER moet worden goedgekeurd, m.a.w. een kwaliteitsbeoordeling moet ondergaan, en pas na een positieve evaluatie kan worden gebruikt in het kader van een eventuele besluitvormingsprocedure over de voorgenomen actie.

Deze Vlaamse definitie gaat dus duidelijk verder dan de definitie van de Richtlijn 2001/42/EG die "milieubeoordeling" omschrijft als "het opstellen van een milieurapport, het raadplegen, het rekening houden met het milieurapport en de resultaten van de raadpleging bij de besluitvorming, alsmede het verstrekken van informatie over het besluit, overeenkomstig de artikelen 4 tot en met 9".

Verder definieert het Decreet "plan of programma" als *een document waarin beleidsvoornemens, beleidsontwikkelingen of grootschalige overheids-, particuliere of gemengde activiteiten worden aangekondigd en dat wordt opgemaakt en vastgesteld, gewijzigd of herzien op initiatief of onder toezicht van het Vlaamse Gewest, de provincies, de intercommunales en/of de gemeenten, en/of van de federale overheid of waarvoor medefinanciering voorzien is door de Europese Gemeenschap of door het Vlaamse Gewest of de Vlaamse gemeenschap in het kader van de internationale samenwerking, voor zover het*

voorgenomen plan of programma aanzienlijke milieu- of veiligheidseffecten kan hebben op het grondgebied van het Vlaamse Gewest.

Ook hier is de definitie in het decreet duidelijk ruimer maar ook concreter dan de desbetreffende definitie in de Richtlijn 2001/42/EG, die luidt: *"plannen en programma's, met inbegrip van die welke door de Gemeenschap worden medegefinancierd, alsook de wijzigingen ervan, die door een instantie op nationaal, regionaal of lokaal niveau worden opgesteld en/of vastgesteld of die door een instantie worden opgesteld om middels een wetgevingsprocedure door het parlement of de regering te worden vastgesteld en die door wettelijke of bestuursrechtelijke bepalingen zijn voorgeschreven*".

Conform de definitie in het Decreet zijn niet enkel plannen en programma's die uitgaan van een Vlaamse overheidsinstantie MER-plichtig, maar ook acties die onder de federale bevoegdheid ressorteren. Daarnaast dient het initiatiefrecht voor het plan of programma niet noodzakelijk bij de overheid te liggen. Een plan-MER kan ook opgelegd worden indien de overheid een toezichthoudende functie heeft in het kader van de opmaak of de vaststelling van het plan of programma ofwel in het geval van publiek-private samenwerking (PPS). Ook plannen die gedeeltelijk mee worden gefinancierd door de Europese gemeenschap of door het Vlaams Gewest of de Vlaamse gemeenschap in het kader van de internationale samenwerking, vallen onder de definitie.

Milieueffectenrapportage over een plan of programma wordt in het decreet dan weer gedefinieerd als "een openbaar document waarin, van een voorgenomen plan of programma en van de redelijkerwijze in beschouwing te nemen alternatieven, de te verwachten gevolgen voor mens en milieu in hun onderlinge samenhang op een systematische en wetenschappelijk verantwoorde wijze worden geanalyseerd en geëvalueerd, en aangegeven wordt op welke wijze de aanzienlijke milieueffecten vermeden, beperkt, verholpen of gecompenseerd kunnen worden, hierna plan-MER te noemen". Artikel 2 (c) van de Richtlijn 2001/42/EG omschrijft "*environmental report*" eenvoudigweg als: "deel van de documentatie bij het plan of programma dat de in artikel 5 en bijlage I vereiste informatie bevat".

Een laatste definitie met vooral praktische implicaties betreft de initiatiefnemer van een plan-MER. De definitie maakt daarbij een onderscheid tussen de ruimtelijke uitvoeringsplannen en de overige plannen en programma's:

" a) voor wat de verplichtingen inzake de ruimtelijke uitvoeringsplannen betreft: de overheid die het initiatief neemt tot opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan overeenkomstig artikel 41, 44 en 48 van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening;

b) voor wat de verplichtingen inzake de overige plannen en programma's betreft, in dalende volgorde van voorkeur: de publiek- of privaatrechtelijke organisatie die verantwoordelijk is voor de opmaak van een plan of programma; of de overheid die verantwoordelijk is voor de vaststelling van een plan of programma of voor het toezicht daarop;"

In de Europese Richtlijn wordt hieromtrent niets bepaald.

Het hoofdobjectief van het decreet van 18 december 2002 is via een verbeterde rapportages naar een beter geïnformeerde besluitvorming te streven. Beide rapportage-instrumenten moeten namelijk een vanuit milieu en/of veiligheidsoverwegingen onderbouwde besluitvorming mogelijk maken. Daarmee wil men voorkomen dat het milieubelang uit het oog wordt verloren en enkel technische en/of sociaal-economische facetten een rol spelen bij het nemen van beslissingen omtrent overheidsacties of privé-initiatieven. Meer bepaald moet de MER/VR de besluitvormingsprocedure inzake de onderzochte actie een zekere degelijkheid en doorzichtigheid geven. Verder moeten MER en VR het onderzoek naar milieuvriendelijke alternatieven stimuleren, moet een systematisch, zo volledig mogelijk onderzoek van de effecten gebeuren, en moet de wetenschappelijke informatie op een optimale manier worden gebruikt in het latere besluitvormingsproces. MER en VR moeten zorgen voor een tweede, onafhankelijke en deskundige stem die weerklinkt naast de opinie van de initiatiefnemer. Daarom moet de studie worden verricht door een wetenschappelijk onafhankelijk team dat een interdisciplinaire aanpak volgt en dat over het onderzoek op een systematische, volledige en begrijpelijke manier rapporteert. Dit alles moet leiden tot een beslissing die rekening houdt met alle betekenisvolle milieu- en veiligheidseffecten van een voorgenomen actie en haar alternatieven en die een keuze inhoudt voor de voor mens en milieu minst nadelige, minst hinderlijke en minst risicovolle oplossing.

Het decreet regelt de afbakening van het toepassingsgebied voornamelijk op procedurele wijze. Dit heeft voornamelijk te maken met de allesbehalve eenvoudige omzetting van het toepassingsgebied overeenkomstig de Richtlijn 2001/42/EG.
Artikel 4.2.1 van het decreet voert de plan-MER op algemene wijze in en stelt dat voorgenomen plannen en programma's alvorens ze kunnen worden goedgekeurd, aan een milieueffectrapportage worden onderworpen in de gevallen bepaald in het plan-MER- hoofdstuk. Artikel 4.2.2 geeft vervolgens de grote lijnen aan inzake de wijze waarop de afbakening van Vlaamse plan-MER zal geschieden. Dit artikel erkent dus overeenkomstig art. 4 (2) van de Richtlijn twee mogelijkheden inzake procedurele invulling met name een afzonderlijke Plan-MER-procedure, of de invoering van een "Plan-MER-fase" in de planbesluitvormingsprocedure. § 1 en § 3 van artikel 4.2.2 bepalen expliciet dat de opstelling van twee lijsten van plannen en programma's noodzakelijk is zijnde i) een lijst van plannen en programma's waarvoor een plan-MER-verplichting geldt en ii) een lijst van plannen en programma's waarvoor in de eigen plan-besluitvorming een plan-MER-fase is ingebouwd. Daarnaast biedt een opvangbepaling in § 3 van art. 4.2.2 de mogelijkheid om *ad-hoc* en aan de hand van selectiecriteria, opgenomen in de Bijlage II van de Richtlijn en letterlijk overgenomen in Bijlage I van het decreet, te oordelen over het al dan niet MER-plichtig zijn van plannen/programma's die niet op de hiervoor vermelde lijsten zijn opgenomen.

Het decreet voorziet verder nog in een vrijstellingsmogelijkheid, waarover door de Vlaamse regering wordt beslist in het geval van een noodsituatie (art. 4.2.3, § 1). Ook een

ontheffingsmogelijkheid is voorzien (art. 4.2.3, § 2). Hierover moet de administratie beslissen en ze kan slechts van deze mogelijkheid gebruik maken op verzoek van de initiatiefnemer en in drie welbepaalde gevallen, met name wanneer de administratie oordeelt dat : i) een toetsing aan de criteria van bijlage I uitwijst dat het voorgenomen plan of programma geen aanzienlijke gevolgen kan hebben voor het milieu omdat het plan of programma het gebruik van een klein gebied op lokaal niveau bepaalt of omdat het kleine wijzigingen aan een plan of programma betreft, ii) het voorgenomen plan of programma een uitwerking, herziening of voortzetting inhoudt van een plan of programma waarvoor reeds eerder een plan-MER werd goedgekeurd, en een nieuw plan-MER redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens betreffende aanzienlijke milieueffecten kan bevatten, iii) een toetsing aan de criteria van bijlage I uitwijst dat het voorgenomen plan of programma geen aanzienlijke gevolgen kan hebben voor het milieu en het geen plan of programma betreft als bedoeld in artikel 3, § 2 van de Richtlijn betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's, .waarvoor de randvoorwaarden zijn afgeleid van de marge die de Richtlijn terzake stelt. De door de initiatiefnemer te volgen procedure is ook geregeld in art. 4.2.3.

Dit nieuwe Decreet legt dus een hele reeks verplichtingen op voor nieuw uit te voeren plannen of projecten. Het spreekt voor zich dat dit Decreet dan ook wel degelijk van belang is voor de Havens indien zij in de toekomst nieuwe werken wensen uit te voeren.

2.3.7.3. Juridisch-technische analyse

De regeling zoals deze thans van kracht is in het Vlaams Gewest is strenger dan de Europese norm. Overeenkomstig de Richtlijn(en) dient slechts een MER studie uitgevoerd te worden voor de aanleg van nieuwe havens en kanalen.

Conform de Vlaamse regeling geldt de MER plicht evenwel ook voor bestaande havens. Dit leidt volgens de Vlaamse havens tot concurrentievervalsing ten opzichte van de andere Europese havens.

Een bijkomend probleem werd gesignaleerd door de haven van Oostende. Zoals geweten wenst de haven van Oostende een uitbreiding te doen naar de zee. Hiervoor is evenwel een samenwerking nodig tussen het Vlaams gewest en de federale Staat zeker wat betreft de vergunningsverlening. De federale overheid is op basis van de Wet Mariene Milieu (1999) bevoegd voor het vergunnen van deze werken in zee voorbij de basislijn.

Het blijkt evenwel dat de federale regelgeving op dit punt niet strookt met de Vlaamse regelgeving.

Met name dient niet enkel de MER-procedure doorlopen te worden conform de regelgeving uitgevaardigd door het Vlaams gewest, maar dient ook een MER-procedure doorlopen te worden conform de bepalingen van het KB van 9 september 2003 in uitvoering van de Wet Mariene Milieu[132].

Belangrijk om hier op te merken is het feit dat de Raad van State in haar arrest van 25 maart 2003 (nr. 117.482) heeft beslist dat de oude KB's van 20 december 2000, genomen in uitvoering van de Wet Mariene Milieu[133], waren tot stand gekomen met schending van de artikelen 3,§1 en 84, eerste lid,2° van de gecoördineerde wetten op de Raad van State. Als reactie hierop zijn twee nieuwe KB's ter vervanging van de oude KB's afgekondigd[134]. Het grootste verschil tussen het nieuwe MER KB en het oude KB van 20 december 2000 situeert zich op het vlak van de termijnen die voorzien zijn voor het opstellen van een MER-studie. Door deze wijzigingen zullen de MER-verplichtingen opgelegd door het Vlaams Gewest en deze door de federale overheid beter op elkaar afgestemd worden.

Voor een meer in detail bespreking van de MER-plicht voor de Vlaamse zeehavens wordt evenwel verwezen naar Deel 3.

2.3.8. Industriële ongevallen

2.3.8.1. Multilaterale verdragen[135]

2.3.8.1.1. Het Verdrag van Helsinki

Na het industrieel ongeval te Seveso (Italië) in 1982 kwam nog hetzelfde jaar binnen de EEG de Seveso-richtlijn tot stand. Tien jaar later werd binnen de ECE van de VN het Verdrag inzake de grensoverschrijdende gevolgen van industriële ongevallen gesloten (Helsinki, 17 maart 1992). Het Verdrag van Helsinki is sterk geïnspireerd op de Seveso-richtlijn. In de preambule van het Verdrag wordt het beginsel dat "*de vervuiler betaalt*", als een algemeen beginsel van internationaal milieurecht aanvaard. De beginselen van goed nabuurschap,

---

[132] *B.S.*, 17 september 2003.

[133] KB van 20 december 2000 houdende de procedure tot vergunning en machtiging van bepaalde activiteiten in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België, *B.S.*, 25 januari 2001; KB van 20 december 2000 houdende de regels betreffende de milieu-effectenbeoordeling in toepassing van de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België, *B.S.*, 25 januari 2000.

[134] KB van 7 september 2003 houdende de procedure tot vergunning en machtiging van bepaalde activiteiten in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België, *B.S.*, 17 september 2003; KB van 9 september 2003 houdende de regels betreffende de milieu-effectenbeoordeling in toepassing van de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België, *B.S.*, 17 september 2003.

[135] MAES, F., in DE KETELAERE, K. (ed), *o.c.*, 162-165.

wederkerigheid, non-discriminatie en goede trouw worden in de preambule aanzien als beginselen van internationaal gewoonterecht.

Een "*industrieel ongeval*" is een voorval als gevolg van een niet beheerste ontwikkeling in de loop van elke activiteit waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn, voornamelijk tijdens de productie, het gebruik, de opslag, de behandeling of de verwijdering van gevaarlijke stoffen. Het betreft gevaarlijke stoffen in hoeveelheden ter grootte van of boven de in Bijlage I bij het Verdrag opgenomen drempelwaarden en die grensoverschrijdende gevolgen zou kunnen hebben, hetzij direct of indirect, voor o.m. de mens, de flora, de fauna, de bodem, het water, de lucht, het landschap, stoffelijke zaken en het culturele erfgoed, met inbegrip van de historische monumenten (art. 1). Het Verdrag is ook van toepassing op industriële ongevallen met grensoverschrijdende gevolgen die zijn veroorzaakt door natuurrampen. Het Verdrag is niet van toepassing op: (1) kernongevallen of radiologische noodsituaties; (2) ongevallen in militaire installaties; (3) doorbraken van stuwdammen, met uitzondering van de gevolgen van industriële ongevallen veroorzaakt door deze doorbraken; (4) ongevallen bij vervoer over land, met uitzondering van hulpverlening en het vervoer op het terrein van de gevaarlijke activiteit; (5) het ongewenst vrijkomen van genetisch gemodificeerde organismen; (6) ongevallen veroorzaakt door activiteiten in het mariene milieu, met inbegrip van de exploratie of exploitatie van de zeebodem; en (7) het weglekken van olie of andere gevaarlijke stoffen op zee (art. 2).

Industriële ongevallen moeten zo veel mogelijk worden voorkomen, de frequentie en de ernst ervan worden verminderd en de gevolgen ervan beperkt via maatregelen van preventie, voorbereiding en bestrijding, met inbegrip van herstelmaatregelen. Iedere verdragspartij moet erop toe zien dat de exploitant wordt verplicht alle noodzakelijke maatregelen te nemen voor het veilig verrichten van gevaarlijke activiteiten en ter voorkoming van industriële ongevallen (art. 3). In eerste instantie zal elke verdragspartij de gevaarlijke activiteiten onder haar rechtsmacht inventariseren met het doel potentieel benadeelde verdragspartijen in kennis te stellen van deze activiteiten. De betrokken partijen voeren op verzoek van één van hen besprekingen over de inventarisatie van gevaarlijke activiteiten die redelijkerwijs grensoverschrijdende gevolgen zouden kunnen hebben. Indien geen overeenstemming kan worden bereikt over de vraag of een activiteit wel dan niet een gevaarlijke activiteit is, kan elk van die verdragspartijen deze vraag voor advies voorleggen aan een onderzoekscommissie bestaande uit drie wetenschappelijke of technische deskundigen. De door de onderzoekscommissie te volgen procedure maakt het voorwerp uit van Bijlage II van het Verdrag. Een verdragspartij met een voorgenomen of bestaande gevaarlijke activiteit onder haar rechtsmacht dient een potentieel benadeelde partij in kennis te stellen over de gevaarlijke activiteiten en zal op vraag van deze laatste overgaan tot overleg volgens de procedure voorzien in Bijlage III. Het informeren van het publiek in de gebieden die kunnen worden getroffen door de gevaarlijke activiteit en hun opmerkingen en bezwaren maken deel uit van deze overlegprocedure (art. 4). Ter voorkoming van industriële ongevallen worden door de verdragspartijen en de exploitanten van gevaarlijke activiteiten maatregelen genomen om de risico's van deze ongevallen te beperken. Deze preventiemaatregelen zijn onder andere

opgenomen in Bijlage IV bij het Verdrag. Van de exploitant wordt verwacht dat hij aantoont de gevaarlijke activiteiten veilig te verrichten. Hij kan dit doen door informatie te verstrekken, bv. essentiële gegevens inzake het proces, de analyses en de evaluatie zoals omschreven in Bijlage V (art. 6). Bij de besluitvorming inzake de plaatskeuze van nieuwe gevaarlijke activiteiten en bij belangrijke wijzigingen van bestaande gevaarlijke activiteiten, zal de verdragspartij van herkomst beleidslijnen opstellen teneinde het risico voor de bevolking en het milieu van alle benadeelde verdragspartijen te beperken (art. 7). Alle verdragspartijen moeten de passende voorbereidingen nemen om in noodsituaties de industriële ongevallen te kunnen bestrijden en de grensoverschrijdende gevolgen van zodanige ongevallen te beperken. Deze maatregelen worden opgesomd in Bijlage VII. In het bijzonder stellen de betrokken partijen elkaar in kennis van hun rampenplannen, met inbegrip van passende bestrijdingsmaatregelen en andere maatregelen ter voorkoming en beperking van grensoverschrijdende gevolgen. De betrokken partijen streven ernaar die plannen op elkaar af te stemmen. Indien passend, stellen zij gezamenlijk buiten het terrein van de gevaarlijke activiteiten van toepassing zijnde rampenplannen op, teneinde het nemen van adequate bestrijdingsmaatregelen te vergemakkelijken (art. 8). Aan het publiek in gebieden die zouden kunnen worden geraakt door een industrieel ongeval moet een passende voorlichting worden gegeven. Deze voorlichting dient de in bijlage VIII genoemde gegevens te bevatten en dient rekening te houden met de gegevens genoemd in bijlage V. De partij van herkomst biedt het publiek in de gebieden die zouden kunnen worden geraakt de gelegenheid om deel te nemen aan de desbetreffende procedures, opdat het zijn standpunten en bezorgdheid met betrekking tot preventie- en voorbereidingsmaatregelen kenbaar kan maken. De deelname die het publiek van de benadeelde partij wordt geboden moet gelijkwaardig zijn aan de deelname die wordt geboden aan het publiek van de partij van herkomst. Aan natuurlijke personen en rechtspersonen die schadelijke grensoverschrijdende gevolgen van een industrieel ongeval ondervinden, zal de toegang tot de desbetreffende bestuurlijke en gerechtelijke procedures worden gewaarborgd, met inbegrip van de mogelijkheid een rechtsvordering in te stellen of beroep in te stellen tegen een beslissing waarbij hun rechten zijn aangetast. Deze toegang en de behandeling in die procedures zal gelijkwaardig zijn aan die welke beschikbaar is voor de personen binnen de eigen rechtsmacht van de partij van herkomst (art. 9). Verder moeten de verdragspartijen meldsystemen voor industriële ongevallen opzetten en in stand houden. Deze melding aan de benadeelde partijen moet bij een industrieel ongeval de in Bijlage IX bij het Verdrag genoemde gegevens bevatten. De opgestelde rampenplannen zullen bij een ongeval zo spoedig mogelijk in werking worden gesteld (art. 10). De partijen zullen adequate bestrijdingsmaatregelen nemen, met gebruikmaking van de meest doeltreffende middelen teneinde de gevolgen te beheersen en te beperken. Bij een industrieel ongeval met grensoverschrijdende gevolgen zullen de betrokken partijen ernaar streven hun bestrijdingsmaatregelen te coördineren (art. 11). Verder zullen de partijen elkaar bijstand verlenen. Indien het verlenen van wederzijdse bijstand tussen de partijen niet is geregeld in bilaterale of multilaterale overeenkomsten, wordt de bijstand verleend in overeenstemming met Bijlage X bij het Verdrag, tenzij de partijen anders overeenkomen (art. 12). Tenslotte worden de partijen opgeroepen de wetenschappelijke en technologische samenwerking te bevorderen, met inbegrip van onderzoek naar minder gevaarlijke processen (art. 14),

informatie uit te wisselen (Bijlage XI genoemde gegevens) (art. 15) en technologie uit te wisselen over de preventie, de voorbereiding en de bestrijding van de gevolgen van industriële ongevallen (art. 16). Bij het uitwisselen van informatie kunnen de partijen beperkingen inlassen ter bescherming van informatie over persoonsgegevens, industriële geheimen of handelsgeheimen, met inbegrip van de intellectuele eigendom of de nationale veiligheid (art. 22).

2.3.8.1.2. Omzetting van het Verdrag van Helsinki in Vlaamse wetgeving

Het Verdrag van Helsinki aangaande de grensoverschrijdende gevolgen van industriële ongevallen werd door het Vlaams gewest goedgekeurd door het Decreet van 1 maart 2002.[136] Het betreft hier evenwel een louter goedkeuringsdecreet. Tot op heden werden nog geen uitvoeringsbesluiten hieromtrent genomen. Opvallend is dat er geen goedkeuringswet werd uitgevaardigd op federaal niveau.

Belangrijker in deze context is het samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 gesloten tussen de Federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.[137] Gelet op het feit dat dit samenwerkingsakkoord ook uitvoering geeft aan de Europese Richtlijn 96/82/EG zal het hierna besproken worden.

2.3.8.2. Europese Richtlijnen

2.3.8.2.1. De Richtlijn 96/82/EG

Met betrekking tot deze problematiek werd op 9 december 1996 Richtlijn 96/82/EG[138] uitgevaardigd betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Het betreft hier de zogenaamde Seveso-II Richtlijn die de vorige Richtlijn 82/501/EEG[139] (Seveso-I Richtlijn) volledig vervangt. Deze Richtlijn diende omgezet te worden tegen 3 februari 1999 en werd door het Vlaams Gewest omgezet bij Besluit van de Vlaamse regering van 12 januari 1999. Tevens werd op 21 juni 1999 een samenwerkingsakkoord gesloten tussen de Federale staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Alhoewel Richtlijn 96/82/EG niet onmiddellijk van toepassing is op de Vlaamse havens op zich, worden deze uiteraard wel geconfronteerd met de aanwezigheid van Sevesobedrijven op hun terreinen. Gelet evenwel op de beperkte omvang van onderhavige studie zal in dit bestek

---

[136] *B.S.*, 12 april 2002
[137] *B.S.*, 12 oktober 2000
[138] *PB.L.*, 14 januari 1997, afl. 10, 13
[139] *PB.L.*, 5 augustus 1982, afl. 230, 1

enkel kort de krachtlijnen van deze Richtlijn besproken worden.[140] Richtlijn 96/82/EG betreft de preventie van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn, en de beperking van de gevolgen daarvan voor mens en milieu, teneinde op coherente en doeltreffende wijze hoge niveaus van bescherming binnen de gehele Gemeenschap te waarborgen (art.1).

De Richtlijn is van toepassing op inrichtingen waar gevaarlijke stoffen in hoeveelheden, gelijk aan of groter dan de in bijlage I, delen 1 en 2, kolom 2, vermelde hoeveelheid aanwezig zijn, met uitzondering van de artikelen 9, 11 en 13, die van toepassing zijn op elke inrichting waar gevaarlijke stoffen in hoeveelheden gelijk aan of groter dan de in bijlage I, delen 1 en 2, kolom 3, vermelde hoeveelheid aanwezig zijn. In deze richtlijn wordt onder "aanwezigheid van gevaarlijke stoffen" verstaan: "de feitelijke of toegestane aanwezigheid van dergelijke stoffen in de inrichting, dan wel de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen waarvan bekend is dat zij kunnen ontstaan wanneer een industrieel chemisch proces buiten controle geraakt, in hoeveelheden, gelijk aan of hoger dan de drempels in de delen 1 en 2 van bijlage I" (art. 2).

Als inrichting in de zin van de Richtlijn wordt beschouwd : *het gehele door een exploitant beheerde gebied waar gevaarlijke stoffen aanwezig zijn in een of meer installaties, met inbegrip van gemeenschappelijke op bijbehorende infrastructuur of activiteiten* (art. 3 (1)).

Overeenkomstig artikel 4 is de Richtlijn onder andere niet van toepassing op *vervoer van gevaarlijke stoffen en tijdelijke opslag tijdens het vervoer over de weg, per spoor, over binnenwateren of zeewateren of door de lucht, met inbegrip van laden en lossen en de overbrenging naar of van een andere tak van vervoer in havens, op kaden of in spoorwegemplacementen, buiten de door deze richtlijn bestreken inrichtingen.* Verder legt de Richtlijn (art. 5-11) een hele reeks verplichtingen op aan de exploitanten van gevaarlijke inrichtingen. Dit voornamelijk met betrekking tot de kennisgeving (art. 6) , het preventiebeleid voor zware ongevallen (art. 7), het voorkomen van een domino-effect (art. 8), het indienen van een veiligheidsrapport (art. 9), de procedure bij wijziging van een installatie, een inrichting of een opslagplaats (art. 10) en het opstellen van noodplannen (art. 11)

Ook bevat de Richtlijn bepalingen met betrekking van de door de exploitant te verstrekken informatie na een zwaar ongeval (art. 14), alsmede met betrekking tot de informatie die de Lidstaten zelf op hun beurt moeten verstrekken aan de Commissie naar aanleiding van zware ongevallen die zich hebben voorgedaan op hun grondgebied (art.15).

Een voor de havens mogelijk belangrijke bepaling is deze opgenomen in artikel 12 van de Richtlijn met betrekking tot de ruimtelijke ordening. Overeenkomstig deze bepaling, dienen de Lidstaten ervoor te zorgen dat de preventie van zware ongevallen en beperking van de gevolgen van dergelijke ongevallen in hun beleid inzake de bestemming of het gebruik van de

[140] Zie over de Seveso-richtlijn: VERBRUGGEN, J., Preventie van zware ongevallen: de nieuwe Seveso-richtlijn in België, 9 *T.M.R.* 203-221 (2000/3); VERBRUGGEN, J. & SCHRAM, F., Publieke toegang tot Seveso-informatie, 10 *T.M.R.* 214-228 (2001/3).

grond en/of in andere toepasselijke takken van beleid in aanmerking wordt genomen. Zij dienen derhalve toe te zien op : i) de vestiging van nieuwe inrichtingen, ii) de wijzigingen van bestaande inrichtingen, iii) nieuwe ontwikkelingen rond bestaande inrichtingen zoals verbindingswegen, openbare lokaties, woongebieden, wanneer de plaats van vestiging ervan of de ontwikkelingen zelf het risico van een zwaar ongeval kunnen vergroten of de gevolgen ervan ernstiger kunnen maken. De Lidstaten moeten er ook voor zorgen dat er in hun beleid inzake de bestemming of het gebruik van de grond en/of andere toepasselijke takken van beleid alsmede de procedures voor de uitvoering van die takken van beleid rekening wordt gehouden met de noodzaak om op een lange-termijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen de onder deze richtlijn vallende inrichtingen enerzijds en woongebieden, door het publiek bezochte gebieden, waardevolle natuurgebieden en bijzonder kwetsbare gebieden anderzijds, en, voor bestaande inrichtingen, aanvullende technische maatregelen te treffen overeenkomstig artikel 5, teneinde de gevaren voor personen niet te vergroten.

2.3.8.2.2. Omzetting van de Richtlijn 96/82/EG in Vlaamse wetgeving

De Richtlijn 96/82/EG werd omgezet door het Besluit van de Vlaamse regering van 12 januari 1999[141] tot wijziging van het VLAREA-Besluit. In dit gewijzigd VLAREA-Besluit wordt een onderscheid gemaakt tussen een exploitant van een VR-inrichting[142] waar gevaarlijke stoffen gelijk aan of groter dan de hoeveelheid genoemd in de delen 1 en 2, kolom 2 van bijlage 6 van het VLAREA-Besluit, aanwezig zijn en de exploitant van een VR-inrichting waar gevaarlijke stoffen in hoeveelheden gelijk aan of groter dan de hoeveelheid genoemd in kolom 3, delen 1 en 2 van bijlage 6 aanwezig zijn.
De exploitant van de eerst genoemde VR-inrichting moet alle maatregelen nemen om zware ongevallen te voorkomen en de gevolgen daarvan voor mens en milieu beperken. Hij moet ten allen tijde aan de met het toezicht belaste ambtenaren kunnen aantonen dat hij alle noodzakelijke maatregelen heeft genomen voor het vaststellen van de bestaande risico's voor zware ongevallen, voor het nemen van passende veiligheidsmaatregelen en voor de veiligheidsvoorlichting, -training en –uitrusting van het personeel ter plaatse. Deze exploitant dient tevens een document op te stellen waarin zijn preventiebeleid voor zware ongevallen wordt vastgelegd. Dit beleid moet borg staan voor een hoog beschermingsniveau voor mens en milieu door middel van passende maatregelen, structuren en beheerssystemen. Het opgestelde document moet ter beschikking worden gehouden van de met het toezicht belaste ambtenaren.

De exploitant van de tweede categorie VR-inrichting moet een veiligheidsrapport indienen om: i) aan te tonen dat er een beleid ter preventie van zware ongevallen en een veiligheidsbeheerssysteem voor het uitvoeren daarvan zijn ingevoerd overeenkomstig de vereisten gesteld in Bijlage 5, ii) aan te tonen dat de gevaren van zware ongevallen geïdentificeerd zijn en dat de nodige maatregelen zijn getroffen om die te voorkomen en de

[141] *B.S.*, 11 maart 1999
[142] VR = veiligheidsrapport

gevolgen van dergelijke voor mens en milieu te beperken, iii) aan te tonen dat het ontwerp, de constructie, de exploitatie en het onderhoud van alle met de werking samenhangende installaties, opslagplaatsen apparatuur en infrastructuur die samenhangen met de gevaren van een zwaar ongeval binnen de inrichting voldoende veilig en betrouwbaar zijn, iv) aan te tonen dat er interne noodplannen zijn gemaakt en de nodige gegevens te verstrekken voor de opstelling van het externe plan om bij een zwaar ongeval de nodige maatregelen te kunnen treffen, v) te waarborgen dat voldoende gegevens aan de bevoegde overheden worden verschaft zodat zij besluiten kunnen nemen over nieuwe activiteiten of over ontwikkelingen rond bestaande inrichtingen. Een dergelijk veiligheidsrapport is tevens vereist bij wijziging van een VR-installatie, VR-inrichting, VR-opslag of proces of bij wijziging van aard en van de hoeveelheden gevaarlijke stoffen die voor gevaren van zware ongevallen belangrijke gevolgen kunnen hebben.

Conform het gewijzigd VLAREA-besluit moet dit veiligheidsrapport tenminste bevatten: i) inlichtingen over het beheerssysteem en de organisatie van de inrichting met het oog op de preventie van zware ongevallen, hierbij rekening houdend met de verplichtingen opgenomen in Bijlage 5; ii) presentatie van de omgeving van de inrichting, inhoudende een beschrijving van de plaats en zijn omgeving met inbegrip van de geografische ligging, de meteorologische, geologische en hydrologische gegevens, de identificatie van de installaties en andere activiteiten binnen de inrichting die het gevaar van een zwaar ongeval met zich kunnen brengen en een beschrijving van de zones die door een zwaar ongeval kunnen worden getroffen; iii) een beschrijving van de VR-installaties, inhoudende een beschrijving van de voornaamste werkzaamheden en producten uit de delen van de inrichting die belangrijk zijn uit veiligheidsoogpunt, de mogelijke oorzaken van risico's van zware ongevallen en de omstandigheden waarin zo'n zwaar ongeval zich zou kunnen voordoen, vergezeld van een beschrijving van de genomen preventieve maatregelen, een beschrijving van procédés, met name de werkwijzen en een beschrijving van de gevaarlijke stoffen; iv) een identificatie en analyse van de ongevallenrisico's en preventiemiddelen inhoudende een gedetailleerde beschrijving van de scenario's voor mogelijke zware ongevallen, en de omstandigheden waarin deze zich kunnen voordoen, inclusief een samenvatting van de voorvallen die bij het op gang brengen van deze scenario's een belangrijke rol kunnen spelen, ongeacht of de oorzaken binnen of buiten de installatie liggen, een beoordeling van de omvang en de ernst van de gevolgen van de geïdentificeerde zware ongevallen en een beschrijving van de technische parameters en de voor de veiligheid van de installaties aangebrachte apparatuur; v) de beschermings- en interventiemaatregelen om de gevolgen van een ongeval te beperken, inhoudende een beschrijving van de apparatuur die op de installatie is aangebracht om de gevolgen van zware ongevallen te beperken, de organisatie van het alarm en de interventie, de beschrijving van de inzetbare interne of externe middelen en een synthese van deze punten, die nodig is voor het interne noodplan.

Naast deze wijzigingen aan het VLAREA-Besluit is voornamelijk het samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 tussen de federale Staat, het Vlaams gewest, het Waals gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van de gevaren van zware

ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken[143] van belang. Dit Samenwerkingsakkoord betreft de preventie van zware ongevallen, waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn, en de beperking van de gevolgen daarvan voor mens en milieu, teneinde op coherente en doeltreffende wijze hoge niveaus van bescherming in het hele land te waarborgen.

Rekening houdend met het doel van de studie zullen hier enkel de verplichtingen die gelden voor de zogenaamde Seveso-inrichtingen en de procedure ingeval van een zwaar ongeval.

Het samenwerkingsakkoord is zowel van toepassing op de zogenaamde "kleine" Seveso-inrichtingen als op de zogenaamde "grote" Seveso-inrichtingen (art. 3§1). Het onderscheid tussen beide is gelijk aan het onderscheid dat wordt gemaakt in het hierboven besproken decreet aangaande de VR-inrichtingen. Het samenwerkingsakkoord is evenwel niet van toepassing op : i) militaire inrichtingen, installaties of opslagplaatsen; ii) gevaren die samenhangen met ioniserende stralingen; iii) het vervoer van gevaarlijke stoffen en tijdelijke opslag tijdens het vervoer over de weg, per spoor, over binnenwateren of zeewateren of door de lucht, met inbegrip van laden en lossen en de overbrenging naar of van een andere tak van vervoer in havens, op kaden of in spoorwegemplacementen, buiten de door dit samenwerkingsakkoord bestreken inrichtingen; iv) het vervoer van gevaarlijke stoffen door pijpleidingen, met inbegrip van de pompstations, buiten de onder dit samenwerkingsakkoord begrepen inrichtingen; v) winningsindustrieën die zich op het gebied van exploratie en exploitatie van delfstoffen in mijnen en groeven en op dat van boringen bewegen; vi) stortplaatsen voor afval (art. 6).

Verplichtingen voor de inrichtingen

1. Zorgplicht

Conform artikel 7 van het Samenwerkingsakkoord moet de exploitant alle nodige maatregelen nemen om zware ongevallen te voorkomen en om de gevolgen daarvan voor mens en milieu te beperken. Hij moet te allen tijde aan de bevoegde inspectiediensten kunnen aantonen dat hij alle in dit samenwerkingsakkoord aangegeven noodzakelijke maatregelen heeft genomen.

2. Kennisgeving

Overeenkomstig artikel 8 §1 van het Samenwerkingsakkoord moet de exploitant aan de coördinerende dienst[144] binnen de volgende termijnen een kennisgeving zenden :

1° voor nieuwe inrichtingen : uiterlijk op het ogenblik dat de aanvraag voor het verkrijgen van een vergunning die toelating inhoudt voor de exploitatie van de inrichting wordt ingediend;

[143] *B.S.*, 12 oktober 2000

[144] Voor inrichtingen die in het Vlaams Gewest gelegen zijn is dit de Cel VR van de afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid AMINAL : B.Vl.Reg. 22 juni 2001, *B.S.*, 19 juli 2001

2° voor bestaande inrichtingen : uiterlijk op 3 februari 2000;
3° voor inrichtingen die ingevolge een wijziging van de classificatie van stoffen en preparaten in de bijlage I, deel 2 vermelde categorieën, tengevolge van een wijziging of aanpassing aan de technische vooruitgang van een in die bijlage genoemde richtlijn, verplicht worden om kennisgeving te doen : uiterlijk twee jaar na de wijziging of aanpassing aan de technische vooruitgang van de desbetreffende richtlijn.

Deze kennisgeving dient de volgende gegevens te bevatten (art. 8 §2) :
- de naam of de handelsnaam van de exploitant en het volledige adres van de inrichting in kwestie;
- de zetel van de exploitant en het volledige adres ervan;
- de naam of de functie van de persoon die met de leiding van de inrichting belast is, als dat een andere is dan de onder punt 1° bedoelde persoon;
- voldoende gegevens om de gevaarlijke stoffen in kwestie of de categorie van de gevaarlijke stoffen te identificeren;
- de hoeveelheid en de fysische vorm van de gevaarlijke stof of stoffen in kwestie;
- de activiteit die in de installatie of op de opslagplaats wordt uitgeoefend of is gepland;
- de onmiddellijke omgeving van de inrichting, zijnde de omstandigheden die een zwaar ongeval kunnen veroorzaken of de gevolgen ervan ernstiger kunnen maken.

Ingeval van een significante wijziging van de informatie opgenomen in de verstrekte kennisgeving, zoals de wijziging van de hoeveelheid of de fysische vorm van de gevaarlijke stoffen of wijzigingen van de processen waarbij die stoffen worden gebruikt en bij definitieve sluiting van de installatie dient de exploitant onmiddellijk de coördinerende dienst op de hoogte te brengen (art. 8 §3). Deze kennisgevingen worden door de coördinerende dienst bezorgd aan de beoordelingsdienst, aan de bevoegde provincie gouverneur en aan de bevoegde burgemeester (art. 8 §6).

Naast deze algemene verplichtingen die voor alle inrichtingen gelden, zijn er ook nog bijkomende verplichtingen die aan de “klein” en “grote” Seveo-inrichtingen worden opgelegd.

Zo dient de exploitant van “kleine” Seveso-inrichtingen een document op te stellen waarin hij zijn preventiebeleid voor zware ongevallen uiteenzet en hij zorgt voor de correcte uitvoering van dat beleid. Dit gevoerde beleid moet borg staan voor een hoog beschermingsniveau voor mens en milieu door middel van passende maatregelen, middelen, structuren en beheerssystemen (art. 9§1). Het door de exploitant op te stellen document omvat een beschrijving van het preventiebeleid en van de wijze waarop dit beleid in de praktijk wordt gebracht. Deze beschrijving is afgestemd op de gevaren van zware ongevallen die de inrichting met zich meebrengt en heeft met name betrekking op : i) de algemene doelstellingen en beginselen die door de exploitant worden gehanteerd voor de beheersing van de risico's van zware ongevallen; ii) de wijze waarop de activiteiten binnen de inrichting zijn georganiseerd (art. 9§2).

De exploitanten van de “grote” Seveso-inrichtingen dienen bijkomend een beleid te voeren ter preventie van zware ongevallen, dat borg staat voor een hoog beschermingsniveau van de mens en van het milieu en dienen tevens een doeltreffend veiligheidsbeheerssysteem in te voeren , dat borg staat voor de uitvoering van dit beleid (art. 10§1).
Het preventiebeleid voor zware ongevallen wordt schriftelijk vastgelegd en omvat de algemene doelstellingen en beginselen die door de exploitant worden gehanteerd voor de beheersing van de risico's van zware ongevallen. Het veiligheidsbeheerssysteem omvat het gedeelte van het volledige beheerssysteem van de inrichting dat betrekking heeft op de organisatorische structuur, de verantwoordelijkheden, de praktijken, de procedures, de processen en de hulpmiddelen die het mogelijk maken om het preventiebeleid voor zware ongevallen vast te leggen en uit te voeren (art. 10§2).

Naast deze verplichtingen dient de exploitant ook een veiligheidsrapport in te dienen waarin tenminste de in Bijlage II vermelde inlichtingen zijn opgenomen en dat tevens een bijgewerkte lijst bevat van de gevaarlijke stoffen die aanwezig zijn of kunnen zijn in de inrichting (art. 12 §1-§2).

Door de exploitant van een “grote” Seveso-inrichting dient tevens een intern **noodplan** opgesteld te worden om incidenten te bedwingen en te beheersen en om de effecten ervan tot een minimum te herleiden en de schade aan mens, milieu en goederen te beperken alsmede de binnen de inrichting te nemen maatregelen voor de bescherming van mens en milieu tegen de gevolgen van zware ongevallen uit te voeren (art. 15§1). Naast deze interne noodplannen, dient er door de zogenaamde “grote” Seveso-inrichtingen ook en externe noodplannen te worden opgesteld voor de buiten de inrichting te nemen maatregelen (art.17). Deze externe noodplannen dienen te worden opgesteld om : i) incidenten te bedwingen en te beheersen, de effecten ervan tot een minimum te herleiden en de schade aan mens, milieu en goederen te beperken; ii) maatregelen ten uitvoer te leggen voor de bescherming van mens en milieu tegen de gevolgen van zware ongevallen; iii) aan de bevolking en aan de diensten of autoriteiten in het gebied in kwestie relevante informatie te verstrekken; iv) na een zwaar ongeval voor herstel en schoonmaak van het milieu te zorgen. De externe noodplannen bevatten de in bijlage III, punt 2 vermelde gegevens overeenkomstig de onderrichtingen van de Minister bevoegd voor de civiele bescherming en, wat het in punt iv) vermelde betreft, overeenkomstig de onderrichtingen verstrekt door de bevoegde gewestregering.

Optreden bij en na een zwaar ongeval (artt. 20-23)

Ingeval van een zwaar ongeval of een onbeheersbare gebeurtenis van zodanige aard dat redelijkerwijze mag worden aangenomen dat zij tot een zwaar ongeval leidt, dient de exploitant onverwijld het intern noodplan uit te voeren. Indien dit zwaar ongeval of onbeheersbare gebeurtenis een gecoördineerde actie van de hulp- en interventiediensten vergt, moet het extern noodplan in werking worden gesteld en uitgevoerd overeenkomstig de

wetgeving op de civiele bescherming en de ter zake geldende onderrichtingen van de minister bevoegd voor de Civiele Bescherming. Tevens dient de exploitant de dienst 100 en het Coördinatie- en Crisiscentrum van de regering te verwittigen. De dienst 100 verwittigt op zijn beurt de hulp- en interventiediensten die zijn ingeschakeld in het noodplan.

Na een zwaar ongeval dient de exploitant zo spoedig mogelijk het Coördinatie- en Crisiscentrum van de regering en de bevoegde inspectiediensten in te lichten over de omstandigheden van het ongeval, de daarbij betrokken gevaarlijke stoffen, de beschikbare gegevens aan de hand waarvan de gevolgen van het ongeval voor mens en milieu kunnen worden geëvalueerd en de getroffen noodmaatregelen. Tevens stelt de exploitant deze diensten in kennis van de voorgenomen maatregelen om de gevolgen op middellange en lange termijn van het ongeval te beperken en herhaling van het ongeval te voorkomen.
Het is uiteraard voornamelijk op dit vlak dat dit Samenwerkingsakkoord belangrijk is voor de havenbesturen omdat zij in het extern noodplan mee zullen ingeschakeld worden.

2.3.8.3. Juridisch-technische analyse[145]

Zowel het samenwerkingsakkoord als de wijzigingen die zijn aangebracht aan Vlarem I en II door het Besluit van de Vlaamse Raad voldoen in principe volledig aan de bepalingen van de Europese Richtlijn en geven een correcte uitvoering hieraan. Wel valt het te betreuren dat het samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 niet zelf bepaalt welke bestaande reglementeringen, met name artikel 723 quinquies van het ARAB en de Seveso-Wet van 1987, worden opgeheven en gewijzigd.

Wel dient opgemerkt te worden dat zowel het Vlaams als het Waals Gewest zelfstandig de bepalingen van de Seveso-Richtlijn hebben omgezet voor wat betreft de regionale bevoegdheden. Hierdoor hebben zij eigenlijk het Samenwerkingsakkoord uitgehold en is een kans voorbijgegaan om de Seveso-Richtlijn op gecoördineerde wijze in Belgisch recht om te zetten. Zo spreekt met in het Besluit van de Vlaamse regering over VR-installatie terwijl men in het samenwerkingsakkoord spreekt van installatie, zonder aanvullende bepaling. Ook is het toepassingsgebied van het Besluit en het Samenwerkingsakkoord verschillend.

Zo is het Samenwerkingsakkoord niet van toepassing op :
i) militaire inrichtingen, installaties of opslagplaatsen;
ii) winningsindustrieën die zich op het gebied van exploratie en exploitatie van delfstoffen in mijnen en groeven en op dat van boringen bewegen;
iii) stortplaatsen voor afval
iv) gevaren die samenhangen met ioniserende straling;
v) het vervoer van gevaarlijke stoffen en tijdelijke opslag tijdens het vervoer over de weg, per spoor, over binnenwateren of zeewateren of door de lucht, met inbegrip van laden en lossen

[145] VERBRUGGEN, J. en GEYSEN, W., *Preventie van zware ongevallen: de nieuwe Seveso-rechtlijn in België*, in reeks Milieubescherming, Kluwer, 2000, 94

en de overbrenging naar of van een andere tak van vervoer in havens, op kaden of in spoorwegemplacementen, buiten de door dit samenwerkingsakkoord bestreken inrichtingen;
vi) het vervoer van gevaarlijke stoffen door pijpleidingen, met inbegrip van de pompstations, buiten de onder dit samenwerkingsakkoord begrepen inrichtingen;

Het Besluit van de Vlaamse regering is daarentegen niet van toepassing op de eerste drie categorieën.

Wel wordt zowel in het Samenwerkingsakkoord als in het besluit van de Vlaamse regering een onderscheid gemaakt tussen zogenaamde grote en kleine Seveso-bedrijven. Ook de overige bepalingen met betrekking tot het voeren van een preventiebeleid en het opstellen van een veiligheidsrapport zijn gelijklopend.

Wat betreft de procedure van optreden bij ongevallen wordt niets gezegd door het Besluit van de Vlaamse regering en enkel door het Samenwerkingsakkoord. Men kan zich dan ook de vraag stellen wat het nut is geweest van het Besluit van de Vlaamse regering en of het niet betere ware geweest om één regeling uit te werken in plaats van twee.

2.3.9. Toegang tot milieu-informatie

2.3.9.1. Multilaterale verdragen[146]

2.3.9.1.1. Het Verdrag van Aarhus

De toegang tot milieu-informatie is verder geregionaliseerd op het niveau van de ECE van de VN door het Verdrag inzake de toegang tot milieu-informatie, de publieke betrokkenheid in de besluitvorming en de toegang tot de rechter in milieuaangelegenheden (Aarhus, 1998).[147] Deze rechten voor natuurlijke- of rechtspersonen worden in het Verdrag gezien als een bijdrage tot het recht van leven in een milieu dat voldoet aan de gezondheid en het welzijn van elk individu en de verplichting het milieu te beschermen en te verbeteren ten gunste van huidige en toekomstige generaties.

De verdragspartijen moeten alle maatregelen nemen zodat milieu-informatie door de autoriteiten (nationale, regionale en plaatselijke overheden, natuurlijke- en rechtspersonen met een publieke functie of verantwoordelijkheid inzake milieu) wordt beschikbaar gesteld aan het publiek. Het publiek wordt bijgestaan bij de toegang tot de milieu-informatie, de

[146] MAES, F., in DE KETELAERE, K. (ed), *o.c.*, 165-167; zie ook DEKETELAERE, K. en SCHRAM, F., Milieurechten van het publiek in de participatiedemocratie. Toegang tot milieu-informatie, inspraak in de milieubesluitvorming en toegang tot de rechter in milieuzaken, Brugge, Vanden Broele, 2002.
[147] Convention on Access to Information, Public Participation in Decision-Making and Access to Justice in Environmental Matters, Aarhus, 25 juli 1998, in 38 *I.L.M.* 517 (1999). Sedert 21 april 2003 van kracht voor België.

betrokkenheid in het besluitvormingsproces en bij het zoeken van toegang tot de rechter in milieuaangelegenheden, zonder te discrimineren op basis van het burgerschap, de nationaliteit of de domicilie bij natuurlijke personen en zonder discriminatie naargelang de maatschappelijke zetel of het zwaartepunt van de activiteiten bij rechtspersonen. Dit kan gebeuren door milieueducatie, milieubewustwording, de erkenning en steun aan milieuorganisaties.

Milieu-informatie wordt ruim gedefinieerd en betreft informatie in gelijk welke materiële vorm (geschreven, visueel, elektronisch, …) over de toestand van het milieu, de toestand van de menselijke gezondheid, de menselijke veiligheid, de levensomstandigheden, de culturele sites en bouwstructuren, voor zover ze worden beïnvloed door milieufactoren zoals stoffen, energie, lawaai, radiatie of maatregelen die worden genomen met betrekking tot de milieuelementen lucht, atmosfeer, water, bodem, land, landschappen, natuurlijke sites, biologische diversiteit en genetisch gemodificeerde organismen. Het betreft zowel maatregelen van administratieve aard, als overeenkomsten, beleidsmaatregelen, wetgeving, plannen en programma's die een invloed kunnen hebben op de milieuelementen (art. 1-3). In artikel 4 wordt de toegang tot milieu-informatie meer in detail geregeld. Diegene die om milieu-informatie verzoekt, moet geen belang aantonen. Een vraag tot milieu-informatie kan worden geweigerd, indien de vraag manifest onredelijk is of te vaag geformuleerd of indien de vraag betrekking heeft op de interne communicatie tussen publieke autoriteiten. Milieu-informatie kan worden geweigerd indien de informatie slaat op een confidentiële procedure, confidentiële commerciële of industriële gegevens of confidentiële persoonlijke gegevens, voorzien in de nationale wetgeving. Er is geen informatieplicht indien de informatie behoort tot de internationale betrekkingen, de nationale defensie, de publieke veiligheid of het domein van de intellectuele eigendomsrechten. De weigering van informatie moet worden gemotiveerd. In de weigering moet worden verwezen naar de mogelijkheid van herziening van de weigering voor een rechtbank of een ander onafhankelijk of onpartijdig orgaan opgericht bij wet. De toegang tot de rechter wordt geregeld in artikel 9 van het Verdrag. Uitspraken zijn bindend voor de publieke autoriteit die over de informatie beschikt. In artikel 5 wordt de verdragspartijen o.m. een verplichting opgelegd bepaalde milieu-informatie te verzamelen en te verspreiden (b.v. wetgeving, programma's, rapporten, internationale milieuverdragen, beleidsdocumenten, …) en om de drie of vier jaar een nationaal milieurapport te publiceren en te verspreiden. Milieu-informatie moet op een transparante en bereikbare wijze ter beschikking worden gesteld.

De publieke betrokkenheid in de besluitvorming bestaat enerzijds uit een betrokkenheid bij beslissingen over specifieke activiteiten, zoals te vergunnen projecten die zijn opgenomen in Bijlage I bij het Verdrag of activiteiten die een significant effect op het milieu kunnen hebben (art. 6), anderzijds uit een betrokkenheid bij milieubeleidsplannen en milieuprogramma's (art. 7), en tenslotte een betrokkenheid tijdens de voorbereiding van wettelijke uitvoeringsmaatregelen en algemeen bindende normatieve instrumenten (art. 8). De toegang tot de rechter geldt eveneens voor het niet betrekken van het publiek bij beslissingen over specifieke activiteiten (art. 9). Diegene met een voldoende belang of wiens recht in een

administratieve procedure werd geschonden, moet toegang krijgen tot een herzieningprocedure voor een rechtbank of een ander onafhankelijk of onpartijdig orgaan opgericht bij wet. Deze toegang moet toelaten de substantiële en procedurele rechtsgeldigheid van een beslissing, een daad of een verzuim te wraken.

De betekenis van een voldoende belang of een schending van een recht wordt bepaald in overeenstemming met de nationale wetgeving en moet consistent zijn met de doelstellingen van het Verdrag. Elke niet-gouvernementele organisatie die de bevordering van de bescherming van het leefmilieu nastreeft, wordt beschouwd als hebbende een voldoende belang in de procedure van toegang tot de rechter. De mogelijkheid van een voorafgaande administratieve procedure wordt niet uitgesloten. Los van de herzieningsprocedure voor de rechter, moet iedere verdragspartij verzekeren dat natuurlijke- of rechtspersonen toegang hebben tot de administratieve of rechterlijke procedures ter wraking van daden of het nalaten ervan, begaan door private personen en publieke autoriteiten die de bepalingen van de nationale milieuwetgeving schenden.

2.3.9.1.2. Het PRTR-Protocol[148][149]

Naast het Verdrag van Aarhus is ook het zogenaamd PRTR-Protocol van belang. Het Protocol werd ondertekend op 21 mei 2003 doch is nog niet van kracht. Gelet op dit feit zal het hier slechts kort besproken worden.

Dit Protocol vloeit eigenlijk voort uit artikel 5, lid 9 van het verdrag van Aarhus, dat het volgende bepaalt : "*Elke Partij neemt geleidelijk stappen om (...) een coherent, landelijk systeem voor inventarisatie of registratie van verontreinigingsgegevens in te stellen in een gestructureerd, geautomatiseerd en voor het publiek toegankelijk gegevensbestand, samengesteld op grond van gestandaardiseerde rapportages. Dit systeem kan betrekking hebben op de introductie, het uitstoten en overbrengen van een bepaalde reeks stoffen en producten, met inbegrip van water, energie en hulpbronnenverbruik, afkomstig van een bepaalde reeks activiteiten, in de verschillende milieucompartimenten en naar ter plaatse of elders gelegen verwerkings- en stortplaatsen*".

De ontwikkeling van het PRTR heeft als hoofddoel meer toegang te geven, tot relevante informatie over milieuverontreiniging aan zowel de burger, de overheid als de industrie.
Hiertoe voorziet het Protocol in de oprichting van een volledig geïntegreerde emissie-inventaris voor zowel lucht, water als bodem en ook de opname van transfers van verontreinigde stoffen in/of afvalstoffen per belastende activiteit. Deze gegevens dienen ook eenvoudig toegankelijk gemaakt te worden voor het publiek via elektronische weg.

---

[148] protocol on pollutant release and transfer registers

[149] voor een volledige bespreking zie DE NORRE, G., *Toegang tot milieuinformatie uit het Verdrag van Aarhus getoetst aan het PRTR Protocol*, scriptie in het kader van de opleiding GGS Milieurecht, Universiteit Gent, 2002-2003

Teneinde dit te realiseren dient elke lidstaat de nodige wet- en regelgevende maatregelen te nemen die nodig zijn voor de implementatie van dit Protocol alsmede de nodige handhavingsmaatregelen.

2.3.9.1.3. Omzetting van het Verdrag van Aarhus in Belgische en Vlaamse wetgeving

Het Verdrag van Aarhus werd in de Belgische wetgeving geïmplementeerd door de Wet van 17 december 2002.[150] Het betreft hier evenwel een loutere goedkeuringswet waarvoor er nog geen uitvoeringsbesluiten zijn genomen. Het Verdrag van Aarhus werd, voor wat het Vlaams Gewest betreft, geïmplementeerd door het Decreet van 6 december 2002.[151] Ook dit betreft een louter goedkeuringsdecreet zonder dat hieraan reeds uitvoering is te geven.

Om dit Verdrag volledige uitwerking te laten hebben, zullen dus zowel door de federale overheid als door de Gewestelijke overheden nog uitvoeringsbesluiten dienen uitgevaardigd te worden.

2.3.9.1.4. Omzetting van het PRTR Protocol

Zoals gezegd is het Protocol nog niet van kracht en werd het slechts op 21 mei ondertekend door België. Er zijn aldus nog geen uitvoeringsmaatregelen genomen in het kader van dit Protocol.

Met betrekking tot de omzetting van het PRTR-protocol in interne Vlaamse wetgeving, is het zo dat er sinds 17 juli 2000 een beschikking is van de Europese Commissie inzake de totstandkoming van een Europees emissieregister van verontreinigende stoffen (EPER). Krachtens deze beschikking moeten de lidstaten nu reeds bij de Commissie verslag uitbrengen over de emissies van alle afzonderlijke inrichtingen met één of meer van de in de bijlage I van de IPPC-Richtlijn omschreven activiteiten, de zogenaamde IPPC-bedrijven. In dat verslag worden de emissies naar de lucht en het water van elke verontreinigende stof waarvoor de drempelwaarde wordt overschreden, opgenomen.Vermits de Europese Commissie nauw betrokken is geweest bij de onderhandelingen die geleid hebben tot het PRTR-protocol en het verder de bedoeling is om het huidige communautaire EPER in de toekomst om te vormen tot een uitgebreid PRTR-systeem, is het waarschijnlijk dat dit in de Vlaamse milieuregelgeving een aanpassing zal vergen van de reglementering m.b.t. het milieujaarverslag (VLAREM II, afdeling 4.1.8 en bijlage 4.1.8. aan te passen via het ontwerp van decreet tot wijziging van de regelgeving betreffende het overmaken van milieu-informatie en tot opheffing van de stilzwijgende milieuvergunning en het besluit van de Vlaamse Regering tot invoering van het integraal milieujaarverslag.)

[150] *B.S.*, 24 april 2003
[151] *B.S.*, 7 januari 2003

2.3.9.2. Europese Richtlijnen

2.3.9.2.1. De Richtlijn 2003/4/EG

Met betrekking tot deze problematiek werd op 28 januari 2003 Richtlijn 2003/4/EG[152] uitgevaardigd betreffende de toegang van het publiek tot milieu-informatie en tot intrekking van Richtlijn 90/313/EG. Deze Richtlijn dient tegen uiterlijk 14 februari 2005 te worden omgezet in de Belgische wetgeving.

Deze Richtlijn is eigenlijk een omzetting van het Verdrag van Aarhus (zie hoger) en heeft tot doel het recht van toegang te garanderen tot milieu-informatie waarover overheidsinstanties beschikken of die voor hen worden beheerd en de voorwaarden, grondregels en praktische regelingen voor de uitoefening van dat recht vast te stellen (art.1). Tevens heeft deze Richtlijn tot doel te waarborgen dat milieu-informatie geleidelijk aan het publiek beschikbaar wordt gesteld en onder het publiek wordt verspreid om aldus te bereiken dat deze informatie op de breedst mogelijke basis systematisch aan het publiek beschikbaar wordt gesteld en onder het publiek wordt verspreid. Conform deze Richtlijn (art.3) zijn de overheidsinstantie ertoe gehouden de milieu-informatie waarover zij beschikken, of die door hen wordt beheerd, beschikbaar te stellen aan elke aanvrager die daarom verzoekt zonder dat deze een belang hoeft aan te voeren. Deze milieu-informatie dient uiterlijk binnen de maand aan de aanvrager ter beschikking worden gesteld. Deze termijn kan evenwel verlengd worden tot twee maand indien de gevraagde informatie omwille van de omvang en de gecompliceerdheid ervan niet binnen de maand ter beschikking kan worden gesteld. Het verzoek tot het bekomen van milieu-informatie kan worden geweigerd indien de gevraagde informatie niet in het bezit is van de overheidsinstantie waaraan het verzoek gericht is (art.4). In dit geval dient de overheidsdienst de vraag door te spelen naar de dienst die wel in het bezit is van de gevraagde informatie. Het verzoek kan eveneens worden geweigerd indien dit verzoek kennelijk onredelijk is, het verzoek te algemeen geformuleerd is, indien het verzoek interne mededelingen betreft, rekening houdend met het openbaar belang dat met bekendmaking wordt gediend of indien het verzoek nog onvoltooid materiaal of onvoltooide documenten of gegevens betreft. In dit laatste geval dient de overheidsinstantie de naam te vermelden van de instantie die verantwoordelijk is voor de voorbereiding van het materiaal alsmede het geschatte tijdstip van voltooiing. Het verzoek tot bekomen van milieu-informatie kan eveneens worden geweigerd indien de openbaarmaking van de informatie afbreuk doet aan: i) het vertrouwelijk karakter van handelingen van overheidsinstanties en deze vertrouwelijkheid bij wet is voorzien, ii) de internationale betrekkingen, openbare veiligheid of nationale defensie, iii) de rechtsgang, de mogelijkheid voor een persoon om een eerlijk proces te krijgen of de mogelijkheid voor de overheid om een onderzoek van strafrechtelijke of disciplinaire aard in te stellen, iv) de vertrouwelijkheid van commerciële of industriële informatie wanneer deze vertrouwelijkheid bij de nationale of communautaire wetgeving geboden wordt om een gewettigd economisch belang te beschermen, met inbegrip van het algemeen belang dat met

[152] *PB.L.*, 14 februari 2003, afl. 41, 26

statistische en fiscale geheimhouding is gediend, v) de intellectuele eigendomsrechten, vi) de vertrouwelijkheid van persoonsgegevens en/of-dossiers met betrekking tot een natuurlijke persoon wanneer die persoon niet heeft ingestemd met bekendmaking van de informatie aan het publiek, wanneer in deze vertrouwelijkheid is voorzien naar nationaal of Gemeenschapsrecht, vii) de belangen of de bescherming van iedere persoon die de verzochte informatie op vrijwillige basis heeft verstrekt zonder daartoe wettelijk verplicht te zijn of te kunnen worden, tenzij die persoon ermee heeft ingestemd dat de betrokken informatie wordt vrijgegeven, viii) de bescherming van het milieu waarop die informatie betrekking heeft, zoals de habitat van zeldzame soorten.

Overeenkomstig de Richtlijn is de toegang tot openbare registers of lijsten die zijn opgesteld en worden bewaard overeenkomstig artikel 3, lid 5 alsmede het raadplegen ter plaatse van de gevraagde informatie gratis (art. 5). Evenwel kunnen overheidsinstantie voor het verstrekken van milieu-informatie een vergoeding vragen die echter redelijk moet zijn. Deze vergoedingen en de voorwaarden waaronder deze worden gevraagd en de voorwaarden tot vrijstelling dienen evenwel gepubliceerd te worden.

De Richtlijn voorziet ook dat de aanvrager die meent dat zijn verzoek om informatie is veronachtzaamd, ten onrechte geheel of gedeeltelijk werd geweigerd onvoldoende of niet is beantwoord, toegang heeft tot een procedure waarin het handelen of nalaten van de betrokken overheidsinstantie opnieuw door die of door een andere overheidsinstantie, dan wel door een bij wet opgericht onafhankelijk en onpartijdig orgaan bestuursrechtelijk kan worden getoetst (art.6). Naast deze beroepsprocedure dient ook een procedure voorzien te worden waarbij de aanvrager zich kan wenden tot een rechterlijke instantie.

Voor wat de verspreiding van milieu-informatie betreft, stelt de Richtlijn (art. 7) dat de lidstaten ervoor dienen te zorgen dat milieu-informatie geleidelijk beschikbaar komt in elektronische gegevensbanken die voor het publiek makkelijk toegankelijk zijn via openbare telecommunicatienetwerken. De volgende informatie dient in ieder geval beschikbaar te worden gesteld : i) teksten van internationale verdragen, conventies of overeenkomsten en van communautaire, nationale, regionale of lokale wetgeving inzake of in verband met het milieu; ii) beleidsmaatregelen, plannen en programma's in verband met het milieu; iii) voortgangsverslagen inzake de uitvoering van de onder i) en ii) genoemde onderwerpen indien de door overheidsinstanties zijn opgesteld of in elektronische vorm worden beheerd; iv) regionale of lokale verslagen over de toestand van het milieu; v) gegevens of samenvattingen van gegevens afkomstig van het monitoren van activiteiten die gevolgen hebben voor het milieu of waarschijnlijk zullen hebben; vi) vergunningen die belangrijke gevolgen hebben voor het milieu, alsmede milieuakkoorden of een verwijzing naar de plaats waar de informatie kan worden opgevraagd of gevonden; vii) milieu-effectenbeoordelingen of risicobeoordelingen die verband houden met de toestand van elementen van het milieu zoals lucht en atmosfeer, water, bodem, land, landschap en natuurgebieden met inbegrip van vochtige biotopen, kust- en zeegebieden, biologische diversiteit en haar componenten met inbegrip van genetisch gemodificeerde organismen en de interactie tussen deze elementen.

Overeenkomstig zelfde artikel 7, dienen de lidstaten eveneens de nodige maatregelen te treffen om te waarborgen dat, in geval van een onmiddellijke bedreiging van de gezondheid van de mens of het milieu, hetzij veroorzaakt door menselijke activiteiten, hetzij ten gevolge van natuurlijke oorzaken, alle informatie waarover overheidsinstanties beschikken, of die door hen wordt beheerd, onmiddellijk ter beschikking zal worden gesteld van het publiek dat waarschijnlijk zal worden getroffen. Op de verspreiding van deze milieu-informatie zijn ook de uitzonderingen van toepassing die hoger reeds zijn besproken (zie art. 4).

Het spreekt voor zich dat deze Richtlijn ook gevolgen zal hebben voor het beleid dat in de toekomst zal gevoerd worden door de Vlaamse zeehavens. De Vlaamse zeehavens vallen immers onder het begrip overheidsinstanties zodat de verplichtingen opgesomd in de richtlijn ook op de havenbesturen van toepassing zijn. Uiteraard dient de concrete invulling van de Richtlijn door de Vlaamse overheid afgewacht te worden vooraleer hierover definitieve uitspraken kunnen gedaan worden.

2.3.9.2.2. Omzetting van de Richtlijn 2003/4/EG

Momenteel zijn nog er nog geen omzettingsbepalingen aangaande Richtlijn 2003/4/EG. Het valt dan ook af te wachten hoe de verplichtingen die zijn vervat in de Richtlijn zullen uitgewerkt worden in de Belgische rechtsorde.

2.3.9.3. Juridisch-technische analyse[153]

Een van de doelstellingen van het Verdrag van Aarhus is het waarborgen van rechten inzake inspraak in besluitvorming in milieuaangelegenheden. Het verdrag wil zo bijdragen tot de bescherming van het recht in een milieu te leven dat passend is voor ieders persoonlijke gezondheid en welzijn.

De Europese richtlijn wil deze “inspraak” pijler van het Verdrag omzetten naar regelgeving in de lidstaten. Dit gebeurt aldus door inspraak van het publiek mogelijk te maken bij het opstellen van milieuplannen en –programma’s, door de inspraakrechten in de milieueffectenrapportage en de milieuvergunningsprocedure te verbeteren en daaraan een beroepsrecht te koppelen. Op dit vlak zijn dus het Verdrag en de richtlijn vrijwel gelijklopend.

Een significant verschil tussen beide is echter het feit dat de richtlijn niet de inspraak bij de voorbereiding van het beleid of bij de voorbereiding van de regelgeving regelt, alhoewel dat in het verdrag van Aarhus wel als een aanbeveling is opgenomen.

---

[153] Nieuwe Europese richtlijn over de inspraak van het publiek bij milieubesluitvorming, in *Juridisch Milieucompendium actuele voorinformatie*, Kluwer, 2003, nr. 142,2-5

2.3.10. Vervoer van gevaarlijke stoffen over zee

2.3.10.1. Multilaterale verdragen

2.3.10.1.1. Het Verdrag van Rotterdam

Het belangrijkste verdrag met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee is het Verdrag van Rotterdam van 11 september 1998. Alhoewel dit verdrag nog niet van kracht is, zal het hier toch kort toegelicht worden. Het doel van dit Verdrag is de verdragspartijen aan te zetten tot gedeelde verantwoordelijkheid en gezamenlijke inspanningen in de internationale handel in bepaalde gevaarlijke chemische stoffen teneinde gezondheid en milieu tegen mogelijke schade te beschermen en bij te dragen tot een ecologisch verantwoord gebruik van deze stoffen (art. 1).

Het verdrag is van toepassing op verboden of aan strenge beperkingen onderworpen chemische stoffen en zeer gevaarlijke pesticideformuleringen (art. 3 (1)). Het verdrag geldt evenwel niet voor i) verdovende middelen en psychotrope stoffen, ii) radioactief materiaal, iii) afvalstoffen, iv) chemische wapens, v) geneesmiddelen, zowel voor menselijk als voor diergeneeskundig gebruik, v) als voedingsmiddelenadditief gebruikte chemische stoffen, vi) voedingsmiddelen, vii) chemische stoffen in zo kleine hoeveelheden dat een gevaar voor gezondheid of milieu onwaarschijnlijk is en voor zover ze worden ingevoerd voor onderzoeks- of analysedoeleinden of door een privé-persoon voor persoonlijk gebruik in een voor dergelijke toepassingen redelijk geachte hoeveelheid.

Bij dit verdrag worden de in- en uitvoer gereguleerd van bepaalde gevaarlijke chemische stoffen en pesticiden. Het basisbeginsel waarop het verdrag berust is de voorafgaande geïnformeerde toestemming (PIC, Prior Informed Consent). Dit houdt in dat een onder het verdrag vallende chemische stof slechts kan worden geëxporteerd met de voorafgaande toestemming van de importeur. Het verdrag voert een procedure in om de besluiten van de importerende landen bekend te maken en het PIC-beginsel ten uitvoer te leggen in de sector van de internationale handel in chemische stoffen. Tevens zijn bepalingen opgenomen waarbij gedetailleerde informatie wordt geëist met betrekking tot de relevante stoffen zodat bedoelde besluiten kunnen worden genomen met kennis van zaken over de eigenschappen en effecten, met name op de volksgezondheid en het milieu, van deze stoffen.

Conform het verdrag moet elke Partij een nationale autoriteit aanwijzen die belast wordt met de tenuitvoerlegging van het verdrag op nationaal/régionaal niveau

Met betrekking tot de invoer van gevaarlijke stoffen, moet elke verdragspartij preciseren of zij al dan niet toestemming geeft voor invoer op haar grondgebied van de onder het verdrag vallende gevaarlijke chemische stoffen/pesticiden. Het is mogelijk dat dergelijke invoer slechts onder bepaalde voorwaarden wordt toegestaan. Elke partij die de invoer van een bepaalde chemische stof verbiedt of slechts onder bepaalde voorwaarden toestaat, moet

ervoor zorgen dat de invoer van die stof, ongeacht de herkomst, en de nationale productie ervan voor binnenlands gebruik aan dezelfde voorwaarden worden onderworpen.

Met betrekking tot de uitvoer, moet elke exporterende partij de besluiten van de andere partijen met betrekking tot de toestemming voor de invoer van producten eerbiedigen. De uitvoer van een stof naar een partij die geen enkel antwoord of geen voorlopig antwoord betreffende de invoer van die stof heeft medegedeeld, is verboden. Op deze regel bestaan evenwel afwijkingen. De chemische stof mag bijvoorbeeld worden geëxporteerd wanneer de invoerende partij expliciet toestemming tot invoer van het product in kwestie heeft gevraagd en gekregen.

De uitvoerende partijen moeten voorts op verzoek bijstand verlenen aan de invoerende partijen om nadere informatie te verkrijgen en ter verbetering van hun deskundigheid en capaciteit om chemische stoffen gedurende de volledige levensduur ervan veilig te beheren.
Elke uitgevoerde stof die krachtens de bepalingen van het verdrag verboden is of aan strenge beperkingen is onderworpen, moet vergezeld gaan van een kennisgeving van uitvoer. Bovendien moet de invoerende partij de ontvangst van de kennisgeving van uitvoer bevestigen.

Naast deze bepalingen met betrekking tot de in- en uitvoer van gevaarlijke stoffen, bevat het verdrag ook regels met betrekking tot de uitwisseling van informatie.
Het is immers de bedoeling de wetenschappelijke, technische, economische en juridische informatie over de onder het toepassingsgebied van het verdrag vallende stoffen te vergemakkelijken en informatie te verstrekken over de relevante nationale wetgeving.
Bovendien is in het verdrag ook bepaald dat ontwikkelingslanden en de landen met een overgangseconomie technische bijstand krijgen van die landen die verder gevorderd zijn op het gebied van regulering inzake chemische stoffen.

Zoals reeds gezegd, is het verdrag nog steeds niet van kracht zodat het voor de praktijk van gering belang is. Wel is het zo dat binnen de Europese Unie thans een voorstel van Verordening[154] voorligt betreffende de in- en uitvoer van gevaarlijke chemische stoffen. De doelstelling van deze verordening is de bepalingen van het Verdrag van Rotterdam binnen de Europese Gemeenschap ten uitvoer te leggen. In de voorgestelde verordening worden de in het verdrag neergelegde maatregelen vastgesteld, terwijl bepaalde voorgestelde maatregelen zelfs verder gaan dan de eisen van het verdrag. Het toepassingsgebied van het voorstel is ook breder dan dat van het verdrag. De verordening zou bijvoorbeeld ook van toepassing zijn op bepaalde geneesmiddelen voor menselijk of diergeneeskundig gebruik en op producten die in beperkte hoeveelheden voor persoonlijk gebruik worden ingevoerd. Bij de voorgestelde verordening worden de termijnen en verplichtingen met betrekking tot de kennisgevingsprocedure vastgelegd. Elke exporteur moet jaarlijks een kennisgeving van uitvoer indienen, vóór de eerste uitvoer van de chemische stof. Deze kennisgevingen worden ingeschreven in een gecentraliseerd register.

[154] COM(2001) 803 def. – *PB.L., 28 mei 2002* C 126 E

Overeenkomstig de bepalingen van het voorstel moeten alle in de Gemeenschap verboden of aan strenge beperkingen onderworpen chemische stoffen/pesticiden, alsook de artikelen die deze chemische stoffen bevatten, vergezeld gaan van een kennisgeving. Voorts is expliciete toestemming vereist voor de uitvoer van alle in de Gemeenschap verboden of aan strenge beperkingen onderworpen gevaarlijke chemische stoffen/pesticiden waarvoor een PIC-kennisgeving vereist is, zelfs wanneer die stoffen niet onder het verdrag vallen of verwerkt zijn in producten die al aan de PIC-procedure onderworpen zijn. Tevens zouden er minimumnormen worden vastgelegd inzake onder meer de geschikte gebruiksduur van uitgevoerde chemische stoffen/pesticiden en de opslagvoorwaarden. Ook de voorgestelde etiketterings- en verpakkingseisen zijn strenger dan die van het verdrag. De voorschriften met betrekking tot de uitvoer zijn van toepassing op de uitvoer naar alle derde landen en niet alleen naar die landen welke Partij zijn bij het verdrag. Krachtens het voorstel wordt het mogelijk de uitvoer van bepaalde gespecificeerde chemische stoffen/pesticiden en artikelen volledig te verbieden.

Met betrekking tot de uitwisseling van informatie, worden de desbetreffende bepalingen uitgebreid tot alle landen en in de verordening wordt verwezen naar de deelname van de EG aan het informatienetwerk voor capaciteitsopbouw dat is opgezet door het Intergovernmental Forum on Chemical Safety (IFCS). Nog krachtens het voorstel, moet er op gezette tijden verslag worden uitgebracht over de hoeveelheden relevante verhandelde chemische stoffen/pesticiden. Deze verslagen worden zowel op nationaal als op Europees niveau opgesteld. Het toezicht op en de evaluatie van de toepassing van de verordening gebeuren door de lidstaten, die daarover regelmatig verslag moeten uitbrengen aan de Commissie, en door de Commissie die daarover periodiek een verslag opstelt.

Voor wat betreft de tenuitvoerlegging, moet elke lidstaat een nationale autoriteit aanwijzen die moet zorgen voor de toepassing van de verordening op nationaal niveau. Daarnaast wordt de Europese Commissie belast met tenuitvoerlegging op communautair niveau en speelt ook een rol als coördinator tussen de lidstaten en tussen de EG en de organen van het verdrag. Zij is ook bevoegd voor de wijziging van de bijlagen.

Dit voorstel dient uiteraard nog verder behandeld te worden en het is dan ook nog niet bekend wanneer de nieuwe Verordening van kracht zal worden.

2.3.10.1.2. Het MARPOL-Verdrag Bijlage III

Naast het Verdrag van Rotterdam en het voorstel voor een nieuwe Verordening is ook het MARPOL Verdrag van bepaling en dan meer specifiek Bijlage III dat betrekking heeft op het vervoer van gevaarlijke stoffen in bulk.[155]

[155] zie MAES, F., in DEKETELAERE, K., *o.c.*, 191

Bijlage III werd van kracht op 1 juli 1992. Om de tenuitvoerlegging van Bijlage III te garanderen, besliste de IMO om de IMDG-Code (International Maritime Dangerous Goods Code) als instrument te gebruiken. In de Code werden 600 stoffen als mariene verontreinigende stoffen ("*MARINE POLLUTANT*") geïdentificeerd en de voorschriften voor het vervoer ervan werden in de Code opgenomen.

Bijlage III is van toepassing op alle schepen die schadelijke stoffen vervoeren in verpakte vorm. Schadelijke stoffen zijn deze stoffen die worden geïdentificeerd als mariene polluenten in de IMDG-Code en waarbij ter identificatie ervan richtlijnen werden aangenomen op basis van de lijst van schadeprofielen opgesteld door GESAMP. Het betreft stoffen die bioaccumuleren en schade of risico's toebrengen aan het mariene leven en de menselijke gezondheid, ofwel de smaak van het mariene voedsel bederven, ofwel hoog toxisch zijn voor het mariene leven (LC50/96 uren bij minder dan 1 ppm). Lege verpakkingen van schadelijke stoffen worden eveneens beschouwd als schadelijke stoffen, tenzij toereikende voorzorgen zijn getroffen om te verzekeren dat zij geen restanten bevatten die schadelijk zijn voor het mariene milieu. Schadelijke stoffen die worden gebruikt bij de bedrijfsvoering aan boord van het schip (bv. kuisproducten, detergenten) vallen niet onder Bijlage III, MARPOL 73/78 of onder SOLAS 1974[156], terwijl de verpakking ervan wordt beheerst door Bijlage V, MARPOL 73/78.

Bijlage III van MARPOL moet in samenhang worden gelezen met Hoofdstuk VII, SOLAS 74 over het veilig vervoer van gevaarlijke stoffen. Het vervoer van schadelijke stoffen is verboden, tenzij dit gebeurt in overeenstemming met de bepalingen van Bijlage III, aangevuld met de bepalingen uit de IMDG-Code inzake verpakkingen, het merken, het etiketteren, de documentatie, de stuwage, de hoeveelheidsbeperkingen en uitzonderingen. Deze verwijzing naar de IMDG-Code is een verbetering op het vlak van de uniformisering van de verpakkingen en de aanduiding erop van de gevarengraad.

Conform de bepalingen van Bijlage III moeten schadelijke stoffen voldoende verpakt zijn om de gevaren voor het mariene milieu te beperken. Schadelijke stoffen moeten duurzaam worden verpakt. Deze verpakkingen moeten voorzien zijn van duurzame etiketten, met vermelding van de correcte technische naam (een handelsnaam volstaat niet), bij voorkeur aangevuld met het relevante VN-nummer. Met een duurzame etikettering wordt bedoeld dat de verpakking leesbaar moet blijven na minimum drie maanden onderdompeling in het zeewater.

Schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren, moeten in alle documenten waarin naar deze stoffen wordt verwezen de correcte technische naam van de stof vermelden en vermelden dat het gaat om een mariene verontreinigende stof. Deze documenten zijn niet beperkt tot papieren documenten, maar kunnen ook het gebruik van elektronische dataverwerkingstechnieken omvatten (EDP) of elektronische uitwisselingstechnieken (EDI).

---

[156] Cf. Voorschrift 1 (5), Bijlage III, MARPOL 73/78: "The requirements of this Annex do not apply to ships' stores and equipment"; Voorschrift 1 (2), Hoofdstuk VII, SOLAS 1974: "The provisions of this part do not apply to ships' stores and equipment".

Elk schip dat schadelijke stoffen vervoert, moet een speciale lijst, manifest of een gedetailleerd stuwageplan aan boord hebben met een beschrijving van de schadelijke stoffen op basis van de vereiste classificatie en hun plaats aan boord. Een afschrift van deze documenten moet bij de afvaart ter beschikking worden gesteld aan de havenautoriteiten. De verlader van de goederen moet bij de scheepsdocumenten een ondertekend certificaat of verklaring voegen, waarin wordt bevestigd dat de lading voldoende verpakt is, geëtiketteerd of gemerkt om bij het vervoer de schade aan het mariene milieu tot een minimum te beperken. Schadelijke stoffen moeten voldoende worden gestouwd en vastgemaakt om de gevaren voor het mariene milieu te minimaliseren, zonder de veiligheid van het schip en de bemanningsleden te schaden.

Indien er zich een incident voordoet waarbij de verpakte schadelijke stoffen op zee verloren worden of dreigen verloren te worden, dan is de kapitein of een andere verantwoordelijke persoon verplicht dit incident zonder verwijl aan de dichtstbijzijnde kuststaat mede te delen volgens welbepaalde richtlijnen.[157] In het geval een schip dat met gevaarlijke goederen aan boord achtergelaten wordt, of in het geval de mededeling in het rapport onvolledig of niet verkrijgbaar is, rust op de eigenaar, de bevrachter, de beheerder of uitbater van het schip dezelfde verplichtingen als deze van de kapitein. Stukgoederen en containers, met gevaarlijke stoffen of niet, moeten zowel onder als op het dek worden geladen op een wijze waardoor er tijdens de reis zo weinig mogelijk lading verloren gaat of overboord slaat.

Luidens het MARPOL-Verdrag kan om gegronde wetenschappelijke en technische redenen, het vervoer van bepaalde schadelijke stoffen worden verboden, of kan de hoeveelheid die aan boord van een schip mag worden vervoerd, worden beperkt. Het overboord zetten van schadelijke stoffen die worden vervoerd in verpakte vorm is verboden, behalve wanneer dit noodzakelijk is voor de veiligheid van het schip of om mensenlevens op zee te redden. Op grond van de natuurkundige, scheikundige en biologische eigenschappen van de schadelijke stoffen, dienen passende maatregelen te worden genomen om het overboord spoelen van de door lekkage vrijgekomen schadelijke stoffen te regelen, op voorwaarde dat die maatregelen geen gevaar inhouden voor de veiligheid van het schip en de bemanning. De uitzondering op het verbod tot het overboord zetten van schadelijke stoffen in verpakte vorm ten behoeve van de veiligheid van het schip of met het oog op het behoud van mensenlevens aan boord, is een in de scheepvaart welbekende en veel voorkomende overmachtsclausule ("*force majeure*").

Alhoewel het MARPOL-Verdrag aldus met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen geen bepalingen bevat die rechtstreeks van toepassing zijn op de zeehavens, is het toch van belang voor deze problematiek.

---

[157] Art. 8 (1), MARPOL; Protocol I, MARPOL-Verdrag "Provisions concerning Reports on Incidents Involving Harmful Substances"; Voorschrift 7-1, Hoofdstuk VII, SOLAS 1974, zoals geamendeerd in 1991. Deze richtlijnen zijn vervat in de "General Principles for Ship Reporting and Ship Reporting Requirements, including Guidelines for Reporting Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants", door de IMO goedgekeurd bij Resolutie A.648 (16).

2.3.10.1.3. Omzetting van de MARPOL bepalingen in Belgische wetgeving

** Koninklijk Besluit van 4 augustus 1981, houdende het Belgisch scheepvaartreglement*

De bepalingen van Bijlage III van het MARPOL Verdrag werden in België hoofdzakelijk omgezet door het Koninklijk Besluit van 4 augustus 1981, houdende het Belgisch scheepvaartreglement, en dan voornamelijk de bepalingen van Hoofdstuk III, welke werden ingevoerd door het Koninklijk Besluit van 9 februari 1996. Dit Hoofdstuk III bevat een reeks van bepalingen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren.

Conform artikel 21 van dit Koninklijk Besluit mogen schepen die bepaalde gevaarlijke of verontreinigende stoffen in bulk of in verpakte vorm vervoeren en die vertrokken zijn uit een haven buiten de Gemeenschap gelegen met als bestemming een kusthaven, mogen die haven pas binnenvaren op voorwaarde dat de exploitant bij de afvaart uit de vertrekhaven, de havenkapiteinsdienst van de bestemmingshaven, de volgende gegevens heeft medegedeeld : i) naam en roepnaam van het schip en, eventueel, IMO-identificatienummer; ii) nationaliteit van het schip; iii) lengte en diepgang van het schip; iv) haven van bestemming; v) vermoedelijke tijd van aankomst in de haven van bestemming of het loodsstation, zoals vereist door de bevoegde instantie; vi) vermoedelijke afvaartstijd; vii) geplande vaarroute; viii) de correcte technische benamingen van de gevaarlijke of verontreinigende goederen, de identificatienummers van de Verenigde Naties (UN), indien van toepassing, de IMO-gevarenklasse overeenkomstig de IMDG-, IBC- en IGC-codes en, in voorkomend geval, de klasse van het schip als omschreven in de INF-code, de hoeveelheden van die goederen en hun plaats aan boord en, wanneer zij zich in transporttanks of vrachtcontainers bevinden, de identificatiemerktekens daarvan; ix) bevestiging dat zich aan boord een lijst of een manifest of een passend ladingsplan bevindt met een precieze opgave van de vervoerde gevaarlijke en verontreinigende goederen en hun plaats in het schip; x) aantal bemanningsleden aan boord. Deze bepalingen zijn evenwel niet van toepassing op oorlogsschepen en andere schepen van de overheid die voor niet-commerciële doeleinden worden gebruikt (art. 21 §3 (a)).

Overeenkomstig artikel 24 van het Koninklijk Besluit moeten schepen die bepaalde gevaarlijke of verontreinigende stoffen in bulk of in verpakte vorm vervoeren, zich minstens 4 uur voor het aanlopen van of het vertrekken uit een kusthaven melden aan Vessel Traffic Service Scheldemonden. Zij dienen tevens gebruik te maken van de diensten van een loods bevoegd voor het af te leggen traject.

Artikel 26 van het Koninklijk Besluit bevat een aantal operationele bepalingen waaraan de kapitein van schepen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen in bulk of in verpakte vorm vervoeren of beladen zijn met vloeibaar gemaakte gassen in bulk, moeten voldoen.

Overeenkomstig de MARPOL bepalingen is ook in het Koninklijk Besluit een meldingsplicht ingevoerd in geval van incidenten of omstandigheden op zee die een bedreiging vormen voor

de kust of daarmede samenhangende belangen. In deze gevallen, dient de gezagvoerder van het schip aan de radarcentrale te Zeebrugge onverwijld informatie te verstrekken over de bijzonderheden van het incident alsmede de gegevens voorzien in bijlage 5 (art. 27). Deze meldingsplicht dient te geschieden overeenkomstig de IMO Resolutie A.851(20) dat voorschrijft wanneer een melding dient te gebeuren, aan welke staten en welke gegevens dienen gemeld te worden.

** Koninklijk Besluit van 14 augustus 1984 tot vaststelling van de minimumeisen waaraan bepaalde tankers moeten voldoen die een Belgische haven willen aanlopen*

Naast het Belgisch scheepvaartreglement is ook het Koninklijk Besluit van 14 augustus 1984[158] van enig belang.

Overeenkomstig dit Koninklijk Besluit, moeten de eigenaars en exploitanten, of hun aangestelden, lasthebbers of vertegenwoordigers, van olie-, gas- en chemicaliëntankers die, geladen of ledig, maar nog niet ontgast of ontdaan van hun gevaarlijke residuen, een Belgische haven tot bestemming hebben, de volgende gegevens mededelen : i) naam en roepletters van het schip; ii) nationaliteit van het schip; iii) lengte en diepgang van het schip; iv) haven van bestemming; v) vermoedelijke tijd van aankomst in de haven van bestemming of het loodsstation; vi) algemene aard en hoeveelheid van de lading; vii) bij vervoer van chemicaliën in bulk, vermelding of het schip een geschiktheidscertificaat bezit overeenkomstig de IMO-code voor de bouw en de uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën vervoeren of bij vervoer van vloeibaar gas in bulk, vermelding of het schip een geschiktheidscertificaat bezit overeenkomstig de IMO-code voor de bouw en de uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakt gas in bulk vervoeren; viii) of er tekortkomingen of voorvallen zijn die de normale en veilige bestuurbaarheid van het schip kunnen verminderen, een veilige en vlotte doorvaart nadelig kunnen beïnvloeden of een gevaar kunnen meebrengen voor het mariene milieu en aangrenzende gebieden (art.1 §1). Wanneer de bestemming van de schepen een Belgische kusthaven is, moeten deze gegevens medegedeeld worden aan de maritieme verkeersleiding van de Loodsenwacht te Oostende vooraleer de Belgische territoriale zee wordt binnengevaren. Wanneer deze schepen een andere Belgische haven tot bestemming hebben, moeten deze gegevens medegedeeld worden aan Vlissingen Radio vooraleer de Belgische of Nederlandse territoriale zee wordt binnengevaren (art.1 §3).

Verder bepaalt dit Koninklijk Besluit dat bij het varen in de territoriale wateren, de kapiteins van voornoemde schepen die, hetzij een Belgische haven willen aanlopen, hetzij deze hebben verlaten : i) de bevoegde autoriteiten in kennis stellen van alle tekortkomingen en voorvallen die de bestuurbaarheid van het schip onder normale veiligheidsomstandigheden kunnen verminderen, een veilige en vlotte doorvaart nadelig kunnen beïnvloeden of een gevaar kunnen meebrengen voor het mariene milieu en aangrenzende gebieden; ii) zodra dit mogelijk

[158] *B.S.*, 22 september 1984

is een radiotelefonische verbinding tot stand brengen met de aangewezen kuststations, bij voorkeur met VHF, in het bijzonder met het meest nabije radarstation - indien dit bestaat - en deze verbinding handhaven; iii) voor zover mogelijk, in het bijzonder bij verminderd zicht, een beroep doen op de diensten van radarstations (art.3).

** Koninklijk Besluit van 23 september 1992, houdende het politiereglement voor de Beneden-Zeeschelde*

Ook het Koninklijk Besluit van 23 september 1992, houdende het politiereglement voor de Beneden-Zeeschelde dient hier vermeld te worden.

Conform dit Koninklijk Besluit mogen schepen die bepaalde gevaarlijke of verontreinigende stoffen in bulk of in verpakte vorm vanuit de haven van Antwerpen, Brussel of Luik vervoeren over de Beneden-Zeeschelde mogen die haven slechts verlaten nadat hun exploitant, vooraf de havenkapiteinsdienst van die haven de volgende gegevens heeft medegedeeld : i) naam en roepnaam van het schip en, eventueel, IMO-identificatienummer; ii) nationaliteit van het schip; iii) lengte en diepgang van het schip; iv) haven van bestemming; v) vermoedelijke tijd van aankomst in de haven van bestemming of het loodsstation, zoals vereist door de bevoegde instantie; vi) vermoedelijke afvaartstijd; vii) geplande vaarroute; viii) de correcte technische benamingen van de gevaarlijke of verontreinigende goederen, de identificatienummers van de Verenigde Naties (UN), indien van toepassing, de IMO-gevarenklasse overeenkomstig de IMDG-, IBC- en IGC-codes en, in voorkomend geval, de klasse van het schip als omschreven in de INF-code, de hoeveelheden van die goederen en hun plaats aan boord en, wanneer zij zich in transporttanks of vrachtcontainers bevinden, de identificatiemerktekens daarvan; ix) bevestiging dat zich aan boord een lijst of een manifest of een passend ladingsplan bevindt met een precieze opgave van de vervoerde gevaarlijke en verontreinigende goederen en hun plaats in het schip; x) aantal bemanningsleden aan boord (art.27). Dezelfde bepaling geldt voor schepen die bepaalde gevaarlijke of verontreinigende stoffen in bulk of in verpakte vorm vanuit de haven van Antwerpen, Brussel of Luik over de Beneden-Zeeschelde vervoeren en deze haven wensen te verlaten (art. 28 §1). Deze melding dient minstens vier uur voor afvaart te geschieden (art.28 §2). Hetzelfde geldt voor schepen die met dergelijke stoffen beladen zijn geweest, maar waarvoor hetzij door een erkende deskundige, hetzij door of vanwege de bevoegde overheid nog geen verklaring is afgegeven waarin bevestigd wordt dat het schip geen gevaarlijke of verontreinigende stoffen meer bevat (art. 28§3).

Bovendien moeten schepen die bepaalde gevaarlijke of verontreinigende stoffen in bulk of in verpakte vorm vervoeren, zich minstens 4 uur voor het bevaren van de Beneden-Zeeschelde melden aan het Vessel Traffic Service Scheldemonden. Buiten de vermelding van de hierboven opgesomde gegevens dient ook opgave gedaan te worden van broei, brand, schade aan het zeeschip of lading of een vermoeden daarvan alsmede van de eventuele tekortkomingen of voorvallen die de normale veilige bestuurbaarheid van het schip kunnen verminderen, een veilige

en vlotte doorvaart nadelig kunnen beïnvloeden of een gevaar kunnen meebrengen voor het milieu (art. 29).

Belangrijk is ook dat schepen die de Beneden-Zeeschelde bevaren, slechts een beperkte hoeveelheid ontplofbare stoffen van klasse 1 van de "I.M.D.G.-Code" aan boord mogen hebben (art. 30).

Artikel 31 van het Koninklijk Besluit bevat een aantal operationele bepalingen waaraan de kapitein van schepen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren of beladen zijn met vloeibaar gemaakte gassen in bulk, moeten voldoen. Zo moet de kapitein van een zeeschip dat beladen is met (gevaarlijke of verontreinigende stoffen) er zorg voor dragen dat : i) het vervoer geschiedt met inachtneming van de I.M.D.G.-Code, de I.M.O. Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes, de I.M.O. Gas Carrier Code en de I.M.O. Bulk Chemical Codes, ii) aan boord van het zeeschip doeltreffende maatregelen zijn genomen ter voorkoming en bestrijding van brand overeenkomstig het bepaalde bij of krachtens S.O.L.A.S., iii) in overeenstemming met de eisen van goed zeemanschap de nodige maatregelen worden getroffen en er aan boord schriftelijke instructies aanwezig zijn, conform met de door de I.M.O. ter zake gegeven aanbevelingen, die aangeven welke maatregelen moeten worden genomen ten aanzien van de gevaarlijke stoffen die worden vervoerd indien zich een ongeval of een voorval voordoet dat gevaar kan opleveren, iv) nadere aanwijzingen gegeven door de bevoegde autoriteit in aanvulling op de voorzieningen van dit hoofdstuk, worden opgevolgd, v) er steeds marifoonverbinding met de (Vessel Traffic Service Scheldemonden) wordt gehandhaafd; vi) de voorschriften voor de seinvoering worden toegepast, vii) er gebruik gemaakt wordt van de diensten van een loods die bevoegd is voor de Beneden-Zeeschelde.
Tevens dient de kapitein de checklist, waarvan het model is voorzien in de bijlage 2 bij het KB, bij het aan boord komen van de loods, nauwkeurig en waarheidsgetrouw is ingevuld en afgegeven wordt aan de loods (art. 31 §1).

Naast deze voorschriften dient de kapitein van een zeetankschip beladen met vloeibaar gemaakte gassen in bulk die onder de I.M.O. Gas Carrier Code vallen, er bovendien voor zorgen dat : i) er voldoende bekwame bemanningsleden beschikbaar zijn om het zeeschip veilig te kunnen manoeuvreren; ii) in de tanks geen gevaarlijke overdruk aanwezig is; iii) er onafgebroken marifoon luisterwacht wordt gehouden; iv) de boordradar bijstaat. Bovendien mogen de tanks niet schoongemaakt, ontgast en gespoeld worden zonder toestemming van de bevoegde overheid en is het afvaren verboden of moet het varen zover mogelijk worden onderbroken door te ankeren bij een zicht van 2.000 m of minder. Het voornemen tot ankeren dient bovendien te worden gemeld aan de (Vessel Traffic Service Scheldemonden). Bijkomend moet de bouw en de uitrusting van het zeeschip beantwoorden aan de I.M.O. Gas Carrier Codes en er dienen aan boord geldige bescheiden aanwezig te zijn, ten bewijze daarvan en die zijn afgegeven door of vanwege de vlaggenstaat en welke steeds op eerste vordering ter inzage dienen te worden afgegeven aan de bevoegde autoriteiten (art. 31 §2).

Naast deze bepalingen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren of beladen zijn met vloeibaar gemaakte gassen in bulk, voorziet artikel 32 nog een aantal bepalingen die gelden voor alle schepen. Zo mag een schip dat met gevaarlijke stoffen is geladen of was geladen doch nadien nog niet gereinigd of ontgast is of waarvan de residu's van die stoffen nog niet chemisch inert gemaakt zijn, 's nachts en bij een zicht van 2.000 m of minder slechts varen indien : i) het schip uitgerust is met een goed werkende radar; ii) de radar moet gedurende het gehele traject in werking is, iii) er bestendig contact mogelijk is via de marifoon; iv) degene die daadwerkelijk de navigatie van het schip waarneemt in het bezit is van een radarbrevet of een gelijkwaardig document.

Belangrijk is ook de bepaling voor zien in artikel 36 van dit Koninklijk Besluit krachtens hetwelk de verantwoordelijke van elk bedrijf dat een laad- of lossteiger uitbaat langs de Beneden-Zeeschelde, vóór de aankomst van elk schip dat ter plaatse gevaarlijke stoffen die in de I.M.D.G.-Code of in de A.D.N.R.-voorschriften zijn vermeld, zal laden of lossen, per telex of telefax aan de met de politie te water belaste overheid van de federale politie, de scheepsnaam, tijdstip van vermoedelijke aankomst, productnaam I.M.O. of A.D.N.R.-klasse, V.N.-nummer en bij benadering de hoeveelheid van die stoffen moet melden. Indien deze verplichting niet wordt nageleefd, wordt het schip door de met de politie te water belaste overheid van de federale politie opgeleid naar een veilige meer- of ankerplaats op de Beneden-Zeeschelde totdat de vereiste formaliteiten zijn vervuld geworden.

** Koninklijk Besluit van 20 januari 1997 tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement.*[159]

Belangrijk is ook het Koninklijk Besluit van 20 januari 1997 tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement.

Conform deze bepaling is het vervoer van gevaarlijke stoffen verboden, tenzij het geschiedt met inachtneming van het bepaalde in bijlage XVII en van de voorschriften vervat in de Internationale Maritieme Code voor gevaarlijke stoffen en zijn Bijlage I, uitgegeven door IMO.

Tevens bevat dit Koninklijk Besluit bepalingen voor verpakkingen bestemd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen alsmede voor grote recipiënten voor losgestort vervoer bestemd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en transporttanks bestemd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze moeten worden geproefd volgens de bepalingen vervat in de Internationale Maritieme Code voor gevaarlijke stoffen en zijn Bijlage I.

De Koninklijke Besluiten die betrekking hebben op het vervoer van gevaarlijke stoffen gaan aldus veel verder dan de bepalingen opgenomen in Bijlage III van het MARPOL-Verdrag en

[159] *B.S.*, 4 april 1997

houden rekening met de technische evoluties en aanbevelingen die desbetreffend worden uitgevaardigd door de IMO.

2.3.10.2. Europese Richtlijnen

2.3.10.2.1. De Richtlijn 93/75/EEG

Met betrekking tot deze problematiek werd op 13 september 1993 Richtlijn 93/75/EEG[160] (Hazmat-Richtlijn) uitgevaardigd betreffende de minimumeisen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren en die naar of uit de zeehavens van de Gemeenschap varen. Deze Richtlijn diende uiterlijk tegen 13 september 1994 te worden omgezet doch de omzetting geschiede slechts door het Koninklijk Besluit van 9 februari 1996.[161] Ook deze Richtlijn werd aldus te laat omgezet in Belgisch recht. Richtlijn 93/75/EEG werd op haar beurt gewijzigd door de Richtlijn 98/55/EG van 17 juli 1998[162], die diende omgezet te worden tegen uiterlijk 31 december 1998. Deze Richtlijn werd omgezet in Belgische wetgeving door het Koninklijk Besluit van 9 december 1998.[163] Richtlijn 93/75/EEG werd eveneens gewijzigd door de Richtlijn 98/74/EG van 1 oktober 1998.[164] Deze Richtlijn diende uiterlijk tegen 2 november 1999 te worden omgezet. De omzetting gebeurde evenwel slechts door de uitvaardiging van het Koninklijk Besluit van 25 juni 2001.[165] Ook hier werd de Richtlijn aldus te laat omgezet in Belgische wetgeving. Een laatste wijziging werd doorgevoerd door de Richtlijn 2002/84/EG van 5 november 2002.[166] Deze Richtlijn dient tegen uiterlijk 21 november 2003 te worden omgezet.

Inhoud van de Richtlijn

Conform de Richtlijn 93/75/EEG mogen gevaarlijke of verontreinigende goederen slechts worden aangeboden voor vervoer of aan boord worden genomen van een schip wanneer aan de kapitein of de exploitant een aangifte is verstrekt met de correcte technische benamingen van de gevaarlijke of verontreinigende goederen, de identificatienummers van de Verenigde Naties, de IMO-gevarenklasse, overeenkomstig de IMDG-, IBC- en IGC-codes, de hoeveelheden van die goederen en, wanneer zij in transporttanks of vrachtcontainers worden vervoerd, de identificatiemerktekens daarvan (art. 4). Verder dient de scheepsbevrachter de bij deze richtlijn voorgeschreven aangifte te verstrekken aan de kapitein of de exploitant en ervoor te zorgen dat de voor vervoer aangeboden vracht werkelijk die is welke overeenstemt met de gedane aangifte.
Verder dient ingevolge deze Richtlijn, de exploitant van een schip dat een in een Lidstaat gelegen haven uitvaart, voor de afvaart van het schip de gegevens over de goederen mee te delen

[160] *PB.L.*, 5 oktober 1993, afl. 247, 19
[161] *B.S.*, 23 maart 1996
[162] *PB.L.*, 1 augustus 1998, afl. 215, 65
[163] *B.S.*, 25 december 1998
[164] *PB.L.*, 13 oktober 1998, afl. 276, 7
[165] *B.S.*, 4 augustus 2001
[166] *PB.L.*, 29 november 2002, afl. 324, 53

aan de bevoegde instantie van die lidstaat, de identificatiegegevens van het schip (naam, roepnaam, nationaliteit, lengte en diepgang), de haven van bestemming, de vermoedelijke aankomsttijd in de bestemmingshaven of aan een loodsstation, de vermoedelijke afvaarttijd en de geplande vaarroute. Dezelfde gegevens dienen door de exploitant van een schip dat van een buiten de Gemeenschap gelegen haven komt en op weg is naar een in de Gemeenschap gelegen haven of naar een ankerplaats in de territoriale wateren van een lidstaat, medegedeeld te worden bij de afvaart uit de haven van bevrachting. Van deze verplichting kan evenwel afgeweken worden in geval van geregelde lijndiensten waarvan het traject minder dan één uur duurt. Deze duur kan met instemming van de Commissie verlengd worden. Zelfs in dit laatste geval dient de exploitant de gegevens betreffende de goederen en de identiteitsgegevens van het schip te aller tijde ter beschikking te stellen van de autoriteiten van de lidstaat van vertrek of bestemming indien deze daarom verzoekt. (art.5) Tevens dienen schepen die een in een Lidstaat gelegen haven in- of uitvaren, conform de nationale voorschriften van de Lidstaat, gebruik te maken van de diensten van de plaatselijke verkeersbegeleiding en/of gebruik te maken van loodsen.

Overeenkomstig deze Richtlijn dient de kapitein, bij incidenten of omstandigheden op zee die een bedreiging vormen voor de kust of de daarmee samenhangende belangen, onverwijld de bevoegde instanties van de betrokken Lidstaat te informeren over de bijzonderheden van het incident en de gegevens zoals hierboven vermeld, mee te delen (art. 6). Deze kennisgevingsplicht is een vertaling van IMO Resolutie A648(16). In zulk geval dienen de bevoegde instanties de andere betrokken partijen op de hoogte te brengen en moeten zij tevens inlichtingen verschaffen over schepen die een bedreiging vormen voor de scheepvaart (art. 9-10).

Naast bovengenoemde verplichtingen, dienen de kapiteins van schepen ook alle informatie betreffende de identificatie van het schip, de veiligheidsinrichtingen, de zich aan boord bevindende documenten en de gegevens betreffende de officieren en andere bemanningsleden ter beschikking te stellen van de loods en eventueel de bevoegde instantie indien deze laatste daarom verzoekt (art. 8). Overeenkomstig zelfde artikel dienen loodsen die een schip bij het aanleggen, afvaren of het manoeuvreren begeleiden, onverwijld de bevoegde instantie in te lichten wanneer zij gebreken constateren die de veilige vaart van het schip in gevaar kunnen brengen.

Zoals hierboven vermeld, werd de Richtlijn 93/75/EEG gewijzigd door de Richtlijn 98/55/EG van 17 juli 1998. Deze wijziging betrof een wijziging van de artikelen 2 en 11 van de Richtlijn 93/75/EEG en had voornamelijk betrekking op de uitbreiding van de lijst van gevaarlijke goederen waarvan een melding dient te gebeuren.

De tweede wijziging van de Richtlijn 93/75/EEG door de Richtlijn 98/74/EG van 1 oktober 1998 had voornamelijk betrekking op de meldingsplicht voor schepen ingeval van een incident. De desbetreffende verwijzing naar de IMO Resolutie A648(16) werd vervangen door de verwijzing naar de IMO Resolutie A 851(20) die de vorige Resolutie vervangt.

Een laatste wijziging van de Richtlijn 93/75/EEG werd doorgevoerd door de Richtlijn 2002/84/EG van 5 november 2002. Ook deze Richtlijn betrof een uitbreiding van de lijst van gevaarlijke goederen opgenomen in artikel 2 en 11 van de Richtlijn 93/75/EEG. Aan de meldingsplicht zelf werden geen wijzigingen doorgevoerd.

Belangrijk om te vermelden is Richtlijn 2002/59 van 27 juni 2002.[167] Conform deze nieuwe Richtlijn wordt de Richtlijn 93/75/EG ingetrokken op 5 februari 2004 en zijn de bepalingen van deze nieuwe Richtlijn van kracht.

2.3.10.2.2. Omzetting van de Richtlijn 93/75/EEG in Belgische wetgeving

Richtlijn 93/75/EEG België ten uitvoer gelegd door drie K.B.'s. Deze K.B.'s wijzigen het politiereglement voor de Beneden-Zeeschelde ten aanzien van schepen op weg naar of vertrekkende uit de haven van Antwerpen, Brussel of Luik; het scheepvaartreglement voor het Kanaal Gent-Terneuzen voor schepen op weg naar of vertrekkende uit de haven van Gent; het Belgisch kustreglement voor schepen op weg naar of vertrekkende uit de Belgische kusthavens.

Conform het Koninklijk Besluit van 9 februari 1996 tot wijziging van het Belgisch kustreglement, moeten schepen die bepaalde gevaarlijke of verontreinigende stoffen in bulk of in verpakte vorm vervoeren, zich minstens vier uur voor het aanlopen van of het vertrekken uit een kusthaven, melden aan het Vessel Traffic Service Scheldemonden. Tevens dienen zij gebruik te maken van de diensten van een loods bevoegd voor het af te leggen traject. Conform dit KB dient de kapitein van een schip bij incidenten of omstandigheden op zee die een bedreiging vormen voor de kust of daarmee samenhangende belangen, dit te melden aan de radarcentrale te Zeebrugge. Het Koninklijk Besluit van 9 februari 1996 tot wijziging van het Koninklijk Besluit van 23 september 1992 houdende het scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, incorporeert de Richtlijn 93/75/EEG voor wat betreft schepen op weg naar of vertrekkende uit de haven van Gent. Conform dit Koninklijk Besluit moeten schepen die bepaalde gevaarlijke of verontreinigende stoffen in bulk of in verpakte vorm vervoeren, zich minstens vier uur voor het bevaren van het kanaal van Gent naar Terneuzen, melden aan het Vessel Traffic Service Scheldemonden. Tevens dienen deze schepen gebruik te maken van de diensten van een loods die bevoegd is voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen. Het derde Koninklijk Besluit van 9 februari 1996 tot wijziging van het Koninklijk Besluit van 23 september 1993 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde, incorporeert de Richtlijn 93/75/EEG voor wat betreft schepen op weg naar of vertrekkende uit de haven van Antwerpen, Brussel of Luik. Ook hier moeten schepen die bepaalde gevaarlijke of verontreinigende stoffen in bulk of in verpakte vorm vervoeren, zich minstens vier uur voor het bevaren van de Beneden-Zeeschelde, melden aan het Vessel Traffic Service Scheldemonden. Tevens dienen deze schepen gebruik te maken van de diensten van een loods die bevoegd is voor de Beneden-Zeeschelde.

[167] *PB.L*, 5 augustus 2002, afl. 208, 10

Deze drie KB's leggen aldus de Richtlijn 93/75/EEG op een correcte wijze ten uitvoer en er zijn dan ook geen problemen te signaleren met betrekking tot de omzetting van de beginselen van deze Richtlijn in het Belgisch recht.

2.3.10.3. Juridisch-technische analyse

Ook hier kan dezelfde opmerking gemaakt worden als boven reeds aangegeven in verband met de omzetting van het MARPOL Verdrag in Belgische wetgeving. De omzettingswet van 1984 is verouderd en houdt geen rekening met de wijzigingen die inmiddels zijn aangebracht.

Wat betreft de omzetting van de geldende Europese richtlijn dient gesteld te worden dat deze correct is omgezet in interne wetgeving en dat ook de wijzigingen correct zijn omgezet. Op dit vlak zijn er geen problemen te signaleren.

2.3.11. Internationale aansprakelijkheid zeeschepen en zeehavens

2.3.11.1. Multilaterale verdragen

2.3.11.1.1 Het Verdrag ter beperking van de aansprakelijkheid bij maritieme vorderingen (LLMC Verdrag) [168] [169]

Sinds 1 december 1986 is het Verdrag ter beperking van de aansprakelijkheid bij maritieme vorderingen van 19 november 1976 van kracht (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims of LLMC 1976). Dit Verdrag vervangt het Verdrag van Brussel van 1957. Art. 3, (b) van dit Verdrag sluit de vorderingen uit tengevolge van olieverontreinigingsschade, zoals geregeld door het Aansprakelijkheidsverdrag van 1969 en de navolgende protocollen. Alle andere schade veroorzaakt door zeeschepen (en in België ook door binnenschepen) valt onder het LLMC.

Het toepassingsgebied van het Verdrag wordt geregeld in artikel 15. Conform dit artikel is het Verdrag van toepassing, wanneer een aansprakelijke persoon, voor het Gerecht van een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, zijn aansprakelijkheid tracht te beperken of tracht te bewerkstelligen dat een schip of andere eigendommen worden vrijgegeven, dan wel dat een binnen het gebied van een zodanige Staat gestelde zekerheid wordt opgeheven.

[168] MAES, F., in DEKETELAERE, K., *o.c.*, 199.

[169] HUYBRECHTS, M.A., Het Verdrag over de beperking van aansprakelijkheid inzake maritieme schuldvorderingen, ondertekend te Londen op 19 november 1976, in *Liber Amicorum Lionel Tricot*, Antwerpen, Kluwer, 1988, 331.

Niettemin kan iedere Staat, die Partij is bij dit Verdrag, een aansprakelijke persoon geheel of gedeeltelijk van de toepassing van dit Verdrag uitsluiten wanneer deze, op het tijdstip, waarop voor het Gerecht van die Staat een beroep wordt gedaan op de bepalingen van dit Verdrag, niet zijn gewone verblijfplaats heeft in een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, of niet de hoofdzetel van zijn bedrijf heeft in een Staat die Partij is bij dit Verdrag dan wel enig schip ten aanzien waarvan een beroep wordt gedaan op het recht van beperking of waarvan de vrijgave wordt nagestreefd en dat niet op het hierboven genoemde tijdstip de vlag voert van een Staat, die Partij is bij dit Verdrag.

Het Verdrag is evenwel niet van toepassing op schepen die zijn gebouwd of verbouwd voor en gebruikt worden bij boringen wanneer de verdragsluitende Staat in zijn nationale wetgeving een hogere limiet van aansprakelijkheid heeft opgelegd of wanneer die Staat partij is geworden bij een internationaal verdrag dat het stelsel van aansprakelijkheid met betrekking tot zulke schepen regelt (art. 15.4). Het Verdrag is ook niet van toepassing op luchtkussenvaartuigen of drijvende platforms, die zijn gebouwd ter exploratie of exploitatie van de natuurlijke rijkdommen van de zeebodem of van de ondergrond daarvan (art. 15.5).

De personen, die gerechtigd zijn hun aansprakelijkheid te beperken, worden opgesomd in artikel 1 van het Verdrag. Het betreft met name : i) de scheepseigenaren, zijnde de eigenaar, de bevrachter en de beheerder van een zeeschip, alsmede degene in wiens handen de exploitatie van een zeeschip is gelegd; ii) de redder, zijnde iedere persoon die diensten heeft bewezen rechtstreeks verband houdende met hulpverleningswerkzaamheden.

Deze twee categorieën kunnen zich ook beroepen op de beperking van hun aansprakelijkheid indien een vordering wordt ingesteld tegen een persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid de scheepseigenaar of redder aansprakelijk is.
Conform dit Verdrag, omvat de aansprakelijkheid van een scheepseigenaar mede de aansprakelijkheid die voortvloeit uit een tegen het schip zelf ingestelde rechtsvordering. Bovendien kan ook een verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt voor vorderingen waarvoor overeenkomstig de regels van dit Verdrag beperking geldt, in gelijke mate op die beperking beroep doen als de verzekerde zelf.

De vorderingen die vatbaar zijn voor een beperking van de aansprakelijkheid, worden opgesomd in artikel 2. Het gaat hier met name om de volgende vorderingen : i) vorderingen met betrekking tot dood of letsel dan wel verlies of beschadiging van zaken (hieronder begrepen beschadiging van kunstwerken van havens, dokken en waterwegen, alsmede hulpmiddelen bij de navigatie), ontstaan aan boord van of in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of met hulpverleningswerkzaamheden, alsmede daaruit voortvloeiende schade; ii) vorderingen met betrekking tot schade voortvloeiend uit vertraging bij het vervoer over zee van lading, passagiers of hun bagage; iii) vorderingen met betrekking tot andere schade die voortvloeit uit inbreuk op andere dan rechten uit overeenkomst, en die ontstaat in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of

hulpverleningswerkzaamheden; iv) vorderingen met betrekking tot het volbrengen, verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden; v) vorderingen met betrekking tot het verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van de lading van het schip; vi) vorderingen van een andere persoon dan de aansprakelijke persoon met betrekking tot maatregelen die zijn genomen ter voorkoming of vermindering van schade, waarvoor de aansprakelijke persoon zijn aansprakelijkheid overeenkomstig dit Verdrag kan beperken, alsmede verdere door zulke maatregelen veroorzaakte schade.

Belangrijk om te vermelden is dat de beperking kan worden ingeroepen om het even of ze op een overeenkomst dan wel op een onrechtmatige daad zijn gebaseerd of krachtens een wettelijke bepaling.

De volgende vorderingen zijn evenwel uitgesloten van de beperking (art. 3) : i) vorderingen uit hoofde van hulpverlening of wegens bijdrage in averijgrosse; ii) vorderingen ter zake van schade door verontreiniging door olie in de zin van het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie van 29 november 1969 of van enige wijziging van dat Verdrag of van een bij dat Verdrag behorend Protocol, welke van kracht is; iii) vorderingen, onderworpen aan een internationaal verdrag of nationale wetgeving, waardoor beperking van aansprakelijkheid voor kernschade geregeld of verboden wordt; iv) vorderingen tegen de eigenaar van een nucleair schip ter zake van kernschade; v) vorderingen van ondergeschikten van de scheepseigenaar of redder, wier werkzaamheden verband houden met het schip of de hulpverleningswerkzaamheden, daaronder begrepen vorderingen van hun erfgenamen, rechthebbenden of andere personen, die gerechtigd zijn zulke vorderingen in te stellen, indien de scheepseigenaar of redder volgens de wet die op de arbeidsovereenkomst van toepassing is, niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid voor zulke vorderingen te beperken, of indien hij zulks volgens die wet slechts kan doen tot een hoger bedrag dan dat bedoeld in artikel 6.

Indien echter bewezen wordt dat de schade het gevolg is van het persoonlijk handelen of nalaten van de aansprakelijke persoon, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien, dan is deze niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken (art. 4).

Belangrijk is uiteraard de aansprakelijkheidsbeperking als dusdanig. Deze materie wordt geregeld in artikel 6 van het Verdrag. Er wordt evenwel een onderscheid gemaakt tussen vordering voor dood en lichamelijk letsel en alle andere vorderingen.

Met betrekking tot vorderingen voor **dood of lichamelijk letsel** gelden de volgende beperkingen :
i) 333 000 rekeneenheden voor een schip met een tonnage van niet meer dan 500 ton,
ii) voor een schip met een groter tonnage, het volgende bedrag geteld bij dat genoemd onder i:

per ton tussen de 501 en 3 000 ton, 167 rekeneenheden[170];
per ton tussen de 3 001 en 30 000 ton, 333 rekeneenheden;
per ton tussen de 30 001 en 70 000 ton, 250 rekeneenheden;
en per ton boven de 70 000 ton 167 rekeneenheden;

In verband met andere vorderingen gelden de volgende beperkingen :
i) 167 000 rekeneenheden voor een schip met een tonnage van niet meer dan 500 ton,
ii) voor een schip met een grotere tonnage, het volgende bedrag geteld bij het bedrag onder i:
per ton tussen de 501 en 30 000 ton, 167 rekeneenheden;
per ton tussen de 30 001 en 70 000 ton, 125 rekeneenheden;
en per ton boven de 70 000 ton 83 rekeneenheden.

Belangrijk om hier te vermelden is dat Staten die partij zijn bij het Verdrag, onverminderd het recht van vorderingen ter zake van dood of letsel, in hun nationale wet kunnen bepalen dat vorderingen met betrekking tot beschadiging van kunstwerken van havens, dokken en waterwegen, alsmede van hulpmiddelen bij de navigatie, voorrang hebben boven andere vorderingen (art. 6.3).

Buiten deze beperkingsschalen, voorziet het Verdrag ook in een aparte regeling voor passagiers. Artikel 7.1 stelt dat in verband met vorderingen voor ieder afzonderlijk voorval terzake dood of lichamelijk letsel aan passagiers, de aansprakelijkheidsgrens van de scheepseigenaar 46 666 rekeneenheden zal bedragen, vermenigvuldigd met het aantal passagiers, dat het schip gerechtigd is te vervoeren volgens zijn veiligheidscertificaat, zonder evenwel het bedrag van 25 miljoen rekeneenheden te mogen overschrijden.

De vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen zijn van toepassing op het totaal van alle vorderingen, die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis en gelden zowel tegen de persoon of personen, genoemd in artikel 1, tweede lid, en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn. Zij gelden ook tegen de eigenaar van een schip die hulp verleent vanaf dat schip en de redder of redders, die vanaf genoemd schip werkzaamheden verricht of verrichten en iedere persoon, voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn en eveneens tegen de redder of redders die niet vanaf een schip werkzaamheden verricht of verrichten of die uitsluitend werkzaamheden verricht of verrichten op het schip waaraan of met betrekking waartoe hulp wordt verleend en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.

Conform het Verdrag kan iedere persoon, die aansprakelijk gehouden wordt, een fonds vormen bij de rechterlijke of andere bevoegde autoriteit in iedere bij dit Verdrag Partij zijnde Staat, waarin een rechtsgeding aanhangig wordt gemaakt met betrekking tot voor beperking vatbare vorderingen (art. 11). Het fonds wordt gevormd ten belope van de in de artikelen 6 en 7

[170] Rekeneenheden zijn het bijzondere trekkingsrecht (SDR = special drawing right), zoals dit is omschreven door het Internationale Monetaire Fonds.

genoemde bedragen die van toepassing zijn op de vorderingen waarvoor die persoon aansprakelijk kan zijn, vermeerderd met de rente daarover te rekenen vanaf de datum van het voorval dat tot de aansprakelijkheid heeft geleid, tot aan de datum waarop het fonds wordt gevormd. Elk aldus gevormd fonds is uitsluitend bestemd voor de voldoening van vorderingen met betrekking waartoe beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen. Een fonds kan worden gevormd, hetzij door het storten van de geldsom, hetzij door het stellen van een garantie, die aanvaardbaar is volgens de wetgeving van de bij dit Verdrag Partij zijnde Staat waar het fonds wordt gevormd en die door de rechterlijke of andere bevoegde autoriteit voldoende wordt geacht.

De beperking van aansprakelijkheid kan evenwel ook worden ingeroepen ondanks het feit dat er geen beperkingsfonds is gevormd. Een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, kan echter in zijn nationale wet bepalen dat, wanneer een rechtsvordering wordt ingesteld bij een van zijn Gerechten om betaling te verkrijgen van een voor beperking vatbare vordering, een aansprakelijke persoon zich uitsluitend op het recht op beperking van aansprakelijkheid kan beroepen, indien een beperkingsfonds is gevormd wanneer het recht op beperking van aansprakelijkheid wordt ingeroepen (art 10.1).

In geval wel een beperkingsfonds wordt gevormd, wordt het fonds verdeeld onder de schuldeisers in evenredigheid met de bedragen van hun erkende vorderingen op het fonds (art.12). Indien, vóór de verdeling van het fonds, de aansprakelijke persoon of zijn verzekeraar een vordering op het fonds heeft voldaan, treedt deze persoon bij wege van subrogatie, tot het bedrag dat hij heeft betaald, in de rechten, die de door hem schadeloos gestelde persoon op grond van dit Verdrag zou hebben gehad. Het recht van subrogatie kan ook worden uitgeoefend door andere personen met betrekking tot elk bedrag aan vergoeding, dat zij mochten hebben betaald, maar alleen voor zover die subrogatie is geoorloofd volgens de toepasselijke nationale wet.

Wanneer de aansprakelijke persoon of enige andere persoon aantoont dat hij gedwongen zou kunnen worden op een later tijdstip, geheel of gedeeltelijk, een zodanig bedrag aan vergoeding te betalen ter zake waarvan hij, indien de vergoeding zou zijn betaald vóór de verdeling van het fonds, bij wege van subrogatie rechten zou hebben verkregen, dan kan de rechterlijke of andere bevoegde autoriteit van de Staat waar het fonds is gevormd bevelen dat voorlopig een bedrag wordt terzijde gesteld dat voldoende is om het deze persoon mogelijk te maken op een later tijdstip zijn rechten tegen het fonds geldend te maken.

Wanneer een beperkingsfonds is gevormd is het een persoon die een vordering tegen het fonds heeft ingediend niet toegestaan enig recht met betrekking tot een zodanige vordering uit te oefenen ten aanzien van enige andere activa van een persoon door of namens wie het fonds is gevormd. In zulk geval kan elk schip of kunnen andere eigendommen van een persoon namens wie het fonds is gevormd, waarop binnen het gebied van een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, beslag is gelegd ter zake van een vordering die tegen het fonds kan worden ingesteld, of enige gestelde zekerheid worden vrijgegeven op bevel van de rechterlijke of

andere bevoegde autoriteit van die Staat. Deze vrijgave wordt echter altijd bevolen, indien het beperkingsfonds is gevormd : i) in de haven waar het voorval plaats vond, of, indien het plaats vond buiten de haven, in de eerste haven die daarna wordt aangedaan; ii) in de haven van ontscheping met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel; iii) in de haven van lossing, met betrekking tot beschadiging van de lading; iv) in de Staat, waar het beslag is gelegd (art. 13.2).
Deze bepalingen zijn echter alleen van toepassing indien de schuldeiser een vordering tegen het beperkingsfonds kan indienen bij het Gerecht dat het fonds beheert en indien het fonds werkelijk beschikbaar en vrij overdraagbaar is met betrekking tot die vordering (art.13.3).

Het Protocol van 1996 :

Door het protocol van 1996 werden een aantal wijzigingen aangebracht aan het oorspronkelijk Verdrag van 1976. De wijzigingen hebben voornamelijk betrekking op de aansprakelijkheidsgrenzen.

Conform dit Protocol bedragen deze thans :
i) met betrekking tot vorderingen voor dood of lichamelijk letsel :
- 2 miljoen rekeneenheden voor een schip met een tonnage van niet meer dan 2.000 ton,
- voor een schip met een groter tonnage, worden de volgende bedragen bijgeteld

per ton tussen de 2.001 en 30.000 ton, 800 rekeneenheden;
per ton tussen de 30.001 en 70.000 ton, 600 rekeneenheden;
en per ton boven de 70 000 ton 400 rekeneenheden;

ii) met betrekking tot andere vorderingen :
- 1 miljoen rekeneenheden voor een schip met een tonnage van niet meer dan 2.000 ton,
- voor schepen met een grotere tonnage, worden de volgende bedragen bijgeteld :

per ton tussen de 2.001 en 30 000 ton, 400 rekeneenheden;
per ton tussen de 30 001 en 70 000 ton, 300 rekeneenheden;
en per ton boven de 70 000 ton 200 rekeneenheden.

Het Protocol van 1996 werd evenwel nog niet geratificeerd door België.

2.3.11.1.1.2 De Omzetting van het LLMC Verdrag in Belgische wetgeving

Het LLMC Verdrag werd in België goedgekeurd door de Wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart.[171] Het betreft hier eigenlijk een loutere goedkeuringswet, waarbij het Verdrag toepasselijk werd verklaard

[171] *B.S.*, 6 oktober 1989

in de interne rechtsorde. Bovendien heeft België het Verdrag ook van toepassing verklaard op binnenschepen.

België heeft bij de ondertekening van het Verdrag zich wel het recht voorbehouden om een aantal toepassingsgevallen uit te sluiten. Zo zijn overeenkomstig de Belgische regelgeving de vorderingen met betrekking tot het volbrengen, verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden en de vorderingen met betrekking tot het verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van de lading van het schip niet vatbaar voor beperking.

De wet van 11 april 1989 werd gewijzigd door de wet van 20 januari 1999.[172] De wijzigingen hebben echter geen betrekking op het LLMC Verdrag van 1969.

Belangrijker in deze context is het Koninklijk Besluit van 27 november 1989.[173] Dit Koninklijk Besluit heeft zowel betrekking op de aansprakelijkheidbeperkingen in de binnenvaart als deze in de zeevaart.

De aansprakelijkheidbeperkingen in de binnenvaart worden geregeld door de artikelen 1 t.e.m. 3. De bepalingen met betrekking tot de binnenvaartuigen zijn ook van toepassing op :
i) vaartuigen geëxploiteerd door een openbare overheid of door een openbare dienst, wie ook de eigenaar ervan is;
ii) vaartuigen aangewend voor de pleziervaart of voor wetenschappelijk onderzoek;
iii) draagvleugelboten;
iv) veerponten;
v) duwboten;
vi) drijvende tuigen als baggermolens, kranen, elevatoren en alle andere drijvende en verplaatsbare werktuigen en materiaal van soortgelijke aard.

Dit geldt wel enkel voor zover deze vaartuigen op de binnenwateren worden gebruikt.
Als binnenwateren worden beschouwd : de wateren vermeld in het eerste lid van artikel 5 van het Verdrag inzake de territoriale zee en de aangrenzende zone gesloten te Genève op 29 april 1958, alsmede de wateren behorend tot de havens, die worden omschreven door het politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust (art. 1§3).

Conform dit Koninklijk Besluit gelden de volgende beperkingsgrenzen :

a) met betrekking tot vorderingen terzake van dood of letsel :

i) voor een vaartuig, niet bestemd tot het vervoer van goederen, in het bijzonder een

[172] *B.S.*, 12 maart 1999
[173] *B.S.*, 1 december 1989, gewijzigd door het KB van 20 juli 2000, *B.S.*, 30 augustus 2000

passagiersschip : tienduizend frank (thans 250 EUR) per kubieke meter waterverplaatsing tot het vlak van de grootste diepgang;
ii) voor een vaartuig dat bestemd is voor het vervoer van goederen : tienduizend frank (thans 250 EUR) per ton laadvermogen van het vaartuig;
iii) voor een duw- of sleepboot : vijfendertigduizend frank (thans 870 EUR) voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;
iv) voor drijvende tuigen : hun waarde op het tijdstip van de schadeverwekkende gebeurtenis;

b) met betrekking tot alle andere vorderingen, de helft van de onder letter a) genoemde bedragen.
Met betrekking tot redders die hulp verlenen aan een vaartuig of drijvend tuig en die daarbij geen werkzaamheden verrichten vanaf een zeegaand schip, een vaartuig of een drijvend tuig, of die daarbij uitsluitend werkzaamheden verrichten aan boord van dat vaartuig of drijvend tuig, worden de aansprakelijkheidsgrenzen berekend volgens een laadvermogen van 350 ton (art. 2§2).

Met betrekking tot vorderingen, voortkomend uit eenzelfde gebeurtenis, terzake van dood of letsel van passagiers van een vaartuig, beloopt de aansprakelijkheidsgrens van de scheepseigenaar een bedrag van 5.500.000 frank (thans 136.500 EUR) per hoofd, vermenigvuldigd met het aantal passagiers dat het vaartuig op het moment van de gebeurtenis daadwerkelijk heeft vervoerd.
Deze grenzen kunnen niet lager zijn dan zesendertig miljoen frank (thans 895.000 EUR) per vaartuig en kunnen niet hoger zijn dan de volgende bedragen :
a) honderdvijftig miljoen frank (thans 3.750.000 EUR) voor vaartuigen met niet meer dan 100 passagiers;
b) driehonderd miljoen frank (thans 7.500.000 EUR) voor vaartuigen met niet meer dan 180 passagiers;
c) zeshonderd miljoen frank (thans 15.000.000 EUR) voor vaartuigen met meer dan 180 passagiers.

De aansprakelijkheid beperkingen voor de zeevaart worden geregeld door de artikelen 4 en 5.
Hierin wordt verwezen naar de vergoedingen die zijn vastgelegd in het LLMC Verdrag zelve.
Het betreft hier aldus nog de oude vergoedingen zoals hierboven uiteengezet.

2.3.11.1.3. Het internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door olieverontreiniging: afgekort Aansprakelijkheidsverdrag (Civil Liability Convention - CLC 1969)[174]

1. CLC 1969 :

[174] MAES, F., in DE KETELAERE, K., *o.c.*, 198.

Na de ramp met de Torrey Canyon kwam het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door olieverontreiniging tot stand. Het Verdrag werd afgesloten te Brussel op 29 november 1969 en werd van kracht op 19 juni 1975. Zoals de titel het zelf zegt, is het Verdrag enkel van toepassing op elk zeegaand vaartuig of tuig, van welk type ook, dat daadwerkelijk olie in bulk als lading vervoert. (art. 1.1). Schepen die andere ladingen vervoeren vallen dus niet onder het toepassingsgebied van het Verdrag.

Onder olie in de zin van het Verdrag wordt verstaan : alle bestendige oliën, zoals ruwe olie, stookolie, zware dieselolie, smeerolie en walvistraan, vervoerd aan boord van een schip als lading of in de bunkers van het schip (art. 1.5).).[175] De eigenaars van schepen die meer dan 2.000 tot olie in bulk als lading vervoeren, zijn verplicht een aansprakelijkheidsverzekering af te sluiten of een andere financiële zekerheid te stellen tot het maximum van de aansprakelijkheidslimieten (art. 7.1).

De bepalingen van het Verdrag zijn evenwel niet van toepassing op oorlogsschepen en andere schepen die het eigendom zijn van of geëxploiteerd worden door een Staat en voor de periode dat zijn alleen worden gebruikt voor een andere dan een commerciële staatsdienst (art. 11.1).

CLC 1969 is van toepassing op schade veroorzaakt door verontreiniging op het grondgebied van een verdragstaat, de territoriale zee inbegrepen, en op de preventieve maatregelen ter voorkoming of beperking van dergelijke schade (art. 2).
Overeenkomstig CLC 1969, is de eigenaar van het schip op het tijdstip van het voorval of, zo het voorval bestaat uit een opeenvolging van feiten, op het tijdstip van het eerste feit is, aansprakelijk voor schade door verontreiniging veroorzaakt door het wegvloeien of doen wegvloeien van olie uit het schip ten gevolge van het voorval (art. 3.1). De eigenaar is evenwel niet aansprakelijk indien hij bewijst dat de schade door verontreiniging het gevolg is van een oorlogsdaad, vijandelijkheden, burgeroorlog, opstand of natuurverschijnsel van een uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard, of geheel en al werd veroorzaakt door een opzettelijk handelen of nalaten van derden, met de bedoeling schade te veroorzaken, of geheel en al werd veroorzaakt door onzorgvuldigheid of een andere onrechtmatige handeling van een regering of andere overheid, verantwoordelijk voor het onderhoud van lichten of andere hulpmiddelen bij de navigatie in de vervulling van die taak (art. 3.2).

Verder kan de eigenaar geheel of gedeeltelijk worden ontheven van zijn aansprakelijkheid indien hij bewijst dat de schade door verontreiniging geheel of gedeeltelijk het gevolg is van een

[175] Met de inwerkingtreding van het Internationaal Verdrag van 23 maart 2001 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor verontreiniging door bunkerolie ("het Bunkerverdrag") zal schade door verontreiniging, veroorzaakt door bevuiling ten gevolge van het ontsnappen of doen wegvloeien van bunkerolie uit het schip, in de toekomst worden beheerst door dit laatste verdrag. De kosten van preventieve maatregelen alsmede verlies of schade veroorzaakt door die maatregelen zullen eveneens worden gedekt door het Verdrag. De Beschikking 2002/762/EG van de Raad van 19 september 2002 (*PB.L., 25 september 2002*) machtigt de lidstaten in het belang van de Gemeenschap het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie van 2001 te ondertekenen, te bekrachtigen of toe te treden tot het Verdrag. Tot op heden werd het Verdrag slechts door twee landen geratificeerd, waaronder Spanje.

handelen of nalaten van de persoon, die de schade heeft geleden, met de bedoeling de schade te veroorzaken, of van de nalatigheid van die persoon (art. 3.3).

Overeenkomstig artikel 5.1 van het Verdrag kan de eigenaar van een schip zijn aansprakelijkheid per voorval beperken tot een bedrag van in totaal 133 rekeneenheden voor elke ton van de tonnage van het schip. In geen geval evenwel kan dit bedrag in totaal 14 miljoen rekeneenheden te boven gaan. De eigenaar kan zich echter niet op deze beperkingen beroepen indien het voorval het gevolg is van zijn persoonlijke schuld (art. 5.2). Ten einde zich te kunnen beroepen op de aansprakelijkheidsbeperking, moet de eigenaar bij de rechter of andere bevoegde overheid van een Verdragsluitende Staat waar een vordering wordt ingesteld, een fonds vormen tot beloop van het beperkt bedrag van zijn aansprakelijkheid. Het fonds kan worden gevormd door het storten van de geldsom of door het stellen van een bankgarantie of iedere andere zekerheid welke aanvaardbaar is volgens de wetgeving van de Verdragsluitende Staat waar het fonds wordt gevormd en welke door de rechterlijke of andere bevoegde overheid genoegzaam wordt geacht (art. 5.3). Het fonds wordt verdeeld tussen de schuldeisers naar verhouding van het bedrag van hun erkende vorderingen (art 5.4).

Indien na een voorval de eigenaar krachtens artikel 5 een fonds heeft gevormd en gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, kan een persoon die uit dat voorval een vordering wegens schade door verontreiniging heeft, ter zake van die vordering geen rechten kunnen doen gelden op andere goederen van die eigenaar. Tevens kan de rechter of andere bevoegde overheid van een Verdragsluitende Staat de opheffing bevelen van het beslag op het schip of op het ander goed van de eigenaar terzake van een vordering tot vergoeding van schade door verontreiniging voortvloeiend uit dat voorval en op overeenkomstige wijze handelen ten aanzien van borgstelling of andere ter voorkoming van een zodanig beslag gestelde zekerheid (art. 6.1).

Om aanspraak te kunnen maken op enige vergoeding, moet tot vordering worden ingesteld binnen de drie jaar vanaf de datum waarop de schade is ontstaan. In geen geval kan echter een vordering worden ingesteld nadat zes jaar zijn verstreken vanaf de datum van het voorval dat de schade heeft veroorzaakt. Indien dit voorval wordt gevormd door een opeenvolging van feiten, loopt de termijn van zes jaar vanaf de datum van het eerste feit (art. 8).

Het Verdrag is aldus wel degelijk van belang voor de zeehavens aangezien zij op basis van dit Verdrag vorderingen kunnen instellen ingeval van verontreinigingen door olie in de haven.

2. Protocol van 1976 :

Op 9 november 1976 werd een Protocol ondertekend bij het CLC Verdrag van 1969. Het Protocol werd van kracht op 8 april 1981 en bevat geen fundamentele wijzigingen ten opzichte van het Verdrag van 1969 aangezien enkel de goudstandaard wordt vervangen door Speciale Trekkingsrechten (SDR).

3. Protocol van 1992 :

Op 27 november 1992 werd een nieuw Protocol gesloten bij het oorspronkelijk Verdrag van 1969. Het Protocol werd van kracht op 30 mei 1996. Het Protocol van 1992 bracht wel heel wat wijzigingen aan het Verdrag van 1969, welke hieronder zullen besproken worden.

Vooreerst werd het toepassingsgebied verruimd. Zo werd het Verdrag van toepassing op alle zeeschepen en andere zeegaande vaartuigen, van welk type ook, gebouwd of aangepast voor het vervoer van olie in bulk als lading, met dien verstande dat een schip dat olie en andere soorten lading kan vervoeren alleen als een schip wordt beschouwd, wanneer het daadwerkelijk olie in bulk als lading vervoert en tijdens iedere reis na een zodanig vervoer, tenzij wordt aangetoond dat het geen residuen van zulk vervoer van olie in bulk aan boord heeft.

Onder olie wordt thans verstaan: alle persistente uit koolwaterstoffen bestaande minerale oliën, zoals ruwe olie, stookolie, zware dieselolie en smeerolie, vervoerd aan boord van een schip als lading of in de bunkers van het schip.

Evenals in het Verdrag van 1969 zijn de eigenaars van schepen die meer dan 2.000 tot olie in bulk als lading vervoeren, verplicht een aansprakelijkheidsverzekering af te sluiten of een andere financiële zekerheid te stellen tot het maximum van de aansprakelijkheidslimieten.

Ook het territoriaal toepassingsgebied van het Verdrag werd verruimd. Het Verdrag is ook van toepassing op de schade door verontreiniging veroorzaakt binnen de exclusieve economische zone van een Verdragsluitende Staat of, indien een Verdragsluitende Staat een zodanige zone niet heeft vastgesteld, binnen een gebied buiten en grenzend aan de territoriale zee van die Staat, door die Staat vastgesteld overeenkomstig het internationale recht en dat zich niet verder uitstrekt dan 200 zeemijl van de basislijnen waarvan de breedte van zijn territoriale zee wordt gemeten.

Thans is de eigenaar van het schip op het tijdstip van het voorval, of, zo het voorval bestaat uit een opeenvolging van feiten, op het tijdstip van het eerste feit, aansprakelijk voor schade door verontreiniging, veroorzaakt door het schip als gevolg van het voorval. De bijkomende voorwaarde dat het moet gaan om schade veroorzaakt door het wegvloeien of doen wegvloeien van olie uit het schip werd geschrapt.

De exoneratie mogelijkheden van de eigenaar zoals deze reeds bestonden in het Verdrag van 1969 blijven door het Protocol van 1992 onverkort behouden. Wel werd de bepaling dat geen vordering kan worden ingesteld tegen lasthebbers of aangestelden van de eigenaar verruimd. Er kan geen vordering tot vergoeding van schade door verontreiniging worden ingesteld tegen:
i) de ondergeschikten of lasthebbers van de eigenaar of de leden van de bemanning;
ii) de loods of enige andere persoon die, zonder lid van de bemanning te zijn, diensten voor het schip verricht;

iii) een bevrachter (hoe ook omschreven, met inbegrip van een rompbevrachter), beheerder of degene in wiens handen de exploitatie van het schip is gelegd;
iv) personen die met instemming van de eigenaar of in opdracht van een bevoegde overheidsinstantie hulpverleningswerkzaamheden verrichten;
v) personen die preventieve maatregelen nemen;
vi) alle ondergeschikten of lasthebbers van personen genoemd onder ii), iv) en v) tenzij de schade het gevolg is van hun persoonlijk handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken hetzij roekeloos en in de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

Een belangrijke wijziging betreft het bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking. Deze bedragen zijn de volgende :
i) drie miljoen rekeneenheden voor een schip met een bruto tonnage van niet meer dan 5 000;
ii) voor een schip met een grotere bruto tonnage, voor elke toename van de bruto tonnage met één, 420 rekeneenheden boven het onder i) genoemde bedrag; met dien verstande evenwel dat dit bedrag in geen geval in totaal 59,7 miljoen rekeneenheden te boven kan gaan.

De eigenaar kan zijn aansprakelijkheid evenwel niet beperken indien wordt bewezen dat de schade door verontreiniging het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en in de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien. Ook dit is een verruiming ten opzichte van het Verdrag van 1969. De andere bepalingen werden niet gewijzigd.

4. De amendementen van 2000 :

Op 18 november 2000 werden amendementen goedgekeurd bij het CLC Verdrag, welke op 1 november 2003 onder de zogenaamde "*tacit acceptance procedure*" van kracht zullen worden.

Het betreft hier voornamelijk een aanpassing van de bedragen ter beperking van de aansprakelijkheid:
i) voor schepen kleiner dan 5.000 brutoton is de limiet 4,51 miljoen rekeneenheden;
ii) voor schepen tussen de 5.000 en 140.000 brutoton komt bij de 4,51 miljoen rekeneenheden nog 631 rekeneenheden per ton bij;
iii) voor schepen groter dan 140.000 brutoton bedraagt de limiet 89,77 miljoen rekeneenheden.

2.3.11.1.4. Omzetting in Belgische wetgeving van het CLC Verdrag :

Het CLC Verdrag van 1969, zoals dit werd gewijzigd door het Protocol van 1992, werd in de Belgische wetgeving omgezet door de Wet van 20 juli 1976[176], zoals gewijzigd door de wet van

[176] *B.S.*, 13 april 1977.

11 april 1989[177], de wet van 10 augustus 1998[178] en de wet van 3 mei 1999.[179] Door deze wet werd het CLC Verdrag van toepassing verklaard in de Belgische interne rechtsorde. Wel werden er een aantal bijzonderheden ingevoerd.

Zo is volgens artikel 2 van de Wet alleen de rechtbank van eerste aanleg te Brussel is bevoegd om kennis te nemen van de vorderingen tot vergoeding van door verontreiniging veroorzaakte schade op het nationale grondgebied met inbegrip van de territoriale zee.

Zoals hierboven aangehaald, zijn, overeenkomstig artikel 7 van het Verdrag, de eigenaars van schepen die meer dan 2.000 tot olie in bulk als lading vervoeren, verplicht een aansprakelijkheidsverzekering af te sluiten of een andere financiële zekerheid te stellen tot het maximum van de aansprakelijkheidslimieten. Deze bepaling is in België van toepassing op alle in België teboekgestelde of geregistreerde schepen en op alle schepen die een Belgische haven of de Belgische territoriale wateren aandoen of verlaten.

Een uitzondering werd wel voorzien voor schepen die teboekgesteld of geregistreerd zijn in of de vlag voeren van een Staat die geen partij is bij het Verdrag, maar wel partij is bij het Verdrag van Brussel van 10 oktober 1957, betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaars van zeeschepen (art. 4 §1).

Naast de Wet van 20 juli 1976 dient ook het Koninklijk Besluit van 10 maart 1977[180], zoals gewijzigd door de Koninklijke Besluiten van 4 april 1987[181] en 20 juli 2000[182] vermeld te worden. Dit Koninklijk Besluit handelt evenwel bijna uitsluitend over de certificaten die dienen afgeleverd te worden door schepen die meer dan 2.000 tot olie in bulk als lading vervoeren.

Voor het overige zijn de bepalingen van het Verdrag aldus onverkort van toepassing in de Belgische interne wetgeving.

2.3.11.1.5. Het Internationaal Verdrag ter oprichting van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie[183] :

1. Het Fonds Verdrag van 1971 :

In navolging van het CLC Verdrag van 1969 werd op 18 december 1971 Internationaal verdrag ter oprichting van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door

[177] *B.S.*, 6 oktober 1989.
[178] *B.S.*, 16 maart 1999.
[179] *B.S.*, 29 mei 1999.
[180] *B.S.*, 13 april 1977
[181] *B.S.*, 9 mei 1987
[182] *B.S.*, 30 augustus 2000
[183] MAES,F., in DE KETELAERE, K., *o.c.*, 200.

verontreiniging door olie gesloten. Het Verdrag werd van kracht op 16 oktober 1978. Het doel van het Fondsverdrag is een schadevergoeding uit te keren aan slachtoffers die onder het CLC Verdrag geen genoegdoening hebben bekomen.

Voor wat de aard van de schade en de plaats waar de schade veroorzaakt wordt, gelden de zelfde bepalingen als deze in het CLC Verdrag van 1969.

Het Fonds zal een schadevergoeding uitkeren aan iedere persoon die schade door verontreiniging heeft geleden en niet in staat is geweest een volledige en passende vergoeding van die schade te verkrijgen op grond van de bepalingen van het Aansprakelijkheidsverdrag omdat (art. 4.1):
i) uit het Aansprakelijkheidsverdrag geen aansprakelijkheid voor de schade voortvloeit;
ii) de eigenaar die op grond van het Aansprakelijkheidsverdrag aansprakelijk is, financieel niet in staat is volledig aan zijn verplichtingen te voldoen;
iii) de schade het bedrag overtreft waartoe de aansprakelijkheid van de eigenaar beperkt is.
Het Fonds zal evenwel geen schadevergoeding betalen indien (art. 4.2):
i) de verontreiniging het gevolg is van een oorlogshandeling, vijandelijkheden, burgeroorlog of opstand of werd veroorzaakt door het ontsnappen of doen wegvloeien van olie uit een oorlogsschip of een ander schip dat toebehoort aan of geëxploiteerd wordt door een Staat en dat ten tijde van het voorval uitsluitend werd gebruikt in overheidsdienst voor andere dan handelsdoeleinden;
ii) de schuldeiser kan niet bewijzen dat de schade is veroorzaakt door een voorval waarbij een of meer schepen waren betrokken.

Het Fonds is volledig of ten dele van de vergoedingsverplichtingen aan een persoon ontheven indien het kan bewijzen dat de schade geheel of gedeeltelijk het gevolg is van een handelen of nalaten van deze persoon die de schade heeft geleden met het opzet de schade te veroorzaken, of van de schuld van die persoon (art. 4.3).

Het maximaal bedrag dat door het Fonds per voorval kan worden uitgekeerd werd vastgesteld op 30 miljoen rekeneenheden.

Het recht op schadevergoeding vervalt na drie jaar, vanaf de datum waarop de schade is ontstaan. In geen geval kan een vordering worden ingesteld na zes jaar, vanaf de datum van het voorval (art. 6, (1)).

Het Fonds aanvaardt de schadeclaims waarbij bewezen wordt dat de eis gebaseerd is op een werkelijk gedane uitgave, indien er een causaal verband bestaat tussen de uitgaven en het voorval dat aanleiding gaf tot olieverontreiniging en indien de uitgaven redelijke doeleinden nastreefden. Er wordt geen vergoeding betaald voor abstract gekwantificeerde schade op basis van theoretische modellen, zoals bv. niet-economisch uitdrukbare schade aan het mariene milieu ("ecologische schade"). M.a.w. de schade moet betrekking hebben op berekenbare economische verliezen. Hoewel de definitie van olieverontreinigingsschade in CLC 1969 en Fonds 1971 niet duidelijk was, werden door de praktische ervaring van het Fonds een aantal principes ontwikkeld

die de basis vormden voor een herdefiniëring van schade in de Protocollen van 1992. In het algemeen vergoedt het Fonds de opruimingskosten van zee en stranden, de herstelkosten voor verontreinigde privé eigendommen, de vergoeding van beschadigde persoonlijke bezittingen, de schade veroorzaakt door opruimingsactiviteiten en de economische verliezen tengevolge van een inkomstenderving door diegenen die hun inkomsten rechtstreeks verkrijgen uit zeegebonden activiteiten (vissers, alsook hoteliers, restaurants e.a. afhankelijk van het kusttoerisme). Bergingskosten worden beschouwd als preventieve maatregelen wanneer ze hoofdzakelijk gericht zijn op de voorkoming van olieverontreiniging. De kosten die louter de berging van de lading tot doel hebben, worden niet door het Fonds vergoed.

De middelen van het Fonds worden geleverd door iedere persoon die per kalenderjaar meer dan 150.000 ton olie ("crude oil" en "heavy fuel oil") over zee in ontvangst neemt. Het Fonds kan aldus worden beschouwd als een onderlinge verzekeringsmaatschappij, die wordt gevormd door de bijdragen van diegenen die olie via de zee in ontvangst nemen en wordt beheerd door de lidstaten.

2. Het Protocol van 1976 :

Het Verdrag van 1971 werd voor de eerste keer gewijzigd door het Protocol van 19 november 1976, dat in werking trad op 22 november 1994. De wijziging beoogt de vervanging van de goudstandaard door Speciale Trekkingsrechten (SDR).

3. Het Protocol van 1992 :

Door het Protocol van 1992 werden dezelfde wijzigingen aangebracht als deze die door CLC Protocol van 1992 werden aangebracht aan het CLC Verdrag van 1992. Met andere woorden werd het toepassingsgebied uitgebreid en is het ook van toepassing voor de schade veroorzaakt binnen de EEZ. Ook werd het bedrag opgetrokken tot maximaal 135 miljoen rekeneenheden.

4. De Amendementen van 2000 :

Op 18 oktober 2000 werden een aantal amendementen goedgekeurd bij het Fondsverdrag van 1971. Deze amendementen worden van kracht op 1 november 2003 onder de zogenaamde "*tacit acceptance procedure*". De wijzigingen hebben betrekking op het bedrag dat kan worden uitgekeerd. De limiet werd namelijk opgetrokken van 135 miljoen rekeneenheden naar 203 miljoen rekeneenheden.

5. Protocol van 2003[184]

Als reactie op het Europese voorstel voor een Verordening tot instelling van een fonds voor de vergoeding van schade door olieverontreiniging in de Europese wateren[185], dat werd genomen in de nasleep van het ongeval met de tanker *Erika*, werd door het internationaal regime een eigen voorstel uitgewerkt. Dit heeft geleid tot de aanvaarding van het Protocol houdende de oprichting van een internationaal fonds voor schade door olieverontreiniging, gemeenzaam het "*supplementary fund*" genoemd. Het betreft een vrijwillig fonds dat enkel zal tussenkomen voor ongevallen binnen de Verdragstaten die het Protocol hebben aanvaard. De bedoeling van dit fonds is te voorzien in een vergoeding voor schade door olieverontreiniging, zoals bedoeld onder het toepassingsgebied van de Protocollen van 1992, *in die gevallen* dat de onder het Protocol van 1992 (met inbegrip van de wijzigingen door de Protocollen van 2000 of eventueel latere protocollen) beschikbare vergoedingslimieten dreigen te worden overschreden. Het *Supplementary Fund* zal enkel worden geactiveerd als er een beslissing, houdende een risico dat de onder het FUND 1992-regime beschikbare bedragen dreigen te worden overschreden, wordt genomen door de Algemene Vergadering van het IOPCF 1992. Het maximumbedrag dat wordt voorzien onder het Protocol van 2003 bedraagt 750 miljoen SDR's (met inbegrip van de bedragen die zijn voorzien onder het CLC en het FUND).

Het Protocol van 2003 zal in werking treden drie maanden na het ogenblik dat (i) minstens acht Staten een instrument van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben neergelegd bij de Secretaris-Generaal van de IMO en (ii) het totale bedrag aan bijdragende olie minstens 450 miljoen ton bedraagt, met inbegrip van de verplichting dat er in elke Verdragstaat minstens 1 miljoen ton bijdragende olie ontvangen wordt. De ratificatie van de Lidstaten van de Europese Unie – onder impuls van de Europese Commissie - zou er dus voor kunnen zorgen dat het Protocol relatief snel van kracht wordt[186].

2.3.11.1.6. De omzetting van het Fondsverdrag in de Belgische wetgeving :

[184] GONSAELES, G. & MAES, F., *Taak V. Het ontwikkelen van technische en juridische procedures met het oog op de evaluatie van degradatie aan het mariene milieu en het financieel verhaal op de vervuiler: Het internationaal aansprakelijkheidsregime voor schade bij olieverontreiniging op zee: onderzoek naar de vergoedbaarheid van milieuschade*, in MAES, F. (ed.), *MARE-DASM "Duurzaam Beheer van de Noordzee" – Plan voor wetenschappelijk ondersteuning van een beleid gericht op duurzame ontwikkeling, studie in opdracht van de Diensten van de Eerste Minister, Federale Diensten voor Wetenschappelijke, Technische en Culturele Aangelegenheden*, Gent, 2002, 143 p.

[185] COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN, *Voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van een fonds voor de vergoeding van schade door verontreiniging door olie in de Europese wateren en daarmee samenhangende maatregelen*, 6 december 2000, COD(2000) 0326

[186] GONSAELES, G., *Law-generating factors within the international regime for oil pollution damage: the creation of the Supplementary Fund*, bijdrage geleverd aan de *International Conference on Marine Resource Damage Assessment, Liability and Compensation*, MARITIME INSTITUTE in samenwerking met het MARE-DASM Project Team, Gent, 12-13 juni 2003.

Het Fondsverdrag van 1971 werd goedgekeurd door de Wet van 6 augustus 1993[187], zoals gewijzigd door de Wet van 10 augustus 1998.[188] Ook hier werd bepaald dat de rechtbank van eerste aanleg te Brussel als enige bevoegd is om kennis te nemen van vorderingen tegen het Fonds. Voor het overige zijn de bepalingen van het Verdrag en van het Protocol van 1992 volledig van toepassing.

Naast deze Wet dient ook het Koninklijk Besluit van 19 juli 1994[189] vermeld te worden.
Dit Koninklijk Besluit handelt voornamelijk over de personen die verplicht zijn om bijdragen te leveren aan het fonds overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag.

Tevens dient melding gemaakt te worden van het Koninklijk Besluit van 15 februari 1995[190] dat de datum van inwerkingtreding regelt van de artikelen 4, 5, 6 en 13 van de Wet van 6 augustus 1993.

2.3.11.1.7.Verdrag betreffende de voorbereiding, reactie en samenwerking inzake olieverontreiniging (OPRC-Verdrag) [191]

Op 30 november 1990 werd, tijdens een diplomatieke conferentie onder auspiciën van de IMO, het Verdrag gesloten betreffende de voorbereiding, reactie en samenwerking bij een olieverontreiniging tengevolge van een incident (OPRC). Het Verdrag werd door België niet geratificeerd zodat het hier slechts kort zal toegelicht worden.

Het Verdrag heeft tot doel om de bestaande internationale regelgeving ter bestrijding van belangrijke ongevallen op zee of de bedreigingen van het mariene milieu door olieverontreiniging afkomstig van de scheepvaart te verbeteren. Het Verdrag werd van kracht op 13 mei 1995. In maart 2000 werd een Protocol bij het OPRC-Verdrag aangenomen, waardoor het toepassingsgebied van OPRC wordt uitgebreid tot ongevallen met schadelijke en gevaarlijke stoffen (OPRC-HNS Protocol).[192]

Het Verdrag erkent de noodzaak om vlug en effectief te handelen bij incidenten die een olieverontreiniging tot gevolg kunnen hebben. Daartoe moeten er per schip, per offshore-installatie, in zeehavens en bij oliebehandelingsfaciliteiten (met inbegrip van olieterminals en pijpleidingen) (art.2), noodplannen worden gemaakt, in samenhang met nationale en regionale aansluitende plannen. De offshore-installaties onder de jurisdictie van een verdragspartij en de autoriteiten van een verdragspartij die een haven of oliebehandelingsfaciliteit beheren, moeten

[187] *B.S.*, 5 november 1993.
[188] *B.S.*, 16 maart 1999.
[189] *B.S.*, 16 september 1994.
[190] *B.S.*, 19 april 1995.
[191] MAES,F., in DE KETELAERE, K., *o.c.*, 201.
[192] Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Subtances (nog niet van kracht).

beschikken over een gedetailleerd noodplan ingeval van een olieverontreiniging. Het Verdrag verplicht ook dat alle schepen van een verdragspartij noodplannen aan boord moeten hebben. Tengevolge van deze verplichting werd in het MARPOL-Verdrag onder Bijlage I een nieuw Voorschrift 26 ingevoegd dat van kracht is sedert 4 april 1993 voor nieuwe schepen.

Luidens Voorschrift 26 moet elk olietankschip met een bruto tonnenmaat van 150 ton en meer en elk ander schip dat geen olietankschip is met een bruto tonnenmaat van 400 ton en meer, beschikken over noodplannen aan boord ingeval van een olieverontreiniging ("*Shipboard Oil Pollution Emergency Plan (SOPEP)*". Schepen die vóór 4 april 1993 werden gebouwd, kregen tot 4 april 1995 de tijd om over dergelijke noodplannen te beschikken. Deze noodplannen moeten voldoen aan de toepasselijke IMO-richtlijnen en moeten op zijn minst volgende aangelegenheden omvatten: 1/ de door de kapitein of een andere bevoegde officier te volgen procedure bij de rapportering van een voorval waarop een olieverontreiniging volgt, gebaseerd op de door de IMO terzake uitgevaardigde richtlijnen; 2/ een lijst van autoriteiten en personen die moeten worden gecontacteerd bij een voorval waarop een olieverontreiniging volgt; 3/ een gedetailleerde beschrijving van de door de bemanning onmiddellijk te ondernemen acties waardoor de olielozing kan worden beperkt en gecontroleerd; 4/ de te volgen procedure en de contacten op het schip, noodzakelijk voor de coördinatie tussen het schip en lokale autoriteiten bij de bestrijding van de verontreiniging. Het noodplan aan boord van een schip kan door een andere verdragspartij worden gecontroleerd terwijl het schip zich in de haven of aan een offshoreterminal bevindt, onder de jurisdictie van die verdragspartij. De te volgen procedure stemt overeen met de bestaande internationale akkoorden ter zake, meer bepaald de artikelen 5 en 7 van MARPOL 73/78 of de nationale wetgeving van de controlerende verdragspartij.

2.3.11.1.8. Het Verdrag betreffende de aansprakelijkheid voor schade door het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen (HNS-verdrag) :

Het HNS Verdrag werd afgesloten op 3 mei 1996 doch is nog steeds niet van kracht. Gelet op dit feit zal het hier slechts summier worden toegelicht.

Het doel van het HNS-Verdrag is het vergoeden van schade ten gevolge van ongevallen met schepen die gevaarlijke en giftige goederen vervoeren. Het gaat hier zowel om een vergoeding van de schade aan personen en goederen als aan het milieu. Het Verdrag is grotendeels opgebouwd zoals het CLC Verdrag en het Fonds Verdrag. Het voorziet dus ook in twee niveaus van schadevergoeding, een eerste te betalen door de scheepseigenaar en een tweede door het Fonds, dat wordt gespijsd door de personen die gevaarlijke goederen in ontvangst nemen.

De bedragen voor de aansprakelijkheidbeperking werden als volgt bepaald :
i) 10 miljoen rekeneenheden voor schepen tot 2.000 bruto tonnage

ii) voor schepen van 2.001 tot 50.000 bruto tonnage een surplus van 1.500 rekeneenheden per ton;
iii) voor schepen boven de 50.000 bruto tonnage een surplus van 360 rekeneenheden per ton met een maximum van 100 miljoen rekeneenheden;

In de geest van het CLC Verdrag dienen eigenaars van schepen van meer dan 200 bruto tonnage een aansprakelijkheidsverzekering af te sluiten ten belope van de aansprakelijkheidslimieten. Hierop zijn evenwel uitzonderingen mogelijk indien het schepen betreft van minder dan 200 bruto tonnage die een dienst verzekeren tussen twee havens in een zelfde Staat en zelfs indien het gaat om buurstaten. Zoals reeds aangehaald bestaat er naast de dekking door de scheepseigenaar zelve ook de dekking door een Fonds, zodat de totale schadevergoeding maximaal 250 miljoen rekeneenheden bedraagt.

Ook hier zal het Fonds vergoedingen uitbetalen onder dezelfde voorwaarden als deze die zijn opgenomen in het Fondsverdrag bij het CLC.

2.3.11.1.9. Het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor verontreiniging door bunkerolie[193]

Het internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor verontreiniging door bunkerolie (verder genoemd Bunkerconventie) werd afgesloten in Londen op 23 maart 2001. Het verdrag is evenwel nog niet van toepassing zodat het hierna slechts kort zal besproken worden.

Het Verdrag is van toepassing op schade door verontreiniging veroorzaakt, op het grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, van een Verdragsluitende Staat en binnen de exclusieve economische zone van een Verdragsluitende Staat, vastgesteld overeenkomstig het internationaal recht, of, indien een Verdragsluitende Staat een zodanige zone niet heeft vastgesteld, binnen een gebied buiten en grenzend aan de territoriale zee van die Staat, door die Staat vastgesteld overeenkomstig het internationale recht en dat zich niet verder uitstrekt dan 200 zeemijl van de basislijnen waarvan de breedte van zijn territoriale zee wordt gemeten, en preventieve maatregelen, waar ook genomen, ter voorkoming of beperking van zodanige schade. Zo is het Verdrag eveneens van toepassing indien het incident zich voordoet op volle zee, maar de verontreiniging zich heeft verspreid naar de territoriale zee (of naar de EEZ of equivalente zone) van een nabijgelegen Verdragstaat.

De Bunkerconventie is van toepassing op alle schepen, zijnde alle zeeschepen en zeegaande vaartuigen, van welk type ook. De bepalingen van het Verdrag zijn evenwel niet van

[193] Voor een uitgebreide bespreking van het verdrag, zie Gonsaeles, G., "Verontreiniging door bunkerolie: nieuwe conventie legt klemtoon op aansprakelijkheid 'scheepseigenaar'", De Lloyd, 19 september 2001, 4

toepassing op oorlogsschepen en andere schepen die het eigendom zijn van of geëxploiteerd worden door een Staat en voor de periode dat zij alleen worden gebruikt voor een andere dan een commerciële staatsdienst, behalve indien een Verdragstaat beslist het Verdrag toe te passen op zijn oorlogsschepen of de andere schepen die hierboven werden beschreven.

Het Verdrag is van toepassing op elke schade door verontreiniging, zijnde verlies of schade buiten het schip veroorzaakt door bevuiling ten gevolge van het ontsnappen of doen wegvloeien van bunkerolie uit het schip, waar zulk ontsnappen of doen wegvloeien ook mag plaatsvinden met dien verstande dat vergoeding voor andere schade aan het milieu dan winstderving ten gevolge van deze schade wordt beperkt tot de kosten van redelijke maatregelen tot herstel die daadwerkelijk worden ondernomen of zullen worden ondernomen. De kosten van preventieve maatregelen alsmede verlies of schade veroorzaakt door die maatregelen worden eveneens gedekt door het Verdrag. De preventieve maatregelen zijn alle redelijke maatregelen ter voorkoming of beperking van de verontreiniging die door een persoon zijn genomen na het incident, *id est* na het feit of na elke opeenvolging van feiten met dezelfde oorzaak, waardoor schade door verontreiniging wordt veroorzaakt, of waardoor een ernstige en onmiddellijke dreiging ontstaat dat zulk een schade zal worden veroorzaakt.

De Bunkerconventie is enkel van toepassing ingeval van schade door verontreiniging door bunkerolie. Bunkeroliën zijn alle uit koolwaterstoffen bestaande minerale oliën, met inbegrip van smeerolie, die worden gebruikt of zullen worden gebruikt voor de werking of de voortstuwing van het schip, en de residuen van dergelijke oliën.

Het Verdrag stipuleert echter uitdrukkelijk dat de Bunkerconventie géén toepassing zal vinden ingeval de schade door verontreiniging onder het toepassingsgebied van het Aansprakelijkheidsverdrag van 1992 valt, ongeacht het feit of op grond van de bepalingen van het Aansprakelijkheidsverdrag een vergoeding kan worden bekomen. De schade door verontreiniging door bunkerolie afkomstig van olietankers die onder het toepassingsgebied van het Aansprakelijkheidsverdrag van 1992 valt, zal dus in elk geval worden beheerst door dit laatste verdrag.

De eigenaar van een schip op het tijdstip van het incident, of, zo het incident bestaat uit een opeenvolging van feiten, op het tijdstip van het eerste incident, is aansprakelijk voor schade door verontreiniging veroorzaakt door bunkerolie aan boord of afkomstig van een schip. Indien zich echter een incident voordoet waarbij twee of meer schepen zijn betrokken en er ten gevolge daarvan schade door verontreiniging is ontstaan, de eigenaren van alle betrokken schepen, en tenzij zij van hun aansprakelijkheid zijn ontheven, hoofdelijk aansprakelijk zijn voor alle schade die redelijkerwijs niet te scheiden is.

Het recht op schadevergoeding vervalt indien niet binnen drie jaar vanaf de datum waarop de schade is ontstaan een vordering tot vergoeding van de schade is ingesteld. In geen geval kan een vordering worden ingesteld nadat zes jaar zijn verstreken vanaf de datum waarop het

incident dat de schade heeft veroorzaakt. Indien dit incident wordt gevormd door een opeenvolging van feiten, loopt de termijn van zes jaar vanaf de datum van het eerste feit.

De Bunkerconventie ontneemt de scheepseigenaar (of de persoon of personen die hem een verzekering of andere financiële zekerheid hebben verschaft) evenmin van het recht om zijn aansprakelijkheid te beperken onder enig ander nationaal of internationaal regime. Er wordt in dat verband expliciet verwezen naar het LLMC-Verdrag van 1976. Het is echter niet mogelijk dat de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid beperkt op basis van de bepalingen van het Aansprakelijkheidsverdrag, aangezien schade door verontreiniging door bunkerolie uitgesloten is van het toepassingsgebied van dit laatste verdrag.

Naar analogie van het Aansprakelijkheidsverdrag kan de scheepseigenaar niet aansprakelijk worden gesteld indien hij kan bewijzen dat de schade door verontreiniging door bunkerolie a) het gevolg is van een oorlogsdaad, vijandelijkheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard, of b) geheel en al werd veroorzaakt door een opzettelijk handelen of nalaten van derden, met de bedoeling schade te veroorzaken, of c) geheel en al werd veroorzaakt door onzorgvuldigheid of een andere onrechtmatige handeling van een regering of andere overheid, verantwoordelijk voor het onderhoud van lichten of andere hulpmiddelen bij de navigatie in de vervulling van die taak. Hij kan eveneens - geheel of gedeeltelijk - van zijn aansprakelijkheid worden ontheven indien hij bewijst dat de schade geheel of gedeeltelijk het gevolg is van een handelen of nalaten van de persoon die de schade heeft geleden, met de bedoeling de schade te veroorzaken, of van de nalatigheid van die persoon. Het gaat met andere woorden om dezelfde exoneratiegronden als die uit het Aansprakelijkheidsverdrag.

De geregistreerde eigenaar van een in een Verdragstaat geregistreerd schip dat groter is dan 1.000 GT is gehouden een aansprakelijkheidsverzekering of een andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie of een door een gelijkaardige financiële instelling afgegeven certificaat, te nemen tot dekking van zijn aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging volgens dit Verdrag tot beloop van het beperkt bedrag van zijn aansprakelijkheid onder een nationaal of internationaal aansprakelijkheidsbeperkingsregime, maar in elk geval niet hoger dan de volgens het - gewijzigde - LLMC-Verdrag berekende bedragen. Ten bewijze hiervan moet een certificaat worden afgegeven door de vlaggenstaat van het schip (indien het een Verdragspartij betreft) of door enige andere Verdragstaat. Het certificaat moet aan boord van het schip worden gehouden en een afschrift ervan moet worden neergelegd bij de autoriteiten die het register houden waarin het schip staat geregistreerd. Indien het een schip betreft dat niet is geregistreerd in een Verdragstaat, zijn het de autoriteiten die het certificaat hebben verleend of gewaarmerkt, die gehouden zijn een afschrift ervan te bewaren. Het model dat dit certificaat moet aannemen, is neergelegd in de Bijlage bij het Verdrag.

Zoals gezegd is de Bunkerconventie nog niet van kracht doch het spreekt voor zich dat ook dit verdrag in de toekomst van groot belang zal zijn omdat het voorziet in hogere

schadevergoedingslimieten enerzijds en omdat schade door bunker spills een veel voorkomend fenomeen is, waaronder vooral in de havens.

2.3.11.2. Europese Richtlijnen

Momenteel zijn er geen Europese Richtlijnen die de problematiek voor de vergoeding voor ongevallen in havens regelen.Hier blijven aldus de multilaterale verdragen van kracht.

2.4. Matrices met overzicht van de formele en praktische knelpunten

2.4.1. Matrix 1: Europese Richtlijnen

Thematische indeling	Europese Richtlijnen	Omzettings-datum Europese Richtlijnen	Belgische wetgeving omzetting Europese Richtlijnen	Formele omzetting Europese Richtlijnen	Inhoudelijke Probleem analyse	Problemen havens
Afvalstoffen van zeeschepen	➢ Richtlijn 2000/59/EG wijzigingen : -Richtlijn 2002/84/EG)	➢ 28/12/2002 ➢ 23/11/2003	➢ Besluit van de Vlaamse regering 14 maart 2003	➢ Te late omzetting Richtlijn 2000/59/EG	➢ borgsysteem zoals ontwikkeld door Vlaamse zeehavens mogelijk niet conform Richtlijn	➢ probleem controle daadwerkelijke afgifte door diensten havenstaatcontrole
	➢ Richtlijn 95/21/EG wijzigingen : -Richtlijn 98/25/EG, -Richtlijn 98/42/EG, -Richtlijn99/97/EG, -Richtlijn 2001/106/EG -Richtlijn 2002/84/EG	➢ 30/06/1996 ➢ 01/07/1998 ➢ 30/09/1998 ➢ 13/12/2000 ➢ 22/07/2003 ➢ 23/11/2003	➢ KB van 13 september 1998 wijzigingen : -KB van 9 december 1998, -KB van 21 juni 2001 -KB van 31 januari 2003	➢ Te late omzetting Richtlijn 95/21/EG ➢ Te late omzetting Richtlijnen 98/25/EG en 98/42/EG ➢ Te late omzetting Richtlijn 99/97/EG		
Anti-vuilverven met TBT	➢ Richtlijn 76/769/EEG wijzigingen : -Richtlijn 89/677/EG, -Richtlijn 1999/51/EG, -Richtlijn 2002/62/EG ➢ Verordening EG nr. 782/2003	➢ 27/01/1978 ➢ 21/06/1991 ➢ 29/02/2000 ➢ 31/10/2002	➢ geen specifieke bepalingen schepen ➢ - KB van 5 november 1991 -KB van 25 februari 1996 wijzigingen : -KB van 20 maart 2001 -KB van 25 oktober 2002 -KB van 26 april 2003	➢ te late omzetting Richtlijn 89/677/EG ➢ te late omzetting Richtlijn 1999/51/EG	➢ inhoudelijk correcte omzetting ➢ inhoudelijk correcte omzetting ➢ inhoudelijk correcte omzetting	➢ probleem situeert zich voornamelijk bij de verwerking van baggerspecie dat gecontamineerd is met TBT ➢ in de toekomst voornamelijk probleem i.v.m. de mogelijke saneringsplicht voor havens van onderwaterbodem

Scheepvaart en afvaltransporten	➢ Verordening EEG Nr. 259/93		➢ Samenwerkingsakkoord 26 oktober 1994			➢ Probleem situeert zich voornamelijk m.b.t. afgedankte schepen die dienen verwijderd te worden
Internationale samenwerking ter bescherming van waterlopen	➢ Richtlijn 2000/60/EG (Kaderrichtlijn water)	➢ 22/12/2003	➢ Decreet van 9 juli 2003			
MER en Plan-MER voor projecten met grensoverschrijden de effecten	➢ Richtlijn 85/337/EEG wijzigingen : -Richtlijn 97/11/EG ➢ Richtlijn 2001/42/EG	➢ 03/07/1988 ➢ 14/03/1999 ➢ 21/07/2004	➢ -Besluit van de Vlaamse executieve van 23 maart 1989 wijzigingen : -Besluit van 27 april 1994 -Besluit van 25 januari 1995 -Besluit van 24 mei 1995 -Besluit van 4 februari 1997 -Besluit van 10 maart 1998 -Besluit van de Vlaamse regering van 12 januari 1999 -KB van 9 september 2003 ➢ Decreet van 18 december 2002	➢ Te late omzetting Richtlijn 85/337/EG ➢ Veroordeling door Europees Hof van Justitie 02.05.1996 (onvolledige omzetting van de Richtlijn 85/337/EEG door het Besluit van de Vlaamse Executieve van 23 maart 1989 ➢ Veroordeling door Europees Hof van Justitie 14.06.2001 (onvolledige omzetting van Richtlijn 85/337/EEG) ➢ Te late omzetting Richtlijn 97/11/EG	➢	➢ probleem situeert zich voornamelijk in het kader van het bekomen van milieuvergunningen door de Vlaamse havens

Industriële ongevallen	➢ Richtlijn 96/82/EG	➢ 03/02/1999	➢ -Besluit van de Vlaamse regering van 12 januari 1999 -Samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999		➢ tegenstrijdigheden tussen samen-werkingsakkoord en het Besluit van de Vlaamse regering	
Toegang tot milieu-informatie	➢ Richtlijn 2003/4/EG	➢ 14/02/2005				
Vervoer van gevaarlijke stoffen over zee	➢ Richtlijn 93/75/EEG wijzigingen : -Richtlijn 98/55/EG, -Richtlijn 98/74/EG, -Richtlijn 2002/59/EG -Richtlijn 2002/84/EG	➢ 13/09/1994 ➢ 31/12/1998 ➢ 02/11/1999 ➢ 23/11/2003	➢ -KB van 4 augustus 1981 wijzigingen : -KB van 4 juni 1987 -KB van 9 februari 1996 -KB van 9 december 1998 -KB van 3 mei 1999 -KB van 4 mei 1999 -KB van 4 juni 1999 -KB van 31 mei 2001 -KB van 25 juni 2001 -KB van 23 september 1998 wijzigingen : -KB van 9 december 1998 -KB van 21 juni 2001 -KB van 31 januari 2003 -KB van 23 september 1992 wijzigingen : -KB van 9 februari 1996 -KB van 9 december 1998 -KB van 3 mei 1999 -KB van 21 januari 2000 -KB van 23 september 1992 wijzigingen : -KB van 9 februari 1996 -KB van 9 december 1998 -KB van 3 mei 1999 -KB van 21 januari 2000	➢ te late omzetting Richtlijn 93/75/EEG (KB 09-02-1996) ➢ te late omzetting Richtlijn 98/74/EG (KB 25-06-2001)	➢	➢

2.4.2. Matrix 2: Multilaterale verdragen

Thematische indeling	Internationale Conventies	Belgische wetgeving omzetting internationale conventies	Probleem analyse omzetting internationale conventies
Afvalstoffen van zeeschepen	➢ MARPOL 73/78 (Bijlage I en II van kracht op 2 oktober 1983 Bijlage III van kracht op 1 juli 1992 Bijlage IV van kracht op 27 september 2003 Bijlage V van kracht op 31 december 1988 Bijlage VI (nog niet van kracht)	➢ -Goedkeuringswet van 17 januari 1984 -Wet van 6 april 1995 wijzigingen : Wet van 20 januari 1999 Wet van 3 mei 1999 -KB van 4 augustus 1981 wijzigingen : KB van 4 juni 1987 KB van 9 februari 1996 KB van 9 december 1998 KB van 3 mei 1999 -KB van 23 september 1992 wijzigingen KB van 9 februari 1996 KB van 9 december 1998 KB van 3 mei 1999 KB van 21 januari 2000 -KB 23 september 1992 wijzigingen : KB van 9 februari 1996 KB van 9 december 1998 KB van 3 mei 1999 KB van 21 januari 2000 -KB van 23 december 1998 wijzigingen : KB van 22 december 1999 KB van 4 september 2002	➢ Wet van 1984 is verouderd. De wet houdt geen rekening met latere verdragswijzigingen doorgevoerd door middel van de “tactit acceptance“ procedure
	➢ IMO resolutie A. 868(20)	➢ Niet omgezet in Belgische wetgeving	

	➢ Paris Memorandum on Port State Controle 1982	➢ KB van 13 september 1998 wijzigingen : KB van 9 december 1998 KB van 21 juni 2001 KB van 31 januari 2003	
Afvalstoffen van de binnenvaart	➢ CCR Verdrag 1996 (nog niet van kracht)	➢ Niet omgezet in Belgische wetgeving	
Anti-vuilverven met TBT	➢ IMO Resolutie A.895(21) ➢ Internationale conventie m.b.t. de controle op het gebruik van anti-vuilverven op schepen 2001 (nog niet van kracht)	➢ Niet omgezet in Belgische wetgeving	➢ Internationale conventie is omgezet via Richtlijn 2002/62/EG
Scheepvaart en afvaltransporten	➢ Verdrag van Bazel 1989 (van kracht vanaf mei 1992) ➢ Amendement van 22 september 1995 op het Verdrag van Bazel (nog niet van kracht)	➢ -Goedkeuringswet van 6 augustus 1993 -Samenwerkingsakkoord van 26 oktober 1994 ➢ Decreet van 6 december 2002	
Storten van baggerspecie	➢ Verdrag van Parijs 1992 (van kracht op 25 maart 1998) ➢ Bijlage V (van kracht op 30 augustus 2000?) ➢ OSPAR-Decisions	➢ -Goedkeuringswet van 11 mei 1995 -Decreet van 19 april 1995 - Wet van 20 januari 1999 gewijzigd de door Wet 3 mei 1999 -KB van 12 maart 2000 -Samenwerkingsakkoord van 6 september 2000	

Internationale samenwerking ter bescherming van waterlopen	➢ Verdrag van Helsinki 1992 (van kracht op 6 oktober 1996) ➢ Protocol water en gezondheid 1999 (nog niet van kracht) ➢ Protocol burgerlijke aansprakelijkheid (21 mei 2003 - nog niet van kracht) ➢ Verdrag inzake de bescherming van de Schelde (1994-95) ➢ Scheldeverdrag 2002 (nog niet van kracht)	➢ Goedkeuringswet van 29 september 2000 ➢ Decreet van 15 juli 1997 ➢ Vlaams Decreet van 16 april 1996 ➢ Nog niet omgezet	➢
MER en Plan-MER voor projecten met grensoverschrijdende effecten	➢ Verdrag van ESPOO 1991 (van kracht op 10 september 1997)	➢ -Decreet van 15 juli 1997 - Goedkeuringswet van 9 juni 1999 - Besluit van de Vlaamse regering van 12 januari 1999 - KB van 9 september 2003	
Industriële ongevallen	➢ Verdrag van Helsinki 1992 (van kracht op 19 april 2000) ➢ Protocol burgerlijke aansprakelijkheid (21 mei 2003)	➢ Samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 ➢ Decreet van 1 maart 2002	➢
Toegang tot milieu-informatie	➢ Verdrag van Aarhus 1998 (van kracht 30 oktober 2001) ➢ Protocol PRTR (21 mei 2003)	➢ -Goedkeuringswet van 17 december 2002 -Decreet van 6 december 2002	

Vervoer van gevaarlijke stoffen over zee	➢ Verdrag van Rotterdam 1998 (nog niet van kracht) ➢ MARPOL 73/78 (Bijlage I en II van kracht op 2 oktober 1983 Bijlage III van kracht op 1 juli 1992 Bijlage IV van kracht op 27 september 2003 Bijlage V van kracht op 31 december 1988 Bijlage VI nog niet van kracht) ➢ IMDG Code	➢ Geratificeerd door België op 23 oktober 2002 ➢ -KB van 4 augustus 1981 wijzigingen : KB van 4 juni 1987 KB van 9 februari 1996 KB van 9 december 1998 KB van 3 mei 1999 KB van 4 mei 1999 KB van 4 juni 1999 KB van 31 mei 2001 KB van 25 juni 2001 -KB van 14 augustus 1984 -KB van 23 september 1992 wijzigingen : KB van 9 februari 1996 KB van 9 december 1998 KB van 3 mei 1999 KB van 21 januari 2000 -KB van 23 september 1992 wijzigingen : KB van 9 februari 1996 KB van 9 december 1998 KB van 3 mei 1999 KB van 21 januari 2000 -KB van 20 januari 1997	
Internationale milieuaansprakelijkheid en zeehavens	➢ LLMC Verdrag (van kracht op 1 december 1986)	➢ -Goedkeuringswet van 11 april 1989 wijzigingen : Wet van 20 januari 1999	

		-KB van 27 november 1989 gewijzigd door KB 20 juli 2000	
	➢ Protocol van 1996 bij LLMC Verdrag (nog niet van kracht)		
	➢ CLC Verdrag 1969 (van kracht op 19 juni 1975)	➢ -Goedkeuringswet van 20 juli 1976 wijzigingen : Wet van 11 april 1989 Wet van 10 augustus 1998 Wet van 3 mei 1999 -KB van 10 maart 1977 wijzigingen : KB van 4 april 1987 KB van 20 juli 2000 -Wet van 11 april 1989 wijzigingen : Wet van 20 januari 1999	
	➢ Protocol van 1976 bij CLC Verdrag (van kracht op 8 april 1981)		
	➢ Protocol van 1992 bij CLC Verdrag (van kracht op 30 mei 1996)	➢ Wet van 10 augustus 1998	
	➢ Amendementen 2000 bij CLC Verdrag (van kracht 1 november 2003 onder “tacit acceptance “ procedure)		
	➢ Fonds Verdrag 1971 (van kracht 16 oktober 1978)	➢ -Goedkeuringswet van 6 augustus 1993 gewijzigd door Wet van 10 augustus 1998 -KB van 19 juli 1994 -KB van 15 februari 1995	

	➢ Protocol van 1976 bij Fonds Verdrag 1971 (van kracht 22 november 1994) ➢ Protocol van 1992 bij Fonds Verdrag (van kracht 30 mei 1996) ➢ Amendementen 2000 bij Fonds Verdrag (van kracht op 1 november 2003) ➢ Protocol van 2003 bij het Fonds Verdrag (nog niet van kracht) ➢ Bunkerconventie (nog niet van kracht)	➢ -KB van 19 juli 1994 -KB van 15 februari 1995 ➢ -Wet van 10 augustus 1998 -KB van 26 juni 2000	

2.5. Samenvattend overzicht van de problemen die de havens ondervinden bij de naleving van de hen opgelegde verplichtingen :

Teneinde tot een globaal beeld te komen van de problemen waarmee de Vlaamse havens geconfronteerd worden, werd op 11 juni 2003 op initiatief van het Maritiem Instituut in samenwerking met de haven van Antwerpen een workshop gehouden tussen de leden van het onderzoeksteam en vertegenwoordigers van de vier Vlaamse zeehavens: Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende. Op deze workshop werden de matrixen besproken die werden opgesteld en werd dieper ingegaan op enkele topics die de havens zelf naar voor schoven. Deze workshop werd verder opgevolgd door emailverkeer en telefonische contacten met de havenbesturen. Op basis van deze gesprekken kunnen we tot de volgende vaststellingen komen:

1. Afval van zeeschepen :

Met betrekking tot deze problematiek dient vooreerst opgemerkt te worden dat de havens constructief hebben meegewerkt aan de totstandkoming van het systeem zoals dit thans voorligt. Het is volgens de vertegenwoordigers van de havens één van de weinige gevallen waarbij milieuregelgeving in volledige samenspraak met de havens is tot stand gekomen. Volledigheidshalve moet eraan worden toegevoegd dat er gedurende meer dan twee jaar intensief overleg heeft plaatsgevonden in het kader van een Europees Life onderzoeksproject (ECOWARE), ter voorbereiding van de implententatie van de Richtlijn scheepsafvalstoffen. Het Maritiem Instituut van de Universiteit Gent heeft daarover reeds twee studiedagen georganiseerd en ook de zeehavens hebben diverse informatie- en inspraakmomenten georganiseerd ten behoeve van o.m. scheepsagenten en andere havengebruikers. Een dergelijk intensief overleg is buiten het kader van een gemeenschappelijk onderzoeksproject moeilijker realiseerbaar, temeer daar het niet altijd evident is de havens, de private belanghebbenden (in dit geval de afvalophalers) en de betrokken overheden op éénzelfde lijn te krijgen en te houden. De basis hiervoor is een gevolg van het ECOWARE onderzoeksproject.

Hoewel Vlaanderen in Europa in dit geval bij de koplopers behoort inzake het binnen een redelijke termijn volledig tenuitvoerleggen van de Richtlijn, stelt er zich nog een probleem met betrekking tot het aspect handhaving. De handhavingsaspecten bij de Richtlijn scheepsafvalstoffen zijn nog niet wettelijk geregeld. Dit is een federale bevoegdheid, meer bepaald een bevoegdheid voor scheepvaartcontrole in het kader van de Port State Control (MOU Parijs; Richtlijn 95/21/EG). Hoewel er reeds een jaar een ontwerp van KB circuleert, is dit ontwerp nog steeds niet goedgekeurd geraakt en gepubliceerd. Volgens de bevoegde federale overheid is dit te wijten aan de adviesverplichting die men heeft met de gewesten, die

het op hun beurt vertikken om binnen een redelijke termijn het hen gevraagde advies te verstrekken.

De afvalbeheersplannen van de havens zijn nog maar recent goedgekeurd door de Vlaamse minister van leefmilieu en landbouw, in overleg met de Vlaamse minister voor mobiliteit, zodat vanaf 1 januari 2004 het Vlaamse systeem op volle kracht in werking kan treden. . Strikt vanuit wetenschappelijk oogpunt bekeken, is de inhoud van de afvalstofbeheersplannen van de havens voor verbetering vatbaar, wegens een gebrek aan referenties naar de betrokken wetgeving en een gebrek aan details. We veronderstellen dat dit een eerste fase is in een groeiproces ter verbetering van deze plannen.

Een tweede probleem situeert zich op het vlak van de terugbetaling van de borg door de Vlaamse havens. De vraag is hier of het standpunt van de havens dat de betaalde borg ook kan worden teruggestort indien het schip zijn afval heeft afgegeven in een andere Europese haven, aanvaardbaar is voor de Europese Commissie. De wijziging aan VLAREA is echter een juridisch-technische correcte implementatie van de Richtlijn en ook het bedrag (minimum € 500 tot maximum € 3.000) dat door elk bijdrageplichtig schip moet worden betaald als de zogenaamde vaste bijdrage, is voldoende hoog om de "significantie" -kwalificatie van de Commissie te doorstaan (€ 500 komt overeen met 30% van het bedrag dat een schip zou moeten betalen voor de afgifte van 15 kubieke meter olieafval, inclusief vervoers- en verwerkingskosten).

Het feit dat dit bedrag kan worden teruggestort aan de scheepseigenaar/reder/kapitein indien hij het schriftelijk bewijs kan voorleggen dat het afval is afgegeven in een andere EU haven in de plaats van een Vlaamse zeehaven, levert geen inbreuk op de filosofie dat scheepsafval moet worden afgegeven aan de wal. Twee opmerkingen kunnen hierbij worden gemaakt. Het borgsysteem is niet de correcte vertaling van de vaste bijdrage, maar is in ieder geval het meest praktisch haalbare zonder tot grote concurrentieverstoringen ten nadele van Vlaamse zeehavens te komen. Ten tweede zal de toekomst moeten uitwijzen of het systeem fraudebestendig is. Het is m.a.w. best mogelijk dat kapiteins met vervalste afvalafgifte bewijzen op de proppen zullen komen (terwijl ze in werkelijkheid het afval toch in zee hebben geloosd) en het is niet altijd zeker dat de scheepseigenaars/reders daarvan op de hoogte zullen zijn. Bijgevolg zal bijzondere aandacht moeten worden besteed aan het aspect handhaving en is op dit vlak Euroepse samenwerking in het kader van het Memorandum on Port State Control noodzakelijk.

2. Afvalstoffen van de binnenvaart :

Met betrekking tot dit punt werden er door de havens geen problemen gesignaleerd.

3. Anti-vuilverven met TBT :

De praktische problemen bij het toepassen van de Verordening, Richtlijnen en Koninklijke Besluiten met betrekking tot het gebruik van anti-vuilverven met TBT, liggen niet bij de toepassing ervan zelf ,doch wel bij de gevolgen van het gebruik van anti-vuilverven met TBT. Door het jarenlang gebruik van deze verven is de bodem in de havendokken en in de jachthavens sterk verontreinigd met TBT en voornamelijk op de plaatsen net voor de scheepswerven. Bij het baggeren, kan deze baggerspecie niet in zee worden gestort doch dient aan land te worden verwerkt, wat uiteraard een hogere kostprijs met zich meebrengt. De Vlaamse zeehavens vrezen dan ook dat zij zullen worden geconfronteerd met hoge behandelingskosten wanneer hen de verplichting wordt opgelegd tot sanering van de onderwaterbodem. Eenzelfde probleem stelt zich uiteraard voor AWZ. Dit probleem zal verder aan bod komen bij de problematiek met betrekking tot het storten van baggerspecie.

Een ander mogelijk probleem dat zich zou kunnen voordoen in de toekomst is het feit dat overeenkomstig de Verordening geen anti-vuilverven met TBT meer mogen voorkomen tenzij deze overschilderd zijn.Volgens de havens biedt dit echter geen afdoende oplossing en zou dit niet kunnen voorkomen dat in de toekomst deze schadelijke stoffen toch nog in het aquatisch milieu zouden kunnen terechtkomen.

Met dit probleem dient terdege rekening gehouden te worden wanneer de huidige KB's worden aangepast aan de Verordening.

4. Scheepvaart en afvaltransporten :

De problemen die de zeehavens ondervinden bij het vervoer van afvalstoffen is niet zo zeer gelegen in de toepassing van de regels, doch wel in de zijdelingse impact van de desbetreffende regelgeving. Zo is voornamelijk het wegslepen van afgedankte schepen uit de havens een probleem wanneer aan boord van deze schepen zich nog afvalstoffen bevinden, hetzij als restlading, hetzij als materiaal gebruikt voor de constructie en uitrusting van deze schepen (b.v. asbest, PCB's in transformatoren, …).

Zoals hierboven reeds aangehaald, kunnen schepen in de havens worden vastgehouden indien deze niet voldoen aan de veiligheidsnormen of andere normen voorgeschreven door de IMO. Ook blijven schepen die het voorwerp zijn geweest van een ongeval of andere calamiteiten soms in de havens liggen. In de meeste gevallen worden deze schepen, indien ze niet hersteld worden, door de eigenaar verkocht om te worden gesloopt in derde wereldlanden, zoals India of Pakistan. Het probleem hierbij is dat deze schepen dikwijls gevaarlijke stoffen bevatten zoals asbest. Deze schepen vallen dan ook onder de regels met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen en het verbod om deze stoffen uit te voeren naar derde landen die niet voldoen aan de criteria opgelegd door het Verdrag van Bazel of de Europese Verordening. Bijgevolg dient bij een correctie toepassing van het Verdrag van Bazel en de Europese

Verordening terzake, het wegslepen van deze schepen uit de havens verboden verboden te worden, tot dat de gevaarlijke stoffen worden verwijderd en verwerkt in België of een andere OESO verdragspartij die de technische mogelijkheid bezit om deze afvalstoffen op een milieuveilige wijze te verwerken.

Indien de scheepseigenaar weigert deze kosten te dragen (uiteraard afhankelijk van de kostprijs voor verwijdering en verwerking van deze afvalstoffen in verhouding tot de schrootwaarde van het schip), kan een uitvoervergunning worden geweigerd en zal het schip in de haven blijven liggen. In dit geval worden de havenautoriteiten geconfronteerd met oude of onzeewaardige schepen die in hun haven de ligplaatsen innemen van andere schepen.

5. Storten van baggerspecie :

Het probleem van het storten van baggerspecie hangt nauw samen met o.m. het gebruik van anti-vuilverven met TBT. Zoals hierboven reeds aangehaald is door het gebruik van deze verven de bodem in de havendokken en dan voornamelijk aan de droogdokken sterk verontreinigd. De met TBT en andere zware metalen gecontamineerde baggerspecie uit de havendokken mag niet in zee worden gestort en dient aan land verwerkt te worden.

Voor de verwerking van het slib dient dan een vergunning bekomen te worden van de OVAM aangezien het hier gaat om giftig afval. Uiteraard brengt dit een hogere kost mee, waarvan de zeehavens vrezen dat die op hen zal worden verhaald door AWZ.

6. Internationale samenwerking ter bescherming van waterlopen :

De belangrijkste verzuchting op dit vlak is de vrees van de havens dat zij in de toekomst geconfronteerd zullen worden met quasi onhaalbare verplichtingen in het kader van het Decreet Integraal Waterbeleid. Voornamelijk te hoge waterkwaliteitsdoelstellingen baart de havens zorgen.

7. MER en Plan-MER voor projecten met grensoverschrijdende projecten :

De grootste problemen die door de havens gesignaleerd worden, doen zich inderdaad voor op het gebied van de MER-plicht. Voornamelijk het feit dat een MER-studie ook dient uitgevoerd te worden voor bestaande installaties is een doorn in het oog van de Vlaamse havens. De Vlaamse havens zijn wel akkoord met het opleggen van een MER-plicht voor nieuw te bouwen dokken, doch wijzen dit af voor bestaande dokken, die thans, volgens de Vlaamse regelgeving wel aan de MER-plicht zijn onderworpen.

Bovendien zijn de milieuvergunningen die worden afgeleverd aan de Vlaamse zeehavens eerder een “lege doos” vergunning zonder veel bijzondere voorwaarden en merken de

Vlaamse zeehavens op dat een vergunningsaanvraag niet alles kan voorzien en dat de havens ook onmogelijk een vergunning kunnen aanvragen voor alle activiteiten in de havens. Tevens merken de havens op dat voor elke wijziging van de haveninstallatie de gehele procedure terug moet doorlopen worden, wat niet alleen tijdrovend is maar wat volgens de havens ook een gevoel van rechtsonzekerheid creëert.

Voor een nadere analyse van dit probleem wordt evenwel verwezen naar deel 3 van deze studie.

8. Industriële ongevallen

Hieromtrent zijn geen problemen gesignaleerd door de Vlaamse havens.

Het enige probleem waarmee de havens soms geconfronteerd worden, is de moeilijkheid om nieuwe Seveso-bedrijven aan te trekken en deze in te planten op hun terreinen. Door de Seveso-regelgeving is het soms onmogelijk om Seveso-bedrijven toe te wijzen aan nog beschikbare terreinen omwille van hun nabijheid bij woonkernen, de moeilijke bereikbaarheid, … . Dit is echter meer een probleem van ruimtelijke ordening.

Wat de werking van de Seveso-bedrijven betreft en de opstelling en uitvoering van rampenplannen worden, zoals gezegd, geen problemen gemeld door de havenbesturen.

9. Toegang tot milieuinformatie

Ook met betrekking tot dit onderwerp zijn tot op heden geen problemen gesignaleerd door de Vlaamse havens. Dit is grotendeels te verklaren door het feit dat het hier zeer recente wetgeving betreft en voornamelijk de richtlijn nog niet is omgezet in interne wetgeving.

Het is echter wel te verwachten dat hier in de toekomst wel problemen kunnen ontstaan voor de havens. Op dit moment kan men de aard en de omvang van de eventuele problemen evenwel niet inschatten.

10. Vervoer van gevaarlijke stoffen over zee

Uiteraard is het vervoer van gevaarlijke stoffen en de implicaties op de werking van de zeehavens een belangrijk gegeven. Zowel in de haven van Gent als van Antwerpen worden belangrijke hoeveelheden gevaarlijke goederen verhandeld.

Specifiek hiervoor werd door de haven van Gent algemene voorschriften uitgevaardigd voor het behandelen van gevaarlijke en/of schadelijke stoffen. Dit reglement werd uitgevaardigd in

toepassing van art 87 van de Algemene politieverordening van de haven van Gent. [194] Conform deze Politieverordening (art. 89 §1) is de gezagvoerder of schipper van een vaartuig dat een gevaarlijke en/of schadelijke stof aan boord heeft en voornemens is hiervan afgifte te doen in de haven, verplicht ten minste 24 uur voor dat met de afgifte wordt aangevangen, hiervan melding te maken aan de bevoegde overheden van de haven. Hierbij moet melding worden gemaakt van de aard en de hoeveelheid van de stoffen die zullen afgegeven worden en dient tevens de naam van het bedrijf waaraan zal afgegeven te worden medegedeeld. In deze Politieverordening wordt ook verwezen naar het Zeevaartinspectiereglement voor wat betreft de inrichting, de uitrusting en de te nemen veiligheidsmaatregelen door schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren. In de algemene voorschriften zijn bepalingen opgenomen in verband met de behandeling voor diverse categorieën gevaarlijke goederen. Een volledige bespreking hiervan zou ons in het kader van huidige studie evenwel te ver leiden.
Een soortgelijke regeling vinden we terug voor de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Oostende.

Wat betreft de naleving van de verplichtingen door de Vlaamse havens worden geen echte problemen gesignaleerd.

11. Internationale aansprakelijkheid zeeschepen en zeehavens

Ook hieromtrent zijn geen praktische problemen gesignaleerd door de Vlaamse havens. Niettemin is het van fundamenteel belang dat het internationaal bunkerverdrag snel van kracht wordt en dat België niet wacht tot goedkeuring en ratificatie van het verdrag. Bij olielozingen ten gevolge van bunkeroperaties in de havens, zijn de aansprakelijheidsvergoedingen uit het LLMC Verdrag dikwijls te laag om de gemaakte kosten van tussenkomst en opruiming te verhalen op de scheepseigenaar.

2.6. Besluiten en aanbevelingen

Uit de bespreking onder 2.3 blijkt dat er heel wat multilaterale verdragen en Europese Richtlijnen zijn die een implicatie hebben op de werking van de Vlaamse zeehavens.

Van de behandelde thema's zijn voornamelijk deze met betrekking tot de afvalstoffen van zeeschepen, afvalstoffen van de binnenvaart, MER en Plan-MER voor projecten met grensoverschrijdende effecten en de internationale aansprakelijkheid van zeehavens en zeeschepen van rechtstreeks belang voor de zeehavens. De andere behandelde thema's hebben slechts een meer zijdelings effect op de werking van de zeehavens, alhoewel zij er wel mee geconfronteerd kunnen worden.

[194] Zie voor de tekst van de Politieverordening www.havengent.be

Wanneer we nader ingaan op de bestudeerde thema's en ons toespitsen op de omzetting in Belgische wetgeving van de diverse multilaterale verdragen en Europese Richtlijnen, kunnen we een aantal opmerkelijke vaststellingen doen. Vooreerst dienen we vast te stellen dat de omzetting van Europese Richtlijnen in interne wetgeving dikwijls later geschied dan voorzien in de Richtlijn. Een reden hiervoor kan uiteraard gelegen zijn in de specifieke situatie van België waarbij voornamelijk milieuaangelegenheden behoren tot de bevoegdheid van de Gewesten en er op sommige punten toch nog nood is aan federale wetgevende initiatieven, wegens het gemengd karakter (b.v. Richtlijn scheepsafvalstoffen). Andere redenen kunnen zeer divers zijn, zoals lage prioriteit op de administratieve of politieke agenda, gebrek aan voldoende juristen, problemen qua betrokkenheid tussen administraties, administraties die elkaar tegenwerken, bevoegdheidsdiscussies, ….

Wanneer we de verschillende thema's even kort overlopen kunnen we tot de volgende vaststellingen komen :

1. Afvalstoffen van zeeschepen :

Zoals bij de bespreking reeds aangegeven, voldoet de wet van 1984 die het MARPOL Verdrag omzet in interne wetgeving niet. De wet houdt met name geen rekening met de wijzigingen aan de bijlagen bij het Verdrag sedert de laatste 15 jaar. Deze wijzigingen worden binnen de IMO aangenomen via de "*tacit acceptance*" procedure en behoeven geen ratificatie. De wet van 1984 moet worden aangepast aan de nieuwe van kracht zijnde MARPOL-verplichten en deze nieuwe wet moet tevens de Koning mandateren om toekomstige wijzigingen aan de bijlagen via Koninklijk Besluit te regelen. M.a.w. de bijlagen moeten het voorwerp uitmaken van K.B.'s en niet van een wet.

Ook voor wat betreft de controle op de afgifteplicht ingevoerd door de Richtlijn 2000/59 dient er werk gemaakt te worden van een bijkomende regeling op federaal niveau. Zo dient de wet met betrekking tot de havenstaatcontrole aangepast te worden zodat de bevoegde inspecteurs ook de bevoegdheid krijgen om de daadwerkelijke afgifte van afval te controleren en vooral de niet – afgifte te sanctioneren.

2. Afvalstoffen van de binnenvaart :

Zoals reeds uiteengezet zijn er nog een aantal obstakels voor wat betreft de omzetting van het CCR Verdrag in Belgische wetgeving. Het blijkt dat de thans geldende Belgische wetgeving op een aantal punten strengere bepalingen bevat dan deze opgenomen in het CCR Verdrag. Het is dan ook de vraag of een wel een goed idee zou zijn om het CCR Verdrag in de huidige tekstversie te ratificeren en van toepassing te maken in België. Hier zal dus een afweging dienen gemaakt te worden. Indien het CCR Verdrag door België toch zou geratificeerd worden, dringt de aanpassing van een aantal interne wetten zich in ieder geval op, teneinde discrepantie terzake te vermijden. Een andere oplossing is het CCR Verdrag aanpassen.

3. Anti-vuilverven met TBT :

Er doen zich geen problemen voor wat betreft omzetting van de bestaande Richtlijnen. Ook de toepassing van de Europese Verordening zal niet tot problemen leiden, alleszins niet op juridisch vlak. Wel dient voor wat de toekomst betreft rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van TBT-verbindingen in de waterbodems van de zeehavens. Zeker wanneer in de toekomst ook normen worden opgelegd voor de onderwaterbodemkwaliteit en indien de saneringsplicht op de zeehavens rust. De vraag in dit verband is dan ook wie verantwoordelijk is voor de vervuiling en wie zal moeten opdraaien voor de kosten verbonden aan een eventuele sanering van deze onderwaterbodems. Het spreekt voor zich dat wanneer de havens deze kosten dienen te dragen, dit gevolgen kan hebben voor hun concurrentiepositie.

4. Scheepvaart en afvaltransporten :

Ook op dit vlak doen zich geen noemswaardige problemen voor wat betreft omzetting en toepassing van zowel het Verdrag van Bazel als de Europese Verordening.

Voor wat de havens betreft is het grootste probleem gelegen in de aanwezigheid van oude afgedankte schepen die niet kunnen verwijderd worden. Hier moet dus naar een oplossing gezocht worden die aanvaardbaar is voor alle partijen en die uiteraard in overeenstemming is met de vigerende wetgeving.

5. Storten van baggerspecie :

Ook hier zijn geen echte problemen te signaleren wat betreft de omzetting van de van kracht zijn multilaterale verdragen. De praktische en financiële problemen bij concrete uitvoering zijn echter immens, waaraan binnen het kader van huidige studie uiteraard geen oplossing kan gegeven worden wegens het technisch karakter ervan.

6. Internationale samenwerking ter bescherming van waterlopen :

Op dit vlak is voornamelijk de EU Kaderrichtlijn Water van het grootste belang. Gelet op het feit dat deze slechts zeer recentelijk is omgezet in een Vlaams Decreet is het quasi onmogelijk om hierover reeds een uitspraak te doen.

Het spreekt voor zich dat het Decreet in de toekomst gevolgen zal hebben voor de zeehavens aangezien ook normen zullen opgelegd worden voor de kwaliteit van het water in de havens. Het is dan ook aanbevolen om de havens, indien mogelijk, mee te betrekken in de daadwerkelijke uitvoering van het dit Decreet. Verder is ook de watertoets van belang, alsook de ruime publieke participatievereisten.

7. MER en Plan-MER :

Daar waar in het verleden België herhaaldelijk werd veroordeeld wegens een niet-tijdige of niet-correcte omzetting van de MER-Richtlijn, blijkt dit euvel thans verholpen te zijn door het nieuw Decreet van 18 december 2002. De Richtlijn blijkt correct te zijn omgezet en het Decreet gaat zelfs verder dan de Richtlijn.

Zoals hierboven aangehaald, zijn er nogal wat verzuchtingen van de Vlaamse zeehavens met betrekking tot de MER-plicht die thans van kracht is. De voornaamste klacht is de plicht om steeds opnieuw de volledige procedure te doorlopen wanneer er wijzigingen worden uitgevoerd aan de bestaande haveninstallaties. De vraag is dan ook of de huidige regeling niet kan worden aangepast in die zin dat de MER-plicht enkel nog geldt voor nieuw te bouwen dokken of kades maar niet voor bestaande installaties en constructies.

8. Industriële ongevallen :

Hier ligt het probleem voornamelijk in het feit dat het Decreet van het Vlaams Gewest en het Samenwerkingsakkoord dat is gesloten tussen de drie gewesten niet volledig gelijklopend is.

Een ander probleem is de inpassing van zogenaamde Seveso-bedrijven in het havengebied. De havens ondervinden problemen bij het aantrekken van nieuwe bedrijven. De terreinen die zij ter beschikking hebben, komen in sommige gevallen niet in aanmerking voor het inplanten van Seveso-bedrijven. Hierin kan echter geen duidelijke lijn worden getrokken.

9. Toegang tot milieuinformatie :

Ook dit is nog een relatief nieuwe aangelegenheid zodat ook op dit vlak geen uitspraken kunnen gedaan worden. Het spreekt echter voor zich dat deze problematiek in de toekomst wel van belang zal zijn bij de verdere ontwikkeling van de havens.

10. Vervoer van gevaarlijke stoffen :

Ook hier geldt dezelfde opmerking als geformuleerd onder punt 1. met name de verouderde omzettingswet van 1984 van het MARPOL Verdrag.

11. Internationale aansprakelijkheid zeehavens en zeeschepen

In België moet snel werk worden gemaakt van de goedkeuring van het bunkerverdrag en het HNS Verdrag.

Algemene bemerkingen :

Uit de informatie die bekomen werd van de Vlaamse zeehavens, blijkt dat zij over het algemeen geen grote problemen hebben bij het toepassen van de hen opgelegde normen. Wel uiten zij hun ongenoegen over het gebrek aan uniformiteit voornamelijk wat het bekomen van vergunningen betreft. Zij stippen ook aan dat de interne communicatie tussen de ministeries en de buitendiensten mank loopt. Het gebeurt dat de buitendienst andere standpunten inneemt dan de centrale diensten van het Ministerie.

Ook beklagen de havens zich over het feit dat zij niet betrokken worden bij het vastleggen van regelgeving waar zij nochtans vragende partij zijn. Zij willen in de toekomst nauwer betrokken worden bij de totstandkoming van nieuwe regelgeving.