

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

5 december 2018

**ONTWERP VAN ALGEMENE
UITGAVENBEGROTING**

voor het begrotingsjaar 2019

ADVIES

**over sectie 33 –
FOD Mobiliteit en Vervoer
(*partim*: Maritiem Vervoer)**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Rita GANTOIS**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting door de heer Philippe De Backer, staatssecretaris voor Bestrijding van sociale fraude, Privacy en Noordzee.....	3
II. Bespreking.....	6
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	6
B. Antwoorden van de staatssecretaris	7
C. Repliek.....	8
D. Bijkomende antwoorden van de staatssecretaris...	8
III. Advies.....	8

Zie:

Doc 54 **3294/ (2018/2019):**

001: Ontwerp van Algemene Uitgavenbegroting.

002: Amendement.

003 tot 019: Verslagen.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

5 décembre 2018

**PROJET DU BUDGET GÉNÉRAL
DES DÉPENSES**

pour l'année budgétaire 2019

AVIS

**Sur la section 33 –
SPF Mobilité et Transports
(*partim*: transport maritime)**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET
DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
MME **Rita GANTOIS**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif de M. Philippe De Backer, secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude sociale, à la Protection de la vie privée et à la mer du Nord	3
II. Discussion	6
A. Questions et observations des membres.....	6
B. Réponses du secrétaire d'État	7
C. Répliques des membres.....	7
D. Réponses complémentaires du secrétaire d'État...	8
III. Avis	8

Voir:

Doc 54 **3294/ (2018/2019):**

001: Projet du Budget général de dépenses.

002: Amendement.

003 à 019: Rapports.

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Karine Lalieux

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA	Inez De Coninck, Peter Dedecker, Daphné Dumery, Robert Van de Velde
PS	Laurent Devin, Gwenaëlle Grovonius, Karine Lalieux
MR	Emmanuel Burton, Jean-Jacques Flahaux, Gilles Foret
CD&V	Jef Van den Bergh, Veli Yüksel
Open Vld	Sabien Lahaye-Battheu, Nele Lijnen
sp.a	David Geerts
Ecolo-Groen	Marcel Cheron
cdH	Anne-Catherine Goffinet

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

Christoph D'Haese, Koenraad Degroote, Yoleen Van Camp, Steven Vandeput, Bert Wollants
Michel Corthouts, Julie Fernandez Fernandez, Olivier Henry, Emir Kir, Daniel Senesael
Sybille de Coster-Bauchau, Benoît Piedboeuf, Philippe Pivin, Stéphanie Thoron
Roel Deseyn, Veerle Heeren, Stefaan Vercamer
Luk Van Biesen, Dirk Van Mechelen, Tim Vandenput
Annick Lambrecht, Alain Top
Stefaan Van Hecke, Gilles Vanden Burre
Benoît Lutgen, Vanessa Matz

C. — Niet-stemgerechtigd lid / Membre sans voix délibérative:

VB	Jan Penris
----	------------

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les an- nexes)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel.: 02/ 549 81 60
Fax: 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél.: 02/ 549 81 60
Fax: 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft sectie 33 – FOD Mobiliteit en Vervoer (partim: Maritiem Vervoer) van het ontwerp van algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2018 alsook de daaraan gerelateerde beleidsnota (DOC 54 3294/001, 3295/017 en 3296/003) besproken tijdens haar vergadering van 27 november 2018.

**I. — INLEIDENDE UITEENZETTING
DOOR DE HEER PHILIPPE DE BACKER,
STAATSSECRETARIS VOOR BESTRIJDING VAN
DE SOCIALE FRAUDE, PRIVACY EN
NOORDZEE**

De heer Philippe De Backer, staatssecretaris voor Bestrijding van sociale fraude, Privacy en Noordzee geeft aan dat de Noordzee een van de drukst bevaren zeeroutes ter wereld is. Niet alleen door haar strategische centrale ligging, maar ook omdat ze een toegangspoort is voor onze vele internationaal sterke havens.

Voor zijn Noordzeebeleid zet de staatssecretaris volop in op *Blue Growth*. De Noordzee zorgt voor jobs en zorgt ervoor dat de Belgische havens internationaal blijven groeien.

De uitdagingen op de Noordzee blijven groot. Hoe garanderen dat de scheepvaart veilig verloopt? Hoe ervoor zorgen dat het maximale potentieel van hernieuwbare energie gerealiseerd wordt op de Noordzee? Hoe ervoor zorgen dat de Noordzee ook toegankelijk blijft voor wetenschappelijk onderzoek? Hoe omgaan met uitdagingen rond visserij, aquacultuur, toerisme?

Het Marien Ruimtelijk Plan zorgt voor een stabiel kader voor al deze uitdagingen.

De opmaak van het MRP zit in de laatste fase en zal binnenkort een tweede maal aan de Ministerraad voorgelegd worden.

De staatssecretaris is bijzonder tevreden dat hij samen met alle stakeholders een mooi evenwicht heeft gevonden en rekening heeft gehouden met wensen en bekommelingen van iedereen.

Het MRP omvat enkele nieuwigheden:

— uitsluitend voor wetenschappelijk onderzoek voorbehouden zones;

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné la section 33 – SPF Mobilité et Transports (*partim*: Transport maritime) du projet général des dépenses pour l'année budgétaire 2019, ainsi que la note de politique générale afférente (DOC 54 3294/001, 3295/017 en 3296/003) au cours de sa réunion du 27 novembre 2018.

**I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. PHILIPPE
DE BACKER, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA
LUTTE CONTRE LA FRAUDE SOCIALE, À LA
PROTECTION DE LA VIE PRIVÉE ET À LA MER
DU NORD**

M. Philippe De Backer, secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude sociale, à la Protection de la vie privée et à la mer du Nord, indique que la mer du Nord est une des routes maritimes les plus fréquentées au monde. Non seulement en raison de sa position centrale stratégique mais aussi parce qu'elle est une porte d'accès vers nos nombreux ports qui occupent une place importante sur la scène internationale.

Le secrétaire d'État continue à mettre l'accent sur le "*Blue Growth*" dans sa politique de la mer du Nord. La mer du Nord est source d'emplois et permet aux ports belges de poursuivre leur développement sur la scène internationale.

Les défis en mer du Nord restent importants. Comment garantir que la navigation se déroule en toute sécurité? Comment faire en sorte de tirer le potentiel maximum des énergies renouvelables en mer du Nord? Comment veiller à ce que la mer du Nord reste accessible pour la recherche scientifique? Comment relever les défis de la pêche, de l'aquaculture, du tourisme?

Le Plan d'aménagement des Espaces Marins assure un cadre stable pour relever tous ces défis.

L'élaboration de ce PAEM est dans sa dernière phase. Le texte sera bientôt soumis pour une seconde fois au Conseil des ministres.

Le secrétaire d'État se réjouit tout particulièrement d'avoir pu, en collaboration avec toutes les parties prenantes, trouver un bel équilibre tout en tenant compte des souhaits et préoccupations d'un chacun.

Voici quelques nouveautés du PAEM:

— des espaces réservés exclusivement pour la recherche scientifique;

— bijzondere aandacht voor de natuur, door te voorzien in het herstel van de grindbedden en voor de Vlake van de Raan een oplossing te waarborgen die rechtszekerheid biedt;

— bij de IMO, werken met zeevaartroutes waarvan aanmelding wordt gedaan;

— een betere bescherming van het erfgoed onder water garanderen;

— voorzien in vijf zones voor de uitbouw van commerciële en industriële activiteiten en

— ten slotte een verdubbeling van de oppervlakte van de voor het opwekken van offshore windenergie op de Noordzee.

De Noordzee is een zee en de situatie op zee blijft onvoorspelbaar, maar toch wil de staatssecretaris er alles aan doen om de veiligheid op zee te garanderen. Dat is een permanent aandachtspunt.

Iedereen herinnert zich nog de aanvaring tussen de Al Orai en de Flinterstar en de verschillende andere te betreuren ongevallen op zee van de jongste jaren. Steeds dient er kort op de bal te worden gespeeld om de veiligheid van de opvarenden te garanderen en de algemene veiligheid van het Belgische deel van de Noordzee te herstellen. Op dergelijke momenten is de noodzaak aan een goede Kustwachtstructuur groot om zowel op beleidsniveau als op operationeel niveau snel te kunnen schakelen en zo erger te voorkomen. De staatssecretaris zal dan ook volgend jaar de verdere uitbouw van de Kustwachtcentrale en de daaraan gekoppelde synergiën blijven ondersteunen.

Teneinde de veiligheid van de meest kwetsbare gebruikers van de Noordzee te waarborgen, heeft de staatssecretaris samen met zijn collega-minister Bellot de wetgeving in verband met de pleziervaart gemoerniseerd. Die wetgeving was achterhaald en over 25 teksten gespreid. De pleziervaart is nochtans een actueel gegeven, want elk jaar worden in België almaar meer pleziervaartuigen ingeschreven. Om op de meest gebruikte zeevaartroutes én op de binnenwateren ongevallen te voorkomen, heeft de staatssecretaris het Noordzeeverbewijs ingesteld voor wie vaart met boten die langer dan vijftien meter zijn of sneller dan twintig kilometer per uur varen. Voorts werd de veiligheidsuitrusting die de pleziervaarders aan boord moeten hebben, bij de tijd gebracht.

Voorts doet de staatssecretaris er ook alles aan om onze Belgische reders zo veel mogelijk te ondersteunen. De kwaliteitsvolle en competitieve vloot onder

— une attention particulière pour la nature en prévoyant la restauration des lits de graviers et en garantissant une solution juridiquement sûre pour la “Vlake aan de Raan”;

— à l’OMI, mise en place de routes maritimes déclarées;

— assurer une meilleure protection du patrimoine subaquatique;

— prévoir cinq zones pour le développement des activités commerciales et industrielles;

Last but not least, un doublement de la surface de production d’énergie éolienne offshore en mer du Nord.

La mer du Nord est une mer et la situation en mer reste imprévisible, mais le secrétaire d’État veut néanmoins tout mettre en œuvre afin de garantir la sécurité en mer. Cela reste une préoccupation permanente.

Tout le monde se souvient de la collision entre le Al Orai et le Flinterstar, ainsi que des autres accidents survenus en mer au cours des dernières années. Il faut toujours réagir dans l’urgence afin de garantir la sécurité des personnes embarquées sur les navires et de restaurer la sécurité générale de la partie belge de la Mer du Nord. Dans de tels moments, la nécessité de disposer d’une Structure Garde côtière de qualité est importante afin de pouvoir réagir rapidement aux niveaux tant politique qu’opérationnel et d’ainsi éviter le pire. Le secrétaire d’État continuera donc l’an prochain à soutenir le développement de la Centrale Garde côtière et les synergies y afférentes.

Afin de garantir la sécurité des utilisateurs les plus démunis de la mer du Nord, ensemble avec son collègue, le ministre Bellot, le secrétaire d’État a modernisé la législation sur la navigation de plaisance. La législation était obsolète et dispersée sur 25 textes différents. Cependant, la navigation de plaisance est d’actualité. Chaque année, de plus en plus de bateaux de plaisance sont inscrits en Belgique. Pour éviter des accidents sur les routes maritimes les plus empruntées, tout comme dans les eaux intérieures, le secrétaire d’État a introduit le permis de conduire mer du Nord pour les navires de plus de quinze mètres ou plus rapides que vingt kilomètres par heure. On a également mis à jour l’équipement de sécurité que les plaisanciers doivent avoir à bord.

En outre, le secrétaire d’État fait tout ce qui est en son pouvoir pour soutenir autant que possible les armateurs belges. La flotte de haute qualité et compétitive sous

Belgische vlag moet wereldwijd veilig kunnen varen in een Belgisch juridisch modern kader. Om die reden is de staatssecretaris bezig met de herziening van het Belgisch Maritiem Recht. Dit wetsontwerp actualiseert een volledige rechtstak en heeft belangrijke gevolgen voor de zeehandel, de scheepvaart, het havenbedrijf en de rechtspraak. Recent werd het advies van de Raad van State ontvangen en de regering doet het nodige opdat het Belgisch scheepvaartwetboek begin volgend jaar ook aan het Parlement kan voorgelegd worden.

Voorts zal in 2019 de concurrentiepositie van de vloot worden geanalyseerd en geëvalueerd, zodat de nodige stappen kunnen ondernomen worden om deze nog te verbeteren.

Ook de Federale Onderzoeksraad voor Scheepvaartongevallen (FOSO) speelt een belangrijke rol. Dankzij FOSO kunnen lessen worden getrokken uit elk ongeval dat zich voordoet op de Noordzee. In het verleden werd al gemerkt dat dat een nuttige en noodzakelijke oefening is. Om volledig in lijn te zijn met de Europese verplichtingen onderzoekt de staatssecretaris samen met zijn Vlaamse collega hoe het toepassingsgebied van FOSO kan worden uitgebreid naar ongevallen met zeeschepen op de binnenwateren.

Ook werd intussen de Cel Maritieme Beveiliging opgericht. Vijf mensen monitoren 24 uur per dag alle Belgische schepen die in “terroristische hotspots” varen, zoals Jemen en de Golf van Guinee. Via gespecialiseerde programma’s worden de Belgische schepen in moeilijke gebieden geen seconde uit het oog verloren en kunnen ze beter worden beschermd tegen terreur of piraterij. In 2019 zal de scope van de CMB verder uitgebreid worden naar Belgische pleziervaarders in gevaarlijke contreien en vreemde pleziervaartschepen in Belgische wateren.

De veiligheid garanderen gebeurt niet alleen op zee, maar ook door de leefomstandigheden op het vaartuig te verbeteren. Samen met zijn collega’s, de ministers De Block en Peeters, maakt de staatssecretaris werk van de verbetering van de leef- en werkomstandigheden aan boord van vaartuigen.

Naast veiligheid is ook de vergroening van de scheepvaart een van de prioriteiten.

België is vorig jaar trouwens opnieuw verkozen en maakt gedurende twee jaar deel uit van de Council van IMO, de Internationale Maritieme Organisatie, het beslissingsorgaan. België bevestigde hiermee opnieuw zijn koppositie in de internationale maritieme wereld.

pavillon belge doit pouvoir naviguer en toute sécurité dans le monde entier dans un cadre juridique belge moderne. Le secrétaire d’État travaille donc à la révision du droit maritime belge. Ce projet de loi actualisera une branche complète du droit et aura d’importantes répercussions sur le commerce maritime, la navigation, l’entreprise portuaire et la pratique juridique. L’avis du Conseil d’État a été récemment reçu et le gouvernement prend les mesures nécessaires pour que le Code belge de la navigation puisse également être soumis au Parlement au début de l’année prochaine.

En outre, la compétitivité de la flotte sera analysée et évaluée en 2019, afin que les mesures nécessaires puissent être prises pour l’améliorer encore.

L’Organisme fédéral d’enquête sur les accidents de navigation (OFEAN) joue un rôle important. Grâce à cet organisme, des leçons peuvent être tirées de chaque accident survenu en mer du Nord. Dans le passé, on avait déjà remarqué qu’il s’agissait d’un exercice utile et nécessaire. Afin de se conformer pleinement aux obligations européennes, le secrétaire d’État et son collègue flamand étudient comment étendre le champ d’application de l’OFEAN aux accidents impliquant des navires de mer sur les voies navigables intérieures.

Dans l’intervalle, la Cellule Sûreté maritime a également été créée. Cinq personnes surveillent 24 heures sur 24 tous les navires belges naviguant dans des “points chauds terroristes”, tels que le Yémen et le Golfe de Guinée. Grâce à des programmes spécialisés, les navires belges se trouvant dans des zones difficiles sont suivis en permanence et peuvent être mieux protégés contre le terrorisme ou la piraterie. En 2019, le champ d’application de la CSM sera étendu aux plaisanciers belges naviguant dans des zones dangereuses et aux bateaux de plaisance étrangers naviguant dans les eaux belges.

Garantir la sécurité ne se fait pas uniquement en mer, mais aussi en améliorant les conditions de vie sur le navire. En collaboration avec ses collègues ministres, Maggy De Block et Kris Peeters, le secrétaire d’État travaille à l’amélioration des conditions de vie et de travail à bord des navires.

Outre la sécurité, l’écologisation du transport maritime est également l’une des priorités.

L’année dernière, la Belgique a d’ailleurs été réélue et est sera membre, pendant deux ans, du Conseil de l’OMI, l’Organisation maritime internationale, l’organe décisionnel. La Belgique réaffirme ainsi sa position de leader dans le monde maritime international. Pour cette

Daarom kan ons land ook bij IMO aan de kar trekken voor de vergroening van de scheepvaartsector. Zo speelde ons land een belangrijke rol bij de totstandkoming van het akkoord in april 2018 om de CO₂-uitstoot van schepen tegen 2050 met 50 procent te verminderen. De verdere uitrol van dit akkoord zal ook in 2019 een deel uitmaken van het beleid. De staatssecretaris gelooft op termijn zelfs in een CO₂-vrije scheepvaartsector en blijft in nauw contact met de Belgische reders om die boodschap ook internationaal te brengen. Zo was hij vorige week in Singapore.

Niet alleen worden veel inspanningen geleverd om de CO₂-uitstoot te verminderen, ook op het vlak van zwavel is België een internationale koploper. Wereldwijd is een norm afgesproken om maar 3,5 procent zwavel uit te stoten, maar België doet al beter op de Noordzee met 0,1 % zwaveluitstoot. Zo wordt de Noordzee een heuse lage-emissiezone. Om die schadelijke stoffen te monitoren wil de staatssecretaris sensoren op de windmolens laten installeren. Die kunnen dan controleren of de schepen niet te veel stikstof, zwavel of CO₂ uitstoten. Dit project werd eind oktober reeds in een eerste fase goedgekeurd door Europa.

De staatssecretaris zal ook volgend jaar er alles aan doen om het land nationaal en internationaal haar stempel te laten drukken als maritieme natie.

II. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Rita Gantois (N-VA) informeert naar de stand van zaken rond de herziening van het maritiem recht, de wet op de pleziervaart en administratieve boetes in de scheepvaart. Deze punten werden reeds aangeremd in de beleidsnota van 2017. Is het realistisch om de materie nog in het voorjaar te behandelen in het parlement?

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) is benieuwd naar de situatie van de visvangst in de Brexitcontext – toegang tot visserijzones in het bijzonder –, wat misschien geen bevoegdheid is van de staatssecretaris.

Wat de uitstoot van koolstofdioxide op zee betreft, is de vraag eveneens wie bevoegd is op dat vlak. De minister wil de zeevaart “vergroenen”. Zwavel lijkt een groot probleem te zijn. Wie voert de controle uit?

raison, elle peut également agir au niveau de l’OMI pour rendre le secteur maritime plus vert. Notre pays a ainsi joué un rôle important dans l’élaboration de l’accord conclu en avril 2018 pour réduire de 50 % les émissions de CO₂ des navires d’ici 2050. La poursuite de la mise en œuvre de cet accord continuera de faire partie de la politique en 2019. Le secrétaire d’État croit même en un secteur maritime exempt de CO₂ à terme et reste en contact étroit avec les armateurs belges afin de faire passer ce message au niveau international. La semaine dernière, il se trouvait ainsi à Singapour.

Outre les nombreux efforts consentis pour réduire les émissions de CO₂, la Belgique est également un leader international en matière de soufre. Au niveau mondial, une norme a été convenue pour n’émettre que 3,5 % de soufre, mais la Belgique fait déjà mieux en mer du Nord avec 0,1 % d’émissions de soufre, ce qui en fait une véritable zone à faibles émissions. Pour surveiller ces substances nocives, le secrétaire d’État veut faire installer des capteurs sur les éoliennes. Ces capteurs permettront alors de vérifier que les navires n’émettent pas trop d’azote, de soufre ou de CO₂. Ce projet a déjà été approuvé par l’Europe dans une première phase fin octobre.

Le secrétaire d’État continuera de faire tout ce qui est en son pouvoir l’année prochaine pour que le pays imprime sa marque, aux niveaux national et international, en tant que nation maritime.

II. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

Mme Rita Gantois (N-VA) s’enquiert de l’état d’avancement de la révision du droit maritime, de la loi relative à la navigation de plaisance et des amendes administratives applicables à la navigation. Ces points ont déjà été abordés dans la note de politique générale de 2017. Est-il réaliste de relancer ces questions au Parlement début 2019?

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) est curieux de connaître la situation des pêcheurs – l’accès aux zones de pêche en particulier – dans le contexte du Brexit, quoique ce point ne relève peut-être pas des compétences du secrétaire d’État.

Quant aux émissions de dioxyde de carbone en mer, la question est également de savoir qui est compétent en la matière. Le secrétaire d’État entend écologiser la navigation maritime. Le soufre semble très problématique. Qui exerce le contrôle?

Mevrouw Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld) stelt vast dat de herziening van het maritieme recht niet van een leien dakje loopt. Waar zitten de knelpunten?

De concurrentiepositie van de Belgische vloot wordt onderzocht. Wat zal er met de studie gebeuren? Is het de bedoeling om concrete aanbevelingen voor het beleid te formuleren, en het aantal schepen dat onder Belgisch vlag vaart op te drijven?

Positief is dat België het voortouw neemt voor een groene scheepvaart, met een halvering van de uitstoot tegen 2050. Dat is niet vanzelfsprekend. Anderzijds is de tijdshorizon nog een eind verwijderd. Welke acties zijn nodig opdat België de doelstellingen haalt?

B. Antwoorden van de staatssecretaris

Maritiem recht

Deze rechtstak maakt reeds tien jaar voorwerp van discussie uit, maar heeft thans de laatste fase bereikt. Het advies van de Raad van State heeft een jaar op zich laten wachten. Hopelijk zetten alle *stakeholders* zich in, zodat het onderwerp begin 2019 in de Kamer kan worden behandeld.

Concurrentie

De concurrentiepositie van België wordt bestudeerd, om na te gaan waar het land een tandje kan bijsteken. Internationaal doen zich verschuivingen voor.

Visserij

Vragen rond visvangst worden beter gesteld aan de bevoegde overheid. De materie is complex vanwege Europese en regionale aspecten. De impact van de Brexit, zelfs met de bestaande deal, is niet meteen duidelijk. Er wordt heel wat gezegd, maar het is zaak om ook de verdragsbepalingen te lezen.

Koolstofdioxide

In eerste instantie werd bij het *International Maritime Organization* (IMO) aangedrongen om een akkoord te bereiken. Bedoeling is om de uitstoot te halveren. Europees werd een Life project ingediend om met een sensor op een windmolen de uitstoot van schepen te monitoren. Om een beeld te hebben van de realiteit, is het nuttig de aanwezigheid van CO₂, NOx en SOx met sensoren op te sporen. De *high ambition coalition*,

Mme Sabien Lahaye-Battheu (Open-Vld) constate que la révision du droit maritime n'est pas simple. Où se situent les problèmes?

La position concurrentielle de la flotte belge est examinée. À quoi servira l'étude? L'objectif est-il de formuler des recommandations politiques concrètes et d'accroître le nombre de navires battant pavillon belge?

Il est positif que la Belgique prenne les devants en matière de transport maritime écologique en réduisant de moitié ses émissions d'ici 2050. Cela ne va pas de soi. D'un autre côté, l'horizon temporel est encore lointain. Quelles mesures la Belgique doit-elle prendre pour atteindre ses objectifs?

B. Réponses du secrétaire d'État

Droit maritime

Depuis dix ans déjà, cette branche du droit fait l'objet de discussions mais elle entre dans sa dernière phase. Il a fallu un an pour que le Conseil d'État rende son avis. Il est à espérer que toutes les parties prenantes s'investiront pour que la thématique puisse être examinée à la Chambre début 2019.

Concurrence

La position concurrentielle de la Belgique est à l'étude afin d'identifier les leviers d'action. À l'échelle internationale, des glissements s'opèrent.

Pêche

Il est préférable de poser les questions sur la pêche à l'autorité compétente. Il s'agit d'une matière complexe, car elle comporte des aspects européens et régionaux. L'impact du Brexit, même avec l'accord existant, n'est pas encore clair. On dit beaucoup de choses, mais il est également important de lire les dispositions du Traité.

Dioxyde de carbone

Dans un premier temps, l'Organisation maritime internationale (OMI) a été invitée à trouver un accord. L'objectif est de réduire les émissions de moitié. Au niveau européen, un projet Life a été déposé afin de mesurer les émissions des navires à l'aide d'un capteur installé sur une éolienne. Pour avoir une image de la réalité, il est utile de détecter la présence de CO₂, de NOx et de SOx au moyen de capteurs. La *high ambition*

waaronder België, was zeer bedrijvig. Het is wenselijk dat België nog steeds bij de besprekingen wordt betrokken.

C. Replieken

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) vraagt wie bevoegd is om controles uit te voeren en hoe die verlopen. Hoe zit het met de goedkope-vlaglanden? Die zorgen vaak voor moeilijkheden op het vlak van aansprakelijkheid of herstellingen, wanneer zich een probleem voordoet op de Noordzee.

D. Bijkomende antwoorden van de staatssecretaris

België is innovatief en er zijn bijzondere installaties waarvan gebruikt wordt gemaakt. Zo is een vliegtuigje uitgerust om de rookpluim van een schip te kunnen ontleden en daarbij na te gaan of de normen in acht werden genomen. Is dat niet zo, dan wordt de haven gecontacteerd, van Antwerpen, bijvoorbeeld, waar een controle wordt uitgevoerd. Niemand kan aan het systeem ontsnappen. Er werden analysetoestellen aangekocht, om de tijd die voor een controle nodig is in te korten. Het is wezenlijk om niet alleen verdragen te sluiten, maar ook de realiteit te kunnen nagaan. Dat vraagt investeringen, maar het stelt België ook in de mogelijkheid op internationaal vlak een rol te spelen, wanneer andere landen weten dat België over competentie en mogelijkheden beschikt.

III. — ADVIES

De commissie brengt met 9 stemmen en 2 onthoudingen een gunstig advies uit over sectie 33 – FOD Mobiliteit en Vervoer (*partim*: Maritiem Vervoer) van het ontwerp van algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2019.

De rapporteur,

Rita GANTOIS

De voorzitter,

Karine LALIEUX

coalition, dont fait partie la Belgique, a été très active. Il est souhaitable que la Belgique continue à être associée aux discussions.

C. Répliques des membres

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) demande qui est autorisé à effectuer des contrôles et comment se déroulent ceux-ci. Qu'en est-il des pays de pavillons de complaisance, qui causent souvent des difficultés en termes de responsabilité ou de réparation lorsqu'un problème survient en mer du Nord?

D. Réponses complémentaires du secrétaire d'État

La Belgique est un pays qui innove. Nous utilisons des installations spéciales. Nous disposons ainsi d'un petit avion équipé pour pouvoir analyser la fumée émanant d'un navire et vérifier si les normes ont été respectées. Dans la négative, le port – d'Anvers, par exemple – est contacté et un contrôle y est effectué. Nul ne peut échapper au système. Des appareils d'analyse ont été achetés afin de réduire le temps nécessaire pour les contrôles. Il est essentiel non seulement de conclure des traités, mais aussi de pouvoir vérifier la réalité. Cela implique des investissements, mais cela permet également à la Belgique de jouer un rôle au niveau international, dès lors que d'autres pays savent qu'elle a développé les compétences nécessaires et qu'elle dispose de certaines possibilités.

III. — AVIS

La commission émet, par 9 voix et 2 abstentions, un avis favorable sur la section 33 – SPF Mobilité et Transports (*partim*: Transport maritime) du projet de budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2019.

La rapporteuse,

Rita GANTOIS

La présidente,

Karine LALIEUX