

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

25 maart 2016

WETSONTWERP

**tot uitvoering van de Verordening (EU)
nr. 1257/2013 van het Europees Parlement
en de Raad van 20 november 2013 inzake
scheepsrecycling, en tot wijziging van
Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van
Richtlijn 2009/16/EG**

INHOUD

	Blz.
Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	10
Impactanalyse	12
Advies van de Raad van State	24
Wetsontwerp	26

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

25 mars 2016

PROJET DE LOI

**portant exécution du Règlement (UE)
n° 1257/2013 du Parlement européen et
du Conseil du 20 novembre 2013 relatif
au recyclage des navires et modifiant le
règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive
2009/16/CE**

SOMMAIRE

	Pages
Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet	10
Analyse d'impact	18
Avis du Conseil d'État	24
Projet de loi	26

De regering heeft dit wetsontwerp op 25 maart 2016 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 25 mars 2016.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 25 maart 2016 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 25 mars 2016.

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

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 annexes)
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

SAMENVATTING

Het ontwerp beoogt de uitvoering van artikel 22 van de Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG (de Verordening).

De lidstaten moeten overeenkomstig artikel 22 van de Verordening regels vaststellen inzake sancties die gelden voor inbreuken op de Verordening en ervoor zorgen dat die sancties worden toegepast om te voorkomen dat de scheepsrecyclingregels worden omzeild. De sancties moeten doeltreffend en evenredig zijn en een afschrikkende werking hebben.

Artikel 3 heeft tot doel om inbreuken op de Verordening te bestraffen met een geldboete van 500 tot 50 000 euro.

Strengere straffen (geldboete van 500 000 tot en met 1 000 000 euro) worden voorzien voor een schip dat gerecycled wordt in een scheepsrecyclinginrichting die niet opgenomen is in de Europese lijst van scheepsrecyclinginrichtingen en een schip dat gerecycled wordt en niet in het bezit is van een Geschikt voor recycling-certificaat.

De andere bepalingen van de Verordening worden uitgevoerd door het ontwerp van koninklijk besluit tot uitvoering van de Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG. Dit ontwerp steunt op de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen en de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen.

Scheepsrecycling draagt bij tot de duurzame ontwikkeling van de economische bedrijvigheid en is de beste oplossing voor schepen die het einde van hun levensduur hebben bereikt.

RÉSUMÉ

Le projet vise l'exécution de l'article 22 du Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE (le Règlement).

Il convient que les États membres déterminent, conformément article 22 du Règlement, le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du présent règlement et qu'ils veillent à l'application de ces sanctions afin d'éviter tout contournement des règles en matière de recyclage des navires. Les sanctions devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.

L'article 3 vise à punir des infractions au Règlement par une amende de 500 à 50 000.

Des peines plus sévères (amende de 500 000 à 1 000 000 euros) sont prévus pour un navire qui a été recyclé dans une installation de recyclage qui n'est pas prévue dans la liste européenne d'installations de recyclage et un navire qui a été recyclé qui n'est pas en possession d'un Certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage.

Les autres dispositions du Règlement sont exécuter par le projet d'arrêté royal portant exécution du Règlement (UE) n° 1257/2013 du parlement Européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le Règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE. Ce projet est basé sur la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation et la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires.

Le recyclage des navires contribue au développement durable et, en tant que tel, il constitue la meilleure solution pour les navires ayant atteint la fin de leur vie opérationnelle.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. Het doel van het ontwerp

Het ontwerp beoogt de uitvoering van artikel 22 van de Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG (*de Verordening*).

De lidstaten moeten overeenkomstig artikel 22 van de Verordening regels vaststellen inzake sancties die gelden voor inbreuken op de Verordening en ervoor zorgen dat die sancties worden toegepast om te voorkomen dat de scheepsrecyclingregels worden omzeild. De sancties moeten doeltreffend en evenredig zijn en een afschrikkende werking hebben.

De andere bepalingen van de Verordening worden uitgevoerd door het ontwerp van koninklijk besluit tot uitvoering van de Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG. Dit ontwerp steunt op de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen en de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen.

2. De Verordening

Scheepsrecycling draagt bij tot de duurzame ontwikkeling van de economische bedrijvigheid en is de beste oplossing voor schepen die het einde van hun levensduur hebben bereikt. Er is echter een groeiende bezorgdheid ten opzichte van de veiligheids-, gezondheids-, milieu- en welzijnskwesties in de sector van scheepsrecycling. Door het versneld uit de vaart nemen van enkelwandige olietankers en de huidige economische crisis zal de scheepsrecyclingsector de komende jaren een sterke groei kennen waardoor de behoefte aan passende maatregelen in de toekomst waarschijnlijk zal toenemen.

Van alle grote afgedankte schepen die sinds 2004 op wereldschaal werden gesloopt, is meer dan 80 % gesloopt in India, Bangladesh en Pakistan. In die landen wordt de strandingsmethode (*Beaching*) gebruikt: de schepen worden – meestal op eigen kracht – tot op de zandstranden gevaren en daarna gesloopt zonder

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

1. Les objectifs du projet

Le projet vise l'exécution de l'article 22 du Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE (*le Règlement*).

Il convient que les États membres déterminent, conformément article 22 du Règlement, le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du présent règlement et qu'ils veillent à l'application de ces sanctions afin d'éviter tout contournement des règles en matière de recyclage des navires. Les sanctions devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.

Les autres dispositions du Règlement sont exécuter par le projet d'arrêté royal portant exécution du Règlement (UE) n° 1257/2013 du parlement Européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le Règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE. Ce projet est basé sur la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation et la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires.

2. Le Règlement

Le recyclage des navires contribue au développement durable et, en tant que tel, il constitue la meilleure solution pour les navires ayant atteint la fin de leur vie opérationnelle. Il existe cependant des préoccupations croissantes à l'égard des questions de sécurité, de santé, d'environnement et de bien-être dans l'industrie du recyclage des navires. Le retrait rapide des pétroliers à simple coque et la crise économique actuelle permettront toutefois au secteur du recyclage des navires de connaître une forte croissance pendant les années à venir, ce qui créera sans doute aussi un besoin croissant de mesures appropriées.

À l'échelle mondiale, plus de 80 % des grands navires arrivés en fin de vie depuis 2004 ont été démantelés en Inde, au Bangladesh et au Pakistan. Ces pays recourent à la méthode dite de l'échouage (*beaching*), c'est-à-dire que les navires sont amenés au sec sur des plages de sable, souvent par leur propre force motrice,

zware machines, met de romp van het schip als enige bescherming. Landen zoals China, Turkije en een aantal EU-lidstaten, waar schepen worden ontmanteld in droogdokken, aan een pier of een scheepshelling, bezitten slechts een klein marktaandeel. De omstandigheden op installaties waar er aan scheepsrecycling wordt gedaan in India, Bangladesh en Pakistan laten meestal te wensen over. Er wordt bijna geen rekening gehouden met het milieu, de volksgezondheid en de gezondheid en de veiligheid van de betrokken werknemers. Bij de exploitanten in Zuid-Azië werken talrijke ongeschoolde arbeiders, die er een uiterst laag loon verdienen. De recyclingbedrijven in deze regio investeren er nauwelijks in permanente infrastructuur of machines. Van de drie genoemde landen heeft alleen India de jongste 5 jaar geïnvesteerd in centrale infrastructuur voor afvalverwerking, in de opleiding van werknemers en in gezondheidszorg.

De Internationale Conferentie voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen werd in 2009 in Hongkong gehouden en op 15 mei 2009 werd het Internationaal Scheepsrecyclingverdrag voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen aangenomen door de IMO (het Scheepsrecyclingverdrag).

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

Het Scheepsrecyclingverdrag is een belangrijke stap voor de internationale gemeenschap en voorziet in een controle- en handhavingssysteem gedurende de volledige levenscyclus van een schip: van de ontwerp-, bouw- en exploitatiefase tot en met de recycling.

De Verordening heeft als doel een snelle ratificatie van het Scheepsrecyclingverdrag zowel binnen de Unie als in derde landen te faciliteren, door evenredige controles op schepen en scheepsrecyclinginrichtingen op basis van dat Verdrag toe te passen.

Het doel van de Verordening is ook de bestaande ongelijkheden op het vlak van gezondheid en veiligheid op de werkplek tussen exploitanten in de Unie, in OESO-landen, en in relevante derde landen te verminderen, en schepen die de vlag van een lidstaat voeren te doen ontmantelen in scheepsrecyclinginrichtingen

où ils sont démolis sans engins de levage et sans autre forme de confinement que la coque du navire concerné. D'autre pays, comme la Chine, la Turquie et plusieurs États membres de l'Union européenne, disposant de cales sèches, quais et rampes de lancement destinés au démantèlement ne représentent qu'une petite partie du marché. Les conditions qui existent dans les installations de recyclage de navires en Inde, au Bangladesh et au Pakistan laissent le plus souvent à désirer. L'environnement, la santé publique et la santé des travailleurs concernés, ainsi que leur sécurité n'y sont presque jamais pris en compte. En Asie du Sud, les opérateurs emploient de nombreux travailleurs non qualifiés pour des salaires dérisoires. Dans cette région, les entreprises de recyclage ne consacrent que de faibles montants aux investissements dans des infrastructures et engins permanents. Parmi les trois pays précités, seule l'Inde a mis en place, au cours des 5 années, certaines infrastructures centrales destinées à la gestion des déchets dangereux, à la formation des travailleurs et aux soins de santé.

La Conférence internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires s'est tenue à Hong Kong et, le 15 mai 2009, la Convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires a été adoptée par l'OMI (la Convention sur le recyclage des navires).

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

La Convention sur le recyclage des navires est une avancée majeure pour la communauté internationale et établit un système de contrôle et d'exécution couvrant tout le cycle de vie d'un navire, de la conception au recyclage, en passant par la construction et l'exploitation.

Le Règlement vise à faciliter une ratification rapide de la Convention sur le recyclage des navires tant dans l'Union que dans les pays tiers en appliquant aux navires et aux installations de recyclage de navires des contrôles proportionnés sur la base de cette convention.

Le Règlement a en outre pour objectif de réduire les disparités entre les opérateurs dans l'Union, les pays de l'OCDE et les pays tiers concernés en matière de santé et de sécurité sur le lieu de travail et de normes environnementales et de diriger les navires battant pavillon d'un État membre vers des installations de

waar veilige en milieuvriendelijke methoden worden gehanteerd. De vaststelling van een Europese lijst van scheepsrecyclinginrichtingen („de Europese lijst”) die voldoen aan de voorschriften van de Verordening draagt bij tot die doelstellingen alsmede tot een betere handhaving door het voor de lidstaat waarvan het schip de vlag voert gemakkelijker te maken voor recycling bestemde schepen te controleren.

De voorschriften voor scheepsrecyclinginrichtingen moeten op de voorschriften van het Scheepsrecyclingverdrag zijn gebaseerd. In dit opzicht dienen de overeenkomstig de Verordening goedgekeurde scheepsrecyclinginrichtingen aan de nodige eisen te beantwoorden om de bescherming van het milieu, de gezondheid en veiligheid van arbeiders, en het milieuverantwoord beheren van het afval afkomstig van gerecyclede schepen te waarborgen. Voor scheepsrecyclinginrichtingen op het grondgebied van een derde land moeten die eisen een hoog beschermingsniveau inzake menselijke gezondheid en milieu waarborgen, dat grotendeels gelijkwaardig is met dat in de Unie. Scheepsrecyclinginrichtingen die minimeisen niet halen, mogen daarom niet op de Europese lijst worden opgenomen.

Bij de interpretatie van de voorschriften van de Verordening moet rekening worden gehouden met de richtsnoeren die de IMO heeft ontwikkeld ter ondersteuning van het Scheepsrecyclingverdrag. Het betreft de volgende richtsnoeren:

- Richtsnoeren voor veilige en milieuvriendelijke scheepsrecycling;
- Richtsnoeren voor de ontwikkeling van een scheepsrecyclingplan;
- Richtsnoeren voor het verlenen van een machtiging aan scheepsrecyclinginstallaties;
- Richtsnoeren voor schouwing en certificatie;
- Richtsnoeren voor het inspecteren van schepen.

Om de gangbare normen in de scheepsrecycling te verbeteren voorziet de Verordening in de schouwing en certificering van schepen, in machtigingen voor scheepsrecyclinginstallaties en worden er specifieke eisen gesteld: rederijen dienen een inventaris op te stellen van de gevaarlijke stoffen die zich in het schip bevinden, scheepsrecyclinginstallaties moeten een

recyclage de navires qui utilisent des méthodes sûres et écologiquement rationnelles pour démanteler les navires. L'établissement d'une liste européenne des installations de recyclage de navires (ci-après dénommée "liste européenne") satisfaisant aux exigences définies par le Règlement contribuerait à ces objectifs et garantirait une meilleure application en facilitant le contrôle des navires envoyés au recyclage par l'État membre dont le navire bat pavillon.

Il convient que les exigences applicables aux installations de recyclage de navires reposent sur celles prévues par la Convention sur le recyclage des navires. À cet égard, les installations de recyclage de navires autorisées conformément au Règlement devraient satisfaire aux exigences nécessaires pour assurer la protection de l'environnement, de la santé et de la sécurité des travailleurs ainsi que la gestion écologiquement rationnelle des déchets issus des navires recyclés. En ce qui concerne les installations de recyclage de navires situées dans un pays tiers, les exigences devraient permettre d'atteindre un niveau élevé de protection de la santé humaine et de l'environnement sensiblement équivalent à celui prévalant dans l'Union. Les installations de recyclage de navires ne satisfaisant pas à ces exigences minimales ne devraient dès lors pas figurer sur la liste européenne.

Aux fins de l'interprétation des exigences du présent règlement, il convient de tenir compte des directives élaborées par l'OMI à l'appui de la Convention sur le recyclage des navires. Il s'agit des lignes directrices suivantes:

- lignes directrices pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires;
- lignes directrices pour l'établissement du plan de recyclage du navire;
- lignes directrices en vue de déléguer le pouvoir de délivrer une autorisation aux installations de recyclage des navires;
- lignes directrices pour les visites et la délivrance de certificats;
- lignes directrices pour l'inspection des navires.

Afin d'améliorer les normes habituelles relatives au recyclage des navires, le Règlement prévoit des visites et la délivrance de certificats, ainsi que des autorisations pour les installations de recyclage des navires. Des exigences spécifiques sont imposées: les armateurs doivent dresser l'inventaire des matières dangereuses se trouvant à bord du navire, les installations

scheepsrecyclingplan opstellen en vlaggenstaten moeten voor de afgifte van een internationaal “geschikt voor recycling”-certificaat een eindschouwing uitvoeren. Een belangrijk element is de beperking op het gebruik van gevaarlijke stoffen bij de bouw van schepen.

De lidstaten moeten maatregelen nemen om te voorkomen dat scheepsrecyclingregels worden omzeild en om scheepsrecycling transparanter te maken. Zoals in het Scheepsrecyclingverdrag is bepaald, moeten de lidstaten gegevens meedelen met betrekking tot schepen waaraan een inventariscertificaat is afgegeven en schepen waarvoor een voltooiingsverklaring is ontvangen, alsmede gegevens met betrekking tot illegale scheepsrecycling en vervolgmaatregelen die zij hebben genomen.

De lidstaten moeten regels vaststellen inzake sancties die gelden voor inbreuken op deze verordening en ervoor zorgen dat die sancties worden toegepast om te voorkomen dat de scheepsrecyclingregels worden omzeild. De sancties, die van civiel- of bestuursrechtelijke aard kunnen zijn, moeten doeltreffend en evenredig zijn en een afschrikkende werking hebben.

3. De bevoegdheid van de overheden met betrekking tot de aangelegenheden geregeld door het Scheepsrecyclingverdrag

De aangelegenheden die worden geregeld door het Scheepsrecyclingverdrag behoren deels tot de bevoegdheid van de federale overheid en deels tot de bevoegdheid van de gewesten. De werkgroep gemengde verdragen heeft in haar vergadering van 29 oktober 2009 het gemengde karakter van het Scheepsrecyclingverdrag vastgesteld. De Interministeriële Conferentie “Buitenlands Beleid” heeft in haar vergadering van 1 maart 2010 de beslissing van de werkgroep gemengde verdragen goedgekeurd.

Tot de bepalingen van het Scheepsrecyclingverdrag die onder de federale bevoegdheid vallen, behoren onder andere de bepalingen inzake de schouwing en certificering van de schepen die gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren en de inspectie van schepen onder vreemde vlag die zich in Belgische havens of los- en laadplaatsen bevinden. Het verlenen van de machtiging voor de scheepsrecyclinginstallaties behoort dan weer tot de bevoegdheid van de gewesten.

Op 8 mei 2013 is op federaal niveau de wet tot instemming met scheepsrecyclingverdrag aangenomen.

de recyclage des navires doivent élaborer un plan de recyclage du navire et les États de pavillon doivent effectuer une visite finale avant de délivrer un certificat international “prêt pour le recyclage”. La limitation de l'utilisation de matières dangereuses lors de la construction du navire constitue un élément important.

Il convient que les États membres prennent les mesures nécessaires pour éviter tout contournement des règles en matière de recyclage des navires et pour renforcer la transparence dans ce domaine. Comme le prévoit la Convention sur le recyclage des navires, les États membres devraient communiquer des informations concernant les navires auxquels ils ont délivré un certificat d'inventaire et les navires pour lesquels ils ont reçu un avis d'achèvement ainsi que des informations relatives aux opérations illicites de recyclage de navires et aux mesures de suivi qu'ils ont prises.

Il convient que les États membres déterminent le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du présent règlement et qu'ils veillent à l'application de ces sanctions afin d'éviter tout contournement des règles en matière de recyclage des navires. Les sanctions, qui peuvent être de nature civile ou administrative, devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.

3. La compétence des autorités par rapport aux matières réglées par la Convention sur le recyclage des navires

Les matières réglées par la Convention sur le recyclage des navires relèvent en partie de la compétence fédérale et en partie de la compétence régionale. Le 29 octobre 2009, le groupe de travail Traités mixtes a constaté le caractère mixte de la Convention sur le recyclage des navires. Lors de sa réunion du 1^{er} mars 2010, la Conférence interministérielle “Politique étrangère” a approuvé la décision du groupe de travail traités mixtes.

Parmi les dispositions de la Convention sur le recyclage des navires qui relèvent de la compétence fédérale, l'on trouve les dispositions en matière de visites et de certification des navires autorisés à battre le pavillon belge, ainsi que l'inspection des navires battant un pavillon étranger qui se trouvent dans un port belge ou un terminal au large de la Belgique. L'octroi de l'autorisation aux installations de recyclage des navires relève par contre de la compétence régionale.

Le 8 mai 2013 la loi portant assentiment à la Convention sur le recyclage des navires est adoptée.

Het Vlaams, Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben hun instemming betuigd, respectievelijk 13 november 2015, op 13 maart 2014 en 27 maart 2014. Op 7 maart 2016 is België toegetreden tot het Verdrag voor het veilig en milieuverantwoord recycelen van schepen, aangenomen te Hong Kong op 15 mei 2009.

4. Advies van de Raad van state

Het advies 58.669/4 van 11 januari 2016 van de Raad van State werd integraal gevolgd.

5. Artikelsgewijze bespreking

Artikel 1

Artikel 1 behoeft geen commentaar.

Artikel 2

Artikel 2 bevat de definities.

Artikel 3

Artikel 3 heeft tot doel om inbreuken op de Verordening te bestraffen met een geldboete van 500 tot 50 000 euro.

Artikel 4

Strengere straffen (geldboete van 500 000 tot en met 1 000 000 euro) worden voorzien voor een schip dat gerecycled wordt in een scheepsrecyclinginrichting die niet opgenomen is in de Europese lijst van scheepsrecyclinginrichtingen en een schip dat gerecycled wordt en niet in het bezit is van een Geschikt voor recycling-certificaat.

Artikel 5

Artikel 5 regelt het geval van herhaling.

Artikel 6

Artikel 6 belast de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaren met de opsporing en vaststelling van de op deze wet gepleegde inbreuken.

La Région flamande, Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capital ont donné leurs assentiments respectivement, le 13 novembre 2015, le 13 mars 2014 et le 27 mars 2014. Le 7 mars 2016, la Belgique a adhéré à la Convention pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, adoptée à Hong Kong le 15 mai 2009.

4. L'avis du Conseil d'État

L'avis 58.669/4 du 11 janvier 2016 du Conseil État est intégralement suivi.

5. Examen article par article

Article 1^{er}

L'article 1^{er} ne nécessite aucun commentaire.

Article 2

L'article 2 contient les définitions.

Article 3

L'article 3 vise à punir des infractions au Règlement par une amende de 500 à 50 000.

Article 4

Des peines plus sévères (amende de 500 000 à 1 000 000 euros) sont prévus pour un navire qui a été recyclé dans un installation de recyclage qui n'est pas prévu dans la liste européenne d'installations de recyclage et un navire qui a été recyclé qui n'est pas en possession d'un Certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage.

Article 5

L'article 5 règle le cas de récidive.

Article 6

L'article 6 charge les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet de rechercher et de constater les infractions à la présente loi.

Artikel 7

Artikel 7 behoeft geen commentaar.

*De minister van Sociale Zaken
en Volksgezondheid,*

Maggie DE BLOCK

De staatssecretaris voor Noordzee,

Bart TOMMELEIN

Article 7

L'article 7 ne nécessite aucun commentaire.

*La ministre des Affaires sociales
et de la Santé publique,*

Maggie DE BLOCK

Le secrétaire d'État à la Mer du Nord,

Bart TOMMELEIN

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet tot uitvoering van de Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

1° Verordening (EU) nr. 1257/2013: de Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG.

Art. 3

Onverminderd de toepassing van de strengere straffen in artikel 4 worden inbreuken op de Verordening (EU) nr. 1257/2013 bestraft met een geldboete van 500 tot 50 000 euro.

Art. 4

Met een geldboete van 500 000 euro tot 1 000 000 euro wordt bestraft:

1° een schip dat gerecycled wordt in een scheepsrecyclinginrichting die niet opgenomen is in de Europese lijst van scheepsrecyclinginrichtingen overeenkomstig artikel 16 van Verordening (EU) nr. 1257/2013; of

2° dat gerecycled wordt en niet in het bezit is van een Geschikt voor recycling-certificaat zoals bedoeld in artikel 3, eerste lid, 22°, van de Verordening (EU) nr. 1257/2013.

Art. 5

In geval van herhaling binnen een termijn van drie jaar die op een veroordeling volgt, kunnen de geldboetes voorzien in de artikelen 3 en 4 van deze wet op het dubbel van het maximum worden gebracht.

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi portant exécution du Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

Pour l'application de la présente loi, on entend par:

1° Règlement (UE) n° 1257/2013: le Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le Règlement (CE) n° 1013/2006 et la Directive 2009/16/CE.

Art. 3

Les infractions au Règlement (UE) n° 1257/2013 sont punies par une amende de 500 à 50 000 euros, sans préjudice de l'application de peines plus sévères prévues par l'article 4.

Art. 4

Est puni d'une amende de 500 000 euros à 1 000 000 euros:

1° un navire qui a été recyclé dans un installation de recyclage qui n'est pas prévu dans la liste européenne d'installations de recyclage conformément à l'article 16 du Règlement (UE) n° 1257/2013: ou

2° qui a été recyclé qui n'est pas en possession d'un Certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage visé à l'article 3, alinéa 1^{er}, 22°, du Règlement (UE) n° 1257/2013.

Art. 5

En cas de récidive dans les trois ans qui suivent la condamnation, les amendes mentionnées dans les articles 3 et 4 peuvent être portées au double du maximum.

Art. 6

Onverminderd de bevoegdheid van de politie, worden de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe zijn aangesteld belast met de opsporing en vaststelling van de op deze wet gepleegde inbreuken overeenkomstig de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen.

Art. 7

Onverminderd artikel 5 zijn alle bepalingen van boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en van artikel 85, van toepassing op de inbreuken bepaald in deze wet.

Art. 6

Sans préjudice de la police, les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet sont chargés de rechercher et de constater les infractions à la présente loi conformément la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation.

Art. 7

Sans préjudice de l'article 5, toutes les dispositions du livre I du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables aux infractions prévues dans la présente loi.

Wetontwerp tot uitvoering van de Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG - (v1) - 02/09/2015 09:16

Geïntegreerde impactanalyse

Beschrijvende fiche

A. Auteur

Bevoegd regeringslid

Bart Tommelein

Contactpersoon beleidscel

Naam :

E-mail :

Tel. Nr. :

Overheidsdienst

FOD Mobiliteit en Vervoer

Contactpersoon overheidsdienst

Naam :

E-mail :

Tel. Nr. :

B. Ontwerp

Titel van de regelgeving

Wetontwerp tot uitvoering van de Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG

Korte beschrijving van het ontwerp van regelgeving met vermelding van de oorsprong (verdrag, richtlijn, samenwerkingsakkoord, actualiteit, ...), de beoogde doelen van uitvoering.

Het ontwerp beoogt de uitvoering van artikel 22 van de Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG (de Verordening). De lidstaten moeten overeenkomstig artikel 22 van de Verordening regels vaststellen inzake sancties die gelden voor inbreuken op de Verordening en ervoor zorgen dat die sancties worden toegepast om te voorkomen dat de scheepsrecyclingregels worden omzeild. De sancties moeten doeltreffend en evenredig zijn en een afschrikkende werking hebben.

Scheepsrecycling draagt bij tot de duurzame ontwikkeling van de economische bedrijvigheid en is de beste oplossing voor schepen die het einde van hun levensduur hebben bereikt. Er is echter een groeiende bezorgdheid ten opzichte van de veiligheids-, gezondheids-, milieu- en welzijnswaarden in de sector van scheepsrecycling. Door het versneld uit de vaart nemen van enkelwandige olietankers en de huidige economische crisis zal de scheepsrecyclingsector de komende jaren een sterke groei kennen waardoor de behoefte aan passende maatregelen in de toekomst waarschijnlijk zal toenemen.

Het Scheepsrecyclingverdrag heeft tot doel om de risico's voor het milieu en de veiligheid en de gezondheid op het werk die verbonden zijn aan de scheepsrecycling te verhelpen, steeds rekening houdend met de bijzondere kenmerken van het zeevervoer en de noodzaak om het goede verloop te garanderen van het uit de vaart nemen van de schepen die het einde van hun levensduur hebben bereikt. De Verordening heeft als doel een snelle ratificatie van het Scheepsrecyclingverdrag zowel binnen de Unie als in derde landen te faciliteren, door evenredige controles op schepen en scheepsrecyclinginrichtingen op basis van dat Verdrag toe te passen.

Impactanalyses reeds uitgevoerd:

1/6

Wetontwerp tot uitvoering van de Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG - (v1) - 02/09/2015 09:16

☐ Ja ☒ Nee

C. Raadpleging over het ontwerp van regelgeving

Verplichte, facultatieve of informele raadplegingen

Gewestregeringen

D. Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren

Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en referentiepersonen

Geen

Wetontwerp tot uitvoering van de Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG - (v1) - 02/09/2015 09:16

Welke impact heeft het ontwerp van regelgeving op deze 21 thema's?

1. Kansarmoedebestrijding

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

2. Gelijke kansen en sociale cohesie

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

3. Gelijkheid van vrouwen en mannen

1. Op welke personen heeft het ontwerp (rechtstreeks of onrechtstreeks) een impact en wat is de naar geslacht uitgesplitste samenstelling van deze groep(en) van personen?

☐ Er zijn personen betrokken. | ☒ Personen zijn niet betrokken.

Leg uit waarom:

Het betreft de invoering van sancties

4. Gezondheid

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

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

5. Werkgelegenheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

6. Consumptie- en productiepatronen

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

Het niet eerbiedigen kan een strafrechtelijke boete tot gevolg hebben

7. Economische ontwikkeling

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

8. Investerings

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Wetontwerp tot uitvoering van de Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG - (v1) - 02/09/2015 09:16

Leg uit

Positieve impact op de infrastructuur van de scheepsrecyclinginrichtingen
De voorschriften voor scheepsrecyclinginrichtingen moeten op de voorschriften van het Scheepsrecyclingverdrag zijn gebaseerd. In dit opzicht dienen de overeenkomstig de Verordening goedgekeurde scheepsrecyclinginrichtingen aan de nodige eisen te beantwoorden om de bescherming van het milieu, de gezondheid en veiligheid van arbeiders, en het milieuverantwoord beheren van het afval afkomstig van gerecyclede schepen te waarborgen. Voor scheepsrecyclinginrichtingen op het grondgebied van een derde land moeten die eisen een hoog beschermingsniveau inzake menselijke gezondheid en milieu waarborgen, dat grotendeels gelijkwaardig is met dat in de Unie. Scheepsrecyclinginrichtingen die minimeisen niet halen, mogen daarom niet op de Europese lijst worden opgenomen.

9. Onderzoek en ontwikkeling

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

10. Kmo's

1. Welke ondernemingen zijn rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken?

☒ Er zijn ondernemingen (inclusief kmo's) betrokken. | ☐ Ondernemingen zijn niet betrokken.

Beschrijf de sector(en), het aantal ondernemingen, het % kmo's (

Scheepseigenaars

2. Identificeer de positieve en negatieve impact van het ontwerp op de kmo's.

N.B. de impact op de administratieve lasten moet bij het punt 11 gedetailleerd worden

/

☐ Er is een negatieve impact.

11. Administratieve lasten

| ☐ Ondernemingen of burgers zijn betrokken. ☒ Ondernemingen of burgers zijn niet betrokken.

12. Energie

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

13. Mobiliteit

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

14. Voeding

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

15. Klimaatverandering

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

16. Natuurlijke hulpbronnen

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Wetontwerp tot uitvoering van de Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG - (v1) - 02/09/2015 09:16

Leg uit

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

17. Buiten- en binnenlucht

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

18. Biodiversiteit

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

Het Scheepsrecyclingverdrag is een belangrijke stap voor de internationale gemeenschap en voorziet in een controle- en handhavingssysteem gedurende de volledige levenscyclus van een schip: van de ontwerp-, bouw- en exploitatiefase tot en met de recycling.
Het Scheepsrecyclingverdrag heeft tot doel om de risico's voor het milieu en de veiligheid en de gezondheid op het werk die verbonden zijn aan de scheepsrecycling te verhelpen, steeds rekening houdend met de bijzondere kenmerken van het zeevervoer en de noodzaak om het goede verloop te garanderen van het uit de vaart nemen van de schepen die het einde van hun levensduur hebben bereikt.

19. Hinder

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

20. Overheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

21. Beleidscoherentie ten gunste van ontwikkeling

1. Identificeer de eventuele rechtstreekse of onrechtstreekse impact van het ontwerp op de ontwikkelingslanden op het vlak van: voedselveiligheid, gezondheid en toegang tot geneesmiddelen, waardig werk, lokale en internationale handel, inkomens en mobilisering van lokale middelen (taxatie), mobiliteit van personen, leefmilieu en klimaatverandering (mechanismen voor schone ontwikkeling), vrede en veiligheid.

☒ Impact op ontwikkelingslanden. | ☐ Geen impact op ontwikkelingslanden.

2. Verduidelijk de impact per regionale groepen of economische categorieën (eventueel landen oplijsten)

Wetontwerp tot uitvoering van de Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG - (v1) - 02/09/2015 09:16

Van alle grote afgedankte schepen die sinds 2004 op wereldschaal werden gesloopt, is meer dan 80% gesloopt in India, Bangladesh en Pakistan. In die landen wordt de strandingsmethode (Beaching) gebruikt: de schepen worden – meestal op eigen kracht – tot op de zandstranden gevaren en daarna gesloopt zonder zware machines, met de romp van het schip als enige bescherming. Landen zoals China, Turkije en een aantal EU-lidstaten, waar schepen worden ontmanteld in droogdokken, aan een pier of een scheepshelling, bezitten slechts een klein marktaandeel. De omstandigheden op installaties waar er aan scheepsrecycling wordt gedaan in India, Bangladesh en Pakistan laten meestal te wensen over.

Het doel van de Verordening is ook de bestaande ongelijkheden op het vlak van gezondheid en veiligheid op de werkplek tussen exploitanten in de Unie, in OESO- landen, en in relevante derde landen te verminderen, en schepen die de vlag van een lidstaat voeren te doen ontmantelen in scheepsrecyclinginrichtingen waar veilige en milieuvriendelijke methoden worden gehanteerd. De voorschriften voor scheepsrecyclinginrichtingen moeten op de voorschriften van het Scheepsrecyclingverdrag zijn gebaseerd. In dit opzicht dienen de overeenkomstig de Verordening goedgekeurde scheepsrecyclinginrichtingen aan de nodige eisen te beantwoorden om de bescherming van het milieu, de gezondheid en veiligheid van arbeiders, en het milieuverantwoord beheren van het afval afkomstig van gerecyclede schepen te waarborgen. Voor scheepsrecyclinginrichtingen op het grondgebied van een derde land moeten die eisen een hoog beschermingsniveau inzake menselijke gezondheid en milieu waarborgen, dat grotendeels gelijkwaardig is met dat in de Unie. Scheepsrecyclinginrichtingen die minimeisen niet halen, mogen daarom niet op de Europese lijst worden opgenomen.

☐ Er is een negatieve impact.

Projet de loi portant exécution du Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE - (v1) - 02/09/2015 09:16

Analyse d'impact intégrée

Fiche signalétique

A. Auteur

Membre du Gouvernement compétent

Bart Tommelein

Contact cellule stratégique

Nom :

E-mail :

Téléphone :

Administration

SPF Mobilité et Transport

Contact administration

Nom :

E-mail :

Téléphone :

B. Projet

Titre de la réglementation

Projet de loi portant exécution du Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE

Description succincte du projet de réglementation en mentionnant l'origine réglementaire (traités, directive, accord de coopération, actualité, ...), les objectifs poursuivis et la mise en œuvre.

Le projet vise l'exécution de l'article 22 du Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE (le Règlement). Il convient que les États membres déterminent, conformément article 22 du Règlement, le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du présent règlement et qu'ils veillent à l'application de ces sanctions afin d'éviter tout contournement des règles en matière de recyclage des navires. Les sanctions devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.

Le recyclage des navires contribue au développement durable et, en tant que tel, il constitue la meilleure solution pour les navires ayant atteint la fin de leur vie opérationnelle. Il existe cependant des préoccupations croissantes à l'égard des questions de sécurité, de santé, d'environnement et de bien-être dans l'industrie du recyclage des navires. Le retrait rapide des pétroliers à simple coque et la crise économique actuelle permettront toutefois au secteur du recyclage des navires de connaître une forte croissance pendant les années à venir, ce qui créera sans doute aussi un besoin croissant de mesures appropriées.

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

Le Règlement vise à faciliter une ratification rapide de la Convention sur le recyclage des navires tant dans l'Union que dans les pays tiers en appliquant aux navires et aux installations de recyclage de navires des contrôles proportionnés sur la base de cette convention.

Projet de loi portant exécution du Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE - (v1) - 02/09/2015 09:16

Analyses d'impact déjà réalisées :

☐ Oui ☒ Non

C. Consultations sur le projet de réglementation

Consultation obligatoire, facultative ou informelle

Les gouvernements des régions

D. Sources utilisées pour effectuer l'analyse d'impact

Statistiques, documents, institutions et personnes de référence

Aucune

Projet de loi portant exécution du Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE - (v1) - 02/09/2015 09:16

Quel est l'impact du projet de réglementation sur ces 21 thèmes ?

1. Lutte contre la pauvreté

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

2. Égalité des chances et cohésion sociale

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

3. Égalité des femmes et des hommes

1. Quelles personnes sont (directement et indirectement) concernées par le projet et quelle est la composition sexuée de ce(s) groupe(s) de personnes ?

☐ Des personnes sont concernées. | ☒ Aucune personne n'est concernée.

Expliquez pourquoi :

Il concerne l'introduction de sanctions

4. Santé

☒ Impact positif ☐ Impact négatif | ☐ Pas d'impact

Expliquez

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

5. Emploi

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

6. Modes de consommation et production

☒ Impact positif ☐ Impact négatif | ☐ Pas d'impact

Expliquez

Le non-respect peut résulter en une sanction pénale

7. Développement économique

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

8. Investissements

☒ Impact positif ☐ Impact négatif | ☐ Pas d'impact

Projet de loi portant exécution du Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE - (v1) - 02/09/2015 09:16

Expliquez

Impact positif sur les installations de recyclage

Il convient que les exigences applicables aux installations de recyclage de navires reposent sur celles prévues par la Convention sur le recyclage des navires. À cet égard, les installations de recyclage de navires autorisées conformément au Règlement devraient satisfaire aux exigences nécessaires pour assurer la protection de l'environnement, de la santé et de la sécurité des travailleurs ainsi que la gestion écologiquement rationnelle des déchets issus des navires recyclés. En ce qui concerne les installations de recyclage de navires situées dans un pays tiers, les exigences devraient permettre d'atteindre un niveau élevé de protection de la santé humaine et de l'environnement sensiblement équivalent à celui prévalant dans l'Union. Les installations de recyclage de navires ne satisfaisant pas à ces exigences minimales ne devraient dès lors pas figurer sur la liste européenne.

9. Recherche et développement

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

10. PME

1. Quelles entreprises sont directement et indirectement concernées ?

☒ Des entreprises (dont des PME) sont concernées. | ☐ Aucune entreprise n'est concernée.

Détaillez le(s) secteur(s), le nombre d'entreprises, le % de PME (

Armateurs

2. Identifiez les impacts positifs et négatifs du projet sur les PME.

N.B. les impacts sur les charges administratives doivent être détaillés au thème 11

/

☐ Il y a des impacts négatifs.

11. Charges administratives

| ☐ Des entreprises/citoyens sont concernés. ☒ Les entreprises/citoyens ne sont pas concernés.

12. Énergie

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

13. Mobilité

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

14. Alimentation

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

15. Changements climatiques

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

16. Ressources naturelles

☒ Impact positif ☐ Impact négatif | ☐ Pas d'impact

Projet de loi portant exécution du Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE - (v1) - 02/09/2015 09:16

Expliquez

Recyclage, qualité de l'eau; qualité du sol, etc
La Convention sur le recyclage des navires a comme objectif de remédier aux risques pour l'environnement et pour la sécurité et la santé au travail qui sont liés au recyclage des navires, tout en prenant en considération les caractéristiques particulières du transport par mer et la nécessité de garantir le bon déroulement du retrait des navires qui ont atteint la fin de leur vie opérationnelle.

17. Air intérieur et extérieur

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

18. Biodiversité

☒ Impact positif ☐ Impact négatif | ☐ Pas d'impact

Expliquez

La Convention sur le recyclage des navires est une avancée majeure pour la communauté internationale et établit un système de contrôle et d'exécution couvrant tout le cycle de vie d'un navire, de la conception au recyclage, en passant par la construction et l'exploitation.
La Convention sur le recyclage des navires a comme objectif de remédier aux risques pour l'environnement et pour la sécurité et la santé au travail qui sont liés au recyclage des navires, tout en prenant en considération les caractéristiques particulières du transport par mer et la nécessité de garantir le bon déroulement du retrait des navires qui ont atteint la fin de leur vie opérationnelle.

19. Nuisances

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

20. Autorités publiques

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

21. Cohérence des politiques en faveur du développement

1. Identifiez les éventuels impacts directs et indirects du projet sur les pays en développement dans les domaines suivants : sécurité alimentaire, santé et accès aux médicaments, travail décent, commerce local et international, revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation), mobilité des personnes, environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre), paix et sécurité.

☒ Impact sur les pays en développement. | ☐ Pas d'impact sur les pays en développement.

2. Précisez les impacts par groupement régional ou économique (lister éventuellement les pays).

Projet de loi portant exécution du Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE - (v1) - 02/09/2015 09:16

À l'échelle mondiale, plus de 80 % des grands navires arrivés en fin de vie depuis 2004 ont été démantelés en Inde, au Bangladesh et au Pakistan. Ces pays recourent à la méthode dite de l'échouage (beaching), c'est-à-dire que les navires sont amenés au sec sur des plages de sable, souvent par leur propre force motrice, où ils sont démolis sans engins de levage et sans autre forme de confinement que la coque du navire concerné. D'autres pays, comme la Chine, la Turquie et plusieurs États membres de l'Union européenne, disposant de cales sèches, quais et rampes de lancement destinés au démantèlement ne représentent qu'une petite partie du marché. Les conditions qui existent dans les installations de recyclage de navires en Inde, au Bangladesh et au Pakistan laissent le plus souvent à désirer.

Le Règlement a en outre pour objectif de réduire les disparités entre les opérateurs dans l'Union, les pays de l'OCDE et les pays tiers concernés en matière de santé et de sécurité sur le lieu de travail et de normes environnementales et de diriger les navires battant pavillon d'un État membre vers des installations de recyclage de navires qui utilisent des méthodes sûres et écologiquement rationnelles pour démanteler les navires.

Il convient que les exigences applicables aux installations de recyclage de navires reposent sur celles prévues par la Convention sur le recyclage des navires. À cet égard, les installations de recyclage de navires autorisées conformément au Règlement devraient satisfaire aux exigences nécessaires pour assurer la protection de l'environnement, de la santé et de la sécurité des travailleurs ainsi que la gestion écologiquement rationnelle des déchets issus des navires recyclés. En ce qui concerne les installations de recyclage de navires situées dans un pays tiers, les exigences devraient permettre d'atteindre un niveau élevé de protection de la santé humaine et de l'environnement sensiblement équivalent à celui prévalant dans l'Union. Les installations de recyclage de navires ne satisfaisant pas à ces exigences minimales ne devraient dès lors pas figurer sur la liste européenne.

☐ Il y a des impacts négatifs.

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 58.669/4 VAN 11 JANUARI 2016**

Op 14 december 2015 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Staatssecretaris voor Noordzee, toegevoegd aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet “tot uitvoering van de Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG”.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 11 januari 2016. De kamer was samengesteld uit Pierre Liénardy, kamervoorzitter, Martine Baguet en Bernard Blero, staatsraden, Sébastien Van Drooghenbroeck en Marianne Dony, assessoren, en Colette Gigot, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves Chauffoureaux, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Pierre Liénardy.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 11 januari 2016.

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

1. Aangezien het voorontwerp niet aansluit bij een van de gevallen die in aanmerking komen voor vrijstelling of uitzondering, bepaald bij artikel 8, § 1 of § 2, van de wet van 15 december 2013 “houdende diverse bepalingen inzake administratieve vereenvoudiging”, moet overeenkomstig artikel 6, § 1, van dezelfde wet een voorafgaande regelgevings-impactanalyse van het voorontwerp worden uitgevoerd.

2. In artikel 4 van het voorontwerp moet worden gepreciseerd welke persoon strafrechtelijk verantwoordelijk is voor de twee overtredingen die in die bepaling worden omschreven.

Overeenkomstig artikel 6, lid 2, van verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 “inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG” gaat het om de schepseigenaar in de zin van artikel 3, lid 1, 14), van diezelfde Europese verordening.

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 58.669/4 DU 11 JANVIER 2016**

Le 14 décembre 2015, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Secrétaire d'État à la Mer du Nord, adjoint à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi “portant exécution du Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE”.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 11 janvier 2016. La chambre était composée de Pierre Liénardy, président de chambre, Martine Baguet et Bernard Blero, conseillers d'État, Sébastien Van Drooghenbroeck et Marianne Dony, assesseurs, et Colette Gigot, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves Chauffoureaux, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Pierre Liénardy.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 11 janvier 2016.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

1. L'avant-projet ne correspondant à aucun des cas de dispense ou d'exception prévus par l'article 8, § 1^{er} ou § 2, de la loi du 15 décembre 2013 “portant des dispositions diverses concernant la simplification administrative”, il doit être soumis à la procédure d'analyse d'impact préalable de la réglementation, conformément à l'article 6, § 1^{er}, de la même loi.

2. À l'article 4 de l'avant-projet, il convient de préciser quelle est la personne pénalement responsable des deux infractions qui y sont définies.

Conformément à l'article 6, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 “relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE”, il s'agit du propriétaire du navire, au sens de l'article 3, paragraphe 1^{er}, 14), du même règlement européen.

3. Het voorontwerp moet een memorie van toelichting en een bespreking van de artikelen bevatten¹ opdat de leden van de Kamer van volksvertegenwoordigers kennis hebben van de context waarin hun het ontwerp wordt voorgelegd.

4. Er moet nauwlettend worden nagegaan of de Nederlandse en de Franse tekst overeenstemmen en taalkundig correct zijn.

De griffier,

Colette GIGOT

De voorzitter,

Pierre LIÉNARDY

3. L'avant-projet sera accompagné d'un exposé des motifs et d'un commentaire des articles¹ afin que les membres de la Chambre des représentants connaissent le contexte dans lequel le projet leur est soumis.

4. La concordance entre la version en français et la version en néerlandais, ainsi que leur correction linguistique, seront soigneusement vérifiées.

Le greffier,

Colette GIGOT

Le président,

Pierre LIÉNARDY

¹ *Beginnelsen van de wetgevingstechniek – Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, www.raadvst-consetat.be, tab “Wetgevingstechniek”, aanbeveling 3.13.*

¹ *Principes de technique législative – Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, www.raadvst-consetat.be, onglet “Technique législative”, recommandation n° 3.13.*

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
Onze Groet

Op de voordracht van de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid en de Staatssecretaris voor Noordzee,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid en de Staatssecretaris voor Noordzee zijn ermee belast in onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

1° Verordening (EU) nr. 1257/2013: de Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG.

Art. 3

Onverminderd de toepassing van de strengere straffen in artikel 4 worden inbreuken op de Verordening (EU) nr. 1257/2013 bestraft met een geldboete van 500 tot 50 000 euro.

Art. 4

Met een geldboete van 500 000 euro tot 1 000 000 euro wordt bestraft een scheepseigenaar zoals bepaald in artikel 3, eerste lid, 14°, van Verordening (EU) nr. 1257/2013 van een schip onder Belgische vlag:

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,
SALUT

Sur la proposition de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique et du Secrétaire d'État à la Mer du Nord,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

La ministre des Affaires sociales et de la Santé publique et le Secrétaire d'État à la Mer du Nord sont chargés de présenter en notre nom à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

Pour l'application de la présente loi, on entend par:

1° Règlement (UE) n° 1257/2013: le Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le Règlement (CE) n° 1013/2006 et la Directive 2009/16/CE.

Art. 3

Les infractions au Règlement (UE) n° 1257/2013 sont punies par une amende de 500 à 50 000 euros, sans préjudice de l'application de peines plus sévères prévues par l'article 4.

Art. 4

Est puni d'une amende de 500 000 euros à 1 000 000 euros le propriétaire d'un navire tel que déterminé à l'article 3, alinéa 1^{er}, 14°, du Règlement (UE) n° 1257/2013 d'un navire battant pavillon belge:

1° dat gerecycled wordt in een scheepsrecyclinginrichting die niet opgenomen is in de Europese lijst van scheepsrecyclinginrichtingen overeenkomstig artikel 16 van Verordening (EU) nr. 1257/2013; of

2° dat gerecycled wordt en niet in het bezit is van een Geschikt voor recycling-certificaat zoals bedoeld in artikel 3, eerste lid, 22°, van de Verordening (EU) nr. 1257/2013.

Art. 5

In geval van herhaling binnen een termijn van drie jaar die op een veroordeling volgt, kunnen de geldboetes voorzien in de artikelen 3 en 4 van deze wet op het dubbel van het maximum worden gebracht.

Art. 6

Onverminderd de bevoegdheid van de politie, worden de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe zijn aangesteld belast met de opsporing en vaststelling van de op deze wet gepleegde inbreuken overeenkomstig de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen.

Art. 7

Onverminderd artikel 5 zijn alle bepalingen van boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en van artikel 85, van toepassing op de inbreuken bepaald in deze wet.

Gegeven te Brussel, 19 februari 2016

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

*De minister van Sociale Zaken
en Volksgezondheid,*

Maggie DE BLOCK

De staatssecretaris voor Noordzee,

Bart TOMMELEIN

1° qui a été recyclé dans une installation de recyclage qui n'est pas reprise dans la liste européenne d'installations de recyclage conformément à l'article 16 du Règlement (UE) n° 1257/2013; ou

2° qui a été recyclé et qui n'est pas en possession d'un Certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage, aux termes de l'article 3, alinéa 1, 22°, du Règlement (UE) n° 1257/2013.

Art. 5

En cas de récidive dans les trois ans qui suivent la condamnation, les amendes prévues aux articles 3 et 4 peuvent être portées au double du maximum.

Art. 6

Sans préjudice des compétences de la police, les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet sont chargés de rechercher et de constater les infractions à la présente loi, conformément à la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation.

Art. 7

Sans préjudice de l'article 5, toutes les dispositions du livre I du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables aux infractions prévues par la présente loi.

Donné à Bruxelles, le 19 février 2016

PHILIPPE

PAR LE ROI:

*La ministre des Affaires sociales
et de la Santé publique,*

Maggie DE BLOCK

Le secrétaire d'État à la Mer du Nord,

Bart TOMMELEIN