

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

27 octobre 2023

NOTE DE POLITIQUE GÉNÉRALE (*)**Mer du Nord**

*Voir:***Doc 55 3649/ (2023/2024):**

001: Liste des notes de politique générale.

002 à 010: Notes de politique générale.

(*) Conformément à l'article 111 du Règlement.BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

27 oktober 2023

BELEIDSNOTA (*)**Noordzee**

*Zie:***Doc 55 3649/ (2023/2024):**

001: Lijst van Beleidsnota's.

002 tot 010: Beleidsnota's.

(*) Overeenkomstig artikel 111 van het Reglement.

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
Les Engagés	: Les Engagés
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant – Onafhankelijk

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

Pas moins de 71 % de la surface de la terre est constituée d'eau. Les mers et les océans contiennent un grand nombre de matières minérales et abritent d'importants écosystèmes. Près de 90 % des objets dont nous disposons à la maison ont été transportés par la mer. Ces deux chiffres montrent en tout cas que les mers et les océans constituent un espace écologique et économique important. La partie belge de la mer du Nord ne fait que 3.454 km², mais de nombreuses activités importantes s'y déroulent. De ce fait, notre mer du Nord est de plus en plus considérée comme un territoire économique important. Notre mer du Nord recèle également une riche biodiversité. En effet, plus de 2.000 espèces différentes d'animaux et de plantes vivent dans la mer du Nord. Il est donc important d'allier économie et écologie et de permettre que ces deux domaines se renforcent mutuellement.

Nous nous sommes pleinement engagés dans cette voie l'année dernière. En élaborant des réglementations visant à soutenir la vie en mer et la sécurité du secteur maritime et offshore. La mer reste importante pour l'approvisionnement de notre pays, contribue de manière significative à notre approvisionnement énergétique, et est indispensable au bien-être des nombreuses personnes qui viennent y chercher repos et loisirs.

Durant les derniers mois de la présente législature, notre politique restera également axée sur la protection du milieu marin et sur la prise en compte de tous ceux qui vivent en bord de mer, qui travaillent en mer ou profitent de ses bienfaits. La coopération avec les collègues fédéraux et régionaux reste primordiale dans ce cadre.

En 2024, la politique de la mer du Nord s'appuiera à nouveau sur les 5 piliers connus:

1. l'énergie bleue
2. l'économie bleue
3. la nature bleue
4. la navigation bleue
5. le bleu en mer

Mais plus encore qu'auparavant, nous serons attentifs au développement durable de ces piliers et à leur sécurisation.

1. L'énergie bleue

Le changement climatique est l'un des plus grands défis du XXI^e siècle. Les mers et les océans constituent

Maar liefst 71 % van onze aardoppervlakte bestaat uit water. De zeeën en oceanen bevatten heel wat minerale stoffen en belangrijke ecosystemen. Bijna 90 % van wat we in huis hebben, is via de zee naar hier gebracht. Deze twee cijfers tonen alvast aan dat zeeën en de oceaan een belangrijke ecologische en economische ruimte zijn. Het Belgische deel van de Noordzee is slechts 3.454 km² groot maar ook daar vinden tal van belangrijke activiteiten plaats. Onze Noordzee wordt dan ook meer en meer aanzien als een belangrijk wingewest. Onze Noordzee is echter ook rijk aan leven. Er leven bijvoorbeeld meer dan 2.000 verschillende soorten dieren en planten in de Noordzee. Het is dus van belang economie niet te laten primeren op ecologie. Integendeel dienen in de Noordzee ecologie en economie hand in hand te gaan, ter versterking van elkaar.

Het hand in hand laten gaan van economie en ecologie, is waar we het afgelopen jaar volop op ingezet hebben. Door regelgeving te maken die het leven in de zee en de veiligheid van de maritieme en offshore sector moet ondersteunen. De zee blijft immers belangrijk voor de bevoorrading van ons land, levert aanzienlijke bijdrages aan onze energievoorziening en is noodzakelijk voor het welzijn van de vele mensen die er rust en ontspanning komen zoeken.

Ook in de laatste maanden van deze legislatuur zal ons beleid er verder op gericht blijven het mariene milieu te beschermen en oog te hebben voor iedereen die aan de zee woont, erop werkt of er graag van geniet. Samenwerking met collega's op federaal en gewestelijk vlak blijft hierbij van primordiaal belang.

Het Noordzeebeleid in 2024 wordt opnieuw gesteund op de 5 gekende pijlers:

1. blauwe energie
2. blauwe economie
3. blauwe natuur
4. blauwe scheepvaart
5. blauw op zee

Maar nog meer dan voorheen, zullen we oog hebben voor duurzame ontwikkeling van deze pijlers en beveiliging ervan.

1. Blauwe energie

De klimaatverandering is nog steeds één van de grootste uitdagingen van de 21^e eeuw. De zeeën en

un élément important de la solution. Non seulement en raison de sa capacité d'absorption des gaz à effet de serre, mais aussi et surtout en tant que source d'énergie renouvelable durable. La guerre qui sévit sur le continent européen fait apparaître de manière de plus en plus évidente que nous devons continuer à investir dans l'énergie éolienne et solaire pour répondre à nos besoins énergétiques. La dépendance à l'égard des combustibles fossiles tels que le pétrole et le gaz nous ont placés dans une situation plus précaire et ont fait grimper les prix. Il doit et peut en être autrement.

La Belgique est pionnière en matière de développement de l'éolien *offshore* et la mer du Nord est de plus en plus considérée comme un maillon important de l'approvisionnement énergétique. Toutefois, l'espace disponible dans la partie belge de la mer du Nord est limité et donc précieux. Par conséquent, nous devons nous montrer prudents quant à son utilisation. Le récent sommet de la mer du Nord qui s'est tenu à Ostende a mis en lumière de nombreux défis: les exploitants de parcs éoliens *offshore* sont confrontés à de nombreux défis qui font augmenter leurs coûts, tels que l'étroitesse du marché, l'augmentation des prix des matières premières et la hausse des taux d'intérêt. En outre, les développements technologiques dans ce secteur innovant se succèdent à un rythme rapide, de sorte que les promoteurs d'éoliennes n'ont pas le temps d'amortir leurs investissements dans des éoliennes de plus en plus grandes et de plus en plus performantes. Pour pouvoir installer ces éoliennes en mer, des navires plus grands et plus puissants ont également été construits. Mais compte tenu des ambitions élevées, l'offre est insuffisante pour répondre à la demande. L'appel lancé pour conclure des accords avec les pays de la mer du Nord en matière de normalisation est de plus en plus entendu. Nos infrastructures *offshore* doivent également être sécurisées de manière adéquate afin d'éviter à l'avenir des incidents tels que le sabotage du gazoduc Nord Stream.

Dans le premier Plan d'aménagement des espaces marins 2014-2020, une zone de 225 km² a été désignée, dans laquelle 399 éoliennes sont aujourd'hui installées, qui génèrent au total 2.262 MW d'énergie renouvelable et permettent de fournir de l'énergie verte à 2,2 millions de ménages.

Dans l'actuel Plan d'aménagement des espaces marins 2020-2026, 281 km² supplémentaires ont été désignés pour les énergies renouvelables. Une capacité supplémentaire de 3,15 GW à 3,5 GW pourra être générée dans la zone Princesse Elisabeth. La production ainsi rendue possible est suffisante pour répondre aux besoins énergétiques de plus de 5 millions de ménages.

ocean zijn een belangrijk deel van de oplossing. Niet alleen door de opname van broeikasgassen maar ook en vooral als bron van duurzame hernieuwbare energie. De oorlog op het Europese continent heeft meer dan ooit duidelijk gemaakt dat we moeten blijven inzetten op wind- en zonne-energie om in onze energiebehoeften te kunnen voldoen. De afhankelijkheid van fossiele brandstoffen zoals olie en gas hebben ons in een zwakkere positie gezet en deed de prijzen stijgen. Dit moet en kan anders.

België is pionier in de ontwikkeling van offshore wind-energie en de Noordzee wordt meer en meer gezien als een belangrijke schakel in de energievoorziening. De ruimte in het Belgisch deel van de Noordzee is echter schaars en kostbaar. We moeten er dan ook voorzichtig met omgaan. De recente Noordzeetop in Oostende heeft heel wat uitdagingen blootgelegd. Exploitanten van offshore windparken worden geconfronteerd met talrijke uitdagingen die hun kosten verhogen, zoals een krappe markt, hogere grondstofprijzen en hogere rentevoeten. Daarenboven volgen de technologische ontwikkelingen in deze innovatieve sector elkaar op, zodat ontwikkelaars van windmolens niet voldoende tijd hebben investeringen in steeds grotere molens met een steeds grotere capaciteit terug te verdienen. Om deze windmolens te kunnen plaatsen in zee zijn ook grotere en krachtigere schepen gebouwd. Maar gelet op de steile ambities is het aanbod onvoldoende om aan de vraag te voldoen. De oproep om met de Noordzeelanden afspraken te maken rond standaardisering krijgt steeds meer gehoor. En onze investeringen op zee moeten ook voldoende beveiligd worden, zodat we incidenten zoals de sabotage van de Nordstream pijpleiding, in de toekomst kunnen vermijden.

In het eerste Marien Ruimtelijk Plan 2020-2026 werd een zone van 225 km² aangeduid waarop vandaag 399 windmolens geïnstalleerd zijn die samen een 2.262 MW aan hernieuwbare energie opwekken en 2,2 miljoen gezinnen van groene stroom voorzien.

In het huidige Marien Ruimtelijk Plan 2020-2026 werd bijkomend 281 km² aangeduid voor hernieuwbare energie. In de Princes Elisabethzone zal een bijkomende capaciteit van 3,15 GW tot 3,5 GW opgewekt kunnen worden. Samen is dat voldoende om in de energiebehoefte van meer dan 5 miljoen gezinnen te voorzien.

En ce qui concerne la possibilité d'une zone supplémentaire de développement de l'énergie *offshore*, une étude a été réalisée par les services compétents, au cours de laquelle les différents acteurs ont été consultés. Parallèlement, une étude a été menée par un organisme de recherche indépendant. La conclusion de ces deux études était similaire; une zone énergétique supplémentaire aurait un impact majeur à la fois sur les nombreuses autres activités et sur le milieu marin. Des discussions sont en cours au sein du gouvernement sur la manière dont nous pouvons augmenter davantage la capacité offshore jusqu'à un maximum de 8 GW d'ici 2040.

Le développement de la capacité déjà prévue dans la zone Princesse Elisabeth ne nécessitera pas de renforcement *onshore* supplémentaire et peut être assuré par la réalisation des projets Ventilus et Boucle du Hainaut. Il ne sera pas possible de produire encore plus d'électricité pour le marché belge sans investissements supplémentaires, y compris *onshore*, pour mener à bien le renforcement du réseau.

Pour transporter toute cette énergie jusqu'au littoral, le consortium belge TM EDISON (Jan De Nul et DEME) construira l'île énergétique pour la connexion de la zone Princesse Elisabeth, pour laquelle le permis d'environnement et l'autorisation Natura 2000 ont été délivrés en septembre. Cette île offre des possibilités intéressantes pour réaliser des connexions hybrides. Dans les années à venir, des recherches supplémentaires seront dès lors menées pour déterminer avec quels pays bordant la mer du Nord des interconnexions supplémentaires pourraient être possibles et souhaitables.

Dans l'intervalle, AD Énergie a également introduit une demande de permis d'environnement et d'autorisation Natura 2000 pour la zone Princesse Elisabeth. En septembre 2022, le gouvernement avait déjà décidé que cette zone serait divisée en trois parcelles:

- 1 parcelle de 700 MW à Hinder Nord, située en dehors de la zone Natura 2000;
- 2 parcelles de 1225-1400 MW à Northhinder South et Fairybank, situées dans et contre la zone Natura 2000.

Le modèle mathématique belge pour la mer du Nord (UGMM) va à présent soumettre le rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement à une consultation publique et à un examen scientifique approfondi. Le résultat de toutes ces démarches est attendu pour l'été 2024. Il est important de noter que les résultats des études EDEN2000, qui sont toutes achevées et dont le rapport final est accessible au public, seront pris en compte.

Wat betreft een bijkomende zone voor de ontwikkeling van offshore energie werd een onderzoek gedaan door de bevoegde diensten, waarbij de verschillende actoren geraadpleegd werden. Tegelijk werd een studie gedaan door een onafhankelijk studiebureau. De conclusie van deze twee onderzoeken was gelijklopend; een bijkomende energiezone zou namelijk een grote impact hebben op zowel de talrijke andere activiteiten als op het mariene milieu. De besprekingen in de regering lopen over hoe we de offshore capaciteit verder kunnen verhogen tegen 2040 tot maximaal 8 GW.

De ontwikkeling van de reeds voorziene capaciteit in de Princes Elisabeth Zone zal geen bijkomende onshore versterking vereisen en kan verzekerd worden met de realisatie van de projecten Ventilus en Boucle-du-Hainaut. Nog meer energie opwekken voor de Belgische markt, zal niet mogelijk zijn zonder ook onshore nog extra te investeren om bijkomende netversterkingen te realiseren.

Om al deze energie aan land te brengen, zal de TM Edison, bestaande uit Jan De Nul en Deme voor Elia het energie-eiland bouwen voor de aansluiting van de Prinses Elisabeth zone, waarvoor in september de milieuevergunning en Natura 2000-toelating werd afgeleverd. Dit eiland biedt interessante mogelijkheden om hybride connecties te realiseren. In de komende jaren zal dan ook verder onderzocht moeten worden met welke landen rond de Noordzee dergelijke verbindingen mogelijk en wenselijk zijn.

Ook voor de Prinses Elisabethzone werd ondertussen een aanvraag voor het bekomen van een milieuevergunning en Natura 2000-toelating ingediend door de AD Energie. In september 2022 besliste de regering reeds dat deze zone zal ingedeeld worden in drie kavels:

- 1 kavel van 700MW in de Noordhinder Noord, gelegen buiten Natura 2000-gebied,
- 2 kavels van 1225-1400 MW in de Noordhinderzuid en Fairybank, gelegen in en tegen Natura 2000-gebied.

Het Belgisch Mathematisch Model voor de Noordzee (BMM) zal het milieueffectenbeoordelingsrapport nu onderwerpen aan een publieksconsultatie en een grondig wetenschappelijk onderzoek. Het resultaat van dit alles wordt verwacht voor de zomer van 2024. Belangrijk hierbij is dat rekening zal gehouden worden met de resultaten van de Eden2000-studies die momenteel allen afgerond zijn en waarvan het eindrapport publiek beschikbaar is.

Des progrès ont également été enregistrés au sein de la task force “*offshore tender*” en ce qui concerne la procédure d’appel d’offres lancée conjointement avec la ministre de l’Énergie. Ainsi, le gouvernement a choisi d’attribuer les parcelles selon un système où les soumissionnaires peuvent obtenir 90 % des points sur le critère du prix et 10 % sur le niveau d’engagement en matière de participation civique. Une prime de prix variable est accordée dans le cadre d’un contrat dit de “*two-sided Contract for Difference*”. Par ailleurs, le prix d’exercice à offrir et les subventions à verser seront plafonnés. Enfin, un plafond sera éventuellement imposé à la production subventionnée. Les modalités sont actuellement examinées par la ministre de l’Énergie dans le cadre de “l’AR Tender”.

Par ailleurs, nous devons nous concentrer sur le *repowering* et l’optimisation de la première zone, sur des techniques innovantes incluant des formes alternatives de production d’énergie et, dans la mesure du possible, sur des interconnexions avec d’autres pays de la mer du Nord. Bien entendu, il est toujours important de procéder à des analyses préalables coûts-bénéfices d’éventuelles interconnexions supplémentaires afin de ne pas augmenter inutilement les tarifs de transport.

Nos entreprises belges démontrent déjà aujourd’hui que d’autres formes de production d’énergie en mer sont possibles. Ainsi, cet été, avec le soutien du gouvernement fédéral, le projet de test de panneaux solaires flottants “*Seavolt*” a été installé près du *Blue Accelerator* à Ostende. Ce banc d’essai permettra non seulement de tester si les structures peuvent résister à la violence de l’eau, mais aussi d’identifier les matériaux les mieux adaptés pour être installés en mer. Le modèle économique sera également étudié dans le cadre d’une étude sur le coût nivelé de l’électricité (LCoE). Parallèlement, des études sont menées sur l’impact de ces structures flottantes sur l’environnement marin. Sur la base de ce projet pilote et des résultats des études réalisées, le marché sera lancé l’année prochaine pour la construction d’un projet de démonstration à grande échelle qui produira également de l’énergie de manière efficace.

Un trajet participatif et étayé scientifiquement a également été lancé, dans le cadre duquel les services concernés ont collaboré avec le secteur privé pour développer une vision sur le démantèlement des parcs éoliens en mer du Nord. Ce trajet, dont le rapport est accessible au public, montre que le démantèlement complet n’aurait aucun impact négatif sur l’environnement marin. En effet, l’impact sur la biodiversité ne serait que de courte durée et n’empêcherait pas son rétablissement rapide. Étant donné qu’il n’existe pas encore aujourd’hui de techniques permettant de retirer complètement les structures, un trajet de suivi sera lancé en collaboration

Ook rond de tenderprocedure werd samen met de minister van Energie vooruitgang geboekt binnen de taskforce “*offshore tender*”. Zo heeft de regering geopteerd de kavels toe te kennen volgens een systeem waarbij aanbieders 90 % van de punten kunnen krijgen op het prijs criterium en 10 % op de mate waarin op burgerparticipatie wordt ingezet. Er wordt een variabele prijspremie toegekend volgens een zogenaamde ‘*two-sided Contract for Difference*’. Verder zal er een plafond ingesteld worden op de in te bieden strike price en op de uit te betalen subsidies. Tenslotte zal er eventueel een plafond ingesteld worden op de gesubsidieerde productie. De modaliteiten worden momenteel onderzocht door de minister van Energie in het kader van het KB Tender.

Verder moeten we inzetten op de *repowering* en optimalisatie van de eerste zone, innovatieve technieken met inbegrip van alternatieve vormen van energieopwekking en waar mogelijk, interconnecties met andere Noordzeelanden. Het blijft uiteraard belangrijk voorafgaande kosten-batenanalyses te doen met betrekking tot eventuele bijkomende interconnecties, om de transmissienettarieven nietodeloos te laten stijgen.

Dat alternatieve vormen van energieopwekking op zee mogelijk zijn, tonen onze Belgische bedrijven vandaag reeds aan. Zo werd deze zomer, met de steun van de federale regering het testproject met drijvende zonnepanelen, *Seavolt* genaamd, geïnstalleerd aan de *Blue Accelerator* in Oostende. Deze proefopstelling zal niet alleen testen of de structuren bestand zijn tegen het geweld van het water, maar zal ook nagaan welke materialen het meest geschikt zijn om te plaatsen op zee. Ook het economisch model zal worden onderzocht, door een kostenonderzoek, ook een LCOE-studie genoemd. Tegelijk worden studies uitgevoerd naar de impact van dergelijke drijvende constructies op het mariene milieu. Op basis van dit pilootproject en de resultaten van de uitgevoerde studies zal volgend jaar de opdracht in de markt gezet worden om een grootschalig demonstratieproject te bouwen dat ook effectief energie zal opwekken.

Ook werd een participatief en wetenschappelijk onderbouwd traject opgestart, waarbij de bevoegde diensten samen met de private sector gewerkt hebben aan een visie voor de ontmanteling van de windmolenparken in de Noordzee. Uit dit traject, waarvan het rapport publiek beschikbaar is, blijkt dat een volledige ontmanteling geen negatieve impact zou hebben op het mariene milieu. De impact op de biodiversiteit zou immers slechts van korte duur zijn en een spoedig herstel ervan niet in de weg staan. Aangezien vandaag de technieken nog niet bestaan om de structuren volledig te verwijderen, zal samen met de sector en alle belanghebbenden een

avec le secteur et toutes les parties prenantes. D'autres innovations techniques seront nécessaires pour supprimer complètement les structures offshore, mais il ne fait aucun doute qu'il y aura également un marché économique à cette fin.

L'indépendance énergétique et le développement supplémentaire de l'énergie bleue durable en mer du Nord nécessitent également que nous nous engageons à coopérer avec les autres pays de la mer du Nord.

L'Europe encourage déjà les États membres à travailler à la création d'un réseau maillé où les parcs *offshore* des différents États membres sont connectés les uns aux autres. Il est également important de partir d'un plan d'action clair lors de la construction d'un réseau d'énergie en mer afin d'obtenir le meilleur rapport coût-efficacité possible. En tant que pionniers de la planification spatiale marine, nous participerons activement aux discussions en cours dans le cadre de l'initiative *Greater North Sea Basin*, une conférence de haut niveau entre les différents pays de la mer du Nord sur la transition énergétique, la protection de la nature, la production alimentaire durable et le transport. Seront également examinés, les problèmes qu'il serait préférable de prendre en charge ensemble ou au niveau national.

Le fait que le développement de parcs énergétiques en mer du Nord doive s'inscrire dans un cadre plus large d'accords entre les pays de la mer du Nord, est démontré par le dossier du projet de parc éolien français au large de Dunkerque. Malgré les actions en justice déjà entreprises par la Belgique dans ce dossier, nous continuons à miser sur le dialogue pour parvenir à une solution acceptable pour tous. Ainsi, nous avons déjà informé les autorités françaises que nous prendrons part à la consultation publique qui débutera dans quelques mois, en vue de l'obtention du permis environnemental pour ce parc.

Nous donnons ainsi effet à la résolution du 1^{er} janvier 2023 sur les aspects de durabilité dans la construction et la démolition des éoliennes (DOC 55 2073/06).

Enfin, la ratification de l'amendement au Protocole de Londres a été récemment finalisée au Parlement. Ce faisant, il devient possible pour notre industrie belge d'exporter du CO₂ et de le faire stocker dans des gisements épuisés de pétrole et de gaz naturel. Le captage et le stockage souterrain du carbone (CSC) continuent à faire partie intégrante des politiques visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère. Avec les ministres flamand et wallon de l'Énergie, un protocole d'accord a déjà été signé avec le Danemark et les Pays-Bas. Il s'agit là des premières étapes nécessaires pour permettre les exportations de CO₂ vers les

vervolgtraject opgestart worden. Bijkomende technische innovaties zullen nodig zijn om offshore structuren volledig weg te halen, maar het lijkt geen twijfel dat ook hier een economische markt voor zal zijn.

Energieonafhankelijkheid en bijkomende ontwikkeling van duurzame blauwe energie op de Noordzee vereist ook dat we inzetten op samenwerking met de andere Noordzeelanden.

Europa moedigt de lidstaten reeds aan om werk te maken van de creatie van een zogenaamd "meshed grid", een vermaasd netwerk waarbij de offshore parken van verschillende lidstaten aan elkaar gekoppeld worden. Het is ook belangrijk om bij de uitbouw van een energienetwerk op zee te starten van een duidelijk plan van aanpak om zo kostenefficiënt mogelijk te werk te gaan. Als pioniers op het gebied van marien ruimtelijke planning zullen we actief meewerken aan de gesprekken die lopen binnen het Greater North Sea Basin initiative, een topconferentie tussen de verschillende Noordzeelanden inzake de energietransitie, natuurbescherming, duurzame voedselproductie en transport. Ook wordt nagegaan welke problemen beter op nationaal niveau dan wel samen aangepakt moeten worden.

Dat het uitwerken van energieparken op de Noordzee deel moet uitmaken van een ruimer afsprakenkader tussen de Noordzeelanden toont het dossier van het geplande Franse windmolenpark voor de kust van Duinkerke meer dan ooit aan. Ondanks de juridische stappen die België in dit dossier reeds genomen heeft, blijven we ook inzetten op dialoog om tot een voor iedereen aanvaardbare oplossing te komen. Zo hebben we de Franse overheid reeds laten weten deel te zullen nemen aan de publieksconsultatie die over enkele maanden van start zal gaan, met het oog op het bekomen van de milieuvergunning voor dit park.

We geven hiermee uitwerking aan de Resolutie van 1 januari 2023 over de duurzaamheidsaspecten bij de bouw en afbraak van windmolens (DOC 55 2073/06).

Deze legislatuur tenslotte, werd ook de ratificatie van het amendement aan het Londen Protocol afgehandeld. Hierdoor wordt het mogelijk voor onze Belgische industrie om CO₂ uit te voeren en onder de grond op te slaan in lege olie- en aardgasvelden. Koolstofcaptatie en ondergrondse opslag ervan (CCS) blijft een onderdeel uitmaken van het beleid om de uitstoot van broeikasgassen in de atmosfeer te reduceren. Samen met de Vlaamse en Waalse ministers voor Energie werden reeds een Memorandum of Understanding getekend met Denemarken en Nederland. Dit zijn de eerste noodzakelijke stappen om de uitvoer van CO₂ naar lege

gisements épuisés de gaz danois et néerlandais. Des pourparlers sont également en cours avec la Norvège. D'autres pourparlers ont récemment été engagés avec le Royaume-Uni. Nous nous efforçons de conclure les accords nécessaires avec ces pays également.

L'industrie a déjà lancé un certain nombre d'initiatives pour mettre en œuvre ces accords. Prenons l'exemple d'Antwerp@C, un consortium réunissant Air Liquide, BASF, Borealis, ExxonMobil, INEOS, Fluxys et Total Énergies, qui vise la capture et transport de CO₂. Dans un premier temps, le CO₂ serait transporté sous forme liquide vers des gisements de gaz épuisés situés en mer du Nord, comme par exemple, les gisements de gaz au Danemark ou aux Pays-Bas. Le consortium étudie également la possibilité d'acheminer le CO₂ via un gazoduc jusqu'aux Pays-Bas. De cette façon, l'émission de CO₂ supplémentaire dans l'atmosphère serait limitée.

Concrètement, cette année nous allons:

- lancer l'appel d'offre pour la construction d'un projet de démonstration à grande échelle de panneaux solaires flottants;

- poursuivre, en concertation avec la CREG et le gouvernement, l'élaboration d'une législation sur les marchés publics conforme au marché;

- œuvrer au permis d'environnement pour la zone Princesse Elisabeth;

- étudier la faisabilité technique de l'élimination complète de toutes les structures *offshore* introduites par l'homme;

- poursuivre le dialogue avec les autorités françaises, et participer à la consultation publique visant à répondre aux préoccupations concernant le parc éolien de Dunkerque;

- jouer un rôle actif dans la récente "*Greater North Sea Basin Initiative*" (initiative du bassin de la mer du Nord au sens large) afin de promouvoir la production d'énergie renouvelable en mer du Nord;

- tenter de conclure des accords bilatéraux sur le CSC avec la Norvège et le Royaume-Uni.

2. L'économie bleue

La partie belge de la mer du Nord sert souvent de centre d'expertise pour bon nombre de technologies innovantes; le savoir-faire belge dans ce domaine est reconnu dans le monde entier. Les projets de recherche scientifique se transforment souvent en initiatives commerciales

Deense en Nederlandse gasvelden mogelijk te maken. Ook met Noorwegen zijn de gesprekken lopende; met het Verenigd Koninkrijk werden de gesprekken recent opgestart. We streven ernaar om ook met deze landen de nodige akkoorden te kunnen sluiten.

De industrie heeft in uitvoering van deze akkoorden reeds een aantal initiatieven opgestart. Denk maar aan Antwerp@C, een consortium van Air Liquide, BASF, Borealis, ExxonMobil, INEOS, Fluxys en Total Energies dat het afvangen en transporteren van CO₂ beoogt. In een eerste fase zou de CO₂ in vloeibare vorm getransporteerd worden naar lege gasvelden in de Noordzee, bijvoorbeeld gasvelden in Denemarken of Nederland. Het consortium onderzoekt verder ook de transport van CO₂ via een pijpleiding naar Nederland. Op deze manier wordt verdere emissie van CO₂ in de atmosfeer beperkt.

Concreet zullen we dit jaar:

- de opdracht voor de bouw van een grootschalig demonstratieproject van drijvende zonnepanelen in de markt zetten;

- de marktconforme tenderregelgeving in samenwerking met de CREG en de regering verder vorm geven;

- werk maken van de milieuvergunning voor de Prinses Elisabethzone;

- inzetten op het onderzoek naar de technische haalbaarheid van volledige verwijdering van alle door de mens ingebrachte offshore structuren;

- de dialoog met de Franse overheid verder zetten, inclusief deelname aan de publieksconsultatie, om de bezorgdheden omtrent het windmolenpark van Duinkerke te kunnen oplossen;

- een actieve rol spelen in het recent opgezette "*Greater North Sea Basin Initiative*" teneinde duurzame energie opwekking in de Noordzee te stimuleren;

- streven naar het sluiten van bilaterale CCS-akkoorden met Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk;

2. Blauwe economie

Het Belgisch deel van de Noordzee dient vaak als expertisecentrum voor heel wat innovatieve technologieën waarvoor de Belgische knowhow wereldwijd gerenommeerd is. Wetenschappelijke onderzoeksprojecten groeien vaak uit tot commerciële initiatieven die

qui trouvent leur place non seulement dans la partie belge de la mer du Nord, mais aussi ailleurs.

Dans ce contexte, il reste donc important que la Belgique continue à jouer son rôle de chef de file dans le cadre de l'économie bleue et que ce rôle soit ancré d'une manière durable.

Plus de 70 % des produits de la mer consommés dans l'UE sont importés. Moins de 2 % de la production mondiale d'aliments d'origine marine provient de l'UE. Il y a encore un important potentiel pour la mariculture, la culture d'algues et l'élevage de coquillages en mer. Plusieurs entreprises belges innoveront et investissent massivement dans ce domaine, mais elles se heurtent encore souvent à des obstacles pour rendre ce type de projets suffisamment rentables sur le plan économique, et acceptable sur le plan social. Mais il y a aussi des nouvelles positives. Malgré les conditions souvent difficiles liées au travail en mer, nous avons pu déguster cette année, pour la première fois, les premières moules belges élevées dans notre mer du Nord.

Afin d'apporter un soutien adéquat à ce secteur en développement, nous avons également élaboré un deuxième trajet participatif au cours de l'année écoulée. Cette démarche a permis d'identifier les obstacles et les préoccupations qui empêchent actuellement la mariculture de se développer pleinement. Le rapport est disponible en ligne pour le public. En collaboration avec les services compétents, nous allons à présent examiner plus avant les autres avantages que la mariculture peut apporter en combinaison avec la restauration de la nature et la protection des côtes.

Des travaux ont également été entrepris pour déterminer les meilleurs emplacements pour la mariculture, ainsi que les combinaisons les plus appropriées d'espèces pouvant être cultivées au même endroit. Les résultats de cette étude seront intégrés dans le nouveau plan d'aménagement des espaces marins.

L'économie bleue ne peut être envisagée indépendamment de la recherche et de l'innovation. Grâce à des instituts de recherche spécialisés, notre pays dispose d'une concentration unique de connaissances scientifiques marines. Nous devons continuer à conserver notre rôle de pionnier. Dès lors, il est primordial d'initier les étudiants dès l'école secondaire aux différentes facettes de la mer afin d'éveiller leur intérêt. En collaboration avec les services concernés, nous avons élaboré des modules de cours qui seront mis en ligne sur un portail cet automne. L'objectif est de permettre aux enseignants d'intégrer aisément dans leurs cours le thème de la vie et de l'emploi dans le contexte de la mer du Nord. Les derniers développements de la politique de la mer du

niet alleen in het Belgisch deel van de Noordzee maar ook elders hun plaats vinden.

Het blijft dan ook belangrijk dat de voortrekkersrol die België in het kader van de blauwe economie inneemt, verdergezet wordt en op een duurzame manier verankerd.

Meer dan 70 % van de zeevoeding die de EU consumeert, wordt geïmporteerd. Minder dan 2 % van de wereldwijde productie van zeevoeding komt uit de EU. Er is dus nog veel potentieel voor maricultuur, het kweken en telen van algen, wieren en schelpdieren in de zee. Verschillende Belgische bedrijven innoveren en investeren fors op dit gebied maar lopen vaak nog steeds aan tegen barrières om dergelijke projecten economisch voldoende rendabel en sociaal acceptabel te maken. Maar er is ook positief nieuws. Ondanks de vaak moeilijke omstandigheden die gepaard gaan met het werken op zee, hebben we dit jaar voor de eerste maal kunnen proeven van echte Belgische mosselen gekweekt in onze Noordzee.

Om deze sector in ontwikkeling voldoende ondersteuning te kunnen geven, hebben we het afgelopen jaar ook werk gemaakt van een tweede participatief traject dat de obstakels en bezorgdheden in kaart bracht die momenteel beletten dat maricultuur tot volle groei komt. Het rapport dat werd opgesteld is online beschikbaar voor het publiek. Samen met de bevoegde diensten zal nu verder ingezet worden op onderzoek naar andere voordelen die maricultuur kan opleveren in combinatie met natuurherstel en kustbescherming.

Ook werd werk gemaakt van het onderzoek naar de beste locaties voor maricultuur alsook naar de meest geschikte combinaties van soorten die op een zelfde locatie kunnen gekweekt worden. De resultaten van dit onderzoek zullen opgenomen worden in het nieuwe marien ruimtelijk plan.

Blauwe economie kan niet los worden gezien van onderzoek en innovatie. Ons land beschikt dankzij gespecialiseerde onderzoeksinstellingen over een unieke concentratie aan mariene wetenschappelijke kennis. We moeten deze voortrekkersrol blijven behouden. Het is dan ook belangrijk om reeds in de middelbare schooljaren de studenten kennis te laten maken met de verschillende facetten van de zee om hun interesse te wekken. Samen met de betrokken diensten hebben we lessenspakketten opgesteld die dit najaar op een portaalsite zullen geplaatst worden. De opzet is om leerkrachten op een eenvoudige manier het leven en werken op en rond de Noordzee in hun lessenspakket te laten verwerken. Op deze webpagina zullen ook de

Nord pourront également être suivis de près sur ces pages internet.

Ces dernières années, les moyens nécessaires ont également été débloqués pour étudier la gestion et l'élimination des munitions sur le site du *Paardenmarkt*. Les études sur le dépôt de munitions situé au large de Knokke, qui contient environ 35.000 tonnes de munitions de la Première Guerre mondiale, seront bientôt achevées, ce qui permettra de définir la stratégie de gestion à long terme. En outre, des travaux seront entrepris pour élaborer un plan d'urgence et d'intervention pour ce site.

Le secteur de la navigation de plaisance n'est pas oublié. La modernisation des réglementations et les trajets de promotion mis en place ont boosté le secteur. Compte tenu du grand succès de ces actions, nous examinerons avec le secteur comment les ancrer structurellement et mettre à disposition les moyens nécessaires à cet effet.

En juillet 2023, l'application pour les bateaux de plaisance a été lancée et a été téléchargée plus de 1.500 fois en quelques semaines. Cette application permet au plaisancier de communiquer avec les autorités de façon aisée et moderne et d'avoir toutes les informations pertinentes à portée de main. Ainsi, via l'application, il est possible de consulter et de télécharger les brevets ou les documents liés aux bateaux. Ces documents peuvent ainsi être présentés sous forme numérique à la demande des services d'inspection.

Par ailleurs, il est également possible d'indiquer un voyage sur une carte interactive où des informations seront mises à disposition sur les zones concernées et les obligations y afférentes en termes de brevets, d'équipements et de documents.

Enfin, une vue d'ensemble des infrastructures présentes en mer du Nord (ferme marine, parcs éoliens, zones d'entraînement militaire) est donnée et les numéros de contact peuvent être trouvés rapidement en cas d'urgence en mer.

Des applications supplémentaires seront préparées en 2024 en tenant compte des besoins du secteur et de la communication avec d'autres services publics.

Pour pouvoir miser sur la durabilité, la DG Navigation a lancé une enquête sur l'économie circulaire dans le secteur de la navigation de plaisance. La législation sera ensuite cartographiée et une feuille de route pour 2030 sera élaborée. Cette démarche se fera en coordination

nieuwste ontwikkelingen van het Noordzeebeleid van nabij gevolgd kunnen worden.

De voorbije jaren werden ook reeds de nodige middelen vrijgemaakt voor het onderzoek van het beheer en de opruiming van munitie op de site van de Paardenmarkt. De onderzoeken naar de munitiestortplaats voor de kust van Knokke, die naar schatting 35.000 ton munitie uit de Eerste Wereldoorlog bevat, worden weldra afgerond zodat de beheerstrategie op langere termijn kan vastgelegd worden. Daarnaast zal ook werk gemaakt worden van het opstellen van een nood- en interventieplan voor deze site.

Ook de pleziervaartsector wordt niet vergeten. De modernisering van de regelgeving en de promotietrajecten die werden opgezet, hebben de sector een ware boost gegeven. Gezien het grote succes van de acties zullen we samen met de sector onderzoeken hoe deze structureel kunnen verankerd worden en de nodige middelen hiervoor kunnen vrijgemaakt worden.

In juli 2023 werd de app voor de pleziervaart voorgesteld die na enkele weken reeds meer dan 1500 maal gedownload werd. Deze app laat de pleziervaarder toe om op een vlotte en moderne manier te communiceren met de overheid en alle relevante info bij de hand te hebben. Zo kunnen via de app (digitale) brevetten of documenten gelinkt aan vaartuigen geraadpleegd of opgeladen worden. Deze documenten zullen ook digitaal kunnen voorgelegd worden wanneer inspectiediensten hierom verzoeken.

Verder is het ook mogelijk om een reis aan te duiden op een interactieve kaart waarbij informatie ter beschikking wordt gesteld over toepasselijke zones en de bijhorende verplichtingen qua brevetten/uitrusting/documenten worden weergegeven.

Tot slot wordt ook een overzicht gegeven over de aanwezige infrastructuur op de Noordzee (zeeboerderij, windmolenparken, militaire oefenzones) en worden de contactnummers bij een noodgeval op zee ter beschikking gesteld.

In 2024 zullen bijkomende toepassingen voorbereid worden waarbij rekening wordt gehouden met de noden van de sector en communicatie met andere overheidsdiensten.

Om ook in te kunnen zetten op duurzaamheid werd door DG Scheepvaart een enquête gelanceerd rond circulaire economie in de pleziervaartsector. Vervolgens zal de wetgeving in kaart worden gebracht en een Roadmap naar 2030 ontwikkeld worden. Dit zal in afstemming met

avec l'ensemble des partenaires. La présentation des résultats aura lieu avant l'été 2024.

La Belgique a également été l'un des premiers pays au monde à élaborer un cadre réglementaire pour les navires autonomes. Depuis juillet 2021, il est possible d'obtenir une autorisation pour effectuer des essais en mer avec ces bateaux pendant une période plus longue. Dans l'intervalle, pas moins de 16 de ces autorisations ont été délivrées. Étant donné que les navires autonomes navigueront également au-delà de nos frontières à l'avenir, nous avons récemment signé un accord avec le Royaume-Uni et le Danemark pour travailler sur les critères que ces navires doivent respecter pour naviguer entre nos ports. Les Pays-Bas rejoindront bientôt cet accord.

Concrètement, cette année nous allons:

- étudier les avantages supplémentaires que la mariculture peut apporter, outre la production alimentaire, en fonction de la restauration de la nature et de la protection des côtes. Le plan d'aménagement des espaces marins définira les sites les plus appropriés en mer du Nord à cet effet;

- continuer à miser sur des dossiers numériques pour élèves du secondaire et les proposer sur un site internet où les derniers développements en matière de politique de la mer du Nord peuvent être consultés;

- préparer un plan d'urgence et d'intervention, ainsi qu'un plan de gestion à long terme pour le *Paardenmarkt*;

- étudier comment ancrer structurellement la promotion de la navigation de plaisance et fournir les moyens nécessaires à cet effet;

- préparer la poursuite du développement de l'application pour les bateaux de plaisance;

- élaborer une feuille de route 2030 orientée sur une économie circulaire pour les bateaux de plaisance.

3. La nature bleue

Une portion équivalente à 37 % de la mer du Nord belge a été désignée comme zone marine protégée (Natura 2000). Il s'agit de la plus grande réserve naturelle de notre pays et elle abrite une biodiversité riche et dynamique d'espèces animales et végétales. Des objectifs de conservation et des plans de gestion ont été établis pour toutes ces zones et, depuis cette année, également pour la zone "*Vlakte van de Raan*". En effet, la gestion durable et la protection de la nature bleue

alle belanghebbenden gebeuren. De presentatie van alle resultaten zal plaatsvinden voor de zomer van 2024.

België was ook één van de eerste landen ter wereld om een regelgevend kader uit te werken voor onbemande vaartuigen. Sinds juli 2021 is het mogelijk om een vergunning te krijgen om met deze vaartuigen gedurende langere periode testen te doen op zee. Ondertussen werden niet minder dan 16 van deze vergunningen afgeleverd. Omdat autonome vaartuigen in de toekomst ook voorbij onze grenzen zullen varen, hebben we recent ook een akkoord getekend met het Verenigd Koninkrijk en Denemarken om werk te maken van criteria waaraan deze vaartuigen moeten voldoen om tussen onze havens te kunnen navigeren. Ook Nederland zal weldra bij dit akkoord aansluiten.

Concreet zullen we dit jaar:

- onderzoeken welke bijkomende voordelen maricultuur, naast voedselproductie, kan opleveren in functie van natuurherstel en kustbescherming; eveneens zal worden vastgelegd welke locaties in de Noordzee hiervoor het meest geschikt zijn in het Marien Ruimtelijk Plan;

- Blijven inzetten op de digitale pakketten voor leerlingen uit de middelbare scholen en deze aanbieden op een website waarop ook de nieuwste ontwikkelingen over het Noordzeebeleid kunnen gevolgd worden;

- Het opmaken van een bijzonder nood- en interventieplan, alsook een lange termijn beheersplan voor de *Paardenmarkt*;

- onderzoeken hoe we de promotie van de pleziervaart structureel kunnen verankeren en de nodige middelen voor ter beschikking kunnen stellen;

- de verdere ontwikkeling van de app voor de pleziervaart voorbereiden;

- inzetten op de ontwikkeling van een Roadmap 2030 naar een circulaire economie voor pleziervaartboten.

1. Blauwe natuur

37 % van onze Belgische Noordzee is aangeduid als marien beschermd gebied (Natura 2000). Het is het grootste natuurgebied van ons land en herbergt een levendige en rijke biodiversiteit aan dier- en plantensoorten. Voor al deze gebieden, en sinds dit jaar ook voor de *Vlakte van de Raan*, werden instandhoudingsdoelstellingen en beheersplannen vastgelegd. Het duurzaam beheer en de bescherming van de blauwe natuur in zee is immers essentieel voor de welvaart en het welzijn van zowel de

marine sont essentielles pour la prospérité et le bien-être des générations actuelles et futures. Ici aussi, nous continuerons à nous engager pleinement aux niveaux national, européen et international.

Depuis 2019, la Belgique fait partie des *Blue Leaders*, une alliance regroupant aujourd'hui plus de 36 pays et organisations qui visent ensemble à protéger 30 % des océans d'ici 2030. Pour pouvoir atteindre cet objectif, il fallait conclure deux accords internationaux. Le premier accord a été conclu en décembre 2022 lors de la COP de la Convention sur la biodiversité, intégrant l'objectif 30x30 en tant que troisième objectif du Cadre mondial pour la biodiversité de Kunming-Montréal. En mars 2023, après 17 ans de négociations, le texte du second accord sur la biodiversité au-delà des juridictions nationales, à savoir le traité BBNJ, a également été finalisé. Ce traité, signé avec plus de 70 autres pays le 20 septembre 2023, représente non seulement clairement une victoire pour le multilatéralisme, il pourra également faire une réelle différence pour l'océan. En effet, il sera désormais possible d'établir des zones marines protégées en haute mer. Nous faisons donc de la ratification de ce traité une priorité absolue. En outre, nous ferons campagne auprès du ministre des Affaires étrangères pour que le secrétariat de ce nouveau traité vienne s'installer à Bruxelles. En effet, Bruxelles et la Belgique disposent de tous les atouts nécessaires pour mettre en œuvre ce traité.

Par ailleurs, nous préparons un événement majeur qui réunira les *Blue Leaders* dans le cadre de la présidence belge du Conseil de l'Union européenne en 2024. L'objectif est d'encourager un maximum de pays à ratifier le traité dans les plus brefs délais afin qu'il puisse entrer en vigueur rapidement. Pour ce faire, 60 pays doivent finaliser le processus de ratification.

Outre la protection de la haute mer, la question de l'exploitation éventuelle des fonds marins se pose de plus en plus. Avant les vacances d'été, nous avons soumis, en collaboration avec le ministre de l'Économie, la législation nationale sur l'exploitation minière des fonds marins à l'approbation du Conseil des ministres. Cette nouvelle loi contient un cadre réglementaire clair et contraignant qui inclut les principes de précaution et de pollueur-payeur en plus de normes environnementales strictes.

Cette loi est actuellement soumise à l'avis du Conseil d'État. Notre objectif est de soumettre la loi au Parlement cet automne, afin de pouvoir ensuite commencer à élaborer les arrêtés d'exécution.

huidige als de toekomstige generaties. Ook hier zullen we ons ten volle voor blijven inzetten en dit op nationaal, Europees en internationaal vlak.

Sinds 2019 maakt België deel uit van de Blue Leaders, een alliantie van intussen meer dan 40 landen en organisaties die er samen naar streefden om tegen 2030 30 % van de oceanen te kunnen beschermen. Om deze doelstelling te bereiken dienden twee internationale akkoorden gerealiseerd te worden. Het eerste akkoord werd in december 2022 op de COP van het Biodiversiteitsverdrag gesloten, waardoor de 30x30 doelstelling als Target 3 van het Kunming Montréal Global Biodiversity Framework werd opgenomen. In maart 2023 werd na 17 jaar onderhandelen ook de tekst van het tweede akkoord rond biodiversiteit buiten nationale jurisdictie, het BBNJ-verdrag, gefinaliseerd. Dit verdrag, dat op 20 september 2023 samen met meer dan 70 andere landen door België werd ondertekend, is niet alleen een duidelijke winst voor multilateralisme, maar zal ook echt het verschil kunnen maken voor de oceaan. Het zal nu immers mogelijk worden om mariene beschermde gebieden op volle zee in te stellen. Wij maken van de ratificatie van dit verdrag dan ook een absolute prioriteit. Verder zullen we samen met de minister van Buitenlandse Zaken campagne voeren om het Secretariaat van dit nieuwe verdrag in Brussel te kunnen huisvesten. Brussel en België hebben immers alle troeven in handen om dit verdrag van woorden om te zetten in daden.

Verder treffen we ook de nodige voorbereidingen voor een groot event met de Blue Leaders tijdens het Belgisch voorzitterschap in 2024. Het opzet hiervan is zoveel mogelijk landen zo snel mogelijk aan te zetten tot de ratificatie van het Verdrag zodat het snel in werking kan treden. Hiertoe moeten 60 landen de ratificatieprocedure afronden.

Naast de bescherming van de volle zee komt ook de vraag naar de mogelijke exploitatie van de diepzee steeds dichterbij. Voor de zomer hebben we samen met de minister van Economie de nationale wetgeving betreffende de diepzeemijnbouw ter goedkeuring voorgelegd aan de Ministerraad. Deze nieuwe wet bevat een duidelijk en bindend regelgevend kader waarin naast de strenge milieustandaarden ook het voorzorgsprincipe en het principe dat de vervuiler betaalt, werd opgenomen.

Momenteel ligt deze wet voor advies bij de Raad van State. Wij streven ernaar dit najaar de wet in te dienen in het Parlement zodat vervolgens ook werk kan gemaakt worden van de nodige uitvoeringsbesluiten.

La Belgique a toujours mis l'accent sur la protection des fonds marins et, conformément à la résolution adoptée par ce Parlement le 19 janvier 2021 (55K1687), elle s'est engagée à mener des études fondamentales et à miser sur la collecte de données afin de renforcer davantage les connaissances dans le domaine des fonds marins et de la protection des écosystèmes marins existants. Si la Belgique doit un jour prendre la décision d'exploiter les fonds marins, il est indispensable d'apporter des réponses à ces préoccupations.

Depuis 2021, ces préoccupations sociétales ont été identifiées et traduites en question scientifiques en collaboration avec l'industrie et les ONG et avec l'aide de chercheurs liés à l'Université de Gand et à l'Institut royal des sciences naturelles de Belgique. Ces questions ont ensuite été présentées et validées par un panel de scientifiques internationaux. En collaboration avec le secrétaire d'État chargé de la Politique scientifique, nous avons également examiné la manière dont les réponses à ces questions pouvaient être formulées. Des recherches supplémentaires vont maintenant être lancées dans le cadre d'une étude Mining Impact III financée par les pays réunis au sein de la JPI (*Joint Program Initiative*) Oceans. L'objectif est également de présenter les résultats des discussions qui seront menées lors de la table ronde en 2024 dans le cadre d'un événement parallèle organisé par la Belgique pendant la session de l'Autorité internationale des fonds marins. Ainsi, nous voulons bien faire comprendre qu'il est important que toutes les préoccupations soient prises en compte au moment de décider de l'exploitation de ressources naturelles appartenant à l'ensemble de l'humanité.

Par ailleurs, au niveau international, la Belgique continue à participer activement aux négociations au sein de l'Autorité internationale des fonds marins. Depuis cette année, la Belgique siège non seulement en tant que membre du Conseil, mais nous avons également fait admettre un biologiste marin rattaché à l'Université de Gand au sein de la Commission juridique et technique (CJT).

Dans la mer du Nord belge également, nous avons pris les mesures nécessaires pour protéger l'intégrité des fonds marins. Les zones les plus précieuses dans lesquelles des mesures de pêche peuvent être prises ont déjà été identifiées scientifiquement. Outre les discussions avec la Flandre, d'autres sont en cours avec les pays voisins. Nous souhaitons que les résultats de ces négociations soient ratifiés par l'Europe en 2024.

België heeft steeds de bescherming van de diepzee centraal gezet en – in lijn met de resolutie die op 19 januari 2021 (55K1687) in dit parlement werd aangenomen – ingezet op fundamenteel onderzoek en dataverzameling om de kennis van de diepzee en de bescherming van bestaande mariene ecosystemen verder te ondersteunen. We hebben echter vastgesteld dat er naast de wetenschappelijke vragen ook een heel aantal maatschappelijke bezorgdheden bestonden rond diepzeemijnbouw. Als België ooit de beslissing zal moeten nemen over de exploitatie van de diepzee dan is het onontbeerlijk dat antwoorden worden gegeven op deze bezorgdheden.

Sinds 2021 werden samen met de industrie, de NGO's en met behulp van onderzoekers verbonden aan de UGent en het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen, de nodige maatschappelijke bezorgdheden in kaart gebracht en vertaald naar wetenschappelijke onderzoeksvragen. Deze vragen werden vervolgens voorgelegd en gevalideerd door een panel van internationale wetenschappers. Samen met de staatssecretaris voor Wetenschapsbeleid werd ook bekeken hoe de antwoorden op deze vragen ook daadwerkelijk kunnen geformuleerd worden. In een Mining Impact III studie, gefinancierd door de landen verenigd in JPI (*Joint Program Initiative*) Oceans, zal nu extra onderzoek opgestart worden. Opzet is verder om het resultaat van de ronde tafelgesprekken in 2024 voor te stellen in een side event dat België zal organiseren tijdens de zitting van de Internationale Zeebodemautoriteit. Op die manier willen we duidelijk maken dat het belangrijk is, dat bij het nemen van beslissingen over het exploiteren van natuurlijke rijkdommen die toebehoren aan de ganse mensheid, ook alle bezorgdheden in rekening moeten gebracht worden.

Verder blijft België op internationaal niveau actief deelnemen aan de onderhandelingen binnen de Internationale Zeebodemautoriteit. Sinds dit jaar zetelt België niet alleen als lid van de Raad, maar hebben wij ook een mariene bioloog verbonden aan de Universiteit van Gent laten opnemen in het Legal and Technical Committee.

Ook in onze Belgische Noordzee hebben we de nodige stappen gezet om de integriteit van de zeebodem te beschermen. Op wetenschappelijke wijze werden reeds de meest waardevolle zones geïdentificeerd waarin visserijmaatregelen genomen kunnen worden. Nu worden naast de gesprekken met Vlaanderen ook deze met de buurlanden opgestart. We streven ernaar het resultaat van deze gesprekken in 2024 te laten bekrachtigen door Europa.

Outre la sauvegarde des fonds marins, les premières mesures ont également été prises pour mettre en œuvre la vision relative à la restauration de la nature dans la partie belge de la mer du Nord. Un premier projet pilote concernant la restauration des bancs d'huîtres dans la partie belge de la mer du Nord a été lancé cette année. L'objectif est de construire des structures qui seront installées en mer en 2025.

Cependant, pour mener à bien la restauration de la nature de manière structurée, il est essentiel d'élaborer des plans pluriannuels en matière de restauration de la nature. En effet, nous n'arriverons à restaurer la nature qu'en abordant ce thème à une échelle suffisamment large. La Belgique joue un rôle de premier plan dans la restauration de l'environnement marin et nous voulons élargir ce rôle en collaborant avec les pays voisins. En effet, les écosystèmes de notre mer du Nord ne s'arrêtent pas à nos frontières. En coopérant de manière constructive avec nos voisins, nous augmentons considérablement les chances d'obtenir un écosystème robuste et diversifié dans un avenir proche.

Nous poursuivons également nos efforts en ce qui concerne le nettoyage des épaves de navires. Cette année, par exemple, 8 tonnes de déchets ont été retirées du *SS Killmore*. Les épaves coulées ont une valeur écologique importante. Elles forment des récifs artificiels pour d'innombrables animaux marins et constituent donc un véritable point chaud pour la faune et la flore. En tant que récifs artificiels, les épaves offrent également un abri contre les prédateurs. La sécurisation de l'environnement permet aux espèces de se reproduire, ce qui à son tour a un effet positif sur la biodiversité dans l'ensemble de la mer du Nord.

Cette année a également été l'occasion de déterminer quelles épaves de moins de 100 ans peuvent prétendre au statut de patrimoine culturel sous-marin. Cet examen s'est appuyé sur de nouveaux rapports de recherche. Les arrêtés nécessaires à cet effet, permettant de fixer les mesures de protection, seront finalisés cet automne. Ces épaves pourront ainsi être protégées tout en continuant à jouer leur rôle historique, écologique et récréatif.

Afin de pouvoir mettre en œuvre une politique environnementale correcte et durable, nous avons également veillé à créer un cadre législatif moderne. Ainsi, la nouvelle loi relative à la protection du milieu marin et à l'organisation de la planification de l'espace marin dans les zones maritimes a été adoptée. La mise à jour des arrêtés d'exécution a été entamée en 2023. L'arrêté royal fixant la procédure d'élaboration d'un plan d'aménagement de l'espace marin a déjà été finalisé et envoyé au *Moniteur belge* pour publication. L'arrêté reprenant les

Naast het vrijwaren van de zeebodem, werden ook de eerste stappen gezet om uitvoering te geven aan de visie rond natuurherstel in het Belgisch deel van de Noordzee. Dit jaar werd een eerste pilootproject rond oesterbankherstel in het Belgisch deel van de Noordzee in de markt gezet. Opzet is om structuren te bouwen die in 2025 in zee zullen worden gezet.

Om echter op gestructureerde wijze aan natuurherstel te doen is het essentieel dat er ook meerjarenplannen rond natuurherstel opgesteld worden. Natuurherstel kan namelijk enkel succesvol zijn wanneer dit op voldoende grote schaal aangepakt wordt. België neemt het voortouw op vlak van herstel van het mariene milieu en we willen deze rol ook verder uitbouwen door ook in te zetten op samenwerking met de buurlanden. De ecosystemen van onze Noordzee eindigen namelijk niet aan onze grenzen. Door op constructieve wijze met onze buurlanden samen te werken vergroten we de kans op een robuust, divers ecosysteem in de nabije toekomst aanzienlijk.

Verder blijven we ook inzetten op de opkuis van scheepswrakken. Zo werd dit jaar nog 8 ton afval verwijderd van de *SS Killmore*. Gezonken scheepswrakken hebben een belangrijke ecologische waarde. Zij vormen artificiële riffen voor talloze zeedieren en zijn dus een ware hotspot voor fauna en flora. Als kunstmatig rif bieden wrakken ook beschutting tegen vijanden. Door de omgeving veilig te maken kunnen soorten zich voortplanten, wat opnieuw een positief effect heeft op de biodiversiteit in onze hele Noordzee.

Dit jaar werd eveneens nagegaan welke wrakken van minder dan 100 jaar oud in aanmerking komen voor het statuut van cultureel erfgoed onder water en dit op basis van nieuwe onderzoeksrapporten die werden opgeleverd. De nodige besluiten waarmee de beschermingsmaatregelen worden vastgelegd zullen dit najaar gefinaliseerd worden. Op die manier kunnen ook deze wrakken beschermd worden en verder hun historische, ecologische en recreatieve rol blijven spelen.

Om een degelijk en duurzaam milieubeleid te kunnen uitvoeren werd ook werk gemaakt van een modern wetgevend kader. Zo werd de nieuwe wet ter bescherming van het marien milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de Belgische zeegebieden goedgekeurd. In 2023 werd gestart met de actualisatie van de uitvoeringsbesluiten. Zo werd het koninklijk besluit waarbij de procedure tot opstellen van een marien ruimtelijk plan wordt vastgesteld reeds gefinaliseerd en overgemaakt aan het *Belgisch Staatsblad* ter publicatie. Ook het

différentes procédures relatives aux permis est également à un stade avancé. En outre, nous sommes en train d'élaborer un nouvel arrêté qui remplacera toutes les règles relatives aux permis d'environnement, aux autorisations et permis Natura 2000 et à la création de zones marines protégées. La situation juridique sera ainsi beaucoup plus claire pour les usagers de la mer. La procédure de demande d'un permis environnemental pour l'extraction de sable sera également réglementée dans cet arrêté.

Ces nouvelles règles devront assurer à la fois la protection nécessaire du milieu marin et la sécurité juridique pour les investisseurs dans l'économie bleue. L'interaction entre l'écologie et l'économie offre des opportunités à condition que les règles soient claires et bien respectées.

Enfin, cette année a également marqué le début de la révision du Plan d'aménagement des espaces marins, et ce, pour la période 2026-2034. Un projet de plan d'aménagement des espaces marins sera soumis à la Commission consultative cette année et au grand public l'année prochaine.

Concrètement, cette année, nous nous concentrerons sur les points suivants:

- une ratification rapide du traité BBNJ et mener une campagne active en vue d'accueillir le secrétariat du BBNJ en Belgique. Ces deux objectifs sont soutenus par l'événement Blue Leaders qui sera organisé en mars 2024 pendant la présidence belge du Conseil de l'Union européenne;

- la poursuite de l'élaboration d'un cadre légal pour l'exploitation minière des fonds marins au niveau national et international. La poursuite active d'études scientifiques nécessaires pour apporter des réponses aux questions de recherche définies lors des tables rondes avec les organisations de protection de la nature, l'industrie et la science;

- la ratification européenne de l'accord avec les pays voisins sur l'établissement de zones de mesures de pêche;

- la poursuite de l'adaptation et de la mise à jour des arrêtés d'exécution de la nouvelle loi sur le milieu marin;

- s'engager à restaurer efficacement la nature dans la partie belge de la mer du Nord par le biais de la restauration des récifs biogéniques; rechercher activement la coopération avec les pays voisins;

besluit waarin de verschillende vergunningsprocedures samen zullen opgenomen worden, bevindt zich in een vergevorderde fase. We maken werk van één nieuw groot besluit, dat de regels rond milieuvergunningen, Natura 2000-goedkeuringen en -toelatingen en het instellen van mariene beschermde gebieden vervangt. Op deze manier zal de juridische situatie voor de gebruikers op zee een stuk duidelijker zijn. Ook de procedure voor het aanvragen van een milieuvergunning voor zandwinning zal in dit besluit geregeld worden.

Deze nieuwe regels moeten samen zowel de nodige bescherming voorzien voor het marien milieu als rechtszekerheid voor de investeerders in de blauwe economie. De wisselwerking tussen ecologie en economie biedt immers opportuniteiten op voorwaarde dat de regels duidelijk zijn en goed nageleefd worden.

Tot slot werd dit jaar ook van start gegaan met de herziening van het Marien Ruimtelijk Plan en dit voor de periode 2026-2034. Een ontwerp MRP zal nog dit jaar voorgelegd worden aan de Raadgevende Commissie en volgend jaar aan het grote publiek.

Concreet wordt dit jaar ingezet op:

- een snelle ratificatie van het BBNJ verdrag als absolute prioriteit en actief campagne voeren om het BBNJ-Secretariaat in België te kunnen huisvesten. Beide doelstellingen worden ondersteund door het Blue leadersevent dat in maart 2024 zal georganiseerd worden tijdens het Europees voorzitterschap;

- het verder uitwerken van een wettelijk kader rond diepzeemijnbouw op nationaal en internationaal niveau; actief streven naar het daadwerkelijk uitvoeren van de nodige onderzoeken om antwoorden te bieden op de onderzoeksvragen die tijdens de ronde tafels met de natuurorganisaties, industrie en wetenschap werden gedefinieerd;

- de Europese bekrachtiging van het akkoord met de buurlanden rond het instellen van de visserijmaatregelenzones;

- de verdere aanpassing en actualisering van de uitvoeringsbesluiten van de nieuwe Wet Marien Milieu;

- inzetten op effectief natuurherstel in het Belgisch deel van de Noordzee via het herstel van biogene rifen; actief op zoek gaan naar samenwerking met de buurlanden;

— la poursuite de l'encadrement de la rédaction d'un plan d'aménagement des espaces marins pour la période 2026-2034.

4. La navigation bleue

En 2018, l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté sa stratégie initiale de réduction des émissions de 40 % d'ici 2030 par rapport à 2008 et de 70 % d'ici 2050. Depuis lors, de nombreuses négociations ont eu lieu au sein du Comité de protection du milieu marin de l'OMI. En juillet 2023, cette stratégie initiale a été revue donnant lieu à des objectifs plus ambitieux, à savoir "net-zero greenhouse gas emission", soit zéro émission nette de gaz à effet de serre pour la navigation internationale d'ici 2050 ou aux alentours de cette date. En outre, d'ici 2030, au moins 5 % (objectif fixé à 10 %) de la consommation d'énergie des navires internationaux devrait provenir de technologies, de combustibles et/ou de sources d'énergie dont les émissions de gaz à effet de serre sont nulles ou quasi nulles. Un suivi intermédiaire permettra d'évaluer si le secteur est sur la bonne voie. L'objectif est donc de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 20 % (objectif fixé à 30 %) d'ici à 2030 et de 70 % (objectif fixé à 80 %) d'ici à 2040. La manière d'atteindre ces nouveaux objectifs fera l'objet de nouvelles négociations en 2024. Avec le soutien de nos armateurs, nous veillerons à ce que les mesures à prendre soient réalistes et réalisables.

D'autres engagements que nous avons pris pour rendre la navigation plus durable ont également fait l'objet d'un suivi concret. Par exemple, en application de la déclaration de Clydebank que notre pays a signée lors de la COP26 à Glasgow, une initiative concernant des couloirs de navigation verts a été lancée entre Anvers et Montréal, et entre le North Sea Port à Gand et Göteborg en Suède. Notre administration maritime a également réuni tous les partenaires maritimes afin d'explorer d'autres possibilités et de discuter des obstacles éventuels.

Lors d'un événement parallèle en marge de l'Assemblée générale des Nations Unies, la Belgique a exprimé sa volonté de rejoindre la Green Shipping Coalition, une initiative danoise visant à mettre en œuvre la nouvelle stratégie récemment adoptée par l'OMI. Celle-ci consiste notamment à s'efforcer d'assurer une transition équitable, en tenant compte des petits États insulaires. De plus, il convient de soutenir l'innovation visant à créer des navires qui n'émettent plus d'émissions nocives.

La Belgique a été élue au Conseil de l'OMI en 2021 et 2023 est également une année électorale. Une fois de plus, nous défendons notre candidature en étroite

— het opstellen van een marien ruimtelijk plan voor de periode 2026-2034 verder begeleiden.

4. Blauwe scheepvaart

Binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) werd in 2018 de initiële strategie aangenomen om tegen 2030 de uitstoot met 40 % te verminderen ten opzichte van 2008 en met 70 % tegen 2050. Sindsdien werd vele onderhandelingen gevoerd binnen het milieucomité van de IMO en in juli 2023 werd deze initiële strategie herzien. De ambitie werd nu opgetrokken om een "net-zero greenhouse gas emission" of een "netto nuluitstoot van broeikasgassen" voor internationale scheepvaart te bereiken tegen of rond 2050. Bovendien moet tegen 2030 tenminste 5 % (strevend naar 10 %) van het energieverbruik door internationale schepen komen uit technologieën, brandstoffen en/of energiebronnen die geen of bijna geen broeikasgassen uitstoten. Via tussentijdse controles zal nagegaan worden of de sector op de goede weg is. Zo wordt gestreefd om tegen 2030 20 % (strevend naar 30 %) reductie van broeikasgassen te realiseren en 70 % (strevend naar 80 %) tegen 2040. Over hoe deze nieuwe doelstellingen moeten bereikt worden, zal in 2024 verder onderhandeld worden. Gesteund door onze reders zullen we erop toezien dat de maatregelen die genomen moeten worden realistisch en uitvoerbaar zijn.

Ook andere engagementen die we aangingen om scheepvaart te verduurzamen hebben concreet navolging gekregen. Zo werd in uitvoering van de Clydebank Declaration die ons land op COP 26 in Glasgow ondertekende een "green corridor initiatief" ingevoerd tussen Antwerpen en Montreal en North Sea Port in Gent en Göteborg in Zweden. Onze maritieme administratie heeft verder ook alle belanghebbende partijen uit de maritieme sector samengebracht om verdere opportuniteiten te onderzoeken en eventuele obstakels te bespreken.

Tijdens een side event in de marge van de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties heeft België de bereidheid geuit zich aan te sluiten bij de Green Shipping Coalition, een initiatief van Denemarken met als doel uitvoering te geven aan de recent aangenomen nieuwe strategie van IMO, te streven naar een rechtvaardige transitie en hierbij oog te hebben voor de kleine eilandsstaten. Ook innovatie die leidt naar schepen die geen schadelijke emissies meer uitstoten moet ondersteund worden.

België werd in 2021 verkozen in de Raad van de IMO en ook 2023 is een verkiezingsjaar. We verdedigen ook nu weer onze kandidatuur en dit in nauwe samenwerking

collaboration avec le SPF Affaires étrangères. Nous aurons les résultats début décembre.

Le fait que les amendements à la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale aient déjà été ratifiés par la Belgique joue déjà en notre faveur. Ces amendements ont été adoptés en 2021 et nécessitent 117 ratifications pour entrer en vigueur. Aujourd'hui, seuls 17 pays l'ont fait.

Outre l'écologisation de la navigation, la Belgique, en tant que nation maritime, a toujours été très attentive au bien-être des gens de mer. Cette année, nous avons mené des discussions en vue de ratifier la Convention n° 185 de l'Organisation internationale du travail (OIT). Au niveau international, plusieurs pays ont indiqué qu'ils ne ratifieraient pas cette convention en raison des coûts qu'elle implique et du fait que les États-Unis n'accepteront pas ces documents. De nouvelles consultations devront déterminer si cela est encore utile ou nécessaire pour nos armateurs belges.

Les démarches nécessaires ont été entreprises pour intégrer dans la législation belge les amendements à la Convention du travail maritime (CTM) adoptés lors de la dernière réunion de l'OIT à Genève. Le projet de texte a été soumis en septembre à l'avis des régions et du comité paritaire compétent en la matière. L'objectif est de le soumettre au Conseil des ministres avant la fin de l'année.

Lors de la présidence belge du Conseil de l'Union européenne en mars 2024, une attention particulière sera portée au bien-être des marins lors d'un événement organisé à cet effet.

Enfin, pour le secteur de la pêche, les règles applicables à la pêche en mer sont en cours de finalisation. De longues concertations ont été menées avec l'organisation professionnelle sur les nouvelles règles de stabilité, l'introduction d'un code ISM (*International Safety Management Code*) pour la pêche et le règlement de l'équipage. Cet automne, un long projet d'AR sera envoyé aux régions pour avis.

Autre point que nous avons aussi finalisé cette année: le cadre réglementaire fixant les prescriptions applicables aux navires de moins de 500 tonneaux de jauge brute. Il s'agit notamment des bateaux de travail utilisés pour transporter le personnel industriel vers les parcs éoliens afin d'y effectuer des travaux de maintenance et de réparation. Grâce au nouvel arrêté publié en septembre, ces navires peuvent également battre pavillon belge.

met Buitenlandse Zaken. Begin december weten we of we in ons opzet geslaagd zijn.

Het speelt alvast in ons voordeel dat de wijziging van het Verdrag betreffende de Internationale Maritieme Organisatie door België reeds werd geratificeerd. Deze wijziging werd in 2021 goedgekeurd en vereist 117 ratificaties om in werking te treden. Vandaag hebben nog maar 17 landen het nodige gedaan.

Naast vergroening van de scheepvaart heeft België als maritieme natie ook steeds zeer veel aandacht besteed aan het welzijn van zeevarenden. Dit jaar hebben we de nodige gesprekken gevoerd met het oog op de ratificatie van het Internationale Arbeidsorganisatie Verdrag nr. 185. Op internationaal niveau hebben verschillende landen aangegeven dit Verdrag niet te zullen ratificeren omwille van de kosten die hiermee gepaard gaan en het gegeven dat de VS deze documenten niet zal aanvaarden. Verder overleg zal moeten uitmaken of dit voor onze Belgische reders nog nuttig of nodig is.

De nodige stappen werden wel gezet om de MLC amendementen die aangenomen werden tijdens de laatste bijeenkomst van de ILO in Genève in Belgische wetgeving op te nemen. De ontwerptekst werd in september voor advies overgemaakt aan het bevoegde paritair comité en de gewesten. We streven ernaar om nog voor het einde van het jaar naar de Ministerraad te kunnen gaan.

En ook tijdens het Belgisch voorzitterschap zal in maart 2024 de nodige aandacht gegeven worden aan het welzijn van de zeevarenden tijdens een event dat hiertoe georganiseerd wordt.

Voor de visserijsector tenslotte wordt momenteel de laatste hand gelegd aan de regels die van toepassing zullen zijn op de zeevisserij. Samen met de beroepsorganisatie werd lang overleg gepleegd over de nieuwe regels rond stabiliteit, de invoering van een ISM-code voor de visserij (*International Safety Management Code*) en bemanningsvoorschriften. Dit najaar zal het omvangrijk ontwerp KB voor advies overgemaakt worden aan de gewesten.

Werden ook reeds afgewerkt dit jaar: het regelgevend kader dat de voorschriften vastlegt voor schepen van minder dan 500 gross tonnage. Het gaat hier onder andere om de werkboten waarmee industrieel personeel naar de windmolenparken gebracht worden om daar onderhouds- en herstelwerkzaamheden uit te voeren. Dankzij het nieuwe besluit dat in september werd gepubliceerd, kunnen ook deze schepen onder Belgisch vlag ingeschreven worden.

Concrètement, cette année, nous allons:

— participer activement, au niveau international, à la mise en œuvre de la nouvelle stratégie visant à réduire à zéro les émissions nettes de gaz à effet de serre pour la navigation internationale d'ici 2050 ou aux alentours de cette date;

— mener une campagne pour pouvoir à nouveau siéger au sein du Conseil de l'OMI;

— transposer les amendements de la CTM en droit belge;

— effectuer les préparatifs nécessaires en vue de l'organisation d'un événement sur le bien-être des gens de mer en 2024;

— finaliser l'arrêté relatif à la pêche professionnelle.

5. Plus de bleu en mer

L'année dernière, nous avons franchi une étape majeure pour sécuriser nos ports, nos installations portuaires et nos navires battant pavillon belge. Nos ports et le secteur maritime dans son ensemble restent le moteur de la prospérité de notre pays et doivent donc être protégés de manière adéquate.

La loi sur la sûreté maritime, entrée en vigueur au 1^{er} janvier de cette année, a permis d'élargir et de renforcer le fonctionnement de l'Autorité nationale de sûreté maritime (ANSM) et des comités locaux pour la sûreté maritime (CLSM). Nous avons également élaboré les arrêtés d'exécution correspondant afin que la nouvelle loi prenne pleinement effet. Au sein de l'ANSM, les normes et standards nécessaires auxquels les mesures de sécurité doivent se conformer ont également été développés.

La plateforme d'échange de données sécurisées s'est également concrétisée. La première phase d'échange d'analyses de risques, de plans de sécurité et de rapports d'incidents a été lancée à la fin du mois de septembre. L'analyse pour le développement de la deuxième phase, consistant à mettre en place le contrôle d'accès et le contrôle des interdictions de port, a également débuté. L'objectif est de pouvoir déployer cette phase sur le terrain avant l'été 2024.

Toutefois, si nous voulons que nos ports redeviennent des lieux de travail sûrs, nous devons continuer à travailler en étroite collaboration avec le secteur privé. Une première étape a été franchie à cette fin en février de

Concreet zullen we dit jaar:

— op internationaal niveau actief meewerken aan de uitvoering van de nieuwe strategie om tegen of rond 2050 naar netto nuluitstoot van broeikasgassen voor de scheepvaart te gaan;

— campagne voeren om op nieuw te kunnen zetelen in de Raad van de IMO;

— de MLC amendementen omzetten in Belgische wetgeving;

— de nodige voorbereidingen treffen met het oog op de organisatie van een event rond het welzijn van de zeevarenden in 2024;

— het uitvoeringsbesluit voor de professionele visserij finaliseren;

5. Meer blauw op zee

Vorig jaar werd een belangrijke stap gezet voor de beveiliging van onze havens, havenfaciliteiten en schepen onder Belgische vlag. Onze havens en de maritieme sector in de ruime zin van het woord blijven de motor van de welvaart van ons land en moeten dan ook adequaat beschermd kunnen worden.

Met de wet op de maritieme beveiliging die op 1 januari van dit jaar in werking trad, werd de werking van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging (NAMB) en de Lokale Comités voor Maritieme Beveiliging (LCMB) verder uitgebouwd en versterkt. Ook werd werk gemaakt van de nodige uitvoeringsbesluiten zodat de nieuwe wet ten volle uitwerking heeft. Binnen de NAMB werden bovendien de nodige normen en standaarden ontwikkeld, waaraan de beveiligingsmaatregelen moeten voldoen.

Ook het beveiligd platform voor de uitwisseling van gegevens kreeg concreet vorm. De eerste fase waarin zowel de risicoanalyses, beveiligingsplannen en incidentmeldingen worden uitgewisseld, is eind september in gebruik genomen. De analyse voor de ontwikkeling van de tweede fase, waarin werk wordt gemaakt van de toegangscontrole en de controle op het havenverbod, is eveneens van start gegaan. Opzet is om nog voor de zomer van 2024 ook deze fase op het terrein te kunnen uitrollen.

Willen we echter van onze havens opnieuw veilige werkplaatsen maken, dan moeten we nauw blijven samenwerken met de private sector. Een eerste stap werd hiertoe gezet in februari van dit jaar, door samen

cette année, en concluant, avec les ministres néerlandais compétents, un accord avec les cinq principales sociétés d'armateurs visant une coopération au niveau de la lutte contre la criminalité organisée et transfrontalière. Dans le cadre de la mise en œuvre de cet accord, des concertations régulières ont lieu avec les sociétés d'armateurs et un atelier a été organisé en présence d'experts sur le thème des scellés et des conteneurs intelligents. Nous poursuivrons nos efforts dans ce domaine.

Mais nous voulons aussi impliquer activement d'autres acteurs portuaires dans la politique de sécurité. Les établissements de restauration, les stations-service et les visiteurs du port, entre autres, disposent souvent d'une mine d'informations. Ils remarquent également des faits suspects et ne savent pas toujours à qui s'adresser. C'est pourquoi, en 2024, un point de contact sera créé pour tous les ports maritimes, remplaçant ainsi tous les points de contact existants dans les ports. De cette manière, les ressources seront utilisées de manière plus efficace et la gestion des informations sera centralisée. Ce point de contact, appelé "*Portwatch*", permettra de signaler des faits ou des incidents suspects, qui seront ensuite transmis aux services compétents. Le lancement de *Portwatch* sera accompagné d'une campagne de sensibilisation qui sera rediffusée dans les années à venir.

Les produits illégaux entrent dans notre pays par la mer, mais les conteneurs sont souvent transportés par la navigation intérieure et par voie ferrée. En collaboration avec le ministre de la Mobilité et le secteur de la navigation intérieure, nous avons examiné comment nous pourrions prendre des mesures pour renforcer la sécurité dans ce domaine également. Le résultat de ces concertations a été intégré dans un projet de loi qu'il est prévu de soumettre au gouvernement avant la fin de l'année.

Des initiatives ont également été prises au niveau international. Par exemple, nous avons insisté auprès des États membres de l'OMI pour que le champ d'application de la législation ISPS puisse être étendu à toutes les actions illicites. Nous en avons également discuté avec des pays de tous les continents afin d'obtenir le soutien nécessaire. Cet automne, nous soumettrons un texte à l'OMI pour lancer l'extension du code ISPS. L'uniformisation des règles au niveau mondial permettra également d'arriver à un échange d'informations efficace avec les pays sources. Cette année, des accords ont déjà été signés avec le Panama et le Costa Rica. Leur mise en œuvre concrète a été confiée à un groupe de travail au sein de l'ANSM.

Enfin, nous veillons également à sécuriser les infrastructures en mer du Nord. En collaboration avec les

met de Nederlandse bevoegde ministers, een akkoord te sluiten met de vijf belangrijkste rederijen om samen te werken in de strijd tegen georganiseerde en grensoverschrijdende misdaad. In uitvoering van dit akkoord wordt regelmatig overleg gepleegd met de rederijen en werd een workshop met experts rond smart seals en smart containers georganiseerd. We blijven hierop inzetten.

We willen echter ook andere actoren actief in de haven betrekken bij het veiligheidsbeleid. Zo beschikken o.a. horecazaken, tankstations en bezoekers van de haven vaak over een schat aan informatie. Zij merken ook verdachte zaken op en weten niets steeds waar ze daarmee terecht kunnen. Daarom zal in 2024 over de zeehavens heen een meldpunt gecreëerd. Op dit meldpunt, Portwatch genaamd, zullen verdachte zaken of incidenten kunnen gemeld worden, die vervolgens aan de bevoegde diensten overgemaakt kunnen worden. De lancering van Portwatch zal gepaard gaan met een sensibiliseringscampagne die ook de komende jaren herhaald zal worden.

Illegale goederen komen ons land binnen over zee, maar de containers worden vaak via binnenvaart en spoor ook verder naar het binnenland vervoerd. Samen met de minister van mobiliteit en de binnenvaartsector hebben we onderzocht hoe we ook hier de nodige maatregelen konden nemen om de beveiliging te verhogen. Het resultaat van dit overleg werd opgenomen in een wetsontwerp dat ik nog voor het einde van dit jaar aan de regering wil voorleggen.

Ook op internationaal niveau werden initiatieven genomen. Zo hebben wij er bij de lidstaten van de IMO op aangedrongen om een uitbreiding van het toepassingsgebied van de ISPS wetgeving naar alle ongeoorloofde acties te kunnen realiseren. We hebben hiervoor ook gesprekken gehouden met landen uit alle werelddelen om de nodige steun te zoeken. Dit najaar zullen we dan vervolgens een tekst indienen bij IMO die de uitbreiding van de ISPS code moet opstarten. Door de regels op mondiaal niveau gelijk te trekken kan ook werk gemaakt worden van een efficiënte informatie-uitwisseling met de bronlanden. Dit jaar werden al overeenkomsten getekend met Panama en Costa Rica. De concrete uitvoering hiervan werd toegewezen aan een werkgroep binnen de NAMB.

Tot slot maken we ook werk van de beveiliging van de infrastructuur op de Noordzee. Samen met de betrokken

opérateurs concernés, une évaluation de la sûreté a été réalisée afin d'adapter les plans de sécurité des parcs éoliens, des câbles et des pipelines en mer du Nord. À la suite du Sommet de la mer du Nord organisé par notre pays en avril, des discussions ont également été entamées en vue de travailler ensemble pour protéger les infrastructures reliant nos pays (pipelines, câbles de données, interconnecteurs). Un premier atelier commun a été organisé à ce sujet en octobre.

Concrètement, cette année, nous nous concentrerons sur les points suivants:

- La réalisation de la phase 2 de la plateforme ISPS devant numériser le contrôle d'accès et le contrôle des interdictions de port d'ici 2024;

- La promotion de la coopération public-privé, la sensibilisation et le partage d'informations par le biais d'un point de contact unique "*Portwatch*" pour tous les ports;

- Le démarrage de l'extension de la réglementation ISPS au niveau international;

- L'échange d'informations avec les pays sources, en particulier le Panama et le Costa Rica;

- La finalisation de l'extension de la législation relative à la sûreté maritime;

- La rédaction d'un accord entre les pays concernés de la mer du Nord concernant la sécurisation des infrastructures en mer du Nord.

Une administration compétente pour la Mer du Nord

Dans le cadre de notre politique en matière de Mer du Nord, nous continuerons à mettre en avant l'énergie bleue, l'économie bleue, la nature bleue, la navigation bleue et le bleu en mer. De nombreuses initiatives législatives et autres montrent qu'une coopération étroite et un partage d'informations entre les services impliqués dans la politique de la Mer du Nord sont indispensables pour arriver à de bons résultats. Nous avons donc l'intention de soumettre au Conseil des ministres, après avoir consulté les ministres de tutelle, un cadre juridique pour la mise en place d'une administration unique en charge de la Mer du Nord. Dès lors, nous soumettrons au Conseil des ministres, après consultation des ministres concernés, une proposition de cadre juridique pour la mise en place d'une administration compétente pour la Mer du Nord. Ce n'est qu'en misant sur un travail d'équipe solide et poussé que nous arriverons à faire la différence, et ce, jour après jour.

operatoren werd werk gemaakt van de beveiligingsbeoordelingen zodat de beveiligingsplannen voor de windmolenparken, kabels en pijpleidingen in de Noordzee hierop kunnen aangepast worden. In navolging van de Noordzeetop die ons land organiseerde in april 2023, werden eveneens gesprekken opgestart om samen te werken rond de bescherming van de infrastructuur die onze landen verbindt (pijpleidingen, datakabels, interconnectors). Een eerste gezamenlijke workshop werd hierover georganiseerd in oktober.

Concreet zetten we dit jaar in op:

- Het realiseren van fase 2 van het ISPS platform dat in 2024 de toegangscontrole en de controle op het havenverbod moet digitaliseren;

- Stimuleren van de publiek-private samenwerking, sensibilisering en informatie-uitwisseling via één meldpunt – Portwatch – voor alle havens;

- de het opstarten van de uitbreiding van de ISPS-regelgeving op internationaal niveau;

- de uitwisseling van informatie met de bronlanden, in het bijzonder met Panama en Costa Rica;

- het finaliseren van de uitbreiding van de wetgeving maritieme beveiliging;

- opstellen van een akkoord tussen de betrokken Noordzeelanden over de beveiliging van infrastructuur in de Noordzee.

Een administratie bevoegd voor Noordzee

Het Noordzeebeleid zal ook in de toekomst ten dienste blijven staan van blauwe energie, blauwe economie, blauwe natuur, blauwe scheepvaart en meer blauw op zee. Heel wat wetgevende en andere initiatieven tonen aan dat een nauwe samenwerking en informatiedeling tussen de diensten die betrokken zijn bij het Noordzeebeleid onontbeerlijk zijn om goed werk te leveren. Het oprichten van één Noordzeeadministratie blijft dan ook wenselijk. De dialoog met de voogdijministers moet dan ook verdergezet worden om na te gaan op welke manier deze nieuwe vorm van samenwerken kan gerealiseerd worden. Na raadpleging van de betrokken ministers, zullen we dan ook een voorstel voor een juridisch kader voor de oprichting van een administratie verantwoordelijk voor de Noordzee aan de Ministerraad voorleggen. Sterk en doorgedreven teamwork maken immers dagelijks het verschil.

Aperçu des Objectifs de développement durable (ODD)

ODD 3 “Bonne santé et bien-être”

- incorporer les nouveaux amendements à la CTM dans la législation belge;
- organiser un événement autour du bien-être des gens de mer;
- finalisation de l'arrêté d'exécution sur la pêche professionnelle.

ODD 4 “Éducation de qualité”

- en fournissant aux élèves les connaissances et les compétences nécessaires pour promouvoir le développement durable;
- continuer à proposer des dossiers d'information numériques aux élèves du secondaire sur un site web où l'on peut également suivre les derniers développements relatifs à la politique de la mer du Nord.

ODD 6 “Eau propre et assainissement”

- adaptation et mise à jour des actes d'exécution de la nouvelle loi sur le milieu marin;
- préparation d'un plan d'urgence et d'intervention, ainsi que d'un plan de gestion à long terme pour le site du *Paardenmarkt*.

ODD 7 “Énergie propre et d'un coût abordable”

- poursuivre l'élaboration d'une législation sur les marchés publics conforme au marché en concertation avec la CREG et le gouvernement;
- lancer sur le marché le contrat de construction d'un projet de démonstration à grande échelle de panneaux solaires flottants;
- avancer au niveau du permis d'environnement pour la zone Princesse Elisabeth;
- jouer un rôle actif dans l'initiative *Greater North Sea Basin* afin de promouvoir la production d'énergie renouvelable dans la mer du Nord.

ODD 9 “Industrie, innovation et infrastructure”

- Mener des recherches sur la faisabilité technique de l'élimination complète de toutes les structures *offshore* construites par l'homme.

Overzicht Sustainable Development Goals

SDG 3 “Goede gezondheid en welzijn”

- de nieuwe MLC-amendementen opnemen in Belgische wetgeving;
- organisatie van een event rond het welzijn van zeevarenden;
- finalisering van het uitvoeringsbesluit voor de professionele visserij.

SDG 4 “Kwaliteitsonderwijs”

- door leerlingen kennis en vaardigheden te laten ontwikkelen die nodig zijn om duurzame ontwikkeling te bevorderen;
- blijven inzetten op digitale informatiepakketten voor leerlingen uit de middelbare scholen en deze aanbieden op een website waarop ook de nieuwste ontwikkelingen over het Noordzeebeleid kunnen gevolgd worden.

SDG 6 “Schoon water en sanitair”

- de aanpassing en actualisering van de uitvoeringsbesluiten van de nieuwe Wet Marien Milieu;
- opmaken van een nood- en interventieplan, alsook een lange termijn beheersplan voor de paardenmarkt.

SDG 7 “Betaalbare en duurzame energie”

- de marktconforme tenderregelgeving in samenspraak met de CREG en de regering verder vorm geven;
- de opdracht voor de bouw van een grootschalig demonstratieproject van drijvende zonnepanelen in de markt zetten;
- werk maken van de milieuvergunning voor de Prinses Elisabethzone;
- actieve rol spelen in het Greater North Sea Basin Initiative teneinde duurzame energie opwekking in de Noordzee te stimuleren.

SDG 9 “Industrie, innovatie en infrastructuur”

- onderzoek voeren naar technische haalbaarheid van de volledige verwijdering van alle door de mens ingebrachte offshore structuren.

ODD 12 “Consommation et production responsables”

— étudier les avantages supplémentaires que la mariculture peut apporter, outre la production alimentaire, en fonction de la restauration de la nature et de la protection des côtes;

— définir les sites les plus appropriés pour l’aquaculture dans le plan d’aménagement des espaces marins.

— élaborer une feuille de route 2030 vers une économie circulaire pour les bateaux de plaisance;

SDG 13 “Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques”

— ratification rapide du traité BBNJ;

— adaptation et mise à jour des actes d’exécution de la nouvelle loi sur le milieu marin;

— participer activement, au niveau international, pour réduire à zéro les émissions nettes de gaz à effet de serre pour la navigation internationale d’ici 2050 ou aux alentours de cette date;

— s’efforcer de conclure des accords bilatéraux sur le captage et le stockage du carbone (CSC) avec la Norvège et le Royaume-Uni.

ODD 14 “Vie aquatique”

— travailler activement à la réalisation des études scientifiques nécessaires sur les fonds marins dans le cadre de la mise en œuvre des tables rondes organisées avec l’industrie, les ONG et les scientifiques;

— ratification rapide du traité BBNJ;

— adaptation et mise à jour des arrêtés d’exécution de la nouvelle loi sur le milieu marin;

— poursuivre activement la restauration efficace de la faune et de la flore par le biais de la restauration des récifs biogènes;

— Ratification européenne de l’accord sur les mesures de pêche.

ODD 16 “Paix, justice et institutions efficaces”

— réalisation de la phase 2 de la plateforme ISPS.

SDG 12 “Verantwoorde consumptie en productie”

— onderzoeken welke bijkomende voordelen maricultuur, naast voedselproductie, kan opleveren in functie van natuurherstel en kustbescherming;

— meest geschikte locaties voor aquacultuur vastleggen in Marien Ruimtelijk Plan;

— ontwikkelen van een Roadmap 2030 naar een circulaire economie voor de pleziervaartboten;

SDG 13 “Klimaatactie”

— snelle ratificatie van het BBNJ-verdrag;

— de aanpassing en actualisering van de uitvoeringsbesluiten van de nieuwe Wet Marien Milieu;

— actief meewerken op internationaal niveau om netto nul uitstoot van broeikasgassen voor scheepvaart te bereiken tegen of rond 2050;

— streven naar het sluiten van bilaterale CCS-akkoorden met Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk;

SDG 14 “Leven in het water”

— actief streven naar het uitvoeren van de nodige wetenschappelijke onderzoeken naar de diepzee in uitvoering van de ronde tafels die met industrie, NGO’s en wetenschappers werden georganiseerd;

— snelle ratificatie van het BBNJ verdrag;

— de aanpassing en actualisering van de uitvoeringsbesluiten van de nieuwe wet marien milieu;

— streven naar het sluiten van bilaterale CCS-akkoorden met Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk;

— de Europese bekrachtiging van het akkoord rond de visserijmaatregelen.

SDG 16 “Vrede, justitie en sterke publieke diensten”

— realisatie van fase 2 van het ISPS platform;

— coopération public-privé, sensibilisation et échange d'informations par le biais d'un point de contact unique pour tous les ports.

— extension des règles ISPS au niveau international.

— échange d'informations avec les pays sources.

— binalisation de l'extension de la loi sur la sûreté maritime.

— rédaction d'un accord entre les pays concernés de la mer du Nord concernant la sécurisation des infrastructures en mer du Nord.

— mener une campagne active pour accueillir le siège du secrétariat du BBNJ à Bruxelles.

— mener une campagne pour siéger au sein du Conseil de l'OMI.

Le ministre de la Mer du Nord,

Paul Van Tigchelt

— publiek-private samenwerking, sensibilisering en informatie-uitwisseling via één meldpunt voor alle havens

— uitbreiding ISPS regelgeving op internationaal niveau

— uitwisseling van informatie met bronlanden

— finaliseren van de uitbreiding van de wet maritieme beveiliging

— opstellen van een akkoord tussen betrokken Noordzeelanden over de beveiliging van infrastructuur in de Noordzee

— actief campagne voeren om de zetel van het BBNJ secretariaat in Brussel te kunnen huisvesten

— campagne voeren om te zeten in de Raad van IMO

De minister van de Noordzee,

Paul Van Tigchelt