

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

21 januari 2026

BELEIDSNOTA (*)**Noordzee**

*Zie:*Doc 56 **1282/ (2025/2026)**:
001 en 017: Beleidsnota's.

(*) Overeenkomstig artikel 111 van het Reglement.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

21 janvier 2026

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

*Voir:*Doc 56 **1282/ (2025/2026)**:
001 et 3 018: Notes de politique générale.

(*) Conformément à l'article 111 du Règlement.

02905

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

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toezpraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

OP KOERS NAAR EEN VEILIGE, DUURZAME EN VEERKRACHTIGE NOORDZEE

Inleiding

België is een maritieme natie. Met meerdere toonaangevende wereldhavens, een aanzienlijke en groeiende vloot onder Belgische vlag en marien wetenschappelijk onderzoek van internationaal topniveau speelt de Noordzee een bepalende rol in onze identiteit, onze economie en onze veiligheid. Ze is tegelijk een bron van economische activiteit, energie en transport, én een kwetsbaar ecosysteem met een uitzonderlijke biodiversiteit. Het beleid dat we voeren moet daarom een zorgvuldig evenwicht bewaren tussen **economische ontwikkeling en innovatie, maritieme beveiliging en ecologische bescherming**.

Vanaf het begin van deze legislatuur hebben we de lijnen uitgezet voor een beleid dat het veelzijdige en dynamische karakter van de Noordzee respecteert. In 2026 zetten we deze koers verder.

Het Noordzeebeleid blijft gestoeld op drie centrale pijlers.

1. Een veilige Noordzee;
2. De Noordzee als motor van onze welvaart;
3. Duurzaam beheer van de Noordzee.

Om deze ambities te realiseren, blijven we inzetten op een structurele samenwerking met onze federale collega's met bevoegdheden die gerelateerd zijn aan de Noordzee, alsook met de deelstaten.

Ambitie 1 - Een veilige Noordzee

De toenemende geopolitieke spanningen en de toegenomen georganiseerde criminaliteit maken het noodzakelijker dan ooit om onze Noordzee, diens vitale infrastructuur, de scheepvaart en onze havens doeltreffend te beschermen. Toenemende incidenten in de Noordzee, maar ook onder meer in de Baltische Zee tonen aan hoe kwetsbaar deze kritieke installaties zijn binnen een veranderende veiligheidscontext. Daarnaast trachten criminele netwerken onze logistieke knooppunten en vaarroutes te misbruiken voor hun criminele activiteiten. We nemen deze dreigingen ernstig en versterken onze maritieme beveiliging.

CAP VERS UNE MER DU NORD SÛRE, DURABLE ET RÉSILIENTE

Introduction

La Belgique est une nation maritime. Avec plusieurs ports mondiaux de premier plan, une flotte importante et en pleine expansion battant pavillon belge et une recherche scientifique marine de niveau international, la mer du Nord joue un rôle déterminant dans notre identité, notre économie et notre sécurité. Elle est à la fois une source d'activité économique, d'énergie et de transport mais aussi un écosystème fragile doté d'une biodiversité exceptionnelle. Notre politique doit donc préserver un équilibre délicat entre **développement économique et l'innovation, sûreté maritime et protection de l'environnement**.

Dès le début de cette législature, nous avons défini les grandes lignes d'une politique qui respecte le caractère pluriel et dynamique de la mer du Nord. En 2026, nous maintiendrons ce cap.

La politique relative à la mer du Nord reste fondée sur trois piliers centraux.

1. Une mer du Nord sûre;
2. La mer du Nord, moteur de notre prospérité;
3. Une gestion durable de la mer du Nord.

Afin de réaliser ces ambitions, nous continuons à privilégier une coopération structurelle avec nos collègues fédéraux ayant des compétences liées à la mer du Nord, ainsi qu'avec les entités fédérées.

Ambition 1 – Une mer du Nord sûre

Les tensions géopolitiques grandissantes et la recrudescence de la criminalité organisée rendent plus que jamais nécessaire une protection efficace de notre mer du Nord, de ses infrastructures vitales, du transport maritime et de nos ports. La multiplication des incidents en mer du Nord, mais aussi dans la mer Baltique, entre autres, montre à quel point ces installations critiques sont vulnérables dans un contexte sécuritaire en constante évolution. De plus, les réseaux criminels tentent d'exploiter nos centres logistiques et nos voies navigables pour leurs activités criminelles. Nous prenons ces menaces au sérieux et renforçons notre sûreté maritime.

Internationale dreigingen en georganiseerde misdaad aanpakken

Samenwerking vormt de hoeksteen van onze maritieme beveiliging. We versterken die samenwerking op nationaal, Europees en internationaal niveau om de veiligheid en weerbaarheid van onze zeehavens en Noordzee te waarborgen.

Op nationaal niveau blijven we via het **Maritiem Informatiekruispunt** (MIK) inzetten op nauwe samenwerking met partners zoals de Scheepvaartpolitie en douane, om snel en gecoördineerd te kunnen reageren op verdachte activiteiten, veiligheidsdreigingen en milieugerelateerde incidenten. Defensie vervult binnen het MIK een bijzondere rol, dankzij de operationele middelen die het kan inzetten. We versterken de samenwerking binnen het MIK door real-time informatiedeling en de uitvoering van risicoanalyses, zodat we incidenten zoals sabotage, smokkel of ongevallen sneller kunnen opsporen en aanpakken. Sinds 2025 maken ook de Cel Milieuhandhaving op Zee van de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu en het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen (Wetenschappelijke Dienst Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee - BMM) deel uit van het MIK. Hierdoor breiden we de ondersteuning door het MIK van handhavingstaken op zee uit tot milieuhandhaving. Het doel is om toezicht te houden op zeeverontreiniging door schepen. Daarnaast willen we toezicht houden op de activiteiten op zee waarvoor een milieuvergunning of -machtiging vereist is. In 2026 werken we de noodzakelijke procedures, protocollen en draaiboeken voor inspecties op zee vanuit deze diensten verder uit. In 2026 evalueren we tevens welke vaartuigen onder een uitgebreide AIS- (Automatisch Identificatiesysteem) plicht zouden moeten vallen om de veiligheid en beveiliging op de Noordzee te optimaliseren.

Europees zetten we de strijd tegen grensoverschrijdende criminaliteit en mensenhandel verder, onder meer via de hefboomwerking van de **European Ports Alliance**. Deze publiek-private samenwerking, opgestart onder het Belgische voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie in de eerste helft van 2024, versterkt de coördinatie en informatie-uitwisseling tussen lidstaten, havenautoriteiten en private partners. We onderzoeken daarnaast hoe we de Europese regelgeving kunnen versoepelen om gegevensuitwisseling in het kader van beveiliging te vergemakkelijken en te versnellen.

Op internationaal niveau werken we via het **NorthSeal**-platform samen met de maritieme informatiekruispunten van onze Noordzee-buurlanden. Zo bouwen we

Lutte contre les menaces internationales et la criminalité organisée

La coopération est la pierre angulaire de notre sûreté maritime. Nous renforçons cette coopération aux niveaux national, européen et international afin de garantir la sécurité et la résilience de nos ports maritimes et de la mer du Nord.

Au niveau national, nous continuons à œuvrer, par l'intermédiaire du carrefour d'information maritime (CIM), à une coopération étroite avec des partenaires tels que la Police de la Navigation et la douane, afin de pouvoir réagir rapidement et de manière coordonnée aux activités suspectes, aux menaces pour la sécurité et aux incidents environnementaux. La Défense joue un rôle particulier au sein du CIM, grâce aux moyens opérationnels qu'elle peut mettre en œuvre. Nous renforçons la coopération au sein du CIM par le partage d'informations en temps réel et la réalisation d'analyses de risques, afin de pouvoir détecter et traiter plus rapidement les incidents tels que le sabotage, la contrebande ou les accidents. Depuis 2025, la cellule Application des dispositions environnementales en mer du SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement et l'Institut royal des Sciences naturelles de Belgique (Service scientifique Unité de Gestion du Modèle Mathématique de la Mer du Nord - UGMM) font également partie du CIM. Nous étendons ainsi le soutien apporté par le CIM aux tâches d'application de la loi en mer à l'application de la loi en matière d'environnement. L'objectif est de surveiller la pollution marine causée par les navires. Nous voulons également surveiller les activités en mer qui nécessitent un permis ou une autorisation environnementale. En 2026, nous continuerons à élaborer les procédures, protocoles et scénarios nécessaires pour les inspections en mer par ces services. En 2026, nous évaluerons également quels navires devraient être soumis à une obligation étendue du système d'identification automatique (SIA) afin d'optimiser la sécurité et la sûreté en mer du Nord.

Au niveau européen, nous poursuivons la lutte contre la criminalité transfrontalière et la traite des êtres humains, notamment grâce à l'effet de levier de l'**alliance des ports européens**. Ce partenariat public-privé, lancé sous la présidence belge du Conseil de l'Union européenne au premier semestre 2024, renforce la coordination et l'échange d'informations entre les États membres, les autorités portuaires et les partenaires privés. Nous étudions également comment assouplir la réglementation européenne afin de faciliter et d'accélérer l'échange de données dans le cadre de la sûreté.

Au niveau international, nous collaborons avec les carrefours d'information maritime de nos pays voisins de la mer du Nord via la plateforme **NorthSeal**. Nous

gezamenlijk aan een gemeenschappelijk maritiem veiligheidsbeeld en kunnen we verdachte scheepvaartbewegingen efficiënter monitoren en opvolgen. Tevens zullen we gesprekken voeren met de landen rond de Baltische Zee om via NorthSeal uitwisseling mogelijk te maken tussen deze twee bassins.

Havenbeveiliging: geen zwakke schakels

Onze zeehavens zijn wereldspelers en vormen cruciale toegangspoorten tot de Belgische en Europese economie. Deze strategische positie maakt hen echter ook kwetsbaar voor criminele infiltratie.

Op 1 juni 2024 trad de aangepaste en uitgebreide **Wet Maritieme Beveiliging** in werking. In uitvoering daarvan versterken we de toegangscontroles tot de ISPS (*International Ship and Port Facility Security Code*) terminals en zetten we de verificatie van havenpersoneel in kritieke functies voort.

We zorgen er ook voor dat ISPS-terminals via het Aigis-platform automatisch kunnen opvolgen en handhaven of een personeelslid een havenverbod heeft. Zo ontvangen de ISPS-faciliteiten onmiddellijk een melding wanneer één van hun medewerkers een havenverbod wordt opgelegd. Binnen de sector blijven we daarnaast werken aan een uniforme en efficiënte toepassing van de havenscreenings, waarbij we standaardprocedures volgen en de belangen van de private spelers meenemen.

Ons beleid is erop gericht te waarborgen dat alle ISPS-plichtige schepen in België uitsluitend aanmeren aan ISPS-conforme kades. Bij de verdere uitwerking van deze procedures houden we rekening met de operationele realiteit en de belangen van de private havenspelers, zodat we tot een evenwichtige en werkbare uitvoering kunnen komen.

Daarnaast zetten we in op bredere infrastructuurmaatregelen, zoals camera's en drones, om de beveiliging verder te versterken. De wet van 16 mei 2024 voorziet in bijzondere bepalingen voor de installatie en het gebruik van camera's door de havenkapiteindiensten ter bestrijding van de georganiseerde criminaliteit. In 2026 werken we verder aan de uitvoering van deze bepalingen.

Ook binnen onze landsgrenzen blijven we monitoren of drugstrafieken zich niet logistiek verplaatsen naar onze binnenvaartterminals, visserij of pleziervaart. We onderzoeken ook hoe we de toegang door criminele organisaties tot havenfaciliteiten beter kunnen controleren. In 2026 zullen we werken aan een procedure voor de binnenvaartschepen die aan een ISPS-terminal

établissons ainsi ensemble une image commune de la sécurité maritime qui nous permet de surveiller et de suivre plus efficacement les mouvements maritimes suspects. Nous mènerons également des discussions avec les pays bordant la mer Baltique afin de permettre l'échange entre ces deux bassins via NorthSeal.

Sûreté portuaire: pas de maillons faibles

Nos ports maritimes sont des acteurs mondiaux et constituent des portes d'accès cruciales à l'économie belge et européenne. Cette position stratégique les rend toutefois vulnérables aux infiltrations criminelles.

La **loi relative à la sûreté maritime**, modifiée et élargie, est entrée en vigueur le 1^{er} juin 2024. Dans le cadre de sa mise en œuvre, nous renforçons les contrôles d'accès aux terminaux ISPS (*International Ship and Port Facility Security Code*) et poursuivons la vérification du personnel portuaire occupant des fonctions critiques.

Nous veillons également à ce que les terminaux ISPS puissent automatiquement suivre et contrôler, via la plateforme Aigis, si un membre du personnel fait l'objet d'une interdiction portuaire. Les installations ISPS reçoivent ainsi immédiatement une notification lorsqu'un de leurs collaborateurs se voit imposer une interdiction portuaire. Dans le secteur, nous continuons également à œuvrer pour une application uniforme et efficace des contrôles portuaires, en suivant des procédures standard et en tenant compte des intérêts des acteurs privés.

Notre politique vise à garantir que tous les navires soumis à l'ISPS en Belgique ne s'amarrent qu'à des quais conformes à l'ISPS. Dans le cadre de l'élaboration de ces procédures, nous tenons compte de la réalité opérationnelle et des intérêts des acteurs portuaires privés, afin de parvenir à une mise en œuvre équilibrée et viable.

En outre, nous mettons l'accent sur des mesures infrastructurelles plus larges, telles que des caméras et des drones, afin de renforcer davantage la sûreté. La loi du 16 mai 2024 prévoit des dispositions particulières pour l'installation et l'utilisation de caméras par la capitainerie dans le cadre de la lutte contre la criminalité organisée. En 2026, nous continuerons à travailler à la mise en œuvre de ces dispositions.

À l'intérieur de nos frontières, nous continuons également à surveiller si le trafic de drogue ne se déplace pas vers nos terminaux intérieurs, vers le secteur de la pêche ou vers la navigation de plaisance. Nous étudions également comment mieux contrôler les accès que se fraient les organisations criminelles aux installations portuaires. En 2026, nous travaillerons à l'élaboration

toekomen, omdat dit het kritische moment is waarop een binnenschip voor het eerst in contact komt met de lading van of voor een zeeschip.

We erkennen de cruciale rol van de parketten in havendossiers. Zij vormen de schakel tussen gerechtelijke autoriteiten, politiediensten en havenbesturen. Dankzij deze coördinatie versterken we de handhaving ter plaatse en vergroten we onze slagkracht om criminele activiteiten, zoals drugsmokkel en sabotagepogingen, sneller en doeltreffender aan te pakken.

Het is bovendien cruciaal om het bewustzijn rond de risico's in de havens te vergroten. Daarom zetten we verder onze schouders onder het anoniem meldplatform **Portwatch**. In navolging van een sensibiliseringsweek over het meldpunt in 2025, zullen we in 2026 het doelpubliek uitbreiden naar binnenvaartschippers, vissers en toevallige passanten, om de bekendheid en effectiviteit van **Portwatch** te vergroten. Hierbij zetten we ook in op een samenwerking met de private maritieme sector en starten we in 2026 een awareness campagne rond georganiseerde criminaliteit.

Op Europees niveau blijven we ervoor ijveren om de screeningsprocedures voor havenpersoneel in kritieke functies ook in te voeren in de andere lidstaten, alsook voor een **effectieve uitwisseling** van de daarvoor noodzakelijke informatie tussen de EU-lidstaten. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken. De European Ports Alliance fungeert daarbij als het aangewezen platform. Ook op bilateraal vlak worden de nodige stappen ondernomen, in de eerste plaats met onze buurlanden. In 2026 zetten we het in 2025 opgestarte overleg hierover voort.

Op internationaal niveau nemen we verder het voortouw om de ISPS-code uit te breiden in functie van de strijd tegen de (internationale) georganiseerde misdaad, met het oog op wereldwijde implementatie. Door het opleggen van strengere en geüniformeerde beveiligingsnormen en het verfijnen van risicoanalyses, willen we de georganiseerde criminaliteit, het waterbedeffect en de infiltratie in havens tegengaan. We streven naar een geharmoniseerde aanpak waarbij havens op termijn wereldwijd **dezelfde veiligheidsstandaarden** hanteren, zodat criminele netwerken geen misbruik kunnen maken van verschillen of lacunes in regelgeving en zo onze economie wordt gevrijwaard. In maart 2027 zullen we een *informal paper* indienen bij de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), waarin wordt opgeroepen

d'une procédure pour les bateaux de navigation intérieure qui arrivent à un terminal ISPS, car il s'agit du moment critique où un bateau de navigation intérieure entre pour la première fois en contact avec la cargaison d'un navire de mer ou destinée à celui-ci.

Nous reconnaissons le rôle crucial des parkets dans les dossiers portuaires. Ils constituent le lien entre les autorités judiciaires, les services de police et les administrations portuaires. Grâce à cette coordination, nous renforçons l'application de la loi sur place et augmentons notre capacité à lutter plus rapidement et plus efficacement contre les activités criminelles telles que le trafic de drogue et les tentatives de sabotage.

Il est également essentiel de sensibiliser davantage aux risques dans les ports. C'est pourquoi nous continuons à soutenir la plateforme de signalement anonyme **Portwatch**. À la suite d'une semaine de sensibilisation au point de contact en 2025, nous élargirons en 2026 le public cible pour inclure les bateliers, les pêcheurs et les passants occasionnels afin d'accroître la notoriété et l'efficacité de **Portwatch**. Dans ce cadre, nous misons également sur une collaboration avec le secteur maritime privé et lancerons en 2026 une campagne de sensibilisation sur la criminalité organisée.

Au niveau européen, nous continuons à œuvrer pour que les procédures de contrôle du personnel portuaire occupant des fonctions critiques soient également mises en place dans les autres États membres, ainsi que pour un **échange efficace** des informations nécessaires à cet effet entre les États membres de l'UE. Ce travail est mené en étroite collaboration avec le ministre de la Sécurité et de l'Intérieur. L'alliance des ports européens constitue à cet égard la plateforme appropriée. Au niveau bilatéral également, les démarches nécessaires sont entreprises, en premier lieu avec nos pays voisins. En 2026, nous poursuivrons les concertations entamées à ce sujet en 2025.

Au niveau international, nous continuons à prendre l'initiative d'étendre le code ISPS dans le cadre de la lutte contre la criminalité organisée (internationale), en vue d'une mise en œuvre à l'échelle mondiale. En imposant des normes de sûreté plus strictes et uniformisées et en affinant les analyses de risques, nous voulons lutter contre la criminalité organisée, l'effet de vases communicants et l'infiltration dans les ports. Nous visons une approche harmonisée dans laquelle les ports du monde entier appliqueront à terme **les mêmes normes de sécurité**, afin que les réseaux criminels ne puissent pas profiter des différences ou des lacunes réglementaires et que notre économie soit ainsi préservée. En mars 2027, nous soumettrons un *informal paper* à l'Organisation maritime internationale

tot een meer uniforme toepassing van de ISPS-code wereldwijd. Hiermee willen we erop wijzen dat de huidige regelgeving te veel ruimte laat voor interpretatie. Deze nota zal voortvloeien uit de *Correspondence Group* over ISPS binnen de IMO, waarvoor België het voorzitterschap op zich neemt. In 2026 zullen we binnen deze groep de ISPS-richtlijnen herwerken.

We streven ernaar de gegevensuitwisseling tussen België en Panama, Colombia en Costa Rica verder te verfijnen, zodat we een beter inzicht krijgen in de nieuwste evoluties binnen de drugshandel. Daarnaast startten we een nieuw samenwerkingsproject op met Ecuador om de samenwerking met dit partnerland te versterken. In 2026 willen we via het Carga Segura-programma onze Belgische expertise inzetten en de samenwerking tussen publieke en private partners verder uitbouwen om de veiligheid en traceerbaarheid van de Ecuadoraanse exportketen richting Europa structureel te versterken.

Strikte inspecties en cyberveiligheid

Een sterk handhavingsbeleid is essentieel op één van de drukst bevaren scheepvaartroutes ter wereld. We houden scherp **toezicht** op Belgische en buitenlandse schepen om zowel milieuverontreiniging, als veiligheidsrisico's tegen te gaan.

We hebben daarbij bijzondere aandacht voor de activiteiten van de **Russische schaduwvloot**. België neemt hierin een actieve rol, samen met internationale partners, om de nodige maatregelen uit te werken. Schepen die niet voldoen aan de internationale standaarden inzake de veiligheid, beveiliging en bescherming van het mariene milieu en het welzijn van zeevarenden moeten worden verhinderd om nog door onze wateren te varen. Daarbij houden we steeds rekening met het internationaal recht, in het bijzonder het VN-Zeerechtverdrag.

De opeenvolgende **Russische sanctiepakketten** hebben bovendien een grote impact op het maritiem transport. In 2026 blijven we de correcte uitvoering en opvolging van deze sancties nauwgezet monitoren.

Daarnaast pakken we **cyberdreigingen** aan. Ons deel van de Noordzee en de zeehavens, met hun cruciale kritieke infrastructuur en economische activiteiten, zijn geregeld het doelwit van cyberaanvallen. In 2025 kreeg de DG Scheepvaart van de FOD Mobiliteit de opdracht om een sectorale risicoanalyse uit te voeren, in lijn met de regelgeving rond de weerbaarheid van kritieke entiteiten (CER-Richtlijn). Deze Richtlijn hangt nauw samen met de NIS2-Richtlijn voor de beveiliging van netwerk- en

(**OMI**), appelant à une application plus uniforme du code ISPS à l'échelle mondiale. Nous voulons ainsi souligner que la réglementation actuelle laisse trop de place à l'interprétation. Ce document sera le fruit des travaux du groupe de travail par correspondance sur l'ISPS au sein de l'OMI, présidé par la Belgique. En 2026, nous réviserons les directives ISPS au sein de ce groupe.

Nous souhaitons affiner davantage l'échange de données entre la Belgique et le Panama, la Colombie ainsi que le Costa Rica, afin de mieux comprendre les dernières évolutions en matière de trafic de drogue. Nous avons également lancé un nouveau projet de coopération avec l'Équateur afin de renforcer la collaboration avec ce pays partenaire. En 2026, nous souhaitons mettre à profit notre expertise belge dans le cadre du programme Carga Segura et développer davantage la coopération entre les partenaires publics et privés afin de renforcer structurellement la sécurité et la traçabilité de la chaîne d'exportation équatorienne vers l'Europe.

Inspections strictes et cybersécurité

Une politique rigoureuse d'application de la législation est essentielle sur l'une des routes maritimes les plus fréquentées au monde. Nous **surveillons** de près les navires belges et étrangers afin de lutter contre la pollution environnementale et les risques pour la sécurité.

Nous accordons à cet égard une attention particulière aux activités de la **flotte fantôme russe**. La Belgique joue un rôle actif dans ce domaine, en collaboration avec ses partenaires internationaux, afin d'élaborer les mesures nécessaires. Les navires qui ne respectent pas les normes internationales de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement marin et du bien-être des marins doivent être frappés d'une interdiction de naviguer dans nos eaux. Ce faisant, nous tenons toujours compte du droit international, en particulier de la convention des Nations unies sur le droit de la mer.

Les **trains de sanctions successifs à l'encontre de la Russie** ont également un impact important sur le transport maritime. En 2026, nous continuerons à surveiller de près la bonne application et le suivi de ces sanctions.

Nous luttons également contre les **cybermenaces**. Notre partie de la mer du Nord et nos ports maritimes, avec leurs infrastructures critiques et leurs activités économiques essentielles, sont régulièrement la cible de cyberattaques. En 2025, la DG Navigation du SPF Mobilité a été chargée de réaliser une analyse sectorielle des risques, conformément à la réglementation relative à la résilience des entités critiques (directive CER). Cette directive est étroitement liée à la directive NIS2 sur la

informatiesystemen. In 2026 werken we verder aan een koninklijk besluit voor de implementatie van de CER-Richtlijn in de maritieme sector. DG Scheepvaart zal daarbij fungeren als contactpunt om cyberincidenten op te volgen en kwetsbaarheden te remediëren.

Onze Noordzee is tevens een uniek platform en cruciale schakel in het **energietransport**. De risicoanalyses en beveiligingsplannen die door de MIK-partners samen met de operatoren worden opgesteld en voorgelegd aan de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging (NAMB), worden uiteraard ook meegenomen in de monitoring van de Noordzee door andere partners, waaronder Defensie.

Naast veiligheid blijft **milieu** een prioriteit. We blijven in 2026 de emissies van schepen op de Noordzee verder monitoren en bekijken samen met onze internationale partners hoe de NOx-wetgeving beter kan worden gehandhaafd en waar nodig aangepast. We waken er eveneens over dat luchtvervuiling zich niet verplaatst naar het water.

Om dit alles effectief te realiseren, hechten we veel belang aan nauwe samenwerking binnen de **Kustwacht**. We zullen actief blijven samenwerken met de betrokken federale en Vlaamse entiteiten met het oog op het finaliseren van het nieuwe samenwerkingsakkoord Kustwacht. Daarmee kan een versterkte governance structuur worden verwezenlijkt.

Ook een optimalisatie van de informatiedeling tussen de Havenkapiteindienst en de andere overheidsdiensten zoals o.a. de politiediensten, douane, FOD Mobiliteit, de gewestelijke instanties, etc. volgen we verder op in nauwe samenwerking met de betrokken ministers.

Weerbaarheid tegen extreme weersomstandigheden en natuurrampen

Om de veiligheid op de Noordzee te vergroten, bouwen we aan meer weerbaarheid tegen extreme weersomstandigheden en natuurrampen. We hanteren hiervoor een geïntegreerde aanpak die inzet op verbeterde monitoring, slim verkeersbeheer, preventieve maatregelen en gerichte infrastructurele aanpassingen. Daarbij overwegen we op termijn onder andere de uitbreiding van het sensornetwerk en de implementatie van een *Vessel Traffic Service* buiten de territoriale wateren. Tegelijk onderzoeken we hoe we de internationale samenwerking kunnen intensiveren om grensoverschrijdende risico's en incidenten gezamenlijk aan te pakken. In 2026 zullen we de resultaten van de in 2024 uitgevoerde studie over mogelijke mitigerende maatregelen ter voorkoming van scheepsincidenten bij

sécurité des réseaux et des systèmes d'information. En 2026, nous continuerons à travailler sur un arrêté royal mettant en œuvre la directive CER dans le secteur maritime. La DG Navigation servira de point de contact pour suivre les cyberincidents et remédier aux vulnérabilités.

Notre mer du Nord est également une plateforme unique et un maillon crucial du **transport d'énergie**. Les analyses des risques et les plans de sûreté préparés par les partenaires CIM en collaboration avec les opérateurs et soumis à l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime (ANSM) sont bien sûr également pris en compte dans la surveillance de la mer du Nord par d'autres partenaires, dont la Défense.

Outre la sécurité, l'**environnement** reste une priorité. En 2026, nous continuerons à surveiller les émissions des navires en mer du Nord et examinerons avec nos partenaires internationaux comment mieux faire respecter et, si nécessaire, adapter la législation sur les NOx. Nous veillons également à ce que la pollution atmosphérique ne se déplace pas vers l'eau.

Pour réaliser tout cela efficacement, nous accordons une grande importance à une collaboration étroite au sein de la **Garde côtière**. Nous continuerons à collaborer activement avec les entités fédérales et flamandes concernées en vue de finaliser le nouvel accord de coopération de la Garde côtière. Cela permettra de mettre en place une structure de gouvernance renforcée.

Nous continuons également à optimiser le partage d'informations entre la capitainerie et les autres services publics, tels que les services de police, la douane, le SPF Mobilité, les instances régionales, etc., en étroite collaboration avec les ministres concernés.

Résilience face aux conditions météorologiques extrêmes et aux catastrophes naturelles

Afin d'améliorer la sécurité en mer du Nord, nous renforçons la résilience face aux conditions météorologiques extrêmes et aux catastrophes naturelles. Pour ce faire, nous adoptons une approche intégrée qui mise sur une surveillance améliorée, une gestion intelligente du trafic, des mesures préventives et des adaptations ciblées des infrastructures. À terme, nous envisageons notamment l'extension du réseau de capteurs et la mise en place d'un service de trafic maritime (*Vessel Traffic Service*) en dehors des eaux territoriales. Parallèlement, nous étudions comment intensifier la coopération internationale afin de traiter conjointement les risques et les incidents transfrontaliers. En 2026, nous discuterons plus en détail avec notre partenaire, la Garde côtière, des

extreme weersomstandigheden in de Belgische wateren verder bespreken met de Kustwachtpartners.

Ook binnen het kader van de CER-Richtlijn zullen we ernaar streven om de weerbaarheid van havens en terminals tegen weerfenomenen en natuurrampen te verhogen. Overeenkomstig dezelfde Richtlijn worden ook gezondheidsrisico's, zoals pandemieën en besmettelijke ziekten, gemitigeerd.

Incidenten op zee zullen nooit volledig uit te sluiten zijn. Daarom is het van groot belang om de responscapaciteit bij milieurampen in stand te houden. Met de intrede van steeds groter wordende vaartuigen, het gebruik van nieuwe brandstoffen en de toename van het transport van chemische stoffen over zee, is het belangrijk om de toolbox aan middelen up-to-date te houden en uit te breiden met nieuwe technologieën om efficiënt te kunnen optreden bij natuurrampen.

Ambitie 2 – De Noordzee als motor van onze welvaart

Onze Noordzee, zeehavens en maritieme sector vormen een essentiële pijler voor onze welvaart. Om deze belangrijke ruimte optimaal te gebruiken en de uiteenlopende functies harmonieus op elkaar af te stemmen, brengen we in de eerste helft van 2026 het nieuw **Marien Ruimtelijk Plan** voor de periode 2026-2034 in werking. Dit nieuwe Marien Ruimtelijk Plan werd in de loop van 2025 in detail uitgewerkt. Met dit plan zorgen we ervoor dat de verschillende belangen in onze Noordzee in balans met elkaar blijven. Zo houden we onze Noordzee veilig, duurzaam en een motor voor welvaart. Bodembescherming, de vrijwaring van de kustzone, innovatiemogelijkheden en maritieme veiligheid zijn hierbij bijzondere aandachtspunten.

Sterke maritieme sector, duurzame groei

Een sterke maritieme sector is de ruggengraat van onze economie. We versterken de Belgische en Europese maritieme cluster door in te zetten op innovatie, digitalisering en duurzaamheid. Deze doelstelling valt binnen de realisatie van SDG 9, die ijvert voor het stimuleren van innovatie.

We blijven ons, samen met de minister van Financiën, inzetten voor een competitief en **rechtszeker fiscaal kader voor de maritieme sector**. In 2025 bereikten we een akkoord over de vrijstelling van de roerende voorheffing in het kader van rompbevrachting. Dergelijke maatregelen versterken de internationale aantrekkelijkheid van de

résultats de l'étude réalisée en 2024 sur les mesures d'atténuation possibles pour prévenir les incidents maritimes en cas de conditions météorologiques extrêmes dans les eaux belges.

Dans le cadre de la directive CER, nous nous efforçons également d'accroître la résilience des ports et des terminaux face aux phénomènes météorologiques et aux catastrophes naturelles. Conformément à cette même directive, les risques sanitaires, tels que les pandémies et les maladies contagieuses, seront également atténués.

Les incidents en mer ne pourront jamais être totalement exclus. Il est donc essentiel de maintenir la capacité de réaction en cas de catastrophe environnementale. Avec l'arrivée de navires de plus en plus grands, l'utilisation de nouveaux carburants et l'augmentation du transport de produits chimiques par voie maritime, il est important de maintenir à jour la panoplie d'outils disponibles et de l'enrichir de nouvelles technologies afin de pouvoir intervenir efficacement en cas de catastrophe naturelle.

Ambition 2 – La mer du Nord, moteur de notre prospérité

Notre mer du Nord, nos ports maritimes et notre secteur maritime constituent un pilier essentiel de notre prospérité. Afin d'utiliser cet espace de manière optimale et d'harmoniser les diverses fonctions, nous mettrons en œuvre, au cours du premier semestre 2026, le nouveau **plan d'aménagement des espaces marins** pour la période 2026-2034. Ce nouveau plan d'aménagement des espaces marins a été élaboré en détail au cours de l'année 2025. Avec ce plan, nous veillons à ce que les différents intérêts en mer du Nord restent équilibrés. Nous faisons ainsi en sorte que notre mer du Nord reste sûre, durable et un moteur de prospérité. À cet égard, la protection des fonds marins, la sauvegarde de la zone côtière, les possibilités d'innovation et la sécurité maritime sont des points d'attention particuliers.

Un secteur maritime fort, une croissance durable

Un secteur maritime fort est le pilier de notre économie. Nous renforçons le cluster maritime belge et européen en nous concentrant sur l'innovation, la numérisation et la durabilité. Cet objectif s'inscrit dans le cadre de la réalisation de l'ODD 9, qui promeut l'encouragement de l'innovation.

Avec le ministre des Finances, nous poursuivons notre engagement pour un **cadre fiscal compétitif et juridiquement sûr pour le secteur maritime**. En 2025, nous sommes parvenus à un accord sur l'exonération du précompte mobilier dans le cadre de l'affrètement coque nue. De telles mesures renforcent l'attractivité

Belgische vlag en zullen in de komende jaren leiden tot een aanzienlijke groei van de Belgische vloot, die ook in 2025 al een forse uitbreiding kende. Om de verwachte toename van het aantal schepen onder Belgische vlag adequaat te ondersteunen, wordt in 2026 gericht geïnvesteerd in de versterking van de Vlaggenstaatsdienst binnen het Directoraat-Generaal Scheepvaart van de FOD Mobiliteit.

In 2026 werken we ook aan de uitbreiding van het tonnagetaksstelsel voor multipurpose schepen en de actualisatie en rationalisatie van het stelsel van sociale zekerheid van de zeevarenden, zonder de verworven rechten van de huidige aangeslotenen in te perken. We zullen in 2026 een analyse opstarten van de fiscale maatregelen van andere Europese landen binnen de maritieme sector.

We zullen ons, samen met de bevoegde ministers, blijven inzetten om de rechtszekerheid inzake internationale gerechtelijke verkopen van schepen te bevorderen. Dit doen we door verder te werken aan het ratificeringsproces en de uiteindelijke implementatie van het VN-Verdrag inzake de internationale gevolgen van de gerechtelijke verkoop van schepen, aangenomen door de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties op 7 december 2022 en door België ondertekend op 14 maart 2024.

Zeevarenden vormen de ruggengraat van de maritieme sector. We zetten in op rigoureuze implementatie van bestaande internationale regelgeving en zoeken naar manieren om de arbeids- en levensomstandigheden van zeevarenden aan boord van schepen te verbeteren, onder andere door de promotie van een veilige en diverse sector. Dit valt te rijmen met SDG 3 “Goede gezondheid en welzijn”. We willen daarmee ook de aantrekkelijkheid van het beroep verhogen, zodat ook in de toekomst de Belgische maritieme cluster kan genieten van de nautische expertise van zeevarenden.

Omdat beslissingen op Europees en internationaal niveau een directe impact hebben op onze maritieme sector, is het voor België cruciaal om mee aan tafel te zitten. Door onze actieve betrokkenheid binnen de Europese Unie en de **IMO** verzekeren we dat onze stem wordt gehoord. Eind 2025 werd België verkozen tot lid van de Raad van de IMO in Londen. Dit stelt ons land in staat om de komende twee jaar invloed uit te oefenen op het internationale scheepvaartbeleid. Zo kan ons land niet alleen bijdragen aan een duurzaam en competitief maritiem beleid, maar ook mee richting geven aan de internationale normen die de toekomst van de scheepvaart bepalen.

internationale du pavillon belge et entraîneront dans les années à venir une croissance considérable de la flotte belge, qui avait déjà connu une forte expansion en 2025. Afin de soutenir de manière adéquate l'augmentation prévue du nombre de navires battant pavillon belge, des investissements ciblés seront réalisés en 2026 pour renforcer le Service de l'État du pavillon au sein de la direction générale de la Navigation du SPF Mobilité.

En 2026, nous travaillerons également à l'extension du régime de taxation au tonnage pour les navires polyvalents et à l'actualisation ainsi qu'à la rationalisation du régime de sécurité sociale des marins, sans réduire les droits acquis des personnes actuellement affiliées. En 2026, nous lancerons une analyse des mesures fiscales d'autres pays européens dans le secteur maritime.

Avec les ministres compétents, nous poursuivrons notre engagement dans la promotion de la sécurité juridique en matière de ventes judiciaires internationales de navires. Pour cela, nous continuerons à œuvrer au processus de ratification et à la mise en œuvre finale de la convention des Nations unies sur les effets internationaux des ventes judiciaires de navires, adoptée par l'Assemblée générale des Nations unies à New York le 7 décembre 2022 et signée par la Belgique le 14 mars 2024.

Les **marins** sont la cheville ouvrière du secteur maritime. Nous nous engageons à appliquer rigoureusement la réglementation internationale existante et à chercher des manières d'améliorer les conditions de travail et de vie des personnes qui travaillent à bord des navires, notamment en promouvant un secteur sûr et diversifié. Cela concorde avec l'ODD 3 “Bonne santé et bien-être”. Nous voulons de cette manière également accroître l'attractivité de la profession afin que le cluster maritime belge puisse également continuer à l'avenir à bénéficier de l'expertise nautique des marins.

Comme les décisions prises aux niveaux européen et international ont un impact direct sur notre secteur maritime, il est crucial pour la Belgique d'être présente autour de la table. Grâce à notre participation active au sein de l'Union européenne et de l'**OMI**, nous veillons à ce que notre voix soit entendue. Fin 2025, la Belgique a été élue au Conseil de l'IMO à Londres. Cela permettra à notre pays d'influer sur la politique internationale du transport maritime au cours des deux prochaines années. Notre pays peut ainsi non seulement contribuer à une politique maritime durable et compétitive, mais aussi participer à la définition des normes internationales qui déterminent l'avenir du transport maritime.

We volgen daarom ook actief de ontwikkeling van de EU-Strategieën, die momenteel door de Europese Commissie worden uitgewerkt om een alomvattend strategisch kader te bieden voor de Europese maritieme sector. We zetten daarbij in op het waarborgen van onze belangen, de concurrentiekracht van onze sector en de versterking van de Belgische vlag als een kernpijl van de Europese maritieme industrie.

Digitale ontwikkelingen brengen heel wat opportuniteiten met zich mee, ook in een snel veranderende transportwereld, waar de innovatieve ontwikkeling van de mogelijkheden van **autonome vaart** meer en meer onder de aandacht komt. Dit kan efficiënte, veiligere en kostenbesparende oplossingen bieden die congestie en emissies verminderen. We zetten in op de ontwikkeling van duidelijke regels en standaarden als fundament voor een toekomstgericht regelgevend kader binnen de IMO. We zullen ook verder inzetten op samenwerking met de buurlanden om autonome vaart in de Noordzee te faciliteren.

We werken verder aan de uitvoering van de Europese Verordening (EU) 2019/1239 tot instelling van een Europees maritiem één-loketsysteem (EMSWe), die de administratieve procedures voor scheepvaart binnen de EU wil vereenvoudigen en harmoniseren. De werkzaamheden aangaande deze verordening verlopen in nauwe samenwerking met alle betrokken partijen, in het bijzonder de federale partners, de gefedereerde entiteiten en de havens.

Energie op zee

De Noordzee biedt ons land de unieke kans om zich te ontwikkelen tot een belangrijk centrum voor offshore-energie. België beschikt over een toonaangevende offshore-sector en windparken die een aanzienlijk aandeel in onze elektriciteitsvoorziening leveren: de huidige offshore windturbineparken zijn vandaag al goed voor 10 % van de elektriciteitsconsumptie van onze gezinnen. We blijven dan ook inzetten op de **verdere en toekomstgerichte ontwikkeling van offshore windenergie** op de Noordzee, zodat ons land klaar is voor de energieuitdagingen van morgen. We werken hiervoor nauw samen met de minister van Energie en de gefedereerde entiteiten en werken op die manier aan de realisatie van SDG 7 "Betaalbare en duurzame energie".

Na de stopzetting van de toewijzingsprocedure voor kavel 1 van de Prinses Elisabeth-zone, werd een analyse uitgevoerd met het oog op een herlancering van de tender tegen het einde van het eerste kwartaal van 2026. In overleg met de minister van Energie zullen we

Nous suivons donc activement le développement des stratégies de l'UE qui sont en cours d'élaboration par la Commission européenne afin de fournir un cadre stratégique global au secteur maritime européen. Ce faisant, nous nous engageons à préserver nos intérêts et la compétitivité de notre secteur, ainsi qu'à renforcer le pavillon belge en tant que pilier central de l'industrie maritime européenne.

Les développements numériques donnent lieu à de nombreuses opportunités, y compris dans un secteur des transports en évolution rapide, où le développement innovant des possibilités de **navigation autonome** fait l'objet d'une attention croissante. Cela peut permettre de trouver des solutions efficaces, plus sûres et économiques qui réduisent la congestion et les émissions. Nous sommes déterminés à élaborer des règles et des normes claires qui constitueront les fondements d'un cadre réglementaire tourné vers l'avenir au sein de l'OMI. Nous poursuivrons également la coopération avec les pays voisins pour faciliter la navigation autonome en mer du Nord.

Nous continuons à travailler sur la mise en œuvre du règlement européen (UE) 2019/1239 établissant un système de guichet unique maritime européen (EMSWe), qui vise à simplifier et à harmoniser les procédures administratives pour le transport maritime au sein de l'UE. Les travaux relatifs à ce règlement sont réalisés en étroite collaboration avec toutes les parties prenantes, en particulier les partenaires fédéraux, les entités fédérées et les ports.

L'énergie en mer

La mer du Nord offre à notre pays une occasion unique de devenir un centre important de l'énergie offshore. La Belgique dispose d'un secteur offshore et de parcs éoliens de premier plan qui assurent une part importante de notre approvisionnement en électricité: les parcs éoliens offshore actuels représentent déjà 10 % de la consommation d'électricité de nos ménages. Nous maintenons dès lors notre engagement à **poursuivre le développement d'une énergie éolienne offshore tournée vers l'avenir** en mer du Nord afin que notre pays soit prêt pour les défis énergétiques de demain. À cette fin, nous collaborons étroitement avec le ministre de l'Énergie et les entités fédérées et œuvrons ainsi à la réalisation de l'ODD 7 "Énergie propre et d'un coût abordable".

Après l'arrêt de la procédure d'attribution pour la parcelle 1 de la zone Princesse Elisabeth, une analyse a été effectuée en vue de relancer l'appel d'offres à la fin du premier trimestre 2026. En concertation avec le ministre de l'Énergie, nous mettrons en œuvre les accords conclus

de gemaakte afspraken voor de Prinses Elisabeth-zone uitvoeren, waarbij we de resultaten van de studie die werd uitgevoerd om de minimale breedte van de zone tussen kavels 1 en 2 te bepalen in acht zullen nemen, om zo de risico's voor de scheepvaartveiligheid te beperken. Ook onderzoeken we of bepaalde parameters hebben bijgedragen aan hogere kosten in vergelijking met onze buurlanden. In 2026 volgen we ook de werkzaamheden voor de bouw van het energie-eiland voor wat het AC-gedeelte betreft verder op.

We zetten samen met de minister van Energie stappen om een beleidskader uit te werken voor de **repowering** van de bestaande offshore zones, met het oog op de maximalisatie van de capaciteit. We volgen daarbij de resultaten op van de studie die in 2024 werd uitgevoerd om de volgende stappen te bepalen, waaronder de juridische, financiële en technische elementen, waarbij we de energielevering door de te ontmantelen offshore parken te allen tijde maximaal willen vrijwaren.

Gelet op het belang van interconnectie en voldoende stroomaanbod voor Belgische gezinnen en bedrijven, zullen we samen met de minister van Energie verder inzetten op de samenwerking met de Noordzeelanden met het oog op de verdere uitrol van een netwerk op de Noordzee.

We monitoren ook in 2026 de wetgeving inzake vergunningen voor pijpleidingen, elektrische verbindingen, elektriciteitsopwekking, energieopslag en gas- en elektriciteitslevering, samen met de minister van Energie. We volgen de ontwikkeling van de offshore **CO₂-pijpleiding** tussen Zeebrugge en Noorwegen verder op. In 2025 werd verdere vooruitgang geboekt in de onderhandelingen over een bilateraal verdrag met Noorwegen, dat de grensoverschrijdende uitwisseling van CO₂ tussen beide landen juridisch mogelijk moet maken met het oog op de ondertekening van dit verdrag in de eerste helft van 2026.

Net zoals de installatie van windparken pionierswerk was, zal de afbraak van op termijn niet langer bruikbare installaties dat ook zijn. We zetten daarom de eerste stappen in het onderzoek naar de mogelijkheden, haalbaarheid en wenselijkheid van de zo maximaal mogelijke verwijdering van de door de mens aangebrachte structuren, in overleg met alle belanghebbenden. We werken samen met de andere Noordzeelanden en de minister van Energie om op termijn een standaardaanpak voor de ontmanteling van de offshore windenergie-installaties uit te werken.

We volgen ten slotte nauwlettend de ontwikkelingen rond de bouw van een Frans windmolenpark voor de kust van Duinkerke en zullen de Belgische bezwaren blijvend

pour la zone Princesse Elisabeth, en tenant compte des résultats de l'étude réalisée pour déterminer la largeur minimale de la zone entre les parcelles 1 et 2, afin de réduire les risques pour la sécurité de la navigation. Nous examinerons également si certains paramètres ont contribué à des coûts plus élevés en comparaison avec nos pays voisins. En 2026, nous continuerons par ailleurs à suivre les travaux de construction de l'île énergétique pour ce qui concerne la partie CA.

Nous prenons des mesures avec le ministre de l'Énergie afin d'élaborer un cadre stratégique pour le **repowering** (renouvellement) des zones offshore existantes, en vue de maximiser leur capacité. Nous suivons les résultats de l'étude réalisée en 2024 pour déterminer les prochaines étapes, y compris les éléments juridiques, financiers et techniques, avec la volonté de préserver au maximum et à tout moment l'approvisionnement en énergie à partir des parcs offshore à démanteler.

Compte tenu de l'importance de l'interconnexion et d'une offre électrique suffisante pour les ménages et les entreprises belges, nous continuerons, en collaboration avec le ministre de l'Énergie, à mettre l'accent sur la coopération avec les pays de la mer du Nord en vue de poursuivre le déploiement d'un réseau en mer du Nord.

En 2026, nous continuerons à suivre la législation relative à l'octroi d'autorisations pour les pipelines, les connexions électriques, la production d'électricité, le stockage d'énergie et la fourniture de gaz et d'électricité, en collaboration avec le ministre de l'Énergie. Nous continuons à suivre le développement de la **canalisation offshore de CO₂** entre Zeebruges et la Norvège. En 2025, les négociations relatives à un accord bilatéral avec la Norvège, qui doit rendre juridiquement possible l'échange transfrontalier de CO₂ entre les deux pays, ont encore progressé. L'objectif est de signer cet accord au cours du premier semestre 2026.

Tout comme la mise en place de parcs éoliens, la démolition d'installations qui ne seront plus utilisables à terme constituera également un travail de pionnier. Nous prenons donc les premières mesures pour explorer les possibilités, la faisabilité et l'opportunité d'une suppression maximale des structures artificielles, en concertation avec toutes les parties prenantes. Nous collaborons avec les autres pays de la mer du Nord et le ministre de l'Énergie afin d'élaborer une approche standard pour le démantèlement des installations éoliennes offshore.

Enfin, nous suivons de près les développements concernant la construction d'un parc éolien français au large de la côte de Dunkerque et nous continuerons à

onder de aandacht brengen, onder meer via desgevallende juridische en buitengerechtelijke procedures en het nodige diplomatieke overleg. We zoeken actief naar een duurzame oplossing van dit geschil die de belangen van ons land veiligstelt. We werken hiervoor ook nauw samen met onze Vlaamse collega's.

Pleziervaart

Onze Noordzee is een trekpleister voor toerisme en ontspanning, en draagt ook op die manier bij aan onze welvaart.

We bouwen de app *pleasureboating* verder uit door in bijkomende functionaliteiten voor de gebruikers te voorzien. Op die manier verstrekken we relevante informatie aan de betreffende gebruiker en ondersteunen we een veilige pleziervaart.

Ambitie 3 – Duurzaam beheer van de Noordzee

De Noordzee biedt ons land niet alleen belangrijke economische kansen, maar herbergt ook een waardevol en kwetsbaar marien ecosysteem. We zetten ons actief in om haar biodiversiteit te behouden, te versterken en waar mogelijk te herstellen, vanuit de overtuiging dat economische activiteiten en natuur hand in hand kunnen gaan. Zo geven we concreet vorm aan SDG 14 “Leven in het water”.

Bescherming van natuur en biodiversiteit

We versterken de beschermde mariene gebieden en zetten de lijnen uit voor een ambitieus natuurbeleid.

Europa heeft verschillende milieuverplichtingen opgesteld, zoals de Vogel- en Habitatrichtlijn, de Kaderrichtlijn Mariene Strategie, de Kaderrichtlijn Water, en recent ook de Natuurherstelverordening. Deze kaders vormen een belangrijke referentie voor ons beleid en geven richting aan onze maatregelen.

In 2026 geven we dan ook verder uitvoering aan onze Europese verplichtingen. We voeren de individuele maatregelen van het lopende programma (2022-2027) verder uit, volgen de herziening en versterking van het overkoepelend monitoringsprogramma voor de verschillende Europese Richtlijnen en Verordeningen op, en werken verder aan de ontwikkeling van een derde geïntegreerd maatregelenprogramma dat tegemoet komt aan de verschillende Europese verplichtingen. Tegelijkertijd zetten we onze inspanningen voort om bodemintegriteitszones in te stellen.

faire part des préoccupations de la Belgique, notamment par le biais, le cas échéant, de procédures juridiques et extrajudiciaires ainsi que de la concertation diplomatique nécessaire. Nous recherchons activement une solution durable à ce différend qui préservera les intérêts de notre pays. Nous travaillons également en étroite collaboration avec nos collègues flamands à cette fin.

Navigation de plaisance

Notre mer du Nord constitue un pôle d'attraction pour le tourisme et les loisirs, contribuant ainsi à notre prospérité.

Nous continuons à développer l'application *pleasureboating* en offrant des fonctionnalités supplémentaires aux utilisateurs. Nous fournissons ainsi des informations pertinentes à l'utilisateur concerné et contribuons à une navigation de plaisance sûre.

Ambition 3 – Une gestion durable de la mer du Nord

La mer du Nord offre à notre pays non seulement d'importantes opportunités économiques, mais aussi un écosystème marin précieux et fragile. Nous nous engageons activement à préserver, renforcer et, lorsque cela est possible, restaurer sa biodiversité, convaincus que les activités économiques et la préservation de la nature peuvent aller de pair. Nous concrétisons ainsi l'ODD 14 “Vie aquatique”.

Protection de la nature et de la biodiversité

Nous renforçons les zones marines protégées et traçons les grandes orientations d'une politique ambitieuse en faveur de la nature.

L'Europe a établi diverses obligations environnementales, telles que les directives “Habitats” et “Oiseaux”, la directive-cadre “Stratégie pour le milieu marin”, la directive-cadre sur l'eau et, plus récemment, le règlement sur la restauration de la nature. Ces cadres constituent une référence importante pour notre politique et orientent nos mesures.

En 2026, nous poursuivrons dès lors la mise en œuvre de nos obligations européennes. Nous poursuivrons la mise en œuvre des mesures individuelles du programme en cours (2022-2027), suivrons la révision et le renforcement du programme de surveillance global des différentes directives ainsi que des différents règlements européens et continuerons à travailler au développement d'un troisième programme intégré de mesures répondant aux différentes obligations européennes. Parallèlement, nous poursuivons nos efforts en vue de l'instauration de zones d'intégrité des sols.

Bij de verdere uitwerking van de doelstellingen van het European Ocean Pact, zullen we ijveren voor een meer doorgedreven integratie van relevante richtlijnen binnen het geïntegreerd maritiem beleid, zonder afbreuk te doen aan de huidige milieudoelstellingen.

We werken een wetenschappelijk onderbouwd **natuurherstelplan** voor de Belgische mariene wateren uit in het kader van de Natuurherstelverordening, waarbij we inzetten op:

— de uitwerking van een financieringsstrategie voor publieke en private investeringen in marien natuurherstel;

— de analyse van de socio-economische impact en baten van de voorgestelde natuurherstelmaatregelen.

We werken ook de natuurherstelprioriteiten op zee verder uit, met inbegrip van de opvolging en monitoring van het pilootproject voor oesterbedherstel dat in 2025 succesvol in zee geïnstalleerd werd, en de installatie van een vervolgproject in 2026.

Om het probleem van afval op zee aan te pakken, werken we verder aan de uitvoering van het Federaal Actieplan Marien Zwerfvuil. Daarmee dragen we bij aan SDG 6 “Schoon water en sanitair”. In die context blijven we ons ook inzetten voor de onderhandeling van een Verdrag tegen Kunststofvervuiling.

Waar mogelijk werken we actief mee aan het zo snel mogelijk weer operationeel brengen van de RV **Belgica**, die een belangrijke rol speelt in het wetenschappelijk onderzoek van de Noordzee.

We geven verdere uitvoering aan de prioriteiten vastgelegd in het plan van aanpak voor de munitiestortplaats **Paardenmarkt** 2024-2028. We finaliseren het Bijzonder Nood- en Interventieplan met specifieke richtlijnen voor het beheer van een acute noodsituatie ter hoogte van, of met impact op de munitiestortplaats.

Oceaandiplomatie

Onze inzet voor duurzaamheid reikt verder dan de grenzen van onze exclusieve economische zone. Via actieve oceaandiplomatie dragen we bij aan collectieve oplossingen voor de volle zee. De Belgische ratificatie van het **BBNJ High Seas Verdrag** tijdens de VN-Oceaanconferentie in juni 2025 vormde een belangrijke mijlpaal in de wereldwijde bescherming van

Dans le cadre du développement des objectifs du Pacte européen pour l’océan, nous plaiderons en faveur d’une intégration plus poussée des directives pertinentes au sein de la politique maritime intégrée, sans préjudice des objectifs environnementaux actuels.

Nous élaborons un **plan de restauration de la nature** scientifiquement fondé pour les eaux marines belges dans le cadre du Règlement sur la restauration de la nature, en mettant l’accent sur:

— l’élaboration d’une stratégie de financement pour les investissements publics et privés dans la restauration de la nature marine;

— l’analyse de l’impact socio-économique et des bénéfices des mesures de restauration de la nature proposées.

Nous poursuivons également le développement des priorités de restauration de la nature en mer, y compris le suivi et la surveillance du projet pilote de restauration des bancs d’huîtres mis en œuvre en mer en 2025 avec succès, ainsi que la mise en œuvre d’un projet de suivi en 2026.

Afin de faire face au problème des déchets marins, nous poursuivons la mise en œuvre du Plan d’action fédéral sur les déchets marins. Par cette action, nous contribuons à la réalisation de l’ODD 6 “Eau propre et assainissement”. Dans ce contexte, nous continuons également à nous investir dans les négociations relatives à un traité mondial contre la pollution plastique.

Dans la mesure du possible, nous coopérons activement à la remise en service, dans les brefs délais, du RV **Belgica**, qui joue un rôle essentiel dans la recherche scientifique en mer du Nord.

Nous poursuivons également la mise en œuvre des priorités fixées dans le plan d’action pour le dépôt de munitions du **Paardenmarkt** 2024-2028. Nous finalisons le plan particulier d’urgence et d’intervention, qui contient des lignes directrices spécifiques pour la gestion d’une situation d’urgence aiguë au niveau du dépôt de munitions ou ayant un impact sur celui-ci.

Diplomatie des océans

Notre engagement en faveur de la durabilité dépasse les limites de notre zone économique exclusive. En menant une diplomatie des océans active, nous contribuons à l’élaboration de solutions collectives pour la haute mer. La ratification par la Belgique du **Traité BBNJ pour la protection de la haute mer** lors de la conférence des Nations unies sur les océans en juin 2025

onze oceanen omdat het zowel de biodiversiteit buiten nationale jurisdictie beschermt als een fundament legt om de internationale doelstelling te halen om tegen 2030 minstens 30 % van de oceaan onder bescherming te brengen. Hiermee dragen we bij aan de realisatie van SDG 13 “Klimaatactie”.

In september 2025 werd de noodzakelijke drempel van 60 ratificaties voor de inwerkingtreding van het Verdrag bereikt. Onze focus ligt nu op de Belgische kandidatuur voor het huisvesten van het secretariaat van het BBNJ-Verdrag in Brussel. België diende deze kandidatuur eind november 2025 officieel in met de publicatie van een *bidbook*, waarin we een overtuigend aanbod voor het secretariaat formuleren en de strategische troeven van België duidelijk naar voren schuiven. Met een zetel in Brussel tonen we niet alleen ons blijvend vertrouwen in het multilateralisme aan, maar leggen we ook de basis voor een efficiënt werkend secretariaat dat vlot toegankelijk is voor een zo breed mogelijk aantal delegaties.

Onze steun voor het multilaterale systeem blijven we ook verdedigen in het kader van de onderhandelingen van de **Mijncode voor diepzeemijnbouw**.

Met oog voor de bezorgdheden over het beheer en de samenwerking binnen de Internationale Zeebodemautoriteit (ISA), steunen we hervormingen die haar structuur en werking versterken en uitbouwen tot een transparant, verantwoordelijk, inclusief en milieuvriendelijk regelgevend kader. De noodzaak aan een regelgevend kader is des te urgenter geworden door externe initiatieven, zoals de eenzijdige aankondiging van de Verenigde Staten. We blijven daarom krachtig pleiten voor een Mijnbouwcode die in lijn is met de internationale engagementen van ons land, in het bijzonder het Verdrag van Montreal inzake Biodiversiteit en het BBNJ-verdrag. Tegelijk ondersteunen we initiatieven die erop gericht zijn om kennislacunes betreffende de diepzee weg te werken, zoals het JPI Oceans Mining Impact III-onderzoek.

Op nationaal vlak zetten we de voorbereiding verder van een uitvoeringsbesluit over de voorwaarden, de procedure en het beheer van een Belgisch sponsorcertificaat voor exploratie of exploitatie, waarbij milieubescherming centraal staat.

We blijven ons samen met de minister van Energie actief inzetten voor de optimalisering van de samenwerking met landen uit de Noordzeeregio, onder andere

a marqué une étape importante dans la protection mondiale de nos océans, car il protège non seulement la biodiversité au-delà de la juridiction nationale, mais il pose également les bases pour atteindre l'objectif international consistant à placer sous protection au moins 30 % des océans d'ici 2030. Nous contribuons ainsi à la réalisation de l'ODD 13 “Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques”.

En septembre 2025, le seuil nécessaire de 60 ratifications pour l'entrée en vigueur du traité a été atteint. Notre priorité se concentre à présent sur la candidature belge pour accueillir le secrétariat du Traité BBNJ à Bruxelles. La Belgique a officiellement déposé cette candidature fin novembre 2025 avec la publication d'un *bidbook*, dans lequel nous formulons une offre convaincante pour le secrétariat et mettons clairement en avant les atouts stratégiques de la Belgique. L'établissement d'un siège à Bruxelles démontrerait notre confiance durable dans le multilatéralisme, tout en posant les bases d'un secrétariat efficace, facilement accessible à un maximum de délégations internationales.

Nous continuons également à défendre notre soutien au système multilatéral dans le cadre des négociations relatives au **Code minier pour l'exploitation minière des fonds marins**.

Tenant compte des préoccupations relatives à la gestion et à la coopération au sein de l'Autorité internationale des fonds marins (AIFM), nous soutenons les réformes destinées à renforcer sa structure et son fonctionnement et à la faire évoluer vers un cadre réglementaire transparent, responsable, inclusif et respectueux de l'environnement. La nécessité d'un cadre réglementaire est devenue d'autant plus urgente à la suite d'initiatives externes, telles que l'annonce unilatérale des États-Unis. C'est la raison pour laquelle nous continuons à plaider fermement en faveur d'un code minier conforme aux engagements internationaux de notre pays, en particulier la Convention de Montréal sur la biodiversité et le Traité BBNJ. Parallèlement, nous soutenons les initiatives visant à combler les lacunes dans les connaissances sur les fonds marins, telles que l'étude Mining Impact III de l'initiative de programmation conjointe JPI Oceans.

Au niveau national, nous poursuivons la préparation d'un arrêté d'exécution définissant les conditions, la procédure et la gestion d'un certificat de patronage belge pour l'exploration ou l'exploitation des ressources, plaçant la protection de l'environnement au centre des préoccupations.

En collaboration avec le ministre de l'Énergie, nous continuons à nous engager activement en vue d'optimiser la coopération avec des pays de la région de la mer du

via het **Greater North Sea Basin Initiative**. Dit initiatief versterkt de samenwerking tussen de Noordzeelanden over verschillende beleidsdomeinen heen, met een focus op energietransitie, natuurbehoud, duurzame voedselproductie en marien ruimtelijke planning. Binnen dit kader nemen we als lead van de werktrack natuur een voortrekkersrol op en werken we nauw samen met de Vlaamse minister bevoegd voor Zeevisserij en Aquacultuur binnen de werktrack rond visserij.

Op Noord-Oost Atlantisch niveau zal België in 2026, in het kader van het OSPAR-verdrag, extra inspanningen leveren om de regionale samenwerking via gegevens-uitwisseling en -analyse te faciliteren. Hiertoe zullen we de OSPAR-databanken voor mariene soorten, habitats en mariene beschermde en natuurbehoudsgebieden verder ontwikkelen en moderniseren.

Vergroening van de scheepvaart

De scheepvaart staat voor een ingrijpende verduurzaming. In 2023 werd binnen de IMO een internationaal akkoord bereikt **om tegen 2050 naar netto-nuluitstoot van broeikasgassen voor de scheepvaart te gaan**. Hoewel de beslissing over het *Net Zero Framework* binnen de IMO in 2025 met een jaar werd uitgesteld, geven we een duidelijk signaal dat we volledig achter de realisatie van dit akkoord blijven staan. Het komende jaar zullen we, samen met onze internationale partners en in overleg met de sector, verder werken aan de uitwerking van de nodige *guidelines* om de uiteindelijke uitvoering van dit akkoord in de toekomst mogelijk te maken.

Ook op Europees niveau werden belangrijke initiatieven genomen, als onderdeel van de Green Deal, om de scheepvaartsector te decarboniseren. Zo werd in 2024 het EU-emissiehandelssysteem (ETS) uitgebreid naar de scheepvaartsector en in 2025 werden specifieke EU-vereisten van toepassing die ervoor moeten zorgen dat het aandeel hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de brandstofmix van het internationale maritieme vervoer vergroot (FuelEU Maritime). In lijn met het Nationaal Energie- en Klimaatplan zetten we ons de komende jaren in voor een effectieve implementatie van de reeds besliste maatregelen, met aandacht voor de geopolitieke context en de nood aan een gelijk mondiaal en Europees speelveld. We blijven ook in 2026 hiervoor samenwerken met de federale en regionale partners

Nord, notamment dans le cadre de la **Greater North Sea Basin Initiative**. Cette initiative renforce la coopération entre les pays de la mer du Nord, dans diverses compétences, en mettant l'accent sur la transition énergétique, la préservation de la nature, la production alimentaire durable et l'aménagement des espaces marins. Dans ce cadre, nous jouons un rôle moteur en tant que pilote de l'axe de travail "Nature" et, au sein de l'axe de travail "Pêche", nous collaborons étroitement avec la ministre flamande qui a la Pêche en mer et l'Aquaculture dans ses attributions.

En ce qui concerne l'Océan Atlantique du Nord-est, la Belgique déploiera en 2026, dans le cadre de la Convention OSPAR, des efforts supplémentaires pour faciliter la coopération régionale par l'échange et l'analyse de données. À cette fin, nous continuerons à développer et à moderniser les banques de données OSPAR sur les espèces marines, les habitats et les zones marines protégées et de conservation de la nature.

Un transport maritime plus vert

Le transport maritime se trouve à un tournant majeur de sa transition vers la durabilité. En 2023, un accord international a été conclu au sein de l'OMI **pour réduire à zéro les émissions nettes de gaz à effet de serre dans le transport maritime d'ici 2050**. Bien que la décision relative au *Net Zero Framework* au sein de l'OMI en 2025 ait été reportée d'un an, nous envoyons un signal clair indiquant que nous continuons à soutenir pleinement la mise en œuvre de cet accord. Au cours de l'année à venir, nous continuerons à travailler, en collaboration avec nos partenaires internationaux et en concertation avec le secteur, à l'élaboration des lignes directrices nécessaires pour permettre la mise en œuvre finale de cet accord à l'avenir.

Des initiatives importantes ont également été prises au niveau européen, dans le cadre du Green Deal, pour décarboner le secteur du transport maritime. Ainsi, en 2024, le système d'échange de quotas d'émission (ETS) de l'UE a été étendu au secteur du transport maritime et, en 2025, des exigences européennes spécifiques sont entrées en vigueur afin de garantir l'augmentation de la part des carburants renouvelables et à faible teneur en carbone dans le mix de carburants du transport maritime international (FuelEU Maritime). Conformément au Plan national énergie et climat, nous nous engageons à mettre en œuvre efficacement dans les années à venir les mesures qui ont déjà été décidées, en tenant compte du contexte géopolitique et de la nécessité de créer des règles du jeu équitables au

en werken in dat verband aan het opstellen van een samenwerkingsakkoord.

België profileert zich resoluut als strategisch knooppunt voor het transport van nieuwe energievectoren, zoals waterstof en zijn derivaten. Onze maritieme infrastructuur, inclusief onze havens en scheepvaart, vormt hierbij een cruciale spil.

In lijn met het Nationaal Energie- en Klimaatplan ondersteunen we initiatieven die bijdragen aan de verduurzaming van de scheepvaart en de bredere energietransitie. Daartoe onderzoeken we binnen de regering hoe financieringsmogelijkheden, bijvoorbeeld via inkomsten uit de veiling van emissierechten (ETS), kunnen worden ingezet om innovatieve projecten te versterken.

We erkennen dat de scheepvaart een cruciale rol speelt in de wereldwijde decarbonisatie. De ontwikkeling en toepassing van nieuwe technologieën is daarbij onmisbaar. Als regulerende overheid streven we ernaar de sector actief te ondersteunen door de creatie van heldere technische en juridische kaders die innovatie stimuleren en grootschalige verduurzaming mogelijk maken.

Alleen met een geïntegreerde aanpak kunnen we de transitie naar groenere brandstoffen realiseren en het gelijk speelveld voor onze havens en reders behouden. De maritieme energietransitie vormt dan ook een transversale aangelegenheid. We coördineren een werkgroep om de sector hier optimaal en efficiënt in te ondersteunen.

De minister belast met Noordzee,

Annelies Verlinden

niveau europeén et mondial. Nous poursuivrons également en 2026 notre collaboration avec les partenaires fédéraux et régionaux et travaillerons, dans ce cadre, à la rédaction d'un accord de coopération.

La Belgique se positionne résolument comme une plaque tournante stratégique dans le transport de nouveaux vecteurs énergétiques tels que l'hydrogène et ses dérivés. Notre infrastructure maritime, y compris nos ports et notre transport maritime, constitue un maillon essentiel de cette transition.

Conformément au Plan national énergie et climat, nous soutenons les initiatives qui contribuent à la durabilité du transport maritime et à l'élargissement de la transition énergétique. À cette fin, nous examinons au sein du gouvernement comment les possibilités de financement, par exemple via les revenus issus de la mise aux enchères des quotas d'émission (ETS), peuvent être utilisées pour renforcer des projets innovants.

Nous reconnaissons que le transport maritime joue un rôle crucial dans la décarbonisation mondiale. Le développement et l'application de nouvelles technologies sont à cet égard indispensables. En tant qu'autorité régulatrice, nous nous efforçons de soutenir activement le secteur en créant des cadres techniques et juridiques clairs qui stimulent l'innovation et permettent une durabilité à grande échelle.

Seule une approche intégrée nous permettra de réaliser la transition vers des carburants plus écologiques et de préserver des conditions de concurrence équitables pour nos ports et nos armateurs. La transition énergétique maritime est donc une question transversale. Nous coordonnons un groupe de travail afin d'apporter au secteur un soutien optimal et efficace dans ce domaine.

La ministre chargée de la Mer du Nord,

Annelies Verlinden