

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 2003-2004

30 JANUARI 2004

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

houdende instemming met het Protocol van 1997 tot wijziging van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, MARPOL 1973, zoals gewijzigd door het Protocol daarbij van 1978

Memorie van toelichting

1. Inleiding

Dit Protocol dat ter goedkeuring van de Raad is voorgelegd, werd uitgewerkt in het kader van de IMO (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION) die onder de hoede staat van de Organisatie van de Verenigde Naties.

2. Retroacta en voorwerp van het protocol

1. In 1972 organiseerden de Verenigde Naties in het Zweedse Stockholm een Conferentie over het Menselijk leefmilieu. Toen reeds werd de aandacht gevestigd op het grensoverschrijdende karakter van milieuproblemen en hieruit voortvloeiend de bedreiging voor onze eigen leefwereld. Sicco Mansholt, voorzitter van de Europese commissie ten tijde van de VN-conferentie in Stockholm verwoordde het toen heel duidelijk : « Pas nu zijn we er bewust van geworden dat de mogelijkheden die onze planeet biedt, begrensd zijn: er zijn perken aan de economische groei en we zouden ons moeten afvragen of we onze huidige sociale structuren, onze huidige productieprocessen kunnen handhaven. Zijn we bereid onze leefwijze te veranderen ? » Het heeft nog 15 jaar geduurd voordat in 1987 de Brundtland-commissie in

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2003-2004

30 JANVIER 2004

PROJET D'ORDONNANCE

portant assentiment au Protocole de 1997, modifiant la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, MARPOL 1973, modifiée par le Protocole y relatif de 1978

Exposé des motifs

1. Introduction

Le Protocole soumis à l'assentiment du Conseil a été élaboré dans le cadre de l'OMI (ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE), un organisme spécialisé des Nations Unies.

2. Rétroactes et objet du protocole

1. En 1972, les Nations Unies organisèrent à Stockholm (Suède) une Conférence sur l'Environnement humain. A ce moment déjà, l'attention se portait sur le caractère transfrontalier des problèmes d'environnement et sur la menace qui en résulte pour notre propre milieu de vie. Sicco Mansholt, Président de la Commission européenne à cette époque, évoquait très clairement le problème en déclarant que nous avons enfin pris conscience du fait que les possibilités de la planète étaient limitées, qu'il y avait des limites à l'expansion économique et que la question se posait de savoir s'il était possible de maintenir nos structures sociales actuelles et nos méthodes de production. Il se demandait si nous étions prêts à changer notre mode de vie. Il fallut encore attendre 15 ans avant que la Commission

opdracht van de Verenigde Naties het rapport « Onze gezamenlijke toekomst » publiceerde. De uitdrukking « duurzame ontwikkeling » werd hierin gelanceerd, en nader omschreven als : « een ontwikkeling die tegemoet komt aan de huidige behoeften zonder de mogelijkheden van de toekomstige generaties in gevaar te brengen om hetzelfde te doen. » Echter de toepassing hiervan in de praktijk, in het beleid en in het bedrijfsleven bleek niet zo eenvoudig te zijn.

2. Sinds de VN-Conferentie inzake het Menselijk Leefmilieu in Stockholm en vooral na de VN-Conferentie in 1992 inzake Milieu en Ontwikkeling in Rio de Janeiro werd duidelijk dat duurzame ontwikkeling niet meer weg te cijferen is. Het einddoel van dit verdrag is het bewerkstelligen van een stabilisering van de concentraties broeikasgassen in de atmosfeer op een niveau waarop een gevaarlijke antropogene verstoring van het klimaatstelsel wordt voorkomen. Ten einde het milieu te beschermen zullen de staten naar hun vermogen op grote schaal de voorzorgsbenadering moeten toepassen (beginsel 15 van de Rio conferentie). Men heeft moeten bekennen dat verschillende maatregelen tegen klimaatverandering op zichzelf economisch verantwoord kunnen zijn en tevens kunnen bijdragen tot het oplossen van andere milieuproblemen. De nodige stappen die men heeft ondernomen om klimaatverandering te begrijpen en tegen te gaan zullen in ecologisch, sociaal en economisch opzicht enkel doeltreffend werken indien ze gebaseerd zijn op relevante wetenschappelijke, technische en economische overwegingen en voortdurend gecontroleerd en geëvalueerd worden in het licht van nieuwe bevindingen op deze gebieden.
3. Het algemeen probleem is dat de atmosferische uitstoot luchtvervuilers, broeikasgassen en ozonafbrekende stoffen bevat. De lidstaten van de Europese Unie hebben reeds grote vorderingen gemaakt tot het inperken van uitstootgassen veroorzaakt door op land gestationeerde bronnen. En onder het KYOTO PROTOCOL hebben diezelfde landen hun betrokkenheid inzake deze aangelegenheid duidelijk bewezen. Men is er zich ondertussen van bewust dat wat betreft de invloed van de uitstoot van luchtvervuilers op de gezondheid, er nog veel ruimte overblijft tot verbetering. Zeeschepen en in het algemeen het maritiem vervoer kunnen deze verbetering invullen daar de schepen tot nu toe meestal vrijgesteld waren van allerlei wetten.
4. Het is zowel de bekommernis van de Europese Unie als van de IMO om een strategie uit te bouwen met de bedoeling deze gassen terug te drijven naar een algemeen aanvaard niveau. Omdat de maritieme scheepvaart een wereldindustrie vormt, zonder begrensd te zijn door nationale grenzen, is het duidelijk dat enkel internationale oplossingen waardevol en duurzaam kunnen zijn.

Brundtland publie in 1987, à la demande des Nations Unies, son rapport Notre avenir à tous. Ce rapport est à l'origine de la notion de développement soutenable ou durable qui y est définie comme « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs ». Sa mise en pratique au niveau politique et économique s'avéra toutefois moins aisée que prévu.

2. Depuis la Conférence des Nations Unies de Stockholm sur l'Environnement humain et surtout après la Conférence des Nations Unies sur l'Environnement et le Développement qui se déroula en 1992 à Rio de Janeiro, il était devenu clair que le développement durable avait définitivement acquis sa place. Le but final de cette convention était de stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à un niveau permettant de prévenir un dangereux dérèglement anthropogène du système climatique. Pour protéger l'environnement, les États devront, chacun suivant ses propres moyens, appliquer à grande échelle une politique de précaution (Principe 15 de la Conférence de Rio). Il a fallu reconnaître que diverses mesures de lutte contre les changements climatiques pouvaient se justifier en soi au niveau économique et contribuer en même temps à résoudre d'autres problèmes environnementaux. Les démarches nécessaires, qui ont été entreprises pour comprendre les changements climatiques et pour les éviter, ne seront efficaces sur le plan écologique, social et économique que si elles sont fondées sur des considérations scientifiques, techniques et économiques pertinentes, contrôlées et évaluées en permanence à la lumière de nouvelles constatations en ces domaines.
3. Le problème général est que les rejets dans l'atmosphère contiennent des polluants, des gaz à effet de serre et des substances qui appauvrissent la couche d'ozone. Les États Membres de l'Union européenne ont déjà fait de grands progrès sur le plan de la réduction des émissions de gaz issues de sources terrestres. Dans le cadre du PROTOCOLE de KYOTO, ces mêmes pays ont clairement démontré leur engagement dans cette matière. Entre-temps, nous avons pris conscience que beaucoup reste encore à faire au niveau des effets des rejets polluants sur la santé. Les navires et le transport maritime en général peuvent aussi y contribuer étant donné que les navires étaient généralement dispensés jusqu'à présent de l'application de certains règlements.
4. Aussi bien l'Union européenne que l'OMI envisagent d'élaborer une stratégie visant à ramener l'émission de ces gaz à un niveau acceptable en général. Comme la navigation maritime constitue une industrie mondiale, non limitée par des frontières nationales, il est clair que seules des solutions internationales peuvent s'avérer valables à long terme.

5. In de jaren 90 heeft deze samenwerking geleid tot het ontwikkelen van Bijlage VI van de MARPOL CONVENTIE. In MARPOL Bijlage VI worden regels vastgelegd ter voorkoming van luchtvervuiling door de maritieme scheepvaart; inbegrepen zijn speciale SO_x normen die gehandhaafd moeten worden in speciaal gecontroleerde gebieden in de Noordzee en in de Baltische zee. MARPOL Bijlage VI werd in de schoot van de IMO op een diplomatieke conferentie goedgekeurd in 1997. Het zal in werking treden één jaar nadat 15 landen die 50 % van de brutotonnage van de wereldkoopvaardijvloot vertegenwoordigen dit geratificeerd zullen hebben. Tot op vandaag (december 2002) hebben reeds Zweden, Noorwegen, Singapore, de Bahamas, de Marshall eilanden en Liberia het Protocol geratificeerd, zijnde reeds ongeveer 26 % van de tonnage van de wereldvloot.
6. Omdat België zich op wereldvlak plaatst in de groep landen die een actief beleid wensen te voeren ter bescherming van het marien milieu met het uiteindelijk doel het leefmilieu wereldwijd te beschermen, zal de ratificering van dit Protocol de inwerkingtreding ervan vergemakkelijken.
7. Het gemengd karakter van dit protocol werd bevestigd door de Interministeriële Conferentie « Buitenlands Beleid » in haar vergadering van 10 oktober 2002.

3. Artikelsgewijze bespreking van het Protocol

Artikel 1 vermeldt de wijziging door dit Protocol aan het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd door het Protocol daarbij van 1978.

Artikel 2 vermeldt dat Bijlage VI, getiteld « Voorchriften voor de voorkoming van luchtverontreiniging door schepen », waarvan de tekst in de bijlage bij dit Protocol voorkomt, aan het Marpol Verdrag wordt toegevoegd.

Artikel 3 stelt dat het Verdrag en dit Protocol tezamen gelezen en geïnterpreteerd moeten worden als een enkel verdrag.

Artikel 4 vernoemt de wijzigingsprocedure.

Artikel 5 omvat de regels betreffende de ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding.

Artikel 6 vermeldt dat dit protocol in werking treedt 12 maanden na de datum waarop ten minste 15 Staten waarvan de koopvaardijvloeten tezamen ten minste vijftig procent vormen van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloot Partij zijn geworden, overeenkomstig artikel 5 van dit Protocol.

5. Dans les années 90, cette coopération a abouti à la réalisation de l'Annexe VI de la CONVENTION MARPOL. Cette Annexe fixe des règles pour prévenir la pollution atmosphérique par le transport maritime; elle prévoit entre autres des normes spéciales SO_x à respecter dans des zones spécialement contrôlées dans la Mer du Nord et la Mer Baltique. L'Annexe VI du MARPOL a été approuvée au sein de l'OMI au cours d'une conférence diplomatique tenue en 1997. Elle entrera en vigueur un an après la date à laquelle au moins 15 États dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce l'auront ratifiée. Jusqu'à présent (décembre 2002), ce Protocole a déjà été ratifié par la Suède, la Norvège, Singapour, les Bahamas, les Iles Marshall et le Liberia, représentant environ 26 % du tonnage de la flotte mondiale.
6. Comme la Belgique fait partie dans le monde du groupe de pays qui souhaitent mener une politique active en matière de protection du milieu marin dans l'ultime but de protéger l'environnement de toute la planète, sa ratification du Protocole en facilitera l'entrée en vigueur.
7. La Conférence interministérielle « Politique extérieure » a confirmé le caractère mixte de ce Protocole en sa réunion du 10 octobre 2002.

3. Commentaire des articles du Protocole

L'article 1^{er} stipule que la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif est modifiée par le présent Protocole.

L'article 2 précise que l'Annexe VI, intitulée « Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires », dont le texte figure en annexe au présent protocole, est ajoutée à la Convention Marpol.

L'article 3 stipule que la Convention et le présent Protocole sont considérés et interprétés comme formant un seul instrument.

L'article 4 reprend la procédure d'amendement.

L'article 5 contient les règles pour la signature, la ratification, l'acceptation, l'approbation et l'adhésion.

L'article 6 prévoit que ce Protocole entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins quinze États dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50% du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce sont devenus Parties à ce Protocole, conformément aux dispositions de son article 5.

Artikel 7 vermeldt de opzeggingswijze van dit Protocol.

Artikel 8 stelt dat dit Protocol wordt neergelegd bij de Secretaris-Generaal van de IMO (International Maritime Organization).

Artikel 9 vermeldt de talen waarin het Protocol werd opgesteld, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.

4. Bespreking van de Voorschriften

Voorschrift 1 verduidelijkt dat de toepassing van Bijlage VI van dit Protocol geldt voor alle schepen, tenzij uitdrukkelijk anders bepaald in de andere voorschriften van de bijlage.

Voorschrift 2 vermeldt begripsomschrijvingen zoals : doorlopende toevoer, emissie, nieuwe installaties, de NO_x Technische Code, ozonafbrekende stoffen, oliehoudend slik, beheersgebied voor SO_x-emissie.

De NO_x Technische Code bijvoorbeeld omvat regels betreffende de beheersing van de emissie van stikstofoxiden door scheepsdieselmotoren.

Voorschrift 3 vermeldt uitzonderingen waarbij deze voorschriften niet van toepassing zijn, zoals bijvoorbeeld elke emissie die noodzakelijk is om de veiligheid van een schip te verzekeren of om mensenlevens op zee te redden.

Voorschrift 4: de administratie mag het aanbrengen van andere installaties, materialen, middelen of toestellen toestaan zolang deze maar even doelmatig zijn als die welke in deze Bijlage zijn vereist.

Voorschrift 5 bepaalt de onderzoeken en inspecties waaraan schepen, vaste en drijvende boorinstallaties en andere platforms worden onderworpen. Verder bepaalt dit voorschrift wie deze onderzoeken en inspecties mag en kan uitvoeren.

Voorschrift 6 bepaalt de modaliteiten ter afgifte van een internationaal certificaat betreffende de voorkoming van luchtverontreiniging.

Voorschrift 7: op verzoek van een ander land kan een Administratie toestaan dat het voornoemde certificaat overeenkomstig Bijlage VI afgegeven wordt.

Voorschrift 8 bepaalt het model van het certificaat en dat ingeval de gebruikte taal een andere is dan de Engelse, de Spaanse of de Franse, de tekst vergezeld wordt van een vertaling in één van deze talen.

L'article 7 fixe les modalités de dénonciation du Protocole.

L'article 8 stipule que le présent Protocole est déposé auprès du Secrétaire général de l'OMI (Organisation Maritime Internationale).

L'article 9 énumère les langues dans lesquelles le Protocole est établi et précise que chaque texte fait également foi.

4. Examen des Règles

La Règle 1 précise que les dispositions de l'Annexe VI du Protocole s'appliquent à tous les navires, sauf disposition expresse contraire à d'autres règles de l'Annexe.

La Règle 2 contient la définition d'expressions telles que : chargement continu, émission, nouvelle installation, Code technique sur les NO_x, substance qui appauvrit la couche d'ozone, boues d'hydrocarbures, zone de contrôle des émissions de SO_x.

Le Code technique sur les NO_x contient, par exemple, le code technique sur le contrôle des émissions d'oxydes d'azote provenant des moteurs diesel marins.

La Règle 3 cite les cas où les règles de l'Annexe ne s'appliquent pas : lorsqu'il s'agit, par exemple, d'émissions nécessaires pour assurer la sécurité d'un navire ou pour sauver des vies humaines en mer.

La Règle 4 précise que l'Administration peut autoriser la mise en place à bord d'un navire d'autres installations, matériaux, dispositifs ou appareils à condition qu'ils soient au moins aussi efficaces que ceux prescrits par la présente Annexe.

La Règle 5 concerne les visites et les inspections auxquelles doivent être soumis les navires, les installations de forage et les autres plates-formes fixes ou flottantes. Il y est également précisé qui doit et peut effectuer ces visites et inspections.

La Règle 6 fixe les modalités de délivrance du Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère.

La Règle 7 précise qu'à la demande d'un autre État, une Administration peut autoriser la délivrance de ce Certificat conformément à l'Annexe VI.

La Règle 8 porte sur la forme du Certificat et signale que si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le texte doit comprendre une traduction dans l'une de ces langues.

Voorschrift 9 vermeldt de duur en de geldigheid van het certificaat maar eveneens de omstandigheden waarbij de geldigheid van dit certificaat vervalt.

Voorschrift 10 handelt over de controles die de haven-Staat moet uitvoeren met betrekking tot de bedrijfsvoering aan boord. Zo moeten de nodige maatregelen getroffen worden opdat een schip niet uitvaart zolang de toestand aan boord de vereisten van deze Bijlage niet vervult.

Voorschrift 11 stelt dat de Partijen die deze Bijlage ondertekend hebben samen moeten werken bij de opsporing van overtredingen en de handhaving van de bepalingen van deze Bijlage. De Partijen moeten gebruik maken van alle passende en uitvoerbare maatregelen van opsporing en milieubewaking en van doeltreffende methoden voor het rapporteren en het verzamelen van bewijsmateriaal.

Voorschrift 12 bepaalt dat elke opzettelijke emissie van ozonafbrekende stoffen verboden is. Nieuwe installaties die ozonafbrekende stoffen bevatten zijn verboden op alle schepen.

Voorschrift 13 behandelt de NO_x (stikstofoxiden) normen. Dit voorschrift is van toepassing op iedere dieselmotor waarbij het vermogen en het bouwjaar een belangrijke rol spelen. Dit voorschrift is echter bijvoorbeeld niet van toepassing op nooddieselmotoren, motoren geïnstalleerd in reddingsboten en elk middel of uitrusting dat uitsluitend bedoeld is voor het gebruik in noodsituaties. De emissie van stikstofoxiden (berekend als de totale gewogen emissie van NO₂) dat in functie staat van het toerental, een tijdsfactor en het vermogen van een motor mag bepaalde grenzen, vernoemd in dit voorschrift, niet overschrijden.

Voorschrift 14 behandelt de SO_x normen. Vooreerst zijn er algemene vereisten zoals de vereiste dat het zwavelgehalte van brandstofolie die aan boord van schepen wordt gebruikt, niet hoger is dan 4,5 % per m/m. Het wereldgemiddelde aan zwavelgehalte van brandstofolieresiduen geleverd voor gebruik aan boord van schepen dient te worden gecontroleerd.

Er zijn bovendien nog speciale vereisten voor bepaalde specifieke beheersgebieden, zoals bijvoorbeeld het Baltische zeegebied. De normen zijn hier nog strenger.

Voorschrift 15 behandelt de emissies van vluchtige organische stoffen (VOS) door tankschepen : indien deze emissies geregeld moeten worden in havens of laad- en losplaatsen onder de rechtsmacht van een Partij bij het Protocol van 1997, worden zij gereguleerd overeenkomstig de bepalingen van dit voorschrift. Deze en nog andere informatie moet bekend gemaakt worden bij de IMO.

Alle tankschepen die onderworpen zijn aan dampemissiebewaking in overeenstemming met bepalingen in dit

La Règle 9 fixe la durée et la validité du Certificat et précise les cas dans lesquels le Certificat cesse d'être valable.

La Règle 10 concerne le contrôle des normes d'exploitation à bord par l'État du Port. Les dispositions nécessaires doivent être prises pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il ait été remédié à la situation, conformément aux prescriptions de la présente Annexe.

La Règle 11 stipule que les Parties à cette Annexe doivent coopérer à la recherche des infractions et à la mise en application des dispositions de la présente Annexe. Elles doivent utiliser tous les moyens pratiques appropriés de recherche et de surveillance continue du milieu, ainsi que des méthodes satisfaisantes de transmission des renseignements et de rassemblement des preuves.

La Règle 12 interdit toute émission délibérée de substances qui appauvrissent la couche d'ozone. De nouvelles installations contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone sont interdites sur tous les navires.

La Règle 13 traite des normes relatives aux NO_x (oxydes d'azote). Elle s'applique à chaque moteur diesel dont la puissance et l'année de construction jouent un rôle important. Cette Règle ne s'applique par exemple pas aux moteurs diesel de secours, aux moteurs installés à bord d'embarcations de sauvetage ni aux dispositifs ou équipements destinés à être utilisés uniquement en cas d'urgence. La quantité d'oxydes d'azote (calculée comme étant l'émission totale pondérée de NO₂) qui est tributaire du nombre de tours, d'un facteur temps et du régime du moteur, ne peut dépasser les limites indiquées.

La Règle 14 traite des normes relatives aux SO_x. En règle générale, la teneur en soufre de tout fuel-oil utilisé à bord des navires ne doit pas dépasser 4,5 % m/m. La teneur en soufre moyenne mondiale des fuel-oils résiduels livrés en vue de leur utilisation à bord des navires doit être contrôlée.

Par ailleurs, des prescriptions particulières plus strictes sont d'application dans des zones de contrôle spécifiques comme en Mer Baltique.

La Règle 15 traite des émissions de composés organiques volatiles (COV) provenant des navires-citernes : si ces émissions doivent être réglementées dans les ports ou les terminaux de chargement ou de déchargement relevant de la juridiction d'une Partie au Protocole de 1997, elles doivent l'être conformément aux dispositions de cette règle. Cette information ainsi que d'autres renseignements doivent être notifiés à l'OMI.

Tous les navires-citernes soumis à un contrôle des émissions de vapeurs conformément aux dispositions de cette

voorschrift, dienen te worden voorzien van een door de Administratie goedgekeurd dampopvangsysteem.

Voorschrift 16 bepaalt dat de verbranding aan boord alleen toegestaan is in een verbrandingsoven aan boord.

Elke verbrandingoven dient te worden goedgekeurd door de Administratie, rekening houdend met door IMO ontwikkelde standaardspecificaties voor verbrandingsovens aan boord.

Het is verboden bepaalde stoffen vermeld in dit voorschrift, aan boord te verbranden.

Voorschrift 17 bepaalt dat de regering van elke Partij bij het Protocol van 1997 zich ertoe verbindt zorg te dragen voor het beschikbaar stellen van toereikende inrichtingen voor de behoeften van schepen die in dit voorschrift vermeld worden.

Voorschrift 18 vermeldt de eisen waaraan de brandstofolie voor verbrandingsdoeleinden geleverd aan en gebruikt aan boord van schepen waarop deze Bijlage van toepassing is, moet voldoen.

Voor ieder schip dat is onderworpen aan de voorschriften 5 en 6 van deze Bijlage dienen gegevens over de aan boord gebruikte brandstofolie te worden geregistreerd door middel van een bunker-afleveringsbon: deze bon vervat tenminste de informatie vermeld in aanhangsel V bij deze Bijlage.

De bunker-afleveringsbon dient vergezeld te zijn van een representatief monster van de geleverde brandstofolie.

Voorschrift 19 bepaalt eisen voor platforms en olieboorinstallaties.

De Minister belast met Leefmilieu en Waterbeleid, Natuurbehoud, Openbare Nethheid en Buitenlandse Handel,

Didier GOSUIN

règle doivent être pourvus d'un collecteur de vapeurs approuvé par l'Administration.

La Règle 16 n'autorise l'incinération à bord que dans un incinérateur de bord.

Chaque incinérateur doit être approuvé par l'Administration, compte tenu des spécifications normalisées applicables aux incinérateurs de bord, élaborées par l'OMI.

L'incinération à bord des substances énumérées dans cette règle est interdite.

La Règle 17 stipule que le gouvernement de chaque Partie au Protocole de 1997 s'engage à faire assurer la mise en place d'installations adaptées aux besoins des navires mentionnés dans cette règle.

La Règle 18 fixe les conditions auxquelles doit satisfaire le fuel-oil livré et utilisé aux fins de combustion à bord des navires soumis à la présente Annexe.

Pour chaque navire visé par les règles 5 et 6 de cette Annexe, les détails du fuel-oil qui est livré et utilisé aux fins de combustion à bord doivent être consignés dans une note de livraison de soutes, laquelle doit contenir au moins les renseignements spécifiés à l'appendice V de la présente Annexe.

La note de livraison de soutes doit être accompagnée d'un échantillon représentatif du fuel-oil livré.

La Règle 19 contient les prescriptions applicables aux plates-formes et installations de forage.

Le Ministre chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur,

Didier GOSUIN

**VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE
ONDERWORPEN AAN
HET ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE**

VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE

**houdende instemming met het Protocol
van 1997 tot wijziging van het Internationaal Verdrag
ter voorkoming van verontreiniging door schepen,
MARPOL 1973, zoals gewijzigd door
het Protocol daarbij van 1978**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voorstel van de Minister van Leefmilieu,

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De Minister van Leefmilieu is er namens de Brusselse Hoofdstedelijke Regering mee belast aan de Brusselse Hoofdstedelijke Raad het ontwerp van ordonnantie voor te leggen waarvan de tekst hierna volgt :

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2

Het Protocol bekrachtigd te Londen op 26 september 1997 tot wijziging van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, MARPOL 1973, zoals gewijzigd door het Protocol daarbij van 1978, zal volkomen gevolg hebben.

De Minister-President belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek,

Daniel DUCARME

De Minister belast met Leefmilieu en Waterbeleid, Natuurbehoud, Openbare Netheid en Buitenlandse Handel,

Didier GOSUIN

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE
SOU MIS A L'AVIS
DU CONSEIL D'ETAT**

AVANT-PROJET D'ORDONNANCE

**portant assentiment au Protocole de 1997,
modifiant la Convention internationale
pour la prévention de la pollution par
les navires, MARPOL 1973,
modifiée par le Protocole y relatif de 1978**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur proposition du Ministre de l'Environnement,

Après délibération,

ARRETE :

Le Ministre de l'Environnement, est chargé de présenter, au nom du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

Article 1^{er}

La présente ordonnance règle une matière visée par l'article 39 de la Constitution.

Article 2

Le Protocole ratifié à Londres le 26 septembre 1997 modifiant la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, MARPOL 1973, modifiée par le Protocole y relatif de 1978, sortira son plein et entier effet.

Le Ministre-Président chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et des Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique,

Daniel DUCARME

Le Ministre chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur,

Didier GOSUIN

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, derde kamer, op 27 oktober 2003 door de Minister van Leefmilieu en Waterbeleid, Natuurbehoud, Openbare Netheid en Buitenlandse Handel van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest verzocht hem van advies te dienen over een voorontwerp van ordonnantie « houdende instemming met het Protocol 1997 tot wijziging van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, MARPOL 1973, zoals gewijzigd door het Protocol daarbij van 1978 », heeft op 13 januari 2004 het volgende advies (nr. 36.045/3) gegeven :

Het ontwerp geeft geen aanleiding tot opmerkingen.

De kamer was samengesteld uit

De heren	D. ALBRECHT,	staatsraad, voorzitter,
	P. LEMMENS, B. SEUTIN,	staatsraden,
	H. COUSY, J. VELAERS	assessoren van de afdeling wetgeving,
Mevrouw	A.-M. GOOSSENS,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door mevr. K. BAMS, auditeur.

De Griffier,

A.-M. GOOSSENS

De Voorzitter,

D. ALBRECHT

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, troisième chambre, saisi par le Ministre de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature, de la Propreté publique et du Commerce extérieur de la Région de Bruxelles-Capitale, le 27 octobre 2003, d'une demande d'avis sur un avant-projet d'ordonnance « portant assentiment au Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, MARPOL 1973, modifiée par le Protocole y relatif de 1978 », a donné le 13 janvier 2004 l'avis suivant (n° 36.045/3) :

Le projet n'appelle pas d'observations.

La chambre était composée de

Messieurs	D. ALBRECHT,	conseiller d'Etat, président,
	P. LEMMENS, B. SEUTIN,	conseillers d'Etat,
	H. COUSY, J. VELAERS	assesseurs de la section de législation,
Madame	A.-M. GOOSSENS,	griffier.

Le rapport a été présenté par Mme K. BAMS, auditeur.

Le Griffier,

A.-M. GOOSSENS

Le Président,

D. ALBRECHT

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

houdende instemming met het Protocol van 1997 tot wijziging van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, MARPOL 1973, zoals gewijzigd door het Protocol daarbij van 1978

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voorstel van de Minister van Leefmilieu,

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De Minister van Leefmilieu is er namens de Brusselse Hoofdstedelijke Regering mee belast aan de Brusselse Hoofdstedelijke Raad het ontwerp van ordonnantie voor te leggen waarvan de tekst hierna volgt :

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2

Het Protocol bekrachtigd te Londen op 26 september 1997 tot wijziging van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, MARPOL 1973, zoals gewijzigd door het Protocol daarbij van 1978, zal volkomen gevolgd hebben (*).

(*) De volledige tekst van het Protocol kan op de griffie van de Raad geraadpleegd worden.

PROJET D'ORDONNANCE

portant assentiment au Protocole de 1997, modifiant la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, MARPOL 1973, modifiée par le Protocole y relatif de 1978

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur proposition du Ministre de l'Environnement,

Après délibération,

ARRETE :

Le Ministre de l'Environnement est chargé de présenter, au nom du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

Article 1^{er}

La présente ordonnance règle une matière visée par l'article 39 de la Constitution.

Article 2

Le Protocole ratifié à Londres le 26 septembre 1997 modifiant la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, MARPOL 1973, modifiée par le Protocole y relatif de 1978, sortira son plein et entier effet (*).

(*) Le texte intégral du Protocole peut être consulté au greffe du Conseil.

Brussel, 29 januari 2004

Namens de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

De Minister-President belast met Plaatselijke Besturen,
Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen,
Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek,

Daniel DUCARME

De Minister belast met Leefmilieu en Waterbeleid,
Natuurbehoud, Openbare Netheid en Buitenlandse Handel,

Didier GOSUIN

Bruxelles, le 29 janvier 2004

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-
Capitale,

Le Ministre-Président chargé des Pouvoirs locaux, de
l'Aménagement du Territoire, des Monuments et des Sites,
de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique,

Daniel DUCARME

Le Ministre chargé de l'Environnement et de la Politique
de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté
publique et du Commerce extérieur,

Didier GOSUIN

