

## PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2007-2008

6 NOVEMBRE 2007

### PROJET D'ORDONNANCE

**portant assentiment à :**

**la Convention relative à la collecte,  
au dépôt et à la réception des déchets  
survenant en navigation rhénane  
et intérieure, faite à Strasbourg  
le 9 septembre 1996**

#### Exposé des motifs

La Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, appelée ci-après la Convention, a été élaborée dans le cadre de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) et a été signée le 9 septembre 1996 par la Belgique, l'Allemagne, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse.

La Convention a pour objectif de réaliser un système harmonisé au niveau international de lutte contre la pollution des voies d'eau par la navigation intérieure, de mettre en pratique le principe du « pollueur-payeur », de contribuer de cette manière à l'image écologique de la navigation intérieure et d'y parvenir tout en évitant des distorsions de concurrence entre les différents États contractants.

Outre le texte principal, cette Convention comporte deux annexes. L'Annexe 1 désigne de façon précise les voies d'eau sur lesquelles s'applique la Convention. Pour la Belgique, il s'agit de l'ensemble des eaux accessibles à la navigation intérieure. L'Annexe 2 est considérée comme un règlement d'application et implique une concrétisation de diverses dispositions de la Convention. Elle comporte cinq appendices. Les annexes et les appendices font partie intégrante de la Convention. En raison de leur contenu, il convient toutefois de les considérer comme étant de nature exécutive.

## BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2007-2008

6 NOVEMBER 2007

### ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**houdende instemming met :**

**het Verdrag inzake de verzameling,  
afgifte en inname van afval  
in de Rijn- en binnenvaart,  
ondertekend te Straatsburg  
op 9 september 1996**

#### Memorie van toelichting

Het Verdrag inzake de inzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, hierna Verdrag genoemd, kwam tot stand in het kader van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en werd op 9 september 1996 door België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland ondertekend.

Dit Verdrag heeft als doel het tot stand brengen van een internationaal geharmoniseerd systeem ter bestrijding van de vervuiling van de vaarwegen door de binnenvaart, het in praktijk brengen van het principe « de vervuiler betaalt » en op die manier bij te dragen tot het ecologisch imago van de binnenvaart op een wijze die de concurrentieverhoudingen tussen de binnenvaartvloten van de verschillende Verdragsstaten niet verstoort.

Het Verdrag bevat naast de hoofdtekst, twee bijlagen. Bijlage één geeft de precieze aanduiding van de vaarwegen waarop het Verdrag van toepassing is. Voor België zijn dat alle voor de binnenvaart openstaande wateren. Bijlage twee is aangemerkt als « Uitvoeringsregeling » en houdt een concretisering van diverse verdragsbepalingen in. Bij deze bijlage horen 5 aanhangsels. De bijlagen met aanhangsels maken integraal deel uit van het Verdrag, doch moeten door hun inhoud worden beschouwd als zijnde van uitvoerende aard.

Comme déjà mentionné, la Convention ne définit que les principes de base. Les modalités pratiques sont régies par son Annexe 2 « Règlement d'application » qui comporte trois parties correspondant aux trois types de déchets survenant à bord et sur lesquels la Convention est d'application.

La Partie A concerne les déchets huileux et graisseux lors de l'exploitation du bâtiment, la Partie B concerne les déchets liés à la cargaison (y compris la cargaison restante et les résidus de manutention) et la Partie C concerne les autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment. Dans le commentaire des articles, il est fait référence, pour chaque disposition de la Convention, à la disposition correspondante du « Règlement d'application ».

*Article 1<sup>er</sup>*  
**Définitions**

L'article 1<sup>er</sup> reprend les définitions des termes suivants : déchets survenant à bord, déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment, déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment, eau de fond de cale, autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment, déchets liés à la cargaison, bâtiment, bateau à passagers, navire de mer, station de réception, conducteur, bâtiment motorisé, gazole, station d'avitaillement, exploitant de l'installation de manutention, affréteur, exploitant du bâtiment, destinataire de la cargaison. Des définitions figurent également dans les Parties A, B et C de l'Annexe 2.

*Article 2*  
**Champ d'application géographique**

L'Annexe 1 de la Convention reprend toutes les voies d'eau qui tombent dans le domaine d'application de la Convention. Pour la Belgique, il s'agit de l'ensemble des eaux accessibles à la navigation intérieure.

*Article 3*  
**Interdiction de déversement et de rejet**

Il est interdit de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler à partir des bâtiments, dans les voies d'eau tombant dans le domaine d'application de la Convention, les déchets survenant à bord ainsi que des parties de la cargaison. Les exceptions à cette interdiction ne sont autorisées que conformément aux dispositions de l'Annexe 2 de la Convention et de ses appendices. Les dispositions qui concernent les déversements font partie de la compétence des régions relative à l'environnement.

Les exceptions suivantes sont prévues (l'Annexe 2) :

Zoals reeds aangehaald legt het Verdrag slechts de basisprincipes vast. De praktische uitwerking is geregeld in een bij het Verdrag gevoegde « Uitvoeringsregeling » (Bijlage 2) die uit drie delen bestaat, overeenkomstig de drie soorten scheepsafval waarop het Verdrag van toepassing is.

Deel A heeft betrekking op olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval, Deel B het afval van de lading (met inbegrip van restlading en overslagresten) en Deel C op het overige scheepsbedrijfsafval. In de artikelsgewijze bespreking wordt telkens bij de bepalingen van het Verdrag verwezen naar de betreffende bepalingen van de « Uitvoeringsregeling ».

*Artikel 1*  
**Begripsbepalingen**

In artikel 1 zijn definities opgenomen van de volgende begrippen : scheepsafval, scheepsbedrijfsafval, olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval, bilgewater, overig scheepsbedrijfsafval, afval van de lading, schip, passagiersschip, zeeschip, ontvangstinrichting, schipper, gemotoriseerd schip, gasolie, bunkerbedrijf, exploitant van de overslaginstallatie, verlader, vervoerder, ladingontvanger. Ook in Deel A, B en C van Bijlage 2 zijn begripsomschrijvingen opgenomen.

*Artikel 2*  
**Geografisch toepassingsgebied**

In Bijlage 1 bij het Verdrag zijn de vaarwegen opgesomd die onder het toepassingsgebied van het Verdrag vallen. Voor België vallen alle voor de binnenvaart openstaande vaarwegen onder het toepassingsgebied van het Verdrag.

*Artikel 3*  
**Verbod tot inbrengen en lozen**

Het is verboden om scheepsafval en delen van de lading vanaf schepen in de onder het toepassingsgebied van het Verdrag vallende vaarwegen te brengen of te lozen. Uitzonderingen op dit verbod zijn slechts toegestaan in overeenstemming met Bijlage 2 van het Verdrag en de bijbehorende aanhangsels. De bepalingen met betrekking tot lozingen behoren tot de bevoegdheid « leefmilieu » van de gewesten.

Volgende uitzonderingen zijn voorzien (Bijlage 2) :

*Partie A. – Déchets huileux et graisseux lors de l'exploitation du bâtiment*

Sous certaines conditions, le déversement d'eaux séparées par les bateaux déshuileurs est autorisé. La teneur maximale d'huile résiduaire à la sortie est continuellement et sans dilution préalable conforme aux prescriptions nationales.

*Partie B. – Déchets liés à la cargaison*

Sous certaines conditions, les eaux de lavage, comportant des résidus de cargaison tels qu'énumérés dans l'Appendice III, peuvent être déversées. L'eau de lavage est l'eau survenant lors du lavage des cales balayées ou aspirées ou des citernes asséchées. En font partie également l'eau de ballastage et l'eau de précipitation provenant de ces cales ou citernes.

La liste des marchandises définit, par type de cargaison, la manière dont l'eau de lavage doit être traitée. La cale doit être déchargée de la façon prescrite dans la liste des marchandises (selon la marchandise transportée, la cale doit être balayée, aspirée ou asséchée). Dans tous les autres cas, l'eau de lavage doit être déposée auprès d'une installation de manutention disposant de suffisamment de possibilités de réception et de traitement ou auprès d'une station de réception agréée. La Convention prévoit une période transitoire de cinq ans pour l'introduction de la liste de marchandises. Durant la période transitoire, il suffit de remettre le bâtiment dans l'état balayé, là où la liste de marchandises prescrit l'état aspiré dans le cas de cargaison sèche et là où les systèmes d'assèchement existants doivent être utilisés dans le cas de cargaison liquide. Durant la période transitoire, le rejet des eaux de lavage dans l'eau de surface au lieu du réseau d'assainissement est encore autorisé. Les États ont la possibilité de prescrire, sur tout ou partie de leur territoire, l'application des dispositions conformément à la liste de marchandises déjà avant la fin de la période transitoire si les équipements nécessaires sont disponibles.

*Partie C. – Autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment*

Le déversement des eaux usées domestiques est autorisé sauf pour les bateaux à passagers à cabines pourvus de plus de 50 emplacements de couchage et pour les autres bateaux admis au transport de plus de 50 passagers. Une période transitoire est toutefois prévue dans les deux cas. Elle s'étend respectivement jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2005 et jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2010. Les bateaux à passagers qui disposent d'une station d'épuration de bord respectant les valeurs limites et de contrôle mentionnées à l'Appendice V peuvent également déverser leurs eaux usées domestiques.

*Deel A. – Olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval*

Onder bepaalde voorwaarden is het lozen door bilgebotten van olie gescheiden water toegelaten. Het maximale restoliegehalte in het afgescheiden water moet constant en zonder voorafgaande verdunning voldoen aan de nationale voorschriften.

*Deel B. – Afval van de lading*

Onder bepaalde voorwaarden mag waswater met ladingrestanten van stoffen opgesomd in Aanhangsel III geloosd worden. Waswater is het water dat gebruikt is bij het wassen van een bezemschoon of zuigschoon laadruim dan wel een nagelensde ladingtank. Tot waswater wordt eveneens gerekend : het ballastwater en het regenwater dat uit deze laadruimten of ladingtanks komt.

In de stoffenlijst is per ladingsoort aangegeven hoe met het waswater moet worden omgegaan. Het laadruim dient dan gelost te zijn op de in de stoffenlijst voorgeschreven wijze (afhankelijk van de vervoerde stof is dit bezemschoon, zuigschoon of nagelensd). In alle andere gevallen moet het waswater worden afgegeven aan een overslaginstallatie die beschikt over voldoende ontvangst- en verwerkingsmogelijkheden of bij een toegelaten ontvangst-inrichting. Het Verdrag voorziet in een overgangperiode van vijf jaar voor het invoeren van de stoffenlijst. Gedurende de overgangperiode volstaat, voor de droge lading waar in de stoffenlijst zuigschoon wordt voorgeschreven en voor de vloeibare lading waar gebruik moet worden gemaakt van de aanwezige nalensmogelijkheden, het bezemschoon opleveren van het schip. Gedurende de overgangperiode is lozing van waswater in het oppervlaktewater in plaats van in de riolering nog toegestaan. De Staten hebben de mogelijkheid om voor hun grondgebied of delen daarvan al eerder de voorschriften overeenkomstig de stoffenlijst toe te passen indien de nodige voorzieningen aanwezig zijn.

*Deel C. – Overig scheepsbedrijfsafval*

De lozing van huishoudelijk afvalwater wordt toegestaan behalve voor hotelschepen met meer dan 50 slaappleatsen en voor andere passagierschepen die meer dan 50 passagiers mogen vervoeren. Voor beide gevallen is in een overgangsregeling voorzien, respectievelijk tot 1 januari 2005 en 2010. Passagiersschepen die beschikken over toegelaten zuiveringsinstallaties die voldoen aan de grens- en controlewaarden zoals opgenomen in Aanhangsel V mogen ook hun huishoudelijk afvalwater lozen. Bovendien kunnen nog andere uitzonderingsmogelijkheden voorzien worden

En outre, il existe encore d'autres possibilités de dérogation lorsque l'interdiction de déversement est difficilement réalisable dans la pratique ou entraînerait des dépenses déraisonnables.

*Article 4*  
**Stations de réception**

Les États contractants ont l'obligation d'installer ou de faire installer un réseau suffisamment dense de stations de réception et de le coordonner sur le plan international sur les voies d'eau auxquelles la présente Convention s'applique.

Conformément au Règlement d'application, une procédure uniforme en vue de la collecte et du dépôt des déchets survenant à bord auprès des stations de réception doit être introduite. Les stations de réception sont tenues de recueillir les déchets survenant à bord selon les modalités fixées par le règlement d'application. L'installation des stations de réception fait partie des compétences des Régions.

La Partie C « Autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment » prévoit les périodes transitoires suivantes :

- pour les ordures ménagères, des stations de réception doivent déjà être installées avant l'entrée en vigueur de la Convention;
- pour les autres déchets spéciaux et les slops, un délai de cinq ans après l'entrée en vigueur de la Convention est prévu;
- pour le déversement des eaux usées domestiques des bateaux à passagers, la Partie C stipule une introduction graduelle de l'interdiction de déversement liée à la date de réalisation des stations de réception. Les eaux domestiques usées du précédent voyage peuvent encore être déversées librement en raison de la nature et de la quantité des déchets.

*Article 5*  
**Principe de financement**

Conformément à l'article 5, les États contractants introduisent des modalités uniformes de financement pour la réception et l'élimination des déchets survenant à bord.

*Article 6*  
**Réception et élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment**

Un système de financement indirect a été prévu pour le paiement des coûts de collecte et d'élimination d'une for-

indien het lozingsverbod praktisch moeilijk uitvoerbaar is of onevenredige kosten met zich meebrengt.

*Artikel 4*  
**Ontvangstinrichtingen**

De Verdragsstaten moeten langs de vaarwegen waarop het Verdrag van toepassing is, een voldoende dicht net van ontvangstinrichtingen voorzien en dit internationaal afstemmen.

Er dient overeenkomstig de Uitvoeringsregeling een uniforme procedure met betrekking tot de verzameling van scheepsafval en de afgifte aan de ontvangstinrichtingen te worden ingevoerd. De ontvangstinrichtingen zijn verplicht het scheepsafval overeenkomstig de in de Uitvoeringsregeling vastgelegde procedure aan te nemen. Het voorzien van ontvangstinrichtingen voor scheepsafval behoort tot de bevoegdheid van de Gewesten.

In Deel C overig scheepsbedrijfsafval wordt in de volgende overgangstermijnen voorzien :

- voor de afgifte van huisvuil dienen bij de inwerkingtreding van het Verdrag reeds ontvangstinrichtingen aanwezig te zijn;
- voor de afgifte van klein gevaarlijk afval en slops wordt een termijn van vijf jaar na de inwerkingtreding van het Verdrag voorzien;
- voor huishoudelijk afvalwater van passagiersschepen voorziet Deel C in een gefaseerde invoering van het lozingsverbod, gekoppeld aan de datum waarop ontvangstinrichtingen moeten zijn ingericht. Het huishoudelijk afvalwater van de vorige vaart mag, vanwege de aard en de hoeveelheid van het afval, nog vrij worden geloosd.

*Article 5*  
**Grondslag van de financiering**

Overeenkomstig artikel 5 dienen de Verdragsluitende Staten een uniforme financieringswijze in te voeren voor de inname en verwijdering van scheepsafval.

*Article 6*  
**Inname en verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval**

Voor de betaling van de kosten van de inzameling en verwijdering van een belangrijke vorm van scheepsbedrijfsaf-

me notable de déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment, en l'occurrence les déchets huileux et graisseux. Le financement est assuré par une rétribution d'élimination prélevée sur les bâtiments motorisés qui utilisent du gazole, à l'exclusion des navires de mer.

Le montant de la rétribution est identique dans tous les États et il est fixé sur la base des coûts de la réception et de l'élimination, déduction faite des éventuelles recettes générées par le recyclage des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment, et de la quantité de gazole livrée (Partie A du règlement d'exécution). Le tarif de la rétribution d'élimination est défini annuellement. Le droit au dépôt de déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment dans les stations de réception désignées par les institutions nationales est ouvert dès le paiement de la rétribution d'élimination. Les États s'assurent que les conducteurs et les stations d'avitaillement remplissent les obligations leur incombant, notamment lors de chaque livraison de gazole.

La rétribution d'élimination est à acquitter au moyen de timbres mis en vente par une institution nationale. Les timbres sont édités par l'instance internationale de péréquation et de coordination. Lors de l'avitaillement, le conducteur remet à la station d'avitaillement (une station où les bâtiments s'approvisionnent en gazole) la quotité de timbres correspondant à la quantité de gazole à recevoir. La station d'avitaillement oblitère la quotité de timbres et établit un justificatif d'approvisionnement qui comporte la valeur des timbres remis et la quantité de gazole avitaillée.

#### *Article 7*

### **Réception et élimination des autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment**

Dans les ports, aux installations de manutention ainsi qu'aux aires de stationnement, la réception et l'élimination des ordures ménagères ne peuvent pas faire l'objet d'une perception de droits spécifiques.

En ce qui concerne la réception et l'élimination d'autres déchets spéciaux, les États contractants prendront des dispositions concertées relatives à un système de financement prévoyant que les coûts de la réception et de l'élimination de ces déchets sont inclus dans les droits portuaires ou de stationnement, ou imputés d'une autre manière au bâtiment, indépendamment du fait que ce dernier dépose ou ne dépose pas lesdits déchets. Pour les bateaux à passagers, les coûts de la réception et de l'élimination des eaux usées domestiques et des boues de curage ainsi que des ordures ménagères et autres déchets spéciaux peuvent être imputés à part au conducteur. Les coûts de la réception et de l'élimination des slops peuvent également être imputés à part au conducteur. Ces dispositions relatives au financement des autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment font partie des compétences des Régions relatives à l'environnement.

val met name het olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval wordt een systeem van indirecte financiering voorzien. De financiering geschiedt door middel van een verwijderingsbijdrage, die van gemotoriseerde schepen, voor zover zij gasolie gebruiken, wordt geheven, met uitzondering van zeeschepen.

De hoogte van de verwijderingsbijdrage is in alle Staten gelijk en wordt vastgesteld op basis van de inname- en verwijderingskosten, na aftrek van de eventuele opbrengsten van de verwerking van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval en van de hoeveelheid geleverde gasolie (Deel A van de Uitvoeringsregeling). Het tarief van de verwijderingsbijdrage wordt jaarlijks bepaald. De betaling van de verwijderingsbijdrage geeft recht op afgifte van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval aan de door de nationale instituten aangewezen ontvangstinrichtingen. De Staten zien toe op de naleving van de desbetreffende verplichtingen door schippers en bunkerinrichtingen in het bijzonder bij elke levering van gasolie.

De verwijderingsbijdrage wordt betaald door middel van zegels die bij een nationaal instituut zijn aangeschaft. De schipper geeft bij het bunkeren een met de te betrekken hoeveelheid gasolie overeenkomende hoeveelheid zegels af aan het bunkerbedrijf (bedrijf waarvan schepen gasolie betrekken). Het bunkerbedrijf maakt de zegels ongeldig en maakt een bunkerverklaring op waarin de waarde van de overgelegde zegels en de geleverde hoeveelheid gasolie vermeld wordt.

#### *Artikel 7*

### **Inname en verwijdering van overig scheepsbedrijfsafval**

In havens, bij overslaginstallaties, bij ligplaatsen en bij sluizen worden voor de inname en verwijdering van huishoudelijk afvalwater geen aparte heffingen geheven.

Met betrekking tot de inname en verwijdering van klein gevaarlijk afval treffen de Verdragsstaten afgestemde regelingen voor een financieringssysteem waarin de kosten voor de inname en verwijdering, ongeacht of het afval afgegeven wordt, in de haven- of liggelden inbegrepen zijn dan wel het schip anderszins opgelegd worden. Voor passagiersschepen kunnen de kosten voor inname en verwijdering van huishoudelijk afvalwater, van zuiveringsslib, van huisvuil en klein gevaarlijk afval de schipper afzonderlijk in rekening worden gebracht. Ook de kosten voor de inname en verwijdering van slops kunnen de schipper afzonderlijk in rekening gebracht worden. Deze bepalingen met betrekking tot de financiering van overig scheepsbedrijfsafval behoren tot de bevoegdheid van de Gewesten inzake leefmilieu.

*Article 8***Déchargement des restes, lavage ainsi que réception et élimination des déchets liés à la cargaison**

L'affréteur (la personne ayant donné l'ordre de transport) ou le destinataire de la cargaison (la personne habilitée à prendre livraison de la cargaison) prend en charge les frais occasionnés par le déchargement des restes et le lavage du bâtiment ainsi que par la réception et l'élimination des déchets liés à la cargaison conformément à la Partie B du règlement d'application.

Si, avant le chargement, le bâtiment n'est pas conforme au standard de déchargement requis et si l'affréteur ou le destinataire de la cargaison concerné par le transport qui précédait a rempli ses obligations, l'exploitant du bâtiment supporte les coûts occasionnés par le déchargement des restes et le lavage du bâtiment et par la réception et l'élimination des déchets liés à la cargaison.

*Article 9***Institution nationale**

Pour l'organisation du système de financement pour la réception et l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment, chaque État doit désigner une institution nationale (IN). L'institution nationale doit comprendre des représentants de la navigation intérieure.

*Article 10***Péréquation financière nationale – instance internationale de péréquation et de coordination**

La Convention prévoit une péréquation internationale entre les institutions nationales des coûts et des recettes des rétributions d'élimination de réception et d'élimination (Partie B du Règlement d'application).

Pour réaliser cette péréquation internationale, il est créé une instance internationale de péréquation et de coordination (IIPC), composée de représentants des institutions nationales. L'IIPC évalue en outre le système de financement, les rétributions d'élimination et l'adaptation du réseau de stations de réception aux besoins de la navigation et à l'efficacité de l'élimination. La réglementation y afférente sera définie dans l'accord de coopération entre l'autorité fédérale et les régions.

*Article 11***Devoir général de vigilance**

Tous les concernés (le conducteur, les autres membres d'équipage, les autres personnes se trouvant à bord, l'affréteur, l'exploitant du bâtiment, le destinataire de la cargaison,

*Artikel 8***Restlossen, wassen en inname en verwijdering van afval van de lading**

De verlader (degene die de vervoersopdracht heeft verleend) of de ladingontvanger (degene die gerechtigd is de goederen in ontvangst te nemen) draagt de kosten voor het nalossen en het wassen van het schip en voor de inname en verwijdering van afval van de lading (Deel B van de Uitvoeringsregeling).

Indien het schip voor het laden niet overeenstemt met de voorgeschreven losstandaard en indien de ladingontvanger of verlader van het vorige transport zijn verplichtingen is nagekomen, draagt de vervoerder de kosten voor het nalossen of wassen van het schip evenals de kosten van inname en verwijdering van het afval van de lading.

*Artikel 9***Nationaal Instituut**

Voor de organisatie van het financieringssysteem voor de inname en verwijdering van het olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval moet iedere Staat een nationaal instituut (NI) aanwijzen. In het nationaal instituut moet de binnenvaartbedrijfstak vertegenwoordigd zijn.

*Artikel 10***Internationale financiële verevening – internationaal vereenings- en coördinatieorgaan**

Het Verdrag voorziet in een internationale verevening van de kosten en opbrengsten van de verwijderingsbijdragen tussen de nationale instituten (Bijlage 2, Deel A. Uitvoeringsregeling).

Voor de uitvoering van de internationale verevening wordt een Internationaal Vereenings- en Coördinatieorgaan (IVC) opgericht, bestaande uit vertegenwoordigers van de nationale instituten. Het IVC evalueert tevens het financieringssysteem, de verwijderingsbijdrage en evalueert of het net van ontvangstinrichtingen voldoet aan de behoeften van de scheepvaart en de doelmatigheid van de afvalverwijdering. De regeling hiervan wordt vastgelegd in het samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de gewesten.

*Artikel 11***Algemene zorgplicht**

Aan alle betrokkenen (schipper, overige bemanning en andere personen aan boord, verlader, vervoerder, ladingontvanger, exploitanten van overslaginstallaties en ont-

les exploitants des installations de manutention ainsi que les exploitants des stations de réception) ont l'obligation d'éviter la pollution de la voie d'eau, de limiter au maximum la quantité de déchets survenant à bord et d'éviter autant que possible tout mélange de différentes catégories de déchets.

#### *Article 12*

#### **Obligations et droits du conducteur**

Le conducteur peut déposer les déchets survenant à bord auprès des stations de réception dans chacun des États contractants dans les conditions prévues dans le règlement d'application. Il est tenu de respecter les obligations et interdictions prévues dans le Règlement d'application.

#### *Partie A. – Déchets huileux et graisseux*

Cette partie comporte des obligations pour le conducteur en matière de collecte et de traitement à bord ou de dépôt de tels déchets.

Ainsi, chaque bâtiment motorisé qui utilise du gazole doit avoir à son bord un carnet de contrôle des huiles usagées valable (voir Appendice I : Modèle de carnet de contrôle des huiles usagées). Les déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment doivent être régulièrement déposés, contre justificatifs, dans les stations de réception.

#### *Partie B. – Déchets liés à la cargaison*

Cette partie définit des obligations en matière de chargement et de déchargement de bâtiments. Tout bâtiment qui a été déchargé en un point situé dans le champ d'application de la Convention doit avoir à son bord une attestation de déchargement valable (voir Appendice IV : modèle d'attestation de déchargement).

Lors du déchargement des restes ainsi que du dépôt et de la réception des déchets liés à la cargaison, les standards de déchargement et les prescriptions relatives au dépôt et à la réception sont applicables (voir Appendice III : standards de déchargement et prescriptions relatives au dépôt et à la réception en vue de l'autorisation du déversement des eaux de lavage, de précipitation et de ballastage contenant des résidus de cargaison).

Après le déchargement, le bâtiment ne peut poursuivre son voyage que lorsque le conducteur se sera assuré que les résidus de manutention ont été enlevés. Le bâtiment ne peut poursuivre son voyage après le déchargement que lorsque le conducteur aura confirmé dans l'attestation de déchargement que la cargaison restante ainsi que les résidus de manutention ont été pris en charge. Lorsque les cales ou citernes sont lavées et que les eaux de lavage ne peuvent pas

vangstinrichtingen) wordt de verplichting opgelegd om de verontreiniging van de vaarwegen te voorkomen, de hoeveelheid scheepsafval zo gering mogelijk te houden en de vermenging van verschillende afvalsoorten zo veel mogelijk te voorkomen.

#### *Artikel 12*

#### **Verplichtingen en rechter van de schipper**

De schipper kan het scheepsafval aan de ontvangstinrichtingen van elke Verdragsluitende Staat afgeven onder de in de Uitvoeringsregeling opgenomen voorwaarden. De schipper dient de in de Uitvoeringsregeling opgenomen verplichtingen en verboden na te leven.

#### *Deel A. – Olie en vethoudend scheepsbedrijfsafval*

Hierin worden verplichtingen van de schipper opgenomen met betrekking tot de verzameling en behandeling aan boord en de afgifte van dergelijk afval.

Zo moet elk gemotoriseerd schip, indien het gasolie gebruikt, een geldig olie-afgifteboekje aan boord hebben (zie Aanhangsel I : Model voor een olie-afgifteboekje). Olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval moet met regelmatige tussenpozen tegen ontvangstbewijs worden afgegeven aan de ontvangstinrichtingen.

#### *Deel B. – Afval van de lading*

Dit deel bevat voorschriften met betrekking tot het laden en lossen van schepen. Ieder schip dat binnen het toepassingsgebied van het Verdrag is gelost, moet een geldige losverklaring aan boord hebben (zie Aanhangsel IV : Model voor een losverklaring).

Bij het nalossen en bij de afgifte en inname van afval van de lading moeten de losstandaarden en de afgifte- en innamevoorschriften in acht genomen worden (zie Aanhangsel III : Losstandaarden en afgifte- en innamevoorschriften voor het toestaan van lozing van waswater, regenwater en ballastwater met ladingrestanten).

Het schip mag na het laden de reis pas voortzetten, nadat de schipper zich ervan overtuigd heeft dat de overslagresten zijn verwijderd. Het schip mag na het lossen de reis pas voortzetten, nadat de schipper in de losverklaring heeft bevestigd dat de restlading alsmede overslagresten zijn overgenomen. Indien laadruimen of ladingtanks gewassen worden en indien het waswater niet in het water mag worden geloosd, mag het schip de reis pas voortzetten nadat de

être déversées dans la voie d'eau, le bâtiment ne peut poursuivre son voyage que lorsque le conducteur aura confirmé dans l'attestation de déchargement que les eaux de lavage ont été prises en dépôt ou qu'une station de réception lui a été désignée.

*Partie C. – Autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment*

Ici, le conducteur est obligé de collecter et de déposer séparément les ordures ménagères, slops, boues de curage et autres déchets spéciaux.

À défaut de responsabilité du conducteur, l'exploitant du bâtiment, son armateur ou son propriétaire sont dans cet ordre responsables de l'observation des obligations prévues par la Convention.

*Article 13*

**Obligations de l'exploitant du bâtiment, de l'affréteur et du destinataire de la cargaison ainsi que des exploitants d'installations de manutention et de stations de réception**

L'exploitant du bâtiment, l'affréteur, le destinataire de la cargaison ainsi que les exploitants d'installations de manutention et de stations de réception sont tenus de se conformer aux obligations qui leurs sont imposées dans le règlement d'application.

Le destinataire de la cargaison est tenu d'accepter les cargaisons restantes, les résidus de manutention et les déchets liés à la cargaison. Il peut mandater un tiers pour cette tâche.

*Partie A. – Déchets huileux et graisseux lors de l'exploitation du bâtiment*

Il y est prévu que les exploitants des stations de réception doivent attester au bâtiment le dépôt de déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment dans le carnet de contrôle des huiles usagées (voir modèle de l'Appendice I).

*Partie B. – Déchets liés à la cargaison*

Dans l'attestation de déchargement, le destinataire de la cargaison atteste le déchargement de la cargaison, le déchargement des restes, la réception des déchets liés à la cargaison ou la désignation d'une station de réception et, dans la mesure où il lui incombe, également le lavage.

Par ailleurs, le règlement d'application définit des obligations en matière de chargement et de déchargement de

schipper in de losverklaring heeft bevestigd dat dit waswater is overgenomen dan wel dat hem een ontvangstinrichting is aangewezen.

*Deel C. – Overig scheepsbedrijfsafval*

Hierin wordt de schipper verplicht huisvuil, slops, zuiveringsslib en klein gevaarlijk afval gescheiden te verzamelen en af te geven.

Indien de schipper niet verantwoordelijk kan gesteld worden, kunnen achtereenvolgens de vervoerder, de exploitant van het schip of de scheepseigenaar voor het nakomen van de verplichtingen van het Verdrag verantwoordelijk gesteld worden.

*Artikel 13*

**Verplichtingen van de vervoerder, de verlader en de ladingontvanger alsmede van de exploitanten van overslaginstallaties en ontvangstinrichtingen**

De vervoerder, de verlader, de ladingontvanger en de exploitanten van overslaginstallaties en ontvangstinrichtingen dienen de voor hen in de Uitvoeringsregeling van Bijlage 2 opgenomen verplichtingen na te komen.

De ladingontvanger is verplicht de restlading, overslagresten en afval van de lading aan te nemen. Hij kan daartoe een derde machtigen.

*Deel A. – Olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval*

Hierin worden de exploitanten van ontvangstinrichtingen verplicht tot het aantekenen van de afgifte van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval in het olie-afgifteboekje (zie model Aanhangsel I).

*Deel B. – Afval van de lading*

De ladingontvanger bevestigd in de losverklaring het lossen, het nalossen, de inname van afval van de lading of de toewijzing ervan aan een ontvangstinrichting en indien hij daartoe verplicht is, het wassen.

Verder bevat de Uitvoeringsregeling verplichtingen met betrekking tot het laden en lossen van schepen, de be-



bâtiments, de mise à disposition et de restitution du bâtiment (voir aussi Appendice II : exigences pour les systèmes d'assèchement).

Ainsi, des obligations sont imposées aux personnes concernées par le transport en matière de balayage, d'aspiration, d'assèchement voire, dans certains cas, de lavage de la cale. Dans ce dernier cas, les obligations relatives au dépôt de l'eau de lavage qui en résulte restent également valables.

L'essentiel des obligations du règlement d'application se trouve du côté du destinataire pour les cargaisons sèches et chez l'expéditeur pour les cargaisons liquides. L'affrètement et le destinataire de la cargaison peuvent aussi convenir entre eux d'une répartition de leurs obligations différente de celle prévue dans le règlement d'application pour autant que cela n'ait pas de conséquences pour l'exploitant du bâtiment. Lorsque l'affrètement ou le destinataire de la cargaison fait appel aux services d'une installation de manutention pour le chargement ou pour le déchargement d'un bâtiment, l'exploitant de cette installation est subrogé dans un certain nombre de leurs droits et obligations.

#### *Partie C. – Autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment*

L'exploitant de la station de réception doit attester au conducteur le dépôt des slops conformément aux prescriptions nationales.

Les articles 14 et 15 régissent le fonctionnement de la Conférence des Parties contractantes chargée du contrôle de l'application des dispositions de la Convention.

L'article 16 détermine que les États contractants répriment les infractions, commises sur leur territoire, aux obligations et interdictions stipulées dans la Convention et son règlement d'application, conformément à leurs dispositions nationales respectives.

Les articles 17 à 21 règlent la signature, la ratification, l'adhésion, l'entrée en vigueur, la dénonciation et les amendements de la Convention.

Lors de sa réunion du 20 juin 1996, le groupe de travail « Traités mixtes », conseil consultatif de la Conférence interministérielle de Politique extérieure, a reconnu le caractère mixte de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure. La Convention touche aussi bien les compétences fédérales que régionales. Dans le commentaire des articles, la répartition des compétences entre le gouvernement fédéral et les régions a déjà été indiquée. Quant à l'application des dispositions de la Convention, une coopération entre l'état fédéral et les régions est indispensable : il a donc été décidé de conclure un accord de coopération.

schikbaarstelling en de oplevering van het schip (zie ook Aanhangsel II : Eisen aan het nalenssysteem).

Zo worden aan de bij het vervoer betrokkenen verplichtingen opgelegd met betrekking tot het bezemen, zuigen, nalenzen en in een aantal gevallen wassen van het laadruim. In het laatste geval gelden ook verplichtingen met betrekking tot de afgifte van het vrijgekomen waswater.

Bij droge lading ligt het zwaartepunt van de verplichtingen van de Uitvoeringsregeling op de ontvanger, bij vloeibare lading op de afzender. De verlader en de ladingontvanger kunnen onderling ook een verdeling van hun verplichtingen overeenkomen, die afwijkt van de Uitvoeringsregeling, zonder dat dit gevolgen mag hebben voor de vervoerder. Indien de verlader of de ladingontvanger bij het laden of het lossen van het schip gebruik maakt van een overslaginstallatie, dan gaan een aantal rechten en verplichtingen over op de exploitant van de overslaginstallatie.

#### *Deel C. – Overig scheepsbedrijfsafval*

De exploitant van de ontvangstinrichting geeft de schipper een verklaring inzake de afgifte van slops overeenkomstig de nationale voorschriften.

Artikel 14 en 15 regelen de werking van de Conferentie der Verdragsluitende Partijen die belast is met het toezicht op de uitvoering van het Verdrag.

Artikel 16 bepaalt dat de Verdragsluitende Staten de op hun grondgebied begane overtredingen van de in het Verdrag en de Uitvoeringsregeling vastgelegde geboden en verboden vervolgen overeenkomstig de desbetreffende nationale regelingen.

Artikel 17 tot 21 regelen de ondertekening, bekrachtiging, toetreding, inwerkingtreding, opzegging en wijzigingen van het Verdrag.

De Werkgroep « Gemengde Verdragen », adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid, heeft in zijn vergadering van 20 juni 1996 het gemengd karakter van het Verdrag inzake de inzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart erkend. Het Verdrag raakt zowel federale als gewestelijke bevoegdheden. In de artikelsgewijze bespreking werd de bevoegdheidsverdeling tussen de federale overheid en de gewesten reeds aangegeven. Voor de toepassing van de bepalingen van het Verdrag is samenwerking tussen de federale staat en de gewesten noodzakelijk : er werd geopteerd voor een samenwerkingsakkoord.

L'accord de coopération, dans lequel l'Institut pour le Transport par Battellerie (ITB) joue un rôle central en tant qu'institut national (voir article 9 de la Convention) est en cours d'élaboration. Les frais de fonctionnement et d'administration assurés par l'ITB pour l'exécution de sa mission sont indemnisés par les Régions selon une clé de répartition.

Cette clé de répartition est déterminée toutes les années en fonction de la répartition de la puissance de moteur de la flotte belge de navigation intérieure destinée au transport de marchandises, elle-même basée sur les lieux d'établissement des propriétaires des navires (article 3, projet d'accord de coopération). Selon l'ITB, trois personnes en Région de Bruxelles-Capitale (sur 1.496 en Belgique) tombent dans le domaine d'application de la convention.

Le système de timbres électroniques destiné à financer le dispositif d'évacuation de déchets est lié à la présence d'installations de réception, tenues de réceptionner les déchets d'exploitation des navires, et auxdites entreprises de soutage, qui livrent du carburant aux navires. Étant donné qu'il n'existe pas d'entreprises de soutage sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et que le Port de Bruxelles a déclaré ne pas vouloir placer d'installations de réception mobiles ou fixes pour des raisons pratiques (manque d'espace, risques de pollution dans un environnement urbain), les conséquences financières liées à la ratification de la Convention sont minimales.

Le Ministre-Président chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement,

Charles PICQUÉ

Le Ministre chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures,

Guy VANHENGEL

Le Ministre chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

Pascal SMET

Het samenwerkingsakkoord waarin het Instituut voor het Transport langs de binnenwateren (ITB) een centrale rol krijgt als nationaal instituut (cf. artikel 9 Verdrag) is in de maak. De bedrijfs- en administratiekosten die het ITB draagt door de uitvoering van haar opdracht worden door de Gewesten vergoed volgens een verdeelsleutel.

Deze verdeelsleutel wordt jaarlijks vastgesteld aan de hand van de verdeling van het motorvermogen van de Belgische binnenvaartvloot bestemd voor het goederenvervoer overeenkomstig de vestigingsplaats van de eigenaar van het vaartuig (artikel 3, ontwerp samenwerkingsakkoord). Volgens het ITB zijn er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest drie personen (op 1.496 in België) die binnen het toepassingsgebied van het verdrag vallen.

Het elektronisch zegelsysteem dat het afvalsysteem moet financieren is verbonden aan de aanwezigheid van ontvangstinrichtingen, die voor de inname van scheepsafval instaan, en aan zogenaamde bunkerbedrijven, die brandstof leveren aan vaartuigen. Aangezien het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geen bunkerbedrijven heeft op haar grondgebied en de Haven van Brussel heeft verklaard dat ze wegens praktische redenen (plaatsgebrek, risico's van vervuiling in een stedelijke omgeving) geen vaste of mobiele ontvanginrichtingen wil plaatsen, zijn er slechts minimale financiële gevolgen verbonden aan de ratificatie van het Verdrag.

De Minister-Voorzitter belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Openbare Nethheid en Ontwikkelingssamenwerking,

Charles PICQUÉ

De Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen,

Guy VANHENGEL

De Minister belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

Pascal SMET

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE  
SOU MIS À L'AVIS  
DU CONSEIL D'ÉTAT**

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE**

**portant assentiment à :**

**la Convention relative à la collecte,  
au dépôt et à la réception des déchets survenant  
en navigation rhénane et intérieure, faite à  
Strasbourg le 9 septembre 1996**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Ministre des Relations extérieures et du ministre  
de la Mobilité

Après délibération,

**ARRETE :**

Le Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des  
Relations extérieures et le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics  
sont chargés de présenter au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,  
le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

*Article 1<sup>er</sup>*

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

*Article 2*

La Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des dé-  
chets survenant en navigation rhénane et intérieure, faite à Strasbourg le  
9 septembre 1996 sortira son plein et entier effet.

Bruxelles, le

Le Ministre-Président chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement  
du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, de la  
Propreté publique et de la Coopération au Développement,

Charles PICQUÉ

Le Ministre chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique  
et des Relations extérieures,

Guy VANHENGEL

Le Ministre chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

Pascal SMET

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

**VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE**

**houdende instemming met :**

**het Verdrag inzake de inzameling,  
afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart,  
ondertekend te Straatsburg op  
9 september 1996**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op de voordracht van de Minister-President,

Na beraadslaging,

**BESLUIT :**

De Minister van Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Be-  
trekkingen en de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken zijn ermee  
belast bij het Brussels Hoofdstedelijk Parlement het ontwerp van ordon-  
nantie in te dienen waarvan de tekst hierna volgt :

*Artikel 1*

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

*Artikel 2*

Het Verdrag inzake de inzameling, afgifte en inname van afval in de  
Rijn- en binnenvaart, ondertekend te Straatsburg op 9 september 1996, zal  
volkomen gevolg hebben.

Brussel,

De Minister-Voorzitter belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke  
Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Openbare  
Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,

Charles PICQUÉ

De Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Ex-  
terne Betrekkingen,

Guy VANHENGEL

De Minister belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

Pascal SMET

## AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, troisième chambre, saisi par le ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures, le 28 septembre 2007, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet d'ordonnance « portant assentiment à la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, faite à Strasbourg le 9 septembre 1996 », a donné l'avis (n° 43.640/3) suivant :

1. En application de l'article 84, § 3, alinéa 1<sup>er</sup>, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, la section de législation s'est limitée à l'examen de la compétence de l'auteur de l'acte, du fondement juridique <sup>(1)</sup> ainsi que de l'accomplissement des formalités prescrites.

Cet examen donne uniquement lieu à l'observation suivante.

\*  
\* \*

2. L'avant-projet d'ordonnance soumis pour avis entend donner l'assentiment du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale à la Convention relative à la collecte <sup>(2)</sup>, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, faite à Strasbourg le 9 septembre 1996. Cette Convention porte essentiellement sur les matières que sont l'environnement et la politique des déchets au sens de l'article 6, § 1<sup>er</sup>, II, alinéa 1<sup>er</sup>, 1° et 2°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Compte tenu de ce qui précède, il convenait, en vertu de l'article 4, § 2, de l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 mars 1990 réglant l'institution, la composition et le fonctionnement du Conseil de l'Environnement pour la Région de Bruxelles-Capitale, de soumettre l'avant-projet pour avis au Conseil cité dans l'intitulé de cet arrêté. Cette disposition prévoit en effet que le Conseil donne son avis, notamment sur tout projet d'ordonnance en matière d'environnement concernant la Région de Bruxelles-Capitale. Étant donné qu'une ordonnance portant assentiment à une convention ne peut être dissociée de l'objet de cette dernière, la formalité rappelée ci-dessus doit aussi être accomplie lorsqu'il s'agit d'avant-projets d'ordonnances portant assentiment à des conventions traitant de la protection de l'environnement.

Cette formalité n'ayant pas été accomplie, il y a lieu d'y remédier.

(1) S'agissant d'un avant-projet d'ordonnance, on entend par « fondement juridique » la conformité aux normes supérieures.  
(2) « Verzameling » en néerlandais, et non « inzameling » ainsi que le mentionne erronément le texte néerlandais de l'intitulé et de l'article 2 du projet.

## ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, derde kamer, op 28 september 2007 door de minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen, verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van ordonnantie « houdende instemming met het Verdrag inzake de inzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, ondertekend te Straatsburg op 9 september 1996 », heeft het volgende advies (nr. 43.640/3) gegeven :

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, heeft de afdeling wetgeving zich beperkt tot het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond <sup>(1)</sup>, alsmede van de vraag of aan de voorgeschreven vormvereisten is voldaan.

Dat onderzoek leidt slechts tot het maken van de volgende opmerking.

\*  
\* \*

2. Het om advies voorgelegde voorontwerp van ordonnantie strekt ertoe het Brussels Hoofdstedelijk Parlement te laten instemmen met het Verdrag inzake de verzameling <sup>(2)</sup>, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, ondertekend te Straatsburg op 9 september 1996. Dat verdrag heeft voor een groot deel betrekking op aangelegenheden betreffende het leefmilieu en het afvalstoffenbeleid in de zin van artikel 6, § 1, II, eerste lid, 1° en 2°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Gelet op dit laatste diende het voorontwerp op grond van artikel 4, § 2, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 15 maart 1990 houdende de regeling van de oprichting, de samenstelling en de werking van de Raad voor het Leefmilieu voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om advies aan de in het opschrift van dat besluit genoemde raad te worden voorgelegd. Krachtens die bepaling moet die raad immers om advies worden gevraagd over, onder meer, alle voorontwerpen van ordonnantie inzake leefmilieu betreffende het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Aangezien een ordonnantie waarbij instemming wordt verleend met een verdrag niet kan worden gezien los van de inhoud van dat verdrag, dient het in herinnering gebrachte vormvereiste ook te worden vervuld wanneer het gaat om voorontwerpen van ordonnantie houdende instemming met verdragen betreffende de bescherming van het leefmilieu.

Aan het genoemde vormvereiste werd niet voldaan, wat dient te worden verholpen.

(1) Aangezien het om een voorontwerp van ordonnantie gaat, wordt onder « rechtsgrond » de conformiteit met hogere rechtsnormen verstaan.  
(2) En niet « inzameling », zoals verkeerdelijk in de Nederlandse tekst van het opschrift en van artikel 2 van het ontwerp staat geschreven.

La chambre était composée de

Messieurs J. SMETS, conseiller d'État, président,  
 B. SEUTIN,  
 W. VAN VAERENBERGH, conseillers d'État,  
 H. COUSY, assesseurs de la section de  
 J. VELAERS, législation  
 Madame G. VERBERCKMOES, greffier.

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

*Le Greffier,*

G. VERBERCKMOES

*Le Président,*

J. SMETS

De kamer was samengesteld uit

de Heren J. SMETS, staatsraad, voorzitter,  
 B. SEUTIN,  
 W. VAN VAERENBERGH, staatsraden,  
 H. COUSY, assessoren van de afdeling  
 J. VELAERS, wetgeving  
 Mevrouw G. VERBERCKMOES, griffier.

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

*De Griffier,*

G. VERBERCKMOES

*De Voorzitter,*

J. SMETS

**PROJET D'ORDONNANCE****portant assentiment à :**

**la Convention relative à la collecte,  
au dépôt et à la réception des déchets  
survenant en navigation rhénane et  
intérieure, faite à Strasbourg  
le 9 septembre 1996**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Ministre des Relations extérieures  
et du Ministre de la Mobilité,

Après délibération,

**ARRETE :**

Le Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures et le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics sont chargés de présenter au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

*Article 1<sup>er</sup>*

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

*Article 2*

La Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, faite à Strasbourg le 9 septembre 1996, sortira son plein et entier effet (\*).

Bruxelles, le 27 septembre 2007

(\*) Le texte intégral de la Convention peut être consulté au greffe du Parlement.

**ONTWERP VAN ORDONNANTIE****houdende instemming met :**

**het Verdrag inzake de verzameling,  
afgifte en inname van afval in  
de Rijn- en binnenvaart,  
ondertekend te Straatsburg  
op 9 september 1996**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voorstel van de Minister van Externe Betrekkingen  
en de Minister van Mobiliteit,

Na beraadslaging,

**BESLUIT :**

De Minister van Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen en de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken zijn ermee belast bij het Brussels Hoofdstedelijk Parlement het ontwerp van ordonnantie in te dienen waarvan de tekst hierna volgt :

*Artikel 1*

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

*Artikel 2*

Het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, ondertekend te Straatsburg op 9 september 1996, zal volkomen gevolg hebben (\*).

Brussel, 27 september 2007

(\*) De volledige tekst van het Verdrag kan op de griffie van het Parlement geraadpleegd worden.

Le Ministre-Président chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement,

Charles PICQUÉ

Le Ministre chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures,

Guy VANHENGEL

Le Ministre chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

Pascal SMET

De Minister-Voorzitter belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,

Charles PICQUÉ

De Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen,

Guy VANHENGEL

De Minister belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

Pascal SMET

