

## **BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2013-2014

30 JANUARI 2014

### **ONTWERP VAN ORDONNANTIE**

**houdende instemming met :**

**het Internationaal Verdrag  
voor de controle en het beheer van  
ballastwater en sedimenten van schepen,  
gedaan te Londen op 13 februari 2004**

### **Memorie van toelichting**

#### **1. Inleiding**

Schepen vervoeren jaarlijks wereldwijd naar schatting 5 tot 10 miljard ton ballastwater. Het ballastwater aan boord van schepen is noodzakelijk om redenen van stabiliteit, voor het regelen van de diepgang en ook voor het verbeteren van het stuur- en vaargedrag. De meeste scheepstypes maken gebruik van ballastwater. Grote schepen kunnen meer dan 10.000 kubieke meter ballastwater aan boord hebben.

Het ballastwater dat wordt opgenomen, bevat schadelijke aquatische organismen en eventueel ook ziektekiemen. Deze worden over grote afstanden van een lokaal ecosysteem (haven van vertrek) naar een ander ecosysteem (haven van bestemming) getransporteerd. De meerderheid van deze organismen overleven deze reis niet, maar er bestaan echter organismen die wel overleven. Het lozen van dit ballastwater in de haven van bestemming kan leiden tot het bedreigen van de biodiversiteit van het ontvangende ecosysteem. Wanneer de biologische en fysische omstandigheden gunstig zijn, kunnen deze niet-inheemse organismen zware schade toedienen aan een lokaal ecosysteem. De niet-inheemse organismen kunnen niet enkel ecologische schade veroorzaken maar kunnen ook een negatieve impact hebben op de volksgezondheid en op de economie. Zo is het mogelijk dat bestaande commercieel interessante vissoorten of schaaldieren verdrongen worden of dat meegebrachte organismen giftig of ziekteverwekkend zijn.

## **PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE**

SESSION ORDINAIRE 2013-2014

30 JANVIER 2014

### **PROJET D'ORDONNANCE**

**portant assentiment à :**

**la Convention internationale  
pour le contrôle et la gestion des eaux  
de ballast et sédiments des navires,  
faite à Londres le 13 février 2004**

### **Exposé des motifs**

#### **1. Introduction**

D'après les estimations, chaque année, les navires transportent mondialement 5 à 10 milliards de tonnes d'eau de ballast. L'eau de ballast à bord des navires est nécessaire pour assurer la stabilité, pour régler le tirant d'eau et aussi pour améliorer la manœuvrabilité d'un navire. La plupart des types de navires utilisent l'eau de ballast. Les grands navires peuvent avoir plus de 10.000 mètres cubes d'eau de ballast à bord.

L'eau de ballast pompée par les navires contient des organismes aquatiques nuisibles, mais éventuellement aussi des agents pathogènes. Ceux-ci sont transportés sur de longues distances d'un écosystème local (port de départ) à un autre écosystème (port d'arrivée). La majorité de ces organismes ne survivent pas au voyage; il existe toutefois des organismes qui survivent bien au voyage. Rejeter cette eau de ballast dans le port de destination peut mettre en danger la biodiversité de l'écosystème receveur. Si les conditions biologiques et physiques sont favorables à ces organismes exotiques, ils peuvent causer de gros dégâts à un écosystème local. Les organismes exotiques peuvent non seulement causer des dégâts écologiques mais aussi avoir un effet négatif sur la santé publique et sur l'économie : des espèces de poissons existantes, commercialement intéressantes, ou des crustacés peuvent être décimés. Des organismes importés peuvent être toxiques ou pathogènes.

De Internationale Conferentie betreffende de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen werd op het IMO hoofdkwartier te Londen gehouden van 9 tot 13 februari 2004. Op 13 februari 2004 werd het Ballastwaterverdrag aangenomen door de conferentie.

Rekening houdend met de ontwikkeling van steeds grotere schepen (die bijgevolg steeds grotere hoeveelheden ballastwater aan boord kunnen nemen), van steeds snellere schepen die hun reistijden drastisch hebben ingekort (en bijgevolg de uitheemse organismen die ze vervoeren in hun ballasttanks een grotere kans geven tot overleven) en met de groei van de wereldhandel is het belangrijk het Ballastwaterverdrag te ratificeren. Hierdoor plaatst België zich op mondiaal vlak in de groep van landen die een actief beleid wensen te voeren ter bescherming van het mariene milieu.

België is tevens Partij bij het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee van 1982. Artikel 196.1 stelt : « Staten nemen alle nodige maatregelen ter voorkoming, vermindering en bestrijding van verontreiniging van het mariene milieu, voortvloeiend uit het gebruik van onder hun rechtsmacht of toezicht staande technologieën, of de opzettelijke of onbedoelde introductie van uitheemse of nieuwe soorten in een bepaald deel van het mariene milieu die daarin aanmerkelijke en schadelijke veranderingen kan teweegbrengen. ».

Ten slotte is België Partij bij het Verdrag inzake biologische diversiteit van 1992 waarin gewezen wordt op het gevaar dat de invoering van schadelijke organismen en ziektekiemen het behoud van en het ondersteunen van de lokale mariene ecosystemen kunnen ondermijnen of zelfs kunnen vernietigen.

Het Ballastwaterverdrag geeft verdere uitwerking aan artikel 196.1 van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee van 1982 en aan het Verdrag inzake biologische diversiteit van 1992.

## 2. Inhoud van het Verdrag

Het Ballastwaterverdrag is gericht op het voorkomen, beperken en uiteindelijk uitbannen van de verplaatsing van schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen door de controle en het beheer van het ballastwater en de sedimenten van schepen.

Het Ballastwaterverdrag bestaat uit een basistekst waarin algemene artikelen zijn opgenomen, een Bijlage met gedetailleerde regels en twee aanhangsels.

De tekst van het Ballastwaterverdrag bevat bepalingen waarin onder andere de definities, de werkingssfeer van het Ballastwaterverdrag, de algemene verplichtingen voor Verdragsstaten, de regels rond het opsporen van overtredingen en inspecteren van schepen, het schouwen en certificeren

La Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires s'est tenue au quartier général de l'OMI à Londres du 9 au 13 février 2004. La conférence a adopté la Convention des eaux de ballast le 13 février 2004.

Considérant la taille toujours croissante des navires (qui peuvent dès lors pomper à bord des quantités d'eaux de ballast toujours plus importantes), les navires toujours plus rapides, ce qui réduit considérablement leur durée de voyage (et offre ainsi aux organismes exotiques transportés de plus grandes chances de survie) et le développement du commerce mondial, il est important de ratifier la Convention des eaux de ballast. Ainsi, sur le plan mondial, la Belgique se place dans le groupe de pays qui souhaitent mener une politique active en matière de protection du milieu marin.

La Belgique est en outre Partie à la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de mer. L'article 196.1 stipule : « Les États prennent toutes les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin résultant de l'utilisation de techniques dans le cadre de leur juridiction ou sous leur contrôle, ou l'introduction intentionnelle ou accidentelle en une partie du milieu marin d'espèces étrangères ou nouvelles pouvant y provoquer des changements considérables et nuisibles. ».

Enfin, la Belgique est Partie à la Convention de 1992 sur la diversité biologique. Elle souligne que le fait d'introduire des organismes nuisibles et des germes pathogènes met en danger la préservation et la consolidation des écosystèmes marins locaux en les rendant plus vulnérables ou en les détruisant.

La Convention des eaux de ballast renforce les effets de l'article 196.1 de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de mer et les effets de la Convention de 1992 sur la diversité biologique.

## 2. Contenu de la Convention

La Convention des eaux de ballast est orientée vers la prévention, la réduction et, en fin de compte, l'arrêt complet de tout déplacement d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes et ce, grâce au contrôle et à la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires.

La Convention des eaux de ballast comporte un texte de base reprenant des articles généraux, une Annexe reprenant des règles détaillées et deux appendices.

Le texte de la Convention des eaux de ballast contient des dispositions précisant, entre autres, les définitions, le champ d'application de la Convention des eaux de ballast, les obligations générales pour les États Parties, les règles relatives à la recherche des infractions et le contrôle, la visite

van schepen, de samenwerking en de geschillenbeslechting nader zijn omschreven.

Artikel 3 bepaalt dat de werkingsfeer van het Ballastwaterverdrag zich uitstrekt tot alle schepen met ballastwater, waar ook ter wereld, die de vlag voeren van Staten die er Partij bij zijn. Dit artikel bepaalt ook op welke categorieën schepen het Ballastwaterverdrag niet van toepassing is (onder andere oorlogsschepen, schepen die geen ballastwater kunnen vervoeren en schepen die slechts opereren in wateren die vallen binnen de rechtsmacht van één Partij behalve wanneer deze Partij vaststelt dat er gevaar kan bestaan voor de menselijke gezondheid of het milieu).

Artikel 5 bepaalt dat Partijen er voor moeten zorgen dat sedimenten worden opgevangen en verwerkt in ontvangstinrichtingen in havens en laad- en losplaatsen waar ballasttanks worden gereinigd of hersteld.

De voornaamste verplichtingen die voortvloeien uit het Ballastwaterverdrag rusten op de vlaggenstaten. Zo moeten de vlaggenstaten ondermeer instaan voor het certificeren en schouwen van schepen die onder hun vlag varen. Het schouwen en certificeren van schepen dient te gebeuren in overeenstemming met de voorschriften in de Bijlage. Daarnaast bevat het Ballastwaterverdrag regels voor kust- en havenstaten die Partij zijn en die willen optreden tegen buitenlandse schepen die hun haven aandoen, dan wel door gebieden varen die binnen hun rechtsmacht vallen. Zo kan een schip, waarop het Ballastwaterverdrag van toepassing is, in elke haven of laad- of losplaats buitengaats, geïnspecteerd worden door daartoe gemachtigde ambtenaren van een andere Partij. Als er een inbreuk aan boord van het schip wordt vastgesteld kan de kust- of havenstaat waar de vaststelling wordt gedaan, overgaan tot het waarschuwen, vasthouden of weren van het schip.

Artikel 13 van het Ballastwaterverdrag voorziet in de mogelijkheid voor Staten om samen te werken op regionaal of subregionaal niveau om het bereiken van de doelstellingen van het Ballastwaterverdrag te bevorderen.

Artikel 15 van het Ballastwaterverdrag bepaalt de wijzen waarop geschillen tussen Partijen betreffende de interpretatie en toepassing van het Ballastwaterverdrag worden beslecht. Zo kan er ondermeer gebruik gemaakt worden van de arbitrage.

Het Ballastwaterverdrag treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop ten minste dertig Staten, waarvan de koopvaardijvloeden tezamen tenminste vijfendertig procent vormen van de brutotonnenmaat van de wereldkoopvaardijvloot, het hebben ondertekend zonder voorbehoud ten aanzien van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring of in overeenstemming met artikel 17 de vereiste akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben neergelegd (artikel 18).

et la certification des navires, ainsi que la coopération et le règlement des différends.

L'article 3 stipule que le champ d'application de la Convention des eaux de ballast s'étend à tous les navires transportant de l'eau de ballast et battant le pavillon des États Parties, où que ce soit dans le monde. Cet article définit aussi les catégories des navires auxquels la Convention des eaux de ballast ne s'applique pas (entre autres les navires de guerre, les navires qui ne sont pas conçus ou construits pour transporter des eaux de ballast et les navires qui n'opèrent que dans des eaux relevant de la juridiction d'une Partie, sauf si cette Partie constate un éventuel danger pour la santé humaine ou l'environnement).

L'article 5 stipule que les Parties doivent veiller à la présence d'installations de réception et de traitement des sédiments dans les ports et terminaux où ont lieu le nettoyage ou les réparations de citernes à ballast.

Les principales obligations découlant de la Convention des eaux de ballast reposent sur les États de pavillon. Ainsi, les États de pavillon sont entre autres chargés des visites et de la certification des navires qui battent leur pavillon. La visite et la certification des navires doit avoir lieu conformément aux prescriptions contenues dans l'Annexe. En outre, la Convention des eaux de ballast comporte des règles pour les États côtiers et les États de port qui sont Partie et qui veulent sévir contre des navires étrangers qui accostent à leur port ou passent par des zones relevant de leur juridiction. Ainsi un navire auquel s'applique la Convention des eaux de ballast peut, dans chaque port ou terminal au large, être inspecté par les fonctionnaires de l'autre Partie, habilités à cet effet. Si une infraction est constatée à bord du navire, l'État côtier ou l'État de port où la constatation a été faite peut mettre en garde le navire, le retenir ou ne pas l'admettre dans ses ports.

L'article 13 de la Convention des eaux de ballast prévoit la possibilité pour les États de coopérer au niveau régional ou subrégional pour promouvoir les objectifs de la Convention des eaux de ballast.

L'article 15 de la Convention des eaux de ballast définit les façons dont sont réglés les différends entre les Parties quant à l'interprétation et l'application de la Convention des eaux de ballast. Ainsi, il est possible de faire appel à l'arbitrage.

La présente Convention entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins trente États, dont les flottes marchandes représentent au total au moins trente-cinq pour cent du jauge brute de la flotte mondiale des navires de commerce, ont soit signé la Convention sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit déposé l'instrument requis de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, conformément à l'article 17 (article 18).

De belangrijkste regels zijn opgenomen in de Bijlage van het Ballastwaterverdrag die bestaat uit de volgende 5 afdelingen :

- algemene bepalingen (afdeling A);
- vereisten voor schepen ten aanzien van beheer en controle (afdeling B);
- speciale vereisten in bepaalde gebieden (afdeling C);
- normen voor ballastwaterbeheer (afdeling D) en
- schouwing- en certificatievereisten voor ballastwaterbeheer (afdeling E).

De algemene regel is dat het lozen van ballastwater alleen mag plaatsvinden in het kader van ballastwaterbeheer in overeenstemming met de vereisten in de Bijlage van het Ballastwaterverdrag, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald (voorschrift A-2). Zo is er ondermeer in een uitzondering voorzien wanneer het schip ballastwater moet lozen om de veiligheid van het schip te kunnen garanderen (voorschrift A-3). Daarnaast kunnen Partijen in wateren onder hun rechtsmacht vrijstellingen verlenen aan bepaalde schepen. Deze vrijstellingen mogen echter geen schade veroorzaken aan het milieu, de gezondheid van de mens of de natuurlijke rijkdommen in aangrenzende of andere Staten (voorschrift A-4).

De afdelingen B en D van de Bijlage bevatten de kernbepalingen van het Ballastwaterverdrag. De afdeling B van de Bijlage bevat de algemene vereisten waaraan alle schepen moeten voldoen die binnen de reikwijdte van het Ballastwaterverdrag vallen. Dit omvat onder andere het aan boord hebben van een ballastwaterbeheerplan, een ballastwaterjournaal en het voldoen aan de specifieke eisen voor ballastwaterbeheer. Het Ballastwaterverdrag maakt wat die specifieke eisen betreft een onderscheid tussen bestaande schepen en nieuwe schepen. Bestaande schepen mogen gedurende een bepaalde tijd nog gebruik maken van de norm die is gebaseerd op het wisselen van ballastwater (voorschrift D-1). Nieuwe schepen moeten daarentegen voldoen aan de norm die is gebaseerd op het behandelen van ballastwater (voorschrift D-2). Het Ballastwaterverdrag specificiert daarnaast de minimumafstanden uit de kust en de minimumdieptes voor het wisselen van ballastwater (minstens op 200 zeemijl van het dichtstbijzijnde land en op een diepte van minstens 200 meter) en stelt de bijbehorende normen vast waaraan moet worden voldaan (afdeling D).

Het Ballastwaterverdrag voorziet in een gefaseerde invoering voor bestaande en nieuwe schepen van de lozingsnormen die zijn gespecificeerd in afdeling D van de Bijlage. Daarnaast moeten ballastwaterbeheersystemen, die gebruikt zullen worden door schepen om te voldoen

Les règles principales sont reprises à l'Annexe de la Convention des eaux de ballast, qui comporte les 5 sections suivantes :

- dispositions générales (section A);
- prescriptions en matière de gestion et de contrôle applicables aux navires (section B);
- prescriptions spéciales dans certaines zones (section C);
- normes applicables à la gestion des eaux de ballast (section D) et
- prescriptions en matière de visites et de délivrance des certificats aux fins de la gestion des eaux de ballast (section E).

La règle générale veut que le rejet des eaux de ballast ne doit être effectué qu'au moyen de la gestion des eaux de ballast conformément aux dispositions reprises à l'Annexe de la Convention des eaux de ballast, sauf disposition expresse contraire (règle A-2). Entre autres, une exception est prévue lorsque le navire doit rejeter des eaux de ballast pour garantir la sécurité du navire (règle A-3). En outre, les Parties peuvent accorder des dispenses à certains navires dans les eaux relevant de leur juridiction. Ces dispenses ne peuvent toutefois pas porter atteinte à l'environnement, à la santé humaine ou aux ressources naturelles d'États adjacents ou d'autres États (règle A-4).

Les sections B et D de l'Annexe comportent les dispositions principales de la Convention des eaux de ballast. La section B de l'Annexe contient les prescriptions générales que tous les navires doivent respecter s'ils tombent dans le domaine d'application de la Convention des eaux de ballast. Ceci implique notamment d'avoir à bord un plan de gestion, un registre des eaux de ballast et de satisfaire à des critères spécifiques pour la gestion des eaux de ballast. La Convention des eaux de ballast fait pour ces critères spécifiques une distinction entre les navires existants et les navires neufs. Les navires existants peuvent, pendant un certain temps encore, user de la norme basée sur le renouvellement des eaux de ballast (règle D-1). Les navires neufs, par contre, doivent satisfaire à la norme basée sur le traitement des eaux de ballast (règle D-2). La Convention des eaux de ballast spécifie en outre les distances minimales par rapport à la côte et les profondeurs minimales pour le renouvellement des eaux de ballast (200 milles nautiques au moins de la terre la plus proche et 200 mètres de fonds au moins) et définit des normes supplémentaires qui doivent être respectées (section D).

La Convention des eaux de ballast prévoit une introduction par phases des normes de rejet pour les navires existants et les navires neufs, qui sont spécifiées dans la section D de l'Annexe. En plus, les systèmes de gestion des eaux de ballast, qui seront utilisés par les navires pour satisfaire aux

aan de lozingsnormen uit het Ballastwaterverdrag, van te voren worden goedgekeurd door de vlaggenstaat. Bij ballastwaterbeheersystemen waarbij gebruik wordt gemaakt van actieve substanties is goedkeuring vereist van de IMO (afdeling D).

De afdeling C van de Bijlage bevat de vereisten voor Staten die aanvullende maatregelen willen treffen in specifieke gebieden. Hierbij zullen ze ondermeer rekening moeten houden met de richtsnoeren opgesteld door de IMO.

De afdeling E van de Bijlage bevat de schouwing- en certificatievereisten voor ballastwaterbeheer. Zo moeten schepen met een brutotonnenmaat van 400 of meer onderworpen worden aan verschillende schouwingen. Na bevredigende afronding van een schouwing wordt er een certificaat afgegeven. Dit certificaat heeft een geldigheidsduur van maximum vijf jaar en moet overeenstemmen met het model vervat in aanhangsel I van het Ballastwaterverdrag.

Het aanhangsel I van het Ballastwaterverdrag bevat het model voor het internationaal ballastwaterbeheercertificaat en aanhangsel II van het Ballastwaterverdrag bevat het model voor het internationaal ballastwaterjournaal.

Het Ballastwaterverdrag wordt aangevuld door verschillende richtsnoeren die moeten verzekeren dat relevante bepalingen in het Ballastwaterverdrag op een uniforme manier worden geïnterpreteerd en uitgevoerd. Deze richtsnoeren zijn opgesteld binnen de IMO.

### 3. Gemengd karakter

De aangelegenheden die worden geregeld door het Ballastwaterverdrag behoren deels tot de bevoegdheid van de federale overheid en deels tot de bevoegdheid van de gewesten.

De gewesten zijn onder meer bevoegd voor de ontvangstinrichtingen voor sedimenten van schepen en de ontvangstinrichtingen voor de opvang van ballastwater van schepen.

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

Guy VANHENGEL

normes de rejet de la Convention des eaux de ballast, devront d'abord être approuvés par l'État de pavillon. En ce qui concerne les systèmes de gestion des eaux de ballast qui utilisent des substances actives, l'approbation doit provenir de l'OMI (section D).

La section C de l'Annexe contient les exigences des États qui souhaitent prendre des mesures supplémentaires dans des zones spécifiques. Ces États devront, entre autres, tenir compte des directives de l'OMI.

La section E de l'Annexe contient les prescriptions en matière de visites et de délivrance des certificats aux fins de la gestion des eaux de ballast. Ainsi, les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 sont soumis à différentes visites. Un certificat est délivré après l'achèvement satisfaisant d'une visite. Ce certificat a une durée de validité de cinq ans au maximum et doit correspondre au modèle repris à l'appendice I de la Convention des eaux de ballast.

L'appendice I de la Convention des eaux de ballast contient le modèle de certificat international de gestion des eaux de ballast et l'appendice II de la Convention des eaux de ballast contient le modèle de registre des eaux de ballast.

La Convention des eaux de ballast est complétée par différentes directives destinées à garantir une interprétation et une exécution uniformes des dispositions pertinentes de la Convention des eaux de ballast. Ces directives sont élaborées au sein de l'OMI.

### 3. Caractère mixte

Les matières réglées par la Convention des eaux de ballast relèvent en partie de la compétence de l'autorité fédérale et en partie de la compétence des régions.

Les régions sont entre autres compétentes pour les installations de réception et de traitement des sédiments des navires et les installations de réception et de traitement des eaux de ballast des navires.

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

Guy VANHENGEL

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

**VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE**

**houdende instemming met :**

**het Internationaal Verdrag voor de controle en  
het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen,  
gedaan te Londen op 13 februari 2004**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voorstel van de Minister van Externe Betrekkingen,

Na beraadslaging,

**BESLUIT**

De Minister van Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen is 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 Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, gedaan te Londen op 13 februari 2004, zal volkomen gevolg hebben.

*Artikel 3*

De wijzigingen van de Bijlage bij de Internationale Overeenkomst voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, gedaan te Londen op 13 februari 2004, die met toepassing van artikel 19 van het Verdrag worden aangenomen zonder dat België zich tegen de aanneming ervan verzet, zullen volkomen gevolg hebben.

De Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is ertoe gehouden, elke wijziging van de Bijlage bij de Internationale Overeenkomst voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, die met toepassing van het hierboven vermelde artikel wordt aangenomen, mee te delen aan het Parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest binnen een termijn van drie maanden na de aanvaarding ervan.

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE  
SOUMIS À L'AVIS  
DU CONSEIL D'ETAT**

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE**

**portant assentiment à :**

**la Convention internationale pour le contrôle et  
la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires,  
faite à Londres le 13 février 2004**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Ministre des Relations extérieures,

Après délibération,

**ARRETE**

Le Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures est chargé 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 internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, faite à Londres le 13 février 2004, sortira son plein et entier effet.

*Article 3*

Les amendements à l'Annexe à la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, faite à Londres le 13 février 2004, qui sont adoptés en application de l'article 19 de la Convention, sans que la Belgique s'oppose à leur adoption, sortiront leur plein et entier effet.

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale est tenu de communiquer toute modification à l'Annexe à la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, adoptée en application de l'article mentionné ci-dessus, au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale endéans les trois mois qui suivent son adoption.

Brussel,

De Minister-President belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid, Ontwikkelingssamenwerking en Gewestelijke Statistiek,

Rudi VERVOORT

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

Guy VANHENGEL

Bruxelles, le

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

Rudi VERVOORT

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

Guy VANHENGEL

## ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, vierde kamer, op 14 november 2013, door de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting en Externe Betrekkingen verzocht hem binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van ordonnantie « houdende instemming met het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, gedaan te Londen op 13 februari 2004 »,

heeft het volgende advies (nr. 54.482/4) gegeven :

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1<sup>o</sup>, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het vervangen is bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voormelde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

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

De voorafgaande instemming met de wijzigingen van een verdrag doet geen afbreuk aan de verplichting, voortvloeiend uit artikel 190 van de Grondwet en uit artikel 33, tweede lid, van de bijzondere wet van 12 januari 1989 « met betrekking tot de Brusselse instellingen », om die wijzigingen in het *Belgisch Staatsblad* bekend te maken opdat ze uitwerking hebben in het interne recht.

Krachtens artikel 190 van de Grondwet is alleen de wetgever bevoegd om te bepalen in welke vorm wetten en verordeningen bekendgemaakt moeten worden opdat ze verbindend zijn. Artikel 33, tweede lid, van de bijzondere wet van 12 januari 1989, bepaalt dat de ordonnanties verbindend zijn de tiende dag na die van hun bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*, tenzij zij een andere termijn bepalen. Volgens het Hof van Cassatie is die bepaling van de Grondwet van overeenkomstige toepassing op internationale akten, zodat verdragen niet aan particulieren kunnen worden tegengeworpen zolang ze niet integraal in het *Belgisch Staatsblad* zijn bekendgemaakt <sup>(1)</sup>.

Bijgevolg moeten latere wijzigingen van de bijlage bij het Verdrag, waarnaar verwezen wordt in artikel 3 van het voorontwerp van ordonnantie, in het *Belgisch Staatsblad* worden bekendgemaakt. Niets staat er evenwel aan in de weg dat bijvoorbeeld de federale overheid deze taak op zich neemt.

(1) Cassatie, 11 december 1953, Arr. Verbr., 1954, 252; Cassatie, 19 maart 1981, Arr. Cass. 1980-1981, 808 en J.T., 1982, 565 tot 567, noot J. Verhoeven.

## AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget et des Relations extérieures, le 14 novembre 2013, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet d'ordonnance « portant assentiment à la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, faite à Londres le 13 février 2004 »,

a donné l'avis (n° 54.482/4) suivant :

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle l'observation suivante.

L'assentiment préalable aux modifications d'une convention n'enlève rien à l'obligation, résultant de l'article 190 de la Constitution et de l'article 33, alinéa 2, de la loi spéciale du 12 janvier 1989 « relative aux institutions bruxelloises », de publier au *Moniteur belge* ces modifications pour qu'elles soient obligatoires en droit interne.

L'article 190 de la Constitution réserve à la loi la compétence de déterminer les formes dans lesquelles doivent être publiés les lois et règlements pour être obligatoires. L'article 33, alinéa 2, de la loi spéciale du 12 janvier 1989 dispose que les ordonnances sont obligatoires le dixième jour après celui de leur publication au *Moniteur belge*, à moins qu'elles n'aient fixé un autre délai. Selon la Cour de cassation, la disposition constitutionnelle précitée s'applique par analogie aux actes internationaux, de sorte que les traités sont inopposables aux particuliers tant qu'ils n'ont pas été publiés intégralement au *Moniteur belge* <sup>(1)</sup>.

Les modifications futures de l'annexe de la Convention, qui sont visées à l'article 3 de l'avant-projet d'ordonnance devront par conséquent être publiées au *Moniteur belge*. Rien ne s'oppose toutefois à ce que l'autorité fédérale, par exemple, s'en charge.

(1) Cass., 11 décembre 1953, Pas., 1954, I, p. 298; Cass., 19 mars 1981, J.T., 1982, pp. 565 à 567, note J. Verhoeven.



De kamer was samengesteld uit

De Heren P. LIÉNARDY, kamervoorzitter,  
 J. JAUMOTTE, staatsraden,  
 B. BLERO,  
 Mevrouwen M. DONY, assessor van de afdeling  
 Wetgeving,  
 C. GIGOT, griffier.

Het verslag is uitgebracht door de Heer Y. CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van de heer P. LIÉNARDY.

*De Griffier,* *De Voorzitter,*  
 C. GIGOT P. LIÉNARDY

La chambre était composée de

Messieurs P. LIÉNARDY, président de chambre,  
 J. JAUMOTTE, conseillers d'État,  
 B. BLERO,  
 Mesdames M. DONY, assesseur de la section de  
 législation,  
 C. GIGOT, greffier.

Le rapport a été présenté par M. Y. CHAUFFOUREAUX, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. P. LIÉNARDY.

*Le Greffier,* *Le Président,*  
 C. GIGOT P. LIÉNARDY

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

**het Internationaal Verdrag  
voor de controle en het beheer van  
ballastwater en sedimenten van schepen,  
gedaan te Londen op 13 februari 2004**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voorstel van de Minister van Externe Betrekkingen,

Na beraadslaging,

**BESLUIT :**

De Minister van Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen is 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 Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, gedaan te Londen op 13 februari 2004, zal volkomen gevolg hebben (\*).

*Artikel 3*

De wijzigingen van de Bijlage bij de Internationale Overeenkomst voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, gedaan te Londen op 13 februari 2004, die met toepassing van artikel 19 van het Verdrag worden aangenomen zonder dat België zich tegen de aanneming ervan verzet, zullen volkomen gevolg hebben.

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

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

**la Convention internationale  
pour le contrôle et la gestion des eaux  
de ballast et sédiments des navires,  
faite à Londres le 13 février 2004**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Ministre des Relations extérieures,

Après délibération,

**ARRETE :**

Le Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures est chargé 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 internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, faite à Londres le 13 février 2004, sortira son plein et entier effet (\*).

*Article 3*

Les amendements à l'Annexe à la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, faite à Londres le 13 février 2004, qui sont adoptés en application de l'article 19 de la Convention, sans que la Belgique s'oppose à leur adoption, sortiront leur plein et entier effet.

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

De Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is ertoe gehouden, elke wijziging van de Bijlage bij de Internationale Overeenkomst voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, die met toepassing van het hierboven vermelde artikel wordt aangenomen, mee te delen aan het Parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest binnen een termijn van drie maanden na de aanvaarding ervan.

Brussel, 7 november 2013

De Minister-President belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid, Ontwikkelingssamenwerking en Gewestelijke Statistiek,

Rudi VERVOORT

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

Guy VANHENGEL

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale est tenu de communiquer toute modification à l'Annexe à la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, adoptée en application de l'article mentionné ci-dessus, au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale endéans les trois mois qui suivent son adoption.

Bruxelles, le 7 novembre 2013

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

Rudi VERVOORT

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

Guy VANHENGEL

