



MARITIEM



**DE IMPLEMENTATIE
VAN DE RICHTLIJN
SCHEEPSAFVAL
IN BELGIË**

27595

Donderdag 12 september 2002
Het Pand, Gent

VLIZ (vzw)
VLAAMS INSTITUUT VOOR DE ZEE
FLANDERS MARINE INSTITUTE
Oostende - Belgium

***JURIDISCHE RANDVOORWAARDEN BIJ DE
IMPLEMENTATIE VAN DE RICHTLIJN
SCHEEPSAFVALSTOFFEN IN BELGIE***

27596

Else Verstraete

OVAM - juridische dienst

CURRICULUM VITAE

Else Verstraete

OVAM

Stationsstraat 110

2800 Mechelen

Tel. 015/28.43.18.

Fax. 015/28.42.79.

Email: else.verstraete@ovam.be

OPLEIDING

LSO	Algemeen secundair onderwijs - St. Ursula Instituut Wilrijk (1978-1981)
HSO	Wetenschappelijke B - St. Ursula Instituut Wilrijk (1981-1984)
Universitaire Opleiding	Kandidaturen - UFSIA (1984-1986) Licenties - UIA (1986-1989)
Post-universitaire Opleiding	Bijzondere Licentie Europees en Internationaal Recht - VUB (1989-1990)

BEROEPSERVARING

Provinciebestuur van Antwerpen - Bestuurssecretaris (1991-1994)

Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaamse Gewest - Adjunct van de directeur -
Juridische Dienst (1994-...)

PRAKTISCH

DATUM:

Donderdag 12 september 2002,
van 09.00 uur tot 17.15 uur.

PLAATS:

Het Pand - Universiteit Gent
Onderbergen 1 - 9000 GENT

WEGBESCHRIJVING:

Met de auto:

Volg de P-route naar P7, de Sint-Michielsparking
bevindt zich op 50 m. van het Pand.

Met het openbaar vervoer:

Station Gent-Sint-Pieters Tram 1, 11, 12
Halte Korenmarkt

Zie ook www.rug.ac.be (diensten – het Pand)

INSCHRIJVING:

Kan door vóór 1 september 2002, 100 €
(tekstenbundel, koffie, lunch en receptie
inbegrepen) over te maken op rekeningnummer
001-1950605-11 (met vermelding van " Naam -
studiedag scheepsafval / kostendrager
g/00151/01 - V") van Universiteit Gent
Sint-Pietersnieuwstraat 25 – 9000 Gent.

BIJKOMENDE INLICHTINGEN:

Maritiem Instituut
Prof. Dr. F. MAES
Dhr. J. COCQUYT
Universiteitstraat 6
9000 Gent

Tel. 09 264 84 43

Fax. 09 264 69 89

E-mail: Frank.Maes@rug.ac.be

J.Cocquyt@rug.ac.be

Website: <http://www.maritieminstituut.be>

MET STEUN VAN:

OVAM

Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

Havenbedrijf Gent

Autonoom Gemeentebedrijf
Haven Oostende

Havenbedrijf Brugge-Zeebrugge



DE IMPLEMENTATIE VAN DE RICHTLIJN SCHEEPSAFVAL IN BELGIË

Donderdag 12 september 2002
Het Pand, Gent

Omzetting Richtlijn 2000/59/EG in België

Richtlijn 2000/59/EG betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen beoogt een betere tenuitvoerlegging van de verplichting om scheepsafval aan land af te geven, in navolging van het MARPOL-Verdrag. Aangezien dit Verdrag niet voldoende wordt nageleefd om de zeeën en oceanen afdoende te beschermen tegen de lozingen van scheepsafval en er binnen de EU diverse financieringssystemen van afvalontvangst bestaan, beoogt deze Richtlijn de afvalafgifte in de EU te harmoniseren door een verplichting in te voeren dit afval aan land af te geven, de ontvangst en de verwerking ervan gedeeltelijk te verrekenen via de havenrechten en voor elke haven een afvalbeheersplan verplicht te stellen. De havenautoriteiten krijgen door de Richtlijn nieuwe verantwoordelijkheden en dit in de context van een uiterst competitieve markt binnen de Hamburg-Le Havre Range, maar ook andere overheden krijgen door de Richtlijn nieuwe uitdagingen. De OVAM kan zich redelijkerwijze verwachten aan een verhoogde afvalinvoer en -registratie. De havenstaatcontrole moet erop toezien dat de afgifteplicht wordt nageleefd. De afvalophaler moet over voldoende ontvangstcapaciteit beschikken en de organisatie van de ontvangst afstemmen op de specifieke noden van de scheepvaart.

Deze studiedag heeft tot doel de implementatie van de Richtlijn in België te belichten en oplossingen voor enkele knelpunten aan te reiken. Deze knelpunten zijn zowel van juridische aard tengevolge van de Belgische staatsstructuur, maar ook van bedrijfseconomische aard voor het havenbeleid en voor de afvalophalers. De Vlaamse havens zullen tevens hun financieringssysteem voor de ontvangst en de verwerking van scheepsafval in het kader van de Richtlijn toelichten.

PROGRAMMA

- 09.00 Onthaal + koffie
- 09.30 Verwelkoming
Prof. F. Maes
- 09.45 Juridische randvoorwaarden bij de implementatie van de Richtlijn Scheepsafvalstoffen in België
Mevr. Else Verstraete OVAM – juridische dienst
- 10.15 Economische effecten voor de havens bij een niet uniforme implementatie van de Richtlijn Scheepsafvalstoffen
Dhr. Guido Van Meel, haven van Antwerpen
- 10.45 Koffiepauze
- 11.15 De implementatie van de Richtlijn Scheepsafvalstoffen in de Vlaamse zeehavens: het financieringssysteem
Mevr. Petra De Somere, haven van Gent
- 11.45 Het Vlaamse havenbeleid en de Richtlijn scheepsafvalstoffen
Ir. Ilse Hoet, Vlaamse Nautische Autoriteit
- 12.15 Discussie

PROGRAMMA

- 12.45 Lunch
- 14.15 De rol van de Belgische havenstaatcontrole bij de naleving van de Richtlijn Scheepsafvalstoffen
Kapt. Pierre Janssen, Hoofd Havenstaatcontrole, Ministerie van Verkeer en Infrastructuur
- 14.45 Ontvangst van scheepsafvalstoffen in de praktijk
Kapt. Frans-Jozef De Lannoy, BELSHORE
- 15.15 Koffiepauze
- 15.45 Afvalstoffenplannen voor de havens
Dhr. Peter Van den dries, OVAM
- 16.15 Vragen en discussie
- 16.45 Belang van de Richtlijn Scheepsafvalstoffen voor de bescherming van het mariene milieu
Mevr. Vera Dua, Vlaamse minister voor leefmilieu en landbouw
- 17.15 Receptie

JURIDISCHE RANDVOORWAARDEN BIJ DE IMPLEMENTATIE VAN DE RICHTLIJN SCHEEPSAFVALSTOFFEN IN BELGIE

INLEIDING

Op 27 november 2000 werd door het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie de Richtlijn 2000/59/EG betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen (hierna genoemd de Richtlijn Scheepsafvalstoffen) goedgekeurd. De Richtlijn werd gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen van 28 december 2000 en trad diezelfde dag in werking. De lidstaten van de Europese Unie krijgen de tijd tot 28 december 2002 om de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking te doen treden met het oog op de uitvoering van deze richtlijn.

Richtlijnen hebben geen rechtstreekse werking en dienen door de Lidstaten omgezet of geïmplementeerd te worden in de eigen nationale wetgeving.

Een richtlijn is voor de Lidstaten die deze moeten omzetten in de eigen nationale wetgeving verbindend ten aanzien van het te bereiken resultaat, maar laat aan de verschillende nationale instanties de vrijheid om de vorm en de middelen te kiezen om dit resultaat te bereiken. De Lidstaten behouden de mogelijkheid om de inhoud van de richtlijn in te passen in hun eigen regelgeving met hun eigen juridische instrumenten daarbij rekening houdend met hun eigen interne bevoegdheidsverdelingen.

IMPLEMENTATIE VAN DE RICHTLIJN 2000/59/EG EN DE BEVOEGDHEIDS-VERDELINGEN IN BELGIË

De Richtlijn Scheepsafvalstoffen is een zogenaamde "gemengde" richtlijn zoals men ook spreekt over "gemengde" verdragen. De term "gemengd" geeft aan dat het een richtlijn is waarbij we bij de implementatie in onze nationale wetgeving te maken krijgen met zowel gewestelijke als federale bevoegdheden.

Ten gevolge van de staatshervorming zijn heel wat bevoegdheden inzake leefmilieu overgeheveld naar de gewesten.

Krachtens artikel 6, §1, II van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, zoals gewijzigd door de Bijzondere wetten van 8 augustus 1988 en van 16 juli 1993 zijn de gewesten wat het leefmilieu en het waterbeleid betreft o.a. bevoegd inzake de bescherming van het leefmilieu (onder meer die van de bodem, de ondergrond, het water en de lucht tegen verontreiniging en aantasting, alsmede de strijd tegen de geluidshinder) en het afvalstoffenbeleid. Op deze bevoegdheden bestaan echter een aantal uitzonderingen, waarvoor de federale overheid bevoegd blijft. Met name het vaststellen van produktnormen, de bescherming tegen

ioniserende stralingen, met inbegrip van het radioactief afval en de doorvoer van afvalstoffen.

Krachtens artikel 6, §1, X van diezelfde Bijzondere wet zijn de gewesten wat de openbare werken en het vervoer betreft o.a. bevoegd inzake de waterwegen en hun aanhorigheden, de havens en hun aanhorigheden, de zeekering en de loodsdiensten en bebakeningsdiensten van en naar de havens, evenals de reddings- en sleepdiensten op zee.

Naast de bevoegdheden opgesomd in artikel 6, §1, II van de Bijzondere Wet van 1980 (zoals gewijzigd) behoudt de federale staat echter nog een aantal bevoegdheden inzake leefmilieu.

Zij behoudt tot nu toe alle bevoegdheden welke niet aan de gewesten of de gemeenschappen werden toegekend, waaronder de bescherming van de Noordzee¹. De bevoegdheid van het Vlaamse gewest houdt op aan de kustlijn (de laagwaterlijn) en is bijgevolg *ratione loci* begrensd door de laagwaterlijn². Vanaf deze lijn is enkel de federale overheid bevoegd.

De federale overheid is bijgevolg exclusief bevoegd gebleven voor de bescherming van het Noordzeemilieu. Zo behoort de problematiek van het storten en verbranden van afval op zee tot de federale bevoegdheid. De federale overheid zal de gewesten echter nauw dienen te betrekken in deze problematiek omdat enerzijds het grootste gedeelte van de verontreiniging van de zee afkomstig is van het land en anderzijds het afval dat op zee geproduceerd wordt ook terug aan land dient te komen waardoor de bevoegdheid van de gewesten inzake het havengebeuren en het afvalstoffenbeleid terug aan bod komt.

De Richtlijn Scheepsafvalstoffen is gegroeid uit de bekommernis van de Europese Gemeenschap over de verontreiniging van de zeeën en de kusten van de lidstaten door lozing van scheepsafval en ladingresiduen, en in het bijzonder over de tenuitvoerlegging van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973, zoals gewijzigd bij het daarop betrekking hebbende Protocol van 1978 (het zogenaamde Marpol-Verdrag). Het Verdrag bepaalt welke afvalstoffen door schepen in het mariene milieu mogen worden geloosd en verplicht de verdragsluitende partijen toereikende ontvangstvoorzieningen voor afvalstoffen in hun havens aan te bieden. Het Marpol-Verdrag dateert van voor de eerste Bijzondere wet van 1980 tot hervorming van de instellingen. Het Verdrag werd dan ook in België enkel door de federale overheid omgezet. In de Vlaamse wetgeving op zich zijn tot op heden nog geen specifieke bepalingen inzake de afvalontvangstinstallaties terug te vinden. Het opzet van de Richtlijn Scheepsafvalstoffen is nu net het aantal lozingen van scheepsafval en ladingresiduen in zee terug te dringen door de beschikbaarheid en het gebruik van de ontvangstvoorzieningen in de havens te verbeteren en strenger op de naleving van de regels toe te zien.

¹ DE PUE, E., LAVRYSEN, L., STRYCKERS, P., *Milieuzakboekje 2001*, Diegem, Kluwer, 2001, 15-16.

² LAVRYSEN, L., *Leefmilieu en waterbeleid*, in VAN HAEGENDOREN, G. en SEUTIN, B. (ed.), *De bevoegdheidsverdeling in het federale België*, Brugge, Die Keure, 1999, 86-88; MAES, F. en CLIQUET, A., *Internationaal en nationaal recht inzake de bescherming van de Noordzee*, Deurne, Kluwer Rechtswetenschappen België en E. Story-Scientia, 1997, 118.

Naast het feit van de bevoegdheidsverdeling tussen de federale overheid en de gewesten is het zo dat er binnen het Vlaamse Gewest ook nog een bevoegdheidsverdeling is tussen 2 Vlaamse administraties met name AWZ en OVAM. De Administratie Waterwegen en Zeewezen onder de voogdij van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare werken en Energie (Dhr. Steve Stevaert) en de Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaamse Gewest onder de voogdij van de Vlaamse minister voor Leefmilieu en Landbouw (Mevr. Vera Dua).

Naast de bevoegdheden op het gewestelijk niveau hebben we met betrekking tot dit dossier in Vlaanderen ook te maken met 4 gedecentraliseerde zeehavenbedrijven die krachtens het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens over eigen havenbestuurlijke bevoegdheden beschikken.

Richtlijnen dienen door de betrokken Lidstaten omgezet te worden binnen de termijn die daartoe in de richtlijn wordt voorzien. Een lidstaat kan het niet eerbiedigen van deze termijn niet rechtvaardigen door een beroep te doen op moeilijkheden van interne aard. Onze complexe bevoegdheidsverdeling kan dan ook geen voorwendsel zijn om de Richtlijn Scheepsafvalstoffen niet tijdig om te zetten. De Europese Commissie ziet streng toe op de naleving van deze verplichting. Stelt zij vast dat een bepaalde Lidstaat zijn verplichting niet nakomt, dan wordt ten aanzien van die Lidstaat een zogenaamde "ingebrekestellings-procedure" opgestart. De betrokken Lidstaat krijgt de tijd zijn opmerkingen te formuleren en zich in regel te stellen. Gebeurt dit niet dan kan de Europese Commissie de zaak aanhangig maken bij het Hof van Justitie. Als het Hof van Justitie ook vaststelt dat de Lidstaat zijn verplichtingen niet is nagekomen wordt de betrokken Lidstaat veroordeeld en is zij gehouden de maatregelen te nemen die nodig zijn voor de uitvoering van het arrest. Het Hof kan zelfs overgaan tot het opleggen van een forfaitaire som of een dwangsom.

In het kader van de zogenaamde "gemengde" richtlijnen of verdragen is het veelal de federale overheid die een coördinerende rol speelt bij de uitklaring van de bevoegdheidsverdelingen tussen de federale overheid en de gewesten. Binnen het Federale Ministerie van Verkeer en Infrastructuur is het Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart bevoegd inzake de verontreiniging van de zee ten gevolge van schepen.

CONCRETE AANPAK EN STAND VAN ZAKEN

De veelheid van betrokken instanties en de complexiteit van de onderlinge bevoegdheidsverdeling hebben ertoe geleid dat de samenwerking tussen de verschillende instanties maar traag op gang is gekomen.

Sinds het begin van dit jaar is OVAM concreet betrokken geworden bij het overleg dat tussen de verschillende instanties is opgestart naar aanleiding van de omzetting van de richtlijn.

Op uitnodiging van het Federale Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart werd in het voorjaar tijdens een aantal vergaderingen de bevoegdheidsverdeling tussen

het federale niveau en de 3 gewesten uitgeklaard. Aan de hand van bevoegdheidstabellen waarin de Richtlijn Scheepsafvalstoffen artikelsgewijs werd geanalyseerd, werd duidelijk dat de richtlijn voornamelijk op gewestelijk niveau dient geïmplementeerd te worden met uitzondering van het luik rond de handhaving en de daarbij horende controle aan boord van het schip dat toekomt aan het federale niveau. De gewesten dienen dan nog, zeer algemeen gesteld, te zorgen voor de omzetting van de verplichtingen aangaande de toereikende havenontvangstvoorzieningen, de afvalontvangst- en afvalverwerkingsplannen, de aanmelding, de afgifteplicht van scheepsafval en ladingresiduen, een passend kostendekkingssysteem voor het gebruik van de havenontvangstvoorzieningen en de eventuele vrijstellingen die verleend kunnen worden op de plicht tot aanmelden, tot afgeven van het scheepsafval en tot het betalen van bijdragen voor het gebruik van de havenontvangstvoorzieningen.

Gelijklopend met deze vergaderingen met het federale niveau werd er binnen het Vlaamse gewest een werkgroep opgericht bestaande uit vertegenwoordigers van de verschillende Vlaamse administraties en instellingen die bevoegd zijn in het kader van de omzetting van de Richtlijn Scheepsafvalstoffen of hierin een rol kunnen vervullen. Het betreft met name AMINAL (Afdeling Europa en Milieu), AWZ en OVAM. Op verzoek werden enkele malen vertegenwoordigers uit de havensector uitgenodigd. Het voorzitterschap van deze werkgroep wordt waargenomen door OVAM. De werkgroep is reeds meerdere malen bijeengekomen om de inhoud van de Richtlijn Scheepsafvalstoffen te bespreken en de bevoegdheden binnen het Vlaamse gewest uit te klaren.

Momenteel wordt er op federaal niveau en op gewestelijk niveau gewerkt aan het verder verfijnen van de eerste ontwerp-teksten die zijn opgemaakt tot omzetting van de Richtlijn Scheepsafvalstoffen.

VERDERE VERLOOP VAN DE IMPLEMENTATIE

Zodra de ontwerp-teksten op punt staan zal een nieuw overleg met het federale niveau en de drie gewesten nodig zijn om de tekstvoorstellen volledig op elkaar af te stemmen.

Op het Vlaamse niveau zal ook nog een inhoudelijke bespreking met de afgevaardigden van de havensector plaatshebben.

Het verdere verloop van de implementatie langs Vlaamse zijde zal deels afhangen van het feit of de omzetting volledig kan gebeuren door middel van een uitvoeringsbesluit van de Vlaamse regering of dat er een decreetswijziging doorgevoerd moet worden.

Kan de omzetting op het Vlaamse niveau volledig doorgevoerd worden door middel van een besluit van de Vlaamse regering en zijn de betrokken ministers mevrouw Dua en de heer Stevaert akkoord over dit voorstel dan kan het ontwerp van besluit van de Vlaamse regering de officiële procedure voor de totstandkoming van dergelijke besluiten doorlopen.

Een begrotingscontrole zal worden doorgevoerd. De Inspectie van Financiën dient advies uit te brengen over het ontwerp. In bepaalde gevallen is zelfs een gemotiveerd akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor de begroting, vereist.

De afdeling kanselarij van de Vlaamse Administratie Kanselarij en Voorlichting zal worden gevraagd om een wetgevingstechnisch en taalkundig advies over het ontwerp.

Het ontwerp van besluit wordt vervolgens voor principiële goedkeuring aan de Vlaamse regering voorgelegd. Waarna de betrokken Vlaamse minister het ontwerp van besluit maar eerst kan voorleggen voor advies aan de Raad van State (afdeling wetgeving).

Het advies van de Raad van State is verplicht. De enige mogelijke uitzondering hierop is als met bijzondere redenen "de dringende noodzakelijkheid" kan worden ingeroepen.

Nadat het ontwerp van besluit werd aangepast aan het advies van de Raad van State kan het terug aan de Vlaamse regering worden voorgelegd voor definitieve goedkeuring. Na de ondertekening kan het vervolgens worden verstuurd voor publicatie in het Belgisch Staatsblad, waarna het besluit in werking kan treden.

Indien er echter een decreetswijziging moet worden doorgevoerd dan volgt er een parlementaire procedure omdat decreten door het Vlaams Parlement dienen te worden goedgekeurd.

BESLUIT

Momenteel wordt volop gewerkt aan de juridische implementatie van de Richtlijn Scheepsafvalstoffen en dit zowel op federaal als op gewestelijk niveau. De verschillende bevoegdheidsverdelingen bemoeilijken de omzetting en hebben het omzettingsproces vertraagd. De ontwerp-teksten dienen nog verder verfijnd en op elkaar afgestemd te worden. Een volledige omzetting van de richtlijn (tot en met de publicatie in het Belgische Staatsblad) tegen 28 december 2002 lijkt onwaarschijnlijk. Het dossier zal niettemin de komende maanden de nodige aandacht krijgen met het oog op een zo spoedig mogelijke omzetting van de richtlijn.

Else Verstraete
OVAM

ECONOMISCHE EFFECTEN VOOR DE HAVENS
BIJ EEN NIET UNIFORME IMPLEMENTATIE
VAN DE RICHTLIJN

27597

Guido Van Meel

Haven van Antwerpen

Curriculum Vitae

Naam : Van Meel

Voornaam : Guido

Geboren : Kalmthout 05-03-1952

Status : gehuwd met Van Maldegem Beatrix

Nationaliteit : Belg

Universiteit : 1970-1974 Universitaire faculteiten
St. Ignatius (UFSIA) lic. Internationale handel
1974-1975 Rijksuniversiteit Gent
Licentiaat economische planning
1990-1991 Universiteit Antwerpen
Instituut voor Milieukunde – milieudeskundige

Professionele carrière

1975 Leraar handelsinstituut
1976 Ford Motor Company en Ford Tractor Europe
1977 Economisch consulent Stad Antwerpen
1978-1988 Ministerie van Financiën – belastingcontroleur
1989 - ... Gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen – adviseur milieu en Europese zaken
voorzitter van het "Marine Committee" van ESPO
(European Seaports organisation)

Referenties :

Partner in diverse internationale projecten o.a. bodemsaneringstechnieken, Eco- info en ECOWARE.

"Economische effecten voor de havens bij een niet uniforme implementatie van de richtlijn 2000/59."

Gent 12-09-2002

Dames en heren,

Havens spelen een belangrijke economische en sociale rol in Europa. Zij dragen in belangrijke mate bij tot de duurzame groei van de gemeenschappen waarin zij zijn gevestigd. Zeehavens spelen tevens een essentiële rol als "interface" tussen de zee en de landgebonden transportmodi.

Indien men de gewone man in de straat zou ondervragen welke transportmodus het meest milieuvriendelijk, dan zullen een belangrijk aantal antwoorden : "de scheepvaart".

Nochtans maakt meer en meer volgende uitdrukking ophef :

"In many ways, shipping is considered to be environmentally friendly. In other ways unfortunately, it isn't"

Indien we de Europese havenpolitiek gaan ontleden dan zien we dat de Europese Commissie sinds 1992 tal van initiatieven heeft genomen om de internationale verdragen beter na te doen leven.

Ondanks het feit dat het Marpolverdrag 73/78 is geratificeerd door meer dan 100 landen die 98% van de wereldvloot vertegenwoordigen zijn de zeeën en oceanen nog steeds verontreinigd door afval en olie. Om deze reden vond de EU Commissie het noodzakelijk om een richtlijn uit te vaardigen die strenger is dan de IMO-conventie en die beter controleerbaar is.

Wat zijn nu de voornaamste principes van de richtlijn?

- verplichte afgifte van scheepsgebonden afval
- verplichte melding aan de competente overheid van de hoeveelheden afval aan boord en of men deze afval wenst af te geven of niet
- de introductie van een financieringssysteem om de zeeschepen aan te moedigen hun afval aan de wal af te geven
- de uitwerking van een havenafvalstoffenplan om een efficiënte inontvangstname te garanderen (na consultatie met de voornaamste betrokkene)
- een rigoureuze controle op de afgifte van afval door de inspecteurs van de havenstaatcontrole.

MARPOL conventie versus EU-Richtlijn

Feiten

I.

- Onder het Marpolverdrag werd de Noordzee uitgeroepen tot een beschermd gebied voor het lozen van olie en het dumpen van scheepsvuilnis
- Nochtans wordt ieder jaar ca 70.000m³ afval in de Noordzee gekieperd waarvan het merendeel afkomstig is van de scheepvaart.

II.

- In de haven van Rotterdam geven 5-6% van de zeeschepen hun olie en scheepsvuilnis af. In Antwerpen ligt dit cijfers lichtjes hoger en zouden 8-10% van de zeeschepen gebruik maken van de ontvangstmogelijkheden.

↓
grootste volume van afvalstoffen is op zee gedumpt!

- Zelfs indien men rekening houdt met het feit dat een belangrijk deel van de zeeschepen meerdere havens aanloopt dan nog is het aantal aan de lage kant.

Ik meen hieruit te mogen concluderen dat "geld" een belangrijke rol speelt in de afvalafgifte. Dumpen op zee is gratis, afgeven aan de wal is soms vrij duur.

Indien de "pakkans" eerder klein is, dan zullen de malafide rederijen maar al te graag de kans te baat nemen om hun afval overboord te zetten om alzo wat extra kosten te besparen.

Wat zijn nu de voornaamste determinanten van afvalproductie aan boord van een zeeschip ?

- het schip
 - grootte
 - type
 - motor
 - ouderdom
- duur van de zeereis
- aard van de brandstof
 - gasolie
 - halfzware, zware stookolie
- snelheid
- aantal bemanningsleden aan boord van het zeeschip

Bron : Maritiem Instituut Gent

In de haven van Antwerpen hebben we de zeeschepen ingedeeld in type en brutotonnenmaat. Vervolgens hebben we de gegevens opgezocht van min. 10% van de zeeschepen voor elk veld in de matrix.

De conclusie van het onderzoek luidde dat de afvalproductie varieert volgens type en bruto tonnenmaat met een factor 6.

De kunst was nu om de kostprijs van de afvalverwerking te bepalen om zo alles in financiële parameters te kunnen omzetten.

Op basis van gegevens van een Duitse studies en een bevraging bij enkele afvalinzamelaars kon worden geconcludeerd dat de kosten van de inzameling én verwerking van scheepsgebonden afval varieert tussen de 500 € en 3.000 €.

Dit zijn substantiële bedragen.

In welke mate kan er nu een distortie ontstaan tussen havens?

Om na te gaan of er een verstoring van de concurrentie kan ontstaan, moeten we bekijken hoe de richtlijn in een aantal Europese landen zal geïmplementeerd worden. De hiernavolgende informatie is gebaseerd op info van vertegenwoordigers van verschillende landen die op een informele wijze hebben getracht de implementatie te harmoniseren.

Het feit dat het niveau van milieuwetgeving in de verschillende landen verschilt kan het impact hebben op de kost. In Vlaanderen zijn er vrij hoge milieuheffingen die een belangrijk deel van de totale kost uitmaken. Dit element werd echter niet nader onderzocht bij gebrek aan voldoende betrouwbare gegevens.

Land	Financieringsprincipes	Afalstromen		Uitzonderingen
Zweden	100% indirect	- olie - scheepsafval én sanitair afval onbeperkte volumes		ferries en lijnschepen met relatief korte reisduur
Finland	100% indirect	- olie - scheepsafval		ca. 300 verschillende uitzonderingen
Denemarken	100% indirect	- olie - scheepsafval en sanitair afval in <u>beperkte</u> volumes		ferries en lijnschepen met relatief korte reisduur
Duitsland	100% indirect	- scheepsafval - olie		zeeschepen met een afvalcontract in Europa en de "frequent callers" (2 aanlopen per maand)
Nederland	100% indirect	- olie - scheepsafval	beperkte volumes	zo weinig mogelijk
België	soort borgsysteem	- olie - scheepsafval		- ferries + lijnschepen met minstens 2 aanlopen per maand - terugbetaling borg indien bewijs geleverd wordt dat men in een ander EU-land heeft afgegeven
UK	- gratis container voor afval - olie rechtstreeks te betalen			
Frankrijk	idem als in de UK			

Laten we nu enkele praktische voorbeelden uitwerken om de situatie te verduidelijken

Voorbeeld I

Een autoschip van Wallenius loopt volgende havens aan :

- Felixtowe
- Duinkerken
- Zeebrugge
- Rotterdam
- Bremen
- Göteborg

Wallenius kan zijn vast afval afgeven inbegrepen in de havenrechten in Frankrijk en Duitsland.

In Zeebrugge betaalt het een bedrag van bvb. 1.500 € (afhankelijk van BT en type) die het terugkrijgt indien het in Zeebrugge of in een ander EU-haven zijn afval afgeeft.

In Rotterdam betaalt het bovenop zijn havenrechten een afvalbedrag. Hiervoor kan het oliehoudend afval en scheepsafval afgeven eventueel beperkt in volume en aard.

In Bremen krijgt het een vrijstelling indien het schip bewijst dat het een contract heeft voor zijn afval.

In Göteborg kan het al zijn afval afgeven inbegrepen in de "waste fee" vermits er geen beperkingen zijn en het schip van geen vrijstelling kan genieten.

Resultaat : Wallenius betaalt zijn gewone havenrechten in UK en Fr. Zij betalen een borgsom in Zeebrugge die ze terugvorderen wanneer zij hun

afgifteattest hebben ontvangen van Göteborg. Zij betalen de "afvalheffing" in Rotterdam en een heffing in Zweden.

M.a.w. de extra kosten voor de reder zijn eerder beperkt maar door de verschillende financiële systemen wordt er soms afval "aangezogen" nl. in de landen met een 100% indirecte heffing.

Nemen we nu een tweede voorbeeld. Een bulkcarrier vaart tussen Australië en Antwerpen.

Bij aankomst betaalt het schip ca. 2.000 € afvalheffing dat ongeveer de werkelijke kosten benadert. Vermits het zijn afval afgeeft betaalt het rechtstreeks aan de dienstverrichter het verschuldigde bedrag (op basis van kwaliteit, kwantiteit, extra dienstprestaties). Vervolgens vraagt de reder, na het bewijs van afgifte geleverd te hebben zijn borg terug van het havenbedrijf.

In deze situatie wordt de betaling van een forse borg gebruikt als middel om het afgiftegedrag te stimuleren. Het "borgsysteem" is echter kosten neutraal en respecteert ten volle de marktwerking.

De situatie is echter verschillend in onze buurlanden. Neem hetzelfde schip dat nu naar Rotterdam vaart.

Brisbane – Rotterdam. In Rotterdam betaalt het schip een afvalheffing die een fractie is van de werkelijke kost (vermits alle zeeschepen betalen en slechts een beperkt aantal zullen afgeven). Het schip is hier dus eigenlijk goedkoper uit dan wenselijk is. Mag dit de bedoeling zijn ?
Andere schepen subsidiëren in dit geval het verschil!

Resultaat : schepen die varen tussen twee havens waarvan slechts één in de EU zoals olietankers, bulkcarriers e.d. die worden in het Nederlands systeem bevoordeeld.

Een derde voorbeeld zal de impact helemaal duidelijk maken.

Containerschip varende tussen Singapore, Le Havre, Antwerpen, Rotterdam en Hamburg.

Indien het schip als een "home economicus" zou reageren zal het zijn keukenafval, poetslappen enz. afgeven in Le Havre (inbegrepen in de havenrechten), betaalt het een borg in Antwerpen, geeft het schip zijn afval af in Rotterdam (vermits 100% indirect) en krijgt achteraf een vrijstelling van de "afval fee" in Hamburg.

Uit dit voorbeeld blijkt dat het containerschip waarschijnlijk een prijs voor zijn afval betaalt die onder de werkelijke kost ligt.

M.a.w. afval wordt aangezogen in de haven van Rotterdam, afvalinzamelaars en verwerkers in de buurlanden zouden geconfronteerd worden met een mogelijke daling van activiteiten.

Besluit : Een Europese richtlijn laat een zekere vrijheid aan alle lidstaten om deze te implementeren. Vooral art 8 van de richtlijn die handelt over het financieringsmechanisme geeft nogal wat ruimte aan iedere lidstaat. De werking van de Europese instellingen is echter zo dat de Commissie de implementatie in de lidstaten afwacht. Na 3 jaar wordt een rapport van elke lidstaat opgevraagd over het financieringsmechanisme en de hoeveelheden afval die werden afgeven en slechts dan kan de Commissie een initiatief nemen om eventueel de toepassing van de richtlijn te harmoniseren.

M.a.w. we moeten met deze situatie nog zeker vijf jaar leven.

G. Van Meel

*DE IMPLEMENTATIE VAN DE RICHTLIJN
SCHEEPSAFVALSTOFFEN IN DE VLAAMSE ZEEHAVENS :
HET FINANCIERINGSSYSTEEM*

27598

Petra De Somere

Haven van Gent

Curriculum Vitae Petra De Somere

Havenbedrijf Gent GAB
J. Kennedylaan 32
B- 9042 Gent
tel: 09/251.05.50

Personalia

Geboorteplaats: Gent
Geboortedatum: 25 maart 1969
Nationaliteit: 1969

Opleiding

- Licentiaat in de nautische wetenschappen – Antwerpen (1994)
- brevet van eerste luitenant ter lange omvaart (1997)

Professionele ervaringen

- 1998- heden: Havenbedrijf Gent GAB – Gent
Kapiteinsdienst
Adjunct v/d directie
- 1997-1998: Copex Freight Forwarding nv - Wijnegem
Outside Sales
verantwoordelijke departement 'Agri' (koeltransport weg, zee, lucht van
bloemen en planten)
- 1990-1996: Exmar nv
dekofficier aan boord van gas- en chemicaliëntankers



De implementatie van de richtlijn 2000/59/EG Scheepsafvalstoffen in de Vlaamse zeehavens: het financieringssysteem

1. Inleiding

Alvorens het financieringssysteem zoals de Vlaamse havens het hebben uitgewerkt, toe te lichten, is het ongetwijfeld nuttig nog eens de hoofdlijnen te overlopen van die artikels uit de Europese richtlijn, die rechtstreeks of onrechtstreeks verwijzen naar de financiële bijdrage.

Art 8 Bijdragen voor scheepsafval

§1: De lidstaten dragen er zorg voor dat de kosten van de havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval, **met inbegrip van de behandeling en verwijdering** van het scheepsafval, worden bekostigd uit bijdragen van schepen.

§2: De kostendekkingssystemen voor het gebruik van havenontvangstvoorzieningen mogen niet aanzetten tot het lozen van afval op zee. Daartoe gelden voor schepen, niet zijnde een vissersvaartuig of een pleziervaartuig waarmee ten hoogste 12 passagiers mogen worden vervoerd, de volgende beginselen:

- a) **alle schepen** die een haven in een lidstaat aandoen, **dragen substantieel bij** in de kosten bedoeld in lid 1, **ongeacht het feitelijk gebruik** van de voorzieningen. Mogelijkheden om dat te bewerkstelligen zijn het opnemen van de bijdrage in de havengelden en het invoeren van een aparte vaste afvalbijdrage. De bijdragen kunnen onder andere naar gelang van de categorie, het type en de grootte van het schip gedifferentieerd worden;
- b) het gedeelte van de kosten dat eventueel niet wordt gedekt door de onder a) vermelde bijdrage wordt gedekt op basis van de feitelijk door het schip afgegeven soorten en hoeveelheden scheepsafval;
- c) de bijdragen **kunnen** worden verlaagd indien het milieuzorgsysteem, het ontwerp, de uitrusting en de exploitatie van het schip zodanig zijn dat de kapitein kan aantonen dat het minder scheepsafval produceert.

§3: Teneinde te verzekeren dat de bijdragen **billijk, transparant en niet-discriminerend** zijn en de kosten van de ter beschikking gestelde en, voorzover van toepassing, gebruikte havenontvangstvoorzieningen en diensten weerspiegelen, dienen de **grondslag** waarop de bijdragen zijn berekend en het **bedrag** aan de havengebruikers bekend te worden gemaakt.

§4: De Commissie legt drie jaar na de in artikel 16, lid 1 bedoelde datum, aan het Europees parlement en de Raad een beoordelingsrapport voor over de gevolgen die de verscheidenheid van de volgens lid 2 vastgestelde kostendekkingssystemen heeft voor het mariene milieu en voor de afvalstromen. Dit rapport wordt opgesteld in samenwerking met de bevoegde autoriteiten van de lidstaten en havenvertegenwoordigers.

Indien dat in het licht van deze beoordeling nodig blijkt, dient zij een voorstel tot wijziging van deze richtlijn in; dit voorstel is gericht op de instelling hetzij van een systeem waarbij **alle schepen** die een haven van een lidstaat aandoen een passend percentage, doch **minimum één derde van de kosten** van lid 1 betalen, en dit ongeacht of zij al dan niet gebruik maken, **hetzij van een systeem met vergelijkbare resultaten**.

Artikel 9 Vrijstellingen

§1 Indien schepen **volgens een dienstregeling frequent en regelmatig** bepaalde havens aandoen en genoegzaam aangetoond is dat er een **regeling** is getroffen voor de afgifte van scheepsafval en de **betaling** van bijdragen **in een op de route van het schip liggende haven**, kunnen de lidstaten van de betrokken havens die schepen vrijstelling verlenen van de in artikel 6 [melding], artikel 7 [afgifte], lid 1, en artikel 8 [bijdrage] vermelde verplichtingen.

§2 (...)

Artikel 10 Afgifte van ladingresiduen

De kapitein van een schip dat een haven in de gemeenschap aandoet, draagt er zorg voor dat ladingresiduen afgegeven worden bij een havenontvangstvoorziening overeenkomstig de voorschriften van Marpol 73/78. Bijdragen verbonden aan de afgifte van ladingresiduen worden **door de gebruiker** van de havenontvangstvoorziening **betaald**.

Bij de ontwikkeling van het 'Vlaamse systeem' heeft de werkgroep 'overleg havens – afval' in haar onderzoek naar en in de uitwerking van een voorstel tot de omzetting van de richtlijn 2000/59/EG rekening gehouden met de bekommernissen van alle betrokken partijen (agenten, afvalophalers en –verwerkers, havenbedrijven, ...). Er werd zoveel als mogelijk getracht de concurrentie tussen (Vlaamse) havens niet te verstoren. Dit kan door het voorstel op Vlaams niveau om te zetten waardoor er 1 systeem geldt voor de 4 Vlaamse havens. In een later stadium kunnen ook andere Rangehavens in dit systeem worden betrokken.

Vermits de ophaling en verwerking van afval niet behoren tot de kerntaken van de havenbedrijven, werd er zoveel als mogelijk geopteerd om een systeem te creëren waarbij er geen inmenging in de markt is (door aanbestedingen, contracten,...).

Het voorstel wordt ondersteund door de directies van de havens Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge en wordt hierna kort toegelicht.

1. Financiële bijdrage

Conform artikel 8 van de richtlijn moet elk schip een substantiële bijdrage betalen voor de inontvangstname en verwerking van het scheepsafval (afvalolie, voedselresten, vast afval machinekamer, ...).

Principe in het voorgestelde Vlaamse systeem: elk schip (behalve vrijgestelde) betaalt een bijdrage (waarborg). Deze bijdrage wordt echter gecrediteerd mits voorlegging van een attest van afgifte van afval aan een erkende afvalophaler.

Voordeel: Havenbedrijf is geen betrokken marktpartij, afval wordt opgehaald volgens geldende marktvoorwaarden en reglementering; elk schip draagt bij en door bewijs van afgifte is er voldoende stimulans ingebouwd tot afgifte vermits het voorleggen van het attest gelijkstaat met recuperatie van de waarborg.

Teneinde het te factureren bedrag te bepalen werd onderzoek gedaan naar de kostprijs van de verwerking van afval in functie van kwaliteit en kwantiteit. In de bijdrage die zoals voorzien volgens de richtlijn de kosten voor ophaling en verwerking van scheepsafval (= annex I en annex V) moet bekostigen, is vooral de fractie 'olie(houdend) afval' de grootste kostenfactor. Internationaal neemt men aan dat het volume afvalolie 2% bedraagt van de verbruikte zware stookolie. De hoeveelheid is eveneens afhankelijk van het aantal dagen op zee, type schip, brandstofverbruik en snelheid van het schip. Het aantal bemanningsleden is met uitzondering

van oorlogsbodems en cruiseschepen vrij stabiel (15-21 personen) en hoeft dus niet als berekeningsparameter te worden meegenomen.

Op basis van het aantal aanlopen in 2000 in de haven van Antwerpen werden parameters per type schip en per brutotonnenmaatklasse berekend die het mogelijk maken om gedifferentieerd en in verhouding tot verbruik en snelheid een gemiddeld "afvalbedrag" aan te rekenen.

Van alle schepen werd de gemiddelde snelheid opgezocht (in Lloyds register) en per groep/type schip werd een steekproef gehouden naar het dagelijks verbruik (eveneens uit Lloyds Register).

Door het verbruik te delen door de snelheid, bekomt men een parameter x, wat volgende eerste indeling oplevert:

	< 5000	5000-9999	10000-14999	15000-19999	20000-24999	25000-29999	>30000
GBULK	0.98	1.89	1.76	1.86	2.38	2.28	3.32
GCONT	1.04	1.64	2.08	3.10	3.06	3.70	5.79
GCRGO	0.68	1.62	2.16	2.43	2.73	2.70	2.65
GFRUI	1.26	2.23	2.33	2.27			
GGAST	1.01	1.79	1.70	2.43	2.48	3.84	4.00
GOBO	1.12	1.89	1.76	1.86	2.25	2.28	4.71
GREST	0.84	1.52	2.84	2.03	3.10	4.15	5.35
GRORO	1.10	1.09	1.97	2.24	2.92	4.32	4.13
VEHCA	1.01	1.34	2.40	2.33	2.14	2.22	2.35
GTANK	0.83	1.40	1.79	2.48	2.74	2.65	3.2

Of na afronding en vereenvoudiging:

	< 5000	5000-9999	10000-14999	15000-19999	20000-24999	25000-29999	>30000
GBULK	1	2	2	2	2	2	3
GCONT	1	2	2	3	3	4	6
GCRGO	1	2	2	2	3	3	3
GFRUI	1	2	2	2			
GGAST	1	2	2	2	2	4	4
GOBO	1	2	2	2	2	2	5
GREST	1	2	3	3	3	4	5
GRORO	1	2	2	2	3	4	4
VEHCA	1	2	2	2	2	2	2
GTANK	1	2	2	2	3	3	3

Om tot een afgiftebedrag te komen werden deze parameters toegepast op cijfermateriaal over afvalafgiften in Hamburg en Bremen die vooraf werden getoetst aan die van Antwerpen (op basis van cijfers van Marpobel). In Antwerpen mag men stellen dat een modale olieafgifte (ca. 20m³) ongeveer 1000 € kost. Dit bedrag dekt ophaling en verwerking op voorwaarde dat de olie niet met toxische stoffen is verontreinigd.

Op basis van bovenstaande parameters en het aantal aanlopen per categorie in Antwerpen zou dit neerkomen op ongeveer 500 € per eenheid (= parameter 1, vaartijd 10 dagen).

Concreet betekent dit bijvoorbeeld dat een containerschip van 10.000 BT een fee zal aangerekend worden van 1000 €. In functie van de reisduur van het schip sinds de laatste

haven van afgifte kan de factor afstand hier nog een corrigerende rol spelen. Dit zou kunnen betekenen dat als de reisduur slechts 1 dag bedraagt, bv. 1/10 van 1000 € wordt aangerekend.

Voordelen van een dergelijk systeem zijn onder meer dat het basisbedrag (500 € per factor 1) aanpasbaar is in functie van de bedragen die zullen worden opgelegd in de ons omringende lidstaten. Door alvast met de implementatie te starten per 01/01/2003, kan België een voorbeeldfunctie uitoefenen voor de havens in de regio. Bijkomend voordeel is dat het basisbedrag dat door elk schip zal moeten worden betaald voldoende hoog is zodat dit wel degelijk een stimulans is tot afgifte zoals bedoeld in de richtlijn. Door te werken met een vaste tabel is de berekening van de bijdrage eenvoudig, eens men het scheepstype en tonnenmaat kent, gegevens die steeds verplicht te melden zijn bij de aanloop van het schip in de haven.

Het bedrag of waarborg door het havenbedrijf geheven, zal worden terugbetaald indien de reder of zijn vertegenwoordiger in de haven bewijst dat het schip zijn afval heeft afgegeven bij een erkend inzamelaar van afval in een Vlaamse haven of een andere EU-haven waar de richtlijn wordt toegepast. Al dan niet kan een proportionele regeling worden uitgewerkt voor de terugbetaling wanneer de afgifte niet in verhouding staat tot de bijdrage die normaal binnen het systeem verschuldigd is. Zo wordt gedacht aan een verhouding 25-75 waarvoor 25% van het bedrag staat voor de afgifte van Annex V-afval en 75% voor het Annex I afval. Dit om misbruiken in het systeem te vermijden waarbij een schip de volledige teruggave van zijn waarborg zou kunnen eisen terwijl het eigenlijk slechts een zeer kleine hoeveelheid keukenafval in de haven zou afgeven. Uiteraard dient één en ander verder te worden uitgewerkt in samenspraak met Port State Control.

Schepen die niet afgeven worden dus niet terugbetaald. Met de niet terugbetaalde bedragen is het voor elke haven mogelijk een fonds op te richten dat kan worden aangewend om milieuvriendelijke schepen te belonen (green award). Deze redenering is gebaseerd op hetzelfde artikel 8 c) dat stelt dat men milieuvriendelijke schepen moet belonen voor de investeringen die zij gedaan hebben.

Daarnaast stelt men bij ernstige calamiteiten vast dat schepen vaak onvoldoende verzekerd zijn en dat het havenbedrijf het risico loopt de kosten verbonden aan schade en opkuis te moeten betalen. Dit fonds zou voor dergelijke problemen, evenals kosten bij het opruimen van sluikstortingen, kunnen worden aangewend. Het spreekt vanzelf dat ook hier de modaliteiten verder moeten worden uitgewerkt, eens een principeakkoord bereikt is tussen de Vlaamse havens en de bevoegde overheden.

2. Vrijstelling

Een aantal schepen worden van rechtswege vrijgesteld door de lidstaat (art. 9) indien ze gelijktijdig voldoen aan drie voorwaarden: 1) frequent en regelmatig de haven aanlopen op basis van een dienstregeling, 2) een regeling getroffen hebben voor afgifte van het afval (contract), 3) een bijdrage leveren in een haven gelegen in een lidstaat die valt onder de regeling van deze richtlijn.

Schepen die hieraan voldoen worden vrijgesteld van meldingsplicht, afgifteplicht en bijdrageplicht. De Vlaamse havens zijn na overleg gekomen tot een invulling van het 'regelmatigheidscriterium' en stellen voor dat de lidstaat, in casu België, volgende categorieën schepen zou vrijstellen:

- ferryschepen
- (sommige) zand- en grindschepen
- (sommige) baggerschepen

- lijnvaartschepen (SSS) die elke 14 dagen dezelfde haven aanlopen.

Voor de tweede en derde categorie worden wel degelijk die schepen bedoeld die regelmatig de haven aanlopen omwille van zandwinning op zee of baggerwerken in de haven. Een schip dat éénmalig de haven aanloopt kan dus niet worden vrijgesteld omdat het een bagger-, zand-, of grindschip is op basis van dit regelmatigheids criterium.

De vrijstellingen dienen, zoals vermeld in artikel 9, tweede lid, door de lidstaat te worden bekendgemaakt aan de Europese Commissie.

De Vlaamse havens zijn van mening dat, naast de vrijstelling op basis van art. 9 van rechtswege, er nog een aantal schepen kunnen worden vrijgesteld van de bijdrage (dus niet van melding en afgifteplicht), indien ze bijvoorbeeld wel een contract voorleggen waaruit blijkt dat het afval wordt opgehaald maar misschien niet voldoen aan het regelmatigheids criterium. Deze vrijstellingen zouden kunnen worden verleend door de havenbesturen.

Alle andere schepen vallen onder het hierboven vermelde bijdragensysteem.

3. Handhaving

De handhaving van de bepalingen uit de richtlijn kan gebeuren op basis van de melding van de kapitein van het schip aan de haven. De havenkapiteinsdienst kan via het haveninformatiesysteem aan de bevoegde instanties (PSC) de gegevens van de melding doorgeven. De Havenstaatcontrole kan dan op haar beurt, conform het bepaalde in de richtlijn 'bijzondere aandacht' verlenen aan een aantal te inspecteren schepen, daarbij rekening houdend met het bepaalde in art. 11, tweede lid.

4. Notificatie

Elk schip meldt (conform art. 6) het afval aan boord, al of niet af te geven. Op dit moment is in de 4 Vlaamse havens reeds een verplichte notificatie ingevoerd:

Antwerpen	sedert 01/03/02 via edifact 'wasdis' (via systeem, web – seagha of s&ss)
Gent	sedert 01/07/01 via Enigma (haveninformatiesysteem)
Zeebrugge	sedert 01/07/01
Oostende	sedert 01/09/01 via fax

Basis voor deze melding is het document zoals voorzien in bijlage II van de richtlijn. De agent kan dit document (Engelse versie) ter beschikking stellen aan de kapitein die het invult, waarna de gegevens overgebracht worden door de agent in de resp. haveninformatiesystemen. Dit uiteraard in de veronderstelling dat de kapitein het niet reeds zelf via de webtoepassing heeft gemeld aan de havenkapiteinsdienst.

5. Besluit

In dit concept beperkt de rol van het havenbedrijf zich tot het ontvangen van de afvalmelding en controle op het inzamelen van afval voor wat betreft het financiële luik.

Effectieve controle op afgifte en hoeveelheid dient enerzijds te gebeuren door scheepvaartcontrole (art. 11) op basis van de 25%-norm en anderzijds aan landzijde door de daartoe bevoegde milieu-inspectiediensten. Het opgehaalde afval wordt verwerkt door erkende en daartoe door de OVAM vergunde firma's.

De Vlaamse havens Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge zijn ervan overtuigd met dit systeem de Europese richtlijn 2000/59/EG op een eerlijke, transparante en niet-concurrentievervalsende wijze te hebben ingevuld. Bovendien menen de havenbesturen met dit voorstel blijk te hebben gegeven van de bereidheid tot constructieve samenwerking, zoals vaak door de overheid wordt gevraagd.

HET VLAAMSE HAVENBELEID
EN DE RICHTLIJN SCHEEPSAFVALSTOFFEN

27600

Ir. Ilse Hoet

Vlaamse Nautische Autoriteit

Beknopt CV – Ilse Hoet

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
AWZ – Vlaamse Nautische Autoriteit
Koning Albert II-laan 20/5
1000 Brussel
Tel. : 02-553 77 36
Fax : 02-553 77 15
Email : Ilse.Hoet@lin.vlaanderen.be

Studies :

- 1991 – 1996 : burgerlijk bouwkundig ingenieur
Universiteit Gent / Technische Universität Braunschweig
- 1985 – 1991 : Latijn Wiskunde
St Gertrudis-humaniora Wetteren

Andere opleidingen :

- 1998 – 1999 : Integraal waterbeheer - UIA
- 2001 – 2002 : Cursus Havenbeheer - RUG

Beroepsactiviteiten :

- nov. '96 – jul. '98 : Universiteit Gent, departement weg- en waterbouwkunde (prof. Dr. R. J. De Rouck),
Full-time tewerkgesteld bij AWZ, afdeling Maas en Albertkanaal voor de wetenschappelijke ondersteuning van het rivierkundige gedeelte van de effectenanalyse van het natuurontwikkelingsproject voor het Grensmaasgebied
- jul. '98 – jul. '99 : Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
AWZ – Afd. Beleid Havens Waterwegen en Zeewezen
Integraal Waterbeheer – Waterbeleidsplan Vlaanderen – multifunctionaliteit van de waterwegen – projectingenieur Grensmaas
- Aug. '99 – dec. '00 : Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
AWZ – Afd. Maas en Albertkanaal
Projectingenieur Grensmaas
- Jan. '01 – nu : Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
AWZ – Vlaamse Nautische Autoriteit
*Beleid Binnenvaart en Short Sea Shipping
Geautomatiseerd Waterbeheer en Scheepvaartsturing*

De implementatie van de Richtlijn Scheepsafval in België

Het Vlaamse Havenbeleid en de Richtlijn scheepsafvalstoffen

Ir. Ilse Hoet
Vlaamse Nautische Autoriteit

1. Inleiding

De Vlaamse zeehavens dragen in belangrijke mate bij tot de economische en sociale evolutie in Vlaanderen. Zij staan in voor bijna 100.000 directe arbeidsplaatsen, dragen in belangrijke mate bij tot het internationaal concurrentievermogen, vormen een belangrijke bron van de exportinkomsten,...

Het succes van de Vlaamse zeehavens is het resultaat van een wederzijdse versterkend samenspel tussen de private sector en de overheden op verschillende geografische en functionele niveaus. De Vlaamse private havenbedrijven behoren tot de meest productieve in de wereld. Deze prestatie kan toegeschreven worden aan de hoge kwaliteit van havenarbeiders en management, en aan de investeringen van de havenbedrijven in moderne en gespecialiseerde superstructuur. De overheid, op verschillende bestuurlijke niveaus, schiep op haar beurt het infrastructurele kader waarbinnen de private havenbedrijven zich konden ontwikkelen, via aanzienlijke investeringen in dokken, maritieme toegangswegen en hinterlandverbindingen (weg, binnenvaart en spoor). Gezamenlijke speelden de private en publieke sector alzo in op de opportuniteiten gecreëerd door de Europese en mondiale economische integratie.

In de steeds en steeds sneller wijzigende maatschappij, worden de Vlaamse havens gedwongen ingrijpende veranderingen te ondergaan. De verdere ontwikkeling van de Vlaamse zeehavens wordt beïnvloed door de nieuwe maatschappelijke en economische ontwikkelingen. Verdere uitbreiding van de havens botst op weerstand van omwonenden en van de milieubeweging, omwille van de locale impact op het milieu, het ruimtebeslag en de verkeerslast die ze veroorzaken. De stelling "wat goed is voor de havens, is goed voor Vlaanderen" vraagt thans de nodige nuancering (zo ze al ooit geheel waar geweest is). Bovendien leggen Europese regels beperkingen op aan de mate waarin havens nog met publieke middelen mogen gefinancierd of bekostigd worden.

Het maatschappelijk draagvlak voor de havens is in de jongste jaren sterk verkleind, waardoor ook het havenbeleid in de verdrukking dreigt te komen.

2. Hoe kan de overheid de maatschappelijke meerwaarde van de havens maximaliseren¹

In tegenstelling tot de traditionele beleidsaanpak wordt niet meer enkel gekeken naar de economische en transportfunctie van havens en naar infrastructuurinvesteringen als beleidsinstrument. In het rijke, dichtbevolkte en dichtbebouwde Vlaanderen is ruimte schaars en zijn de eisen gesteld door haar burgers aan levenskwaliteit en omgevingsmilieu hoog. Om aan de maatschappelijke wensen te beantwoorden, moeten havens zo efficiënt mogelijk met de ruimte omgaan en naast economische objectieven, die de basis voor havenuitbouw vormen, ook oog hebben voor andere maatschappelijke en welvaartsgenererende impacts en opportuniteiten (d.w.z.

¹ Bron : Agenderingsnota : Langetermijnvisie voor het Vlaamse havenbeleid (ontwerp dec. '01)

naast economie en goederentransport ook natuur en milieu, recreatie, sociale functies ...). De doelstelling en instrumenten van het havenbeleid moeten overeenkomstig verruimen. Bovendien moet het havenbeleid nog meer in dialoog treden met de algemene beleidsvelden van ruimtelijke ordening, milieu en economie, om een onderling afgestemd en geoptimaliseerd integraal beleid met betrekking tot het Vlaamse havenlandschap te kunnen bereiken.

Het wettelijk kader voor het nieuwe havenbeleid is reeds grotendeels gecreëerd, met name door het decreet van 2 maart 1999 (het "havendecreet") en de uitvoeringsbesluiten ervan. De inhoudelijke invulling van het nieuwe havenbeleid komt aan de orde in de te ontwikkelen langetermijnvisie.

3. Lange termijn visie voor het Vlaamse Zeehavenbeleid²

De lange termijnvisie van de Vlaamse Zeehavens wordt gepreciseerd in zes lange termijnsoelstellingen. Deze geven in feite een beschrijving van de algemene kenmerken waaraan het havenlandschap moet voldoen om een maximale maatschappelijke meerwaarde voort te brengen. Het nastreven van deze doelstellingen is niet de taak van de overheid alleen, maar volgt uit de gezamenlijke acties van publieke en private betrokkenen.

1. De Vlaamse zeehavens zijn een motor voor de Vlaamse economie : de ontwikkeling van de havens is gericht op een maximale creatie van toegevoegde waarde en werkgelegenheid. Naast de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid die de havens zelf creëren, geven zij hiertoe ook een belangrijke input naar de rest van de economie toe.
2. De havens maken deel uit van een geïntegreerd logistiek netwerk : het geïntegreerd logistiek netwerk slaat enerzijds op de steeds sterkere functionele versmelting van voorland, haven en achterland zowel wat betreft fysieke infrastructuur als informatie- en communicatie-infrastructuur, vervoers- en logistieke diensten,... Anderzijds slaat deze ook op de regionale integratie van de verschillende havennetwerken in dezelfde regio met het oog op het bereiken van een hogere efficiëntie.
3. De havens zijn gericht op duurzame ontwikkeling : in de laatste decennia is de aandacht voor de leefomgeving en het milieu sterk toegenomen, zowel op lokaal als op globaal vlak. De bevordering van de duurzaamheid is bijgevolg ook voor de ontwikkeling van de havens een fundamenteel uitgangspunt. Duurzaamheid is een ruim begrip; in deze context hebben we het voornamelijk over :
 - Maatschappelijke duurzaamheid : de lusten en de lasten van de havens voor de Vlaamse en Europese samenleving moet in evenwicht zijn
 - Duurzame inrichting van de havens : deze is onder meer gekenmerkt door efficiënt en zuinig ruimtegebruik, kringlopen van water-, energie- en materiaalstromen, enz...
 - Duurzaamheid op transportvlak : we moeten streven naar het vermijden van vermijdbaar transport en het optimaliseren van niet-vermijdbaar transport
4. De havens hebben aandacht voor multifunctionaliteit : multifunctionaliteit betekent niet 'alles moet overal'. Aandacht voor multifunctionaliteit betekent dat daarnaast nagekeken dient te worden of in aanvulling op deze prioritaire functies, geen bijkomende

² Bron : Agenderingsnota : Langetermijnvisie voor het Vlaamse havenbeleid (ontwerp dec. '01)

gebruiksmogelijkheden voor het havengebied kunnen benut worden die de totale maatschappelijke meerwaarde vergroten.

5. De havens zijn verankerd in hun lokale omgeving : bij de ontwikkeling van de havens moet rekening gehouden worden met de toenemende aandacht voor de kwaliteit van de lokale leefomgeving en de verbetering ervan.
6. De havens zijn slim : de havens zijn centra van kennis en know how, en dit op verschillende vakgebieden. Een belangrijk voorbeeld hiervan is het gebruik van ICT toepassingen. Het is belangrijk aandacht te hebben voor de nodige kennisoverdracht en creatie.

4. Betrokkenheid AWZ bij omzetting richtlijn havenontvangstfaciliteiten

De administratie Waterwegen en Zeewezen is één van de vele betrokken actoren bij de omzetting en later bij de implementatie van de richtlijn havenontvangstvoorzieningen.

De betrokkenheid van AWZ wordt hieronder kort overlopen.

Toepassingsgebied van de richtlijn : de bekommernissen van de waterwegbeheerder die binnen de richtlijn onder de loep moeten genomen worden zijn o.m. :

- Afvalprobleem van coasters die op de binnenwateren komen moet aangepakt worden
- Concurrentievervalsing met de binnenvaart moet vermeden worden
- Aan havens en terminals moeten dezelfde voorwaarden opgelegd worden om concurrentie tussen groten en kleine havens te voorkomen; of zorgen we hier juiste voor concurrentievervalsing door dezelfde voorwaarden op te leggen op een andere schaal?

Aanmelding van afval

De afdeling Scheepvaartbegeleiding van de Administratie Waterwegen en Zeewezen staat in voor het beheer en technologisch op peil houden van de Schelderadarketen. Zij staan in voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de maritieme vaarwegen door het verzekeren van Vessel Traffic Services (VTS) en het uitoefenen van het dagelijkse verkeersmanagement.

Binnen hun takenpakket liggen ook wettelijke verplichtingen met betrekking tot het melden en doorgeven van gegevens over bvb gevaarlijke goederen.

Met betrekking tot de melding van de gegevens in verband met het afval kan de samenwerking tussen de afdeling scheepvaartbegeleiding en de havenkapiteinsdiensten zeker een meerwaarde opleveren.

Bovendien zou het goed zijn over dit punt overleg te hebben met de Nederlandse havens, in het bijzonder op de Westerschelde omdat de schepen die Nederlandse havens aandoen niet op een andere manier moeten werken dan de schepen die Vlaamse havens aandoen.

Bijdragen voor scheepsafval - vrijstellingen

Met betrekking tot tarieven is het belangrijk De tariefstructuur zondanig is opgesteld dat de schepen gestimuleerd worden om het afval af te geven.

Verder moet de 1 loket gedachte nagestreefd worden bij de implementatie van de richtlijn.

Het is belangrijk dat er voor aspecten zoals informatie met betrekking tot procedures, bepalen van tarieven, verlenen van vrijstellingen,... 1 aanspreekpunt (1 loket) is naar de klant toe.

In de creatie, organisatie en/of coördinatie van dit 1 loket zou een rol kunnen gespeeld worden door de administratie Waterwegen en Zeewezen. Achter dat loket dient dan een 'netwerk' voorzien te zijn waarin volgens goed gemaakte afspraken, de verschillende bevoegdheden op de juiste manier afgehandeld worden. Het is zeer belangrijk dat hier zeer goede werkafspraken gemaakt worden en duidelijke procedures uitgewerkt worden. Betrokkenen in het netwerk zijn o.m. : AWZ, havens, AMINAL, OVAM, federale overheid,...

5. Besluit

De havens zijn in voortdurende ontwikkeling, aangezet door de maatschappelijke en economische trends die zich continu voordoen. Binnen de langetermijnsvisie van de Vlaamse Zeehavens worden de kenmerken opgesomd waaraan de havens moeten beantwoorden om de grootst mogelijk maatschappelijke meerwaarde te creëren. Daarnaast komen ook vanuit het Europese niveau richtlijnen op de havens af die een belangrijke impact kunnen hebben op hun operationaliteit en/of verder ontwikkeling. Een voorbeeld hiervan is de richtlijn havenontvangstfaciliteiten. Het is van groot belang dat bij de implementatie van de richtlijn havenontvangstfaciliteiten alle betrokken actoren maximaal samenwerken om voor de klanten een duidelijk kader te scheppen en hen te stimuleren tot het afgeven van hun afval, om aldus een positieve bijdrage te leveren aan de vrijwaring van het (maritieme) milieu.

Ir. Ilse Hoet
AWZ - Vlaamse Nautische Autoriteit
Koning Albert II-laan 20/5
1000 Brussel
Tel. : 02-553 77 36
Fax : 02-553 77 15
Email : Ilse.Hoet@lin.vlaanderen.be

DE ROL VAN DE BELGISCHE HAVENSTAATCONTROLE
BIJ DE NALEVING VAN DE RICHTLIJN
SCHEEPSAFVALSTOFFEN

27602

Kapt. Pierre Janssen

Ministerie van Verkeer en Infrastructuur

Curriculum Vitae

Pierre Janssen

Gestudeerd aan de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen en daarna gevaren aan boord van verschillende types van tankschepen tot in 1980, de laatste 5 jaar als gezagvoerder aan boord van product/chemicaliëntankers van Nedlloyd Bulk (België). Vanaf 1980 tot aan de bedrijfssluiting heb ik dan het dagelijkse beleid van deze rederij gevoerd.

In 1989 als zeevaartinspecteur in dienst gekomen bij het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur. Naast de gewone taken zoals het opvolgen van nieuwbouw projecten, de certificatie van Belgische schepen en havenstaatcontrole, ook deelgenomen aan een aantal werkgroepen van de EC. Daarnaast heb ik gedurende meerdere jaren België vertegenwoordigd op de zittingen van het Marine Environment Protection Committee van de Internationale Maritieme Organisatie.

Als IMO consulent heb ik ook een reeks opleidingsprogramma's voor vlaggenstaat- en havenstaatcontrole geleid zowel in Europa als in Afrika, Azië en de Zuid Pacific.

Sinds een reorganisatie van onze diensten in 1998 ben ik nu als hoofdscheepvaartinspecteur verantwoordelijk voor de dienst scheepvaartcontrole vreemde vlag schepen. In 2000 werd ik voorzitter van de Paris MOU Technical Evaluation Group, de technische "thinktank" van onze PSC organisatie.

Havenstaatcontrole en de EU richtlijn 2000/59/EG

Kapt. P. Janssen
Hoofd Havenstaatcontrole
FOD, Mobiliteit en Vervoer

Dit jaar viert het “Paris Memorandum of Understanding on Port State Control”, de regionale, Europese PSC organisatie zijn 20^{ste} verjaardag. Het was inderdaad in 1982 dat de maritieme autoriteiten van 14 Europese landen, waaronder ook enkele niet EU landen, een overeenkomst ondertekenden om gezamenlijk het probleem van de substandaard scheepvaart aan te pakken.

Het instrument om dit te doen is de havenstaatcontrole of PSC, zoals die werd gedefinieerd in de verdragen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). De controles zouden op een uniforme, georganiseerde manier en in een regionaal samenwerkingsverband worden uitgevoerd om alle unfaire competitie tussen de verschillende havens te voorkomen.

Ieder land zou proberen minstens 25% van het totaal aantal individuele schepen te inspecteren die een haven in dat land aanlopen.

Er werd een permanent secretariaat opgericht in Den Haag en wij hebben een centrale databank in St. Malo die wordt beheerd door de Franse autoriteiten. Alle inspectieresultaten worden in die databank opgeslagen en het is ook aan de hand van die gegevens dat de schepen worden geselecteerd die in aanmerking komen voor een inspectie. Als hulpmiddel voor die selectie werd een “target factor” formule uitgewerkt die rekening houdt met een reeks parameters zoals het soort en de ouderdom van het schip, de vlaggenstaat, de classificatiemaatschappij, en de datum en de bevindingen van de laatste inspectie.

Het “Port State Control Committee” is het hoogste beleidsorgaan en vergadert jaarlijks in één van de lidstaten volgens een beurtrol. Daarnaast kennen wij het “Maritime Advisory Board (MAB)” en de “Technical Evaluation Group (TEG)” die een adviserende rol hebben voor het beleid en de technische zaken.

De Europese Commissie zetelt in het Committee als waarnemer en neemt actief deel aan de MAB en TEG vergaderingen.

De Paris MOU, met nu 19 lidstaten waaronder ook Canada voor zijn Atlantische kust, is de oudste regionale PSC organisatie en stond model voor een reeks andere regionale organisaties waarvan de Tokyo MOU en de Vina del Mar MOU de belangrijkste zijn.

Door het in voege komen van de richtlijn 95/21/EG over havenstaatcontrole zijn de EU landen nu verplicht om 25% van de schepen te inspecteren en werden er enkele nieuwigheden geïntroduceerd zoals de “expanded inspections” en “banning”.

De scheepsramp met de Maltese olietanker “Erika” was voor de Europese Commissie de aanleiding om nog een stap verder te zetten met innoverende wetgeving en heeft ons o.a. de richtlijn 2001/106/EG opgeleverd, die medio 2003 van kracht zal worden.

Om te voorkomen dat wij een PSC organisatie met twee snelheden zouden krijgen, moeten de niet EU landen dan wel bereid worden gevonden om de EU regels die verschillen van de IMO en ILO regelgeving ook over te nemen.

Laten wij, alvorens in te gaan op de problematiek van de richtlijn 2000/59/EG, eerst even kijken naar hoe PSC werkt, wat er wordt gecontroleerd en wat onze bevindingen zijn.

Reeds in de eerste edities van de internationale verdragen over de veiligheid op zee, vinden wij de algemene basisregels in verband met de verantwoordelijkheid voor de zeewaardigheid van een schip en de controle op een correcte implementatie van de reglementen. Nu, bijna 100 jaar later, zijn diezelfde basisregels nog altijd van kracht:

- 1) De scheepseigenaar en de kapitein, zijn vertegenwoordiger aan boord van het schip, zijn verantwoordelijk voor de naleving van de internationale verdragen. Bovendien zijn ze verplicht de autoriteiten van de vlaggenstaat, de classificatiemaatschappij, indien betrokken, en de autoriteiten van de havenstaat te verwittigen van ieder defect of elke tekortkoming die de veiligheid van het schip in gevaar brengt of een ernstige bedreiging vormt voor het mariene milieu.
- 2) De vlaggenstaten moeten inspecties en controles organiseren om erover te waken dat de reglementen correct worden geïmplementeerd. Zij kunnen deze inspecties en controles zelf uitvoeren of er personen of organisaties, de classificatiemaatschappijen, voor erkennen.
- 3) Tenslotte heeft de havenstaat het recht om te controleren of de vereiste internationale veiligheidslicenties aan boord zijn. Indien die licenties ontbreken, of vervallen zijn, of niet volledig, of indien de werkelijke toestand van het schip niet beantwoordt aan de minimum

standaards zoals voorgeschreven door de verdragen, dan heeft de havenstaat niet alleen het recht maar ook de verplichting om corrigerende maatregelen op te leggen. En, indien nodig, kan het schip ook worden aangehouden.

Dit systeem van controle op een correcte implementatie van de reglementen, met verplichtingen voor de scheepseigenaar en de vlaggenstaat, en een recht op controle voor de havenstaat, was een goed systeem.

Maar, de wereld van de scheepvaart is de afgelopen 50 jaar volledig veranderd. Scheepvaart is niet langer het voorrecht van een select groepje van traditioneel maritieme landen.

Scheepvaart is ook niet langer een zaak van afgeschermden “trade routes” tussen het moederland en de kolonies.

In die periode kwamen de schepen geregeld naar hun thuishaven en het al bij al niet te moeilijk voor de autoriteiten van de vlaggenstaat om de schepen dan te inspecteren of te controleren.

Vandaag echter zijn zeer veel schepen geregistreerd in landen waar zij geen enkele economische binding mee hebben en zij komen dan ook nooit in hun thuishaven. Bovendien hebben de meeste van die landen geen maritieme geschiedenis of ervaring van enige betekenis.

De autoriteiten van deze nieuwe maritieme landen hebben dus ook niet de expertise of de middelen om de internationaal verplichte inspecties en controles zelf uit te voeren. Zij moeten een beroep doen op door hen erkende organisaties, de classificatiemaatschappijen, die de internationale veiligheidscertificaten dan afleveren in naam van de vlaggenstaat.

Wereldwijd zijn er slechts een tiental classificatiemaatschappijen die hun naam echt waardig zijn, maar onze PSC organisatie heeft wel kennis van meer dan 60 bureaus die de gevraagde certificaten afleveren.

Maar erger nog, zelfs de betere classificatiemaatschappijen ontsnappen niet aan de druk van niet altijd zo bona fide rederijen om hun drijvende wrakken toch te voorzien van de nodige certificaten. De reder is klant bij de classificatiemaatschappij en als er geen enkele controle is van de vlaggenstaat zelf, dan geldt ook hier al te dikwijls het gezegde dat de klant koning is.

De georganiseerde Port State Control is uitgegroeid van een simpel recht op de controle van certificaten tot waarschijnlijk wel het belangrijkste wapen in de strijd tegen substandaard scheepvaart, en ook de bescherming van het mariene

milieu wordt daarbij niet vergeten. Onze Paris MOU statistieken spreken voor zich.

Toch moeten wij durven toegeven dat er enkele probleemgebieden zijn waar de controle op een correcte naleving van de reglementen zeer moeilijk is, en de Marpol conventie hoort daar zeker bij.

Wat is daar de oorzaak van?

In de verschillende Bijlagen aan het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973, wordt opgegeven welke afvalstoffen door schepen in het mariene milieu mogen worden geloosd en worden ook de maximale hoeveelheden of concentraties van die stoffen vastgelegd. Het probleem is echter dat het zeer moeilijk valt te berekenen hoeveel van die afvalstoffen er aan boord worden geproduceerd.

Zo kan de hoeveelheid restafval van een zelfde soort scheepsbrandstof gemakkelijk variëren met meerdere percenten al naar gelang de oorsprong en producent ervan.

Ook voor de hoeveelheden restlading of huishoudelijk afval zijn er geen eenvoudige vuistregels.

De schepen worden wel verplicht oliejournaals, ladingjournaals en afvaljournaals bij te houden, maar daar heb je bij een controle ook geen absolute houvast aan als je niet juist weet wat er aan boord zou moeten zijn. Bovendien is het bijhouden van die journaals zeer omslachtig en niet altijd zo eenvoudig, en het gebeurt dus, gewild of ongewild, niet altijd even correct.

Schepen hebben monitors en meetinstrumenten om er over te waken dat lozingen binnen de toegelaten normen blijven en zij kunnen ook zijn uitgerust met installaties om zekere afvalstoffen te verwerken. Dat zijn dan de olie/water separatoren voor de machinekamer, de olie monitors voor de olietankers en de niet verplichte verbrandingsovens.

De werking en de afstelling van deze ingewikkelde en delicate apparaten laat dikwijls te wensen over, en daarnaast stellen onze gespecialiseerde PSC officieren ook heel wat, soms zeer ingenieus, gesjoemel vast.

De Internationale Maritieme Organisatie is zich bewust van deze problematiek en werkt al meerdere jaren aan een verbetering van de reglementen. Het zou ook de controle op een correcte handhaving gemakkelijker moeten maken.

Kan de EU richtlijn 2000/59/EG betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen ons helpen om meer efficiënte PSC controles uit te voeren?

Ik weet het nog niet. Er blijven nog teveel onduidelijkheden en onbeantwoorde vragen over.

De richtlijn wil het aantal illegale lozingen in zee doen verminderen, het gebruik van de havenontvangstvoorzieningen aanmoedigen, en eigenlijk zelfs verplicht stellen.

In de overwegingen bij de richtlijn wordt in paragraaf 22 het belang van een geharmoniseerde toepassing van de IMO- en EG-maatregelen benadrukt.

Toch worden wij hier onmiddellijk geconfronteerd met enkele punten waar er volgens mij duidelijke verschillen zijn tussen de Marpol conventie en de richtlijn, en die om verduidelijking vragen.

Koopvaardischepen moeten hun scheepsafval en de ladingresiduen vooraf aanmelden volgens de specificaties van bijlage II aan de richtlijn, en zij zullen alle scheepsafval aan wal moeten afgeven tenzij er aan wel bepaalde voorwaarden wordt voldaan.

Marpol verbiedt categoriek het lozen van bepaalde afvalstoffen zoals b.v. sludge en plastic, maar legt voor de meeste afvalstoffen en ladingresiduen regels op die een gecontroleerd lozen in zee wel toelaten.

Zo wordt in Bijlage I aan de Marpol conventie lenswater uit de machinekamer niet echt beschouwd als scheepsafval en het mag dan ook in zee worden geloosd, zelfs in de zogenaamde "special areas", zolang er maar over wordt gewaakt dat het water niet bezoedeld is met meer dan 15 ppm olie.

Toch werd lenswater mee opgenomen in de lijst van afvalstoffen die voor de EU moeten worden aangemeld.

Moet dit lenswater nu ook aan wal worden gepompt?

Volgens de richtlijn moeten de ladingresiduen niet worden beschouwd als scheepsafval, terwijl dat Marpol stelt dat zowel ladinggebonden afval als ladingresiduen uit Bijlage V wel als scheepsafval moeten worden gezien dat overboord mag worden gezet buiten de "special areas".

En, wat gaan wij doen met schepen die in international wateren lozen volgens de Marpol regels maar daarbij wel de EU regels overtreden?

Om een goede controle op een correcte naleving van een reglement te kunnen doen, moeten wij kunnen terugvallen op:

- 1) een goed, rechtlijnig en duidelijk reglement
- 2) klare afspraken over controleprocedures en de interpretatie van het reglement

Maar hebben wij die al wel?

Ik durf het te betwijfelen. Onze richtlijn is het best te vergelijken met een zeer algemene kaderwet, die dient te worden ingevuld door de lidstaten.

Er zijn geen vaste regels opgelegd voor de berekening van de minimum bijdrage van de schepen of hoe de vermindering van de bijdrage dient berekend te worden voor schepen die zijn uitgerust met milieuvriendelijke technologie. Of ook nog, hoeveel reserve opslagcapaciteit moet een schip nu juist hebben om niet verplicht te worden zijn scheepsafval af te geven?

De vraag blijft dus: hoe komen wij tot een uniforme en een geharmoniseerde aanpak?

Ik weet het niet, maar het is wel duidelijk dat de opstellers van de richtlijn aan onze PSC organisatie dachten voor het uitvoeren van de controles, het rapporteren en de communicatie tussen de verschillende havens. Zowel in de overwegingen als in de richtlijn zelf wordt verwezen naar de klassieke havenstaatscontrole met de richtlijn 95/21/EG en het Paris MOU met zijn SIRENAC informatiesysteem.

Als voorzitter van de Paris MOU Technical Evaluation Group heb ik meermaals vruchteloos geprobeerd om een discussie op gang te krijgen over de richtlijn, en ook tijdens de laatste zitting van het PSC Committee in Halifax is gebleken dat er op dit ogenblik niet de minste interesse is om als PSC organisatie mee te werken aan de uitvoering van de richtlijn.

Ik kan deze terughoudendheid best begrijpen omdat het aan boord nemen van de richtlijn heel wat problemen zou meebrengen voor onze PSC organisatie.

Schepen die in aanmerking komen voor een inspectie volgens onze PSC criteria zijn niet noodzakelijk deze die in aanmerking komen voor een controle volgens de richtlijn, of omgekeerd.

PSC is gebaseerd op IMO en ILO conventies en niet op EU richtlijnen met hun soms enigszins afwijkende reglementen. Inbreuken tegen een richtlijn zijn niet

noodzakelijk ook inbreuken tegen de IMO en ILO regelgeving, en hoe moeten wij deze inbreuken dan rapporteren in ons recent ontwikkeld SIRENAC 2000 informatiesysteem dat op 1 januari 2003 wordt opgestart?

Het invoeren ervan, zou alweer een nieuwe aanpassing van het systeem noodzakelijk maken om te vermijden dat de gegevens worden vertekend en vervalst.

Bovendien lopen wij ook het risico dat de harmonisatie binnen onze organisatie voor een stuk verloren gaat omdat het sterk valt te betwijfelen of de niet EU landen binnen het Paris MOU hun nationale wetgeving ook willen afstemmen op deze richtlijn.

Alhoewel onze PSC organisatie als organisatie blijkbaar niet wenst betrokken te worden in de controle op een doeltreffende toepassing van de richtlijn, is het wel al duidelijk dat in de meeste landen het de nationale PSC diensten zijn die voor de nodige controles zullen zorgen. Zij hebben de nodige expertise en ervaring in deze toch moeilijke materie en zij staan garant voor een onafhankelijke en onpartijdige benadering.

Het resultaat van dit alles is dat wij nu een richtlijn hebben die nog altijd elke vorm van onderbouw voor een praktische uitvoering mist. Er bestaat geen inspectierapport, geen informatiesysteem en de lidstaten hebben nog bitter weinig ondernomen om tot enige vorm van interpretatie of harmonisatie te komen.

Onder impuls van de Commissie wordt door de lidstaten nu wel een "feasibility study" gemaakt over het oprichten van een groot Europees informatienetwerk waar o.a. de gegevens over de uitvoering van deze richtlijn in verwerkt kunnen worden verwerkt en dat ook als communicatiekanaal kan dienen voor het uitwisselen van informatie tussen de lidstaten.

Op het nationale vlak hebben onze Vlaamse havens al heel wat initiatieven ondernomen, voorbereidend werk gedaan en naar oplossingen gezocht om een correcte implementatie van de richtlijn mogelijk te maken.

Als Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer waren wij niet altijd betrokken bij de besprekingen die er werden gevoerd tussen de verschillende betrokken partijen op het regionale vlak.

Volgens de informatie die ik heb zou er in de Vlaamse havens worden gewerkt met een systeem van waarborgen voor de kostendekking. Alle schepen zouden,

afhankelijk van de grootte van het schip, een waarborg van minimum 500 tot enkele duizenden Euro's storten op een speciale rekening. Met het bewijs van de afgifte van het scheepsafval, waarvoor werd betaald aan het normaal geldende tarief, kunnen de schepen dan de gestorte waarborg volledig terugkrijgen ongeacht hoeveel er werd afgegeven of wat ervoor werd betaald.

Ik weet niet of deze benadering de goedkeuring zal krijgen van de Europese Commissie want de doelstelling van de richtlijn wordt hier toch niet helemaal waargemaakt, namelijk de schepen aan te sporen om zoveel als mogelijk gebruik te maken van de havenontvangstvoorzieningen.

Integendeel, heeft een schip er alle belang bij om slechts een zo klein mogelijke hoeveelheid scheepsafval tegen betaling af te geven, of anders gezegd, om zoveel mogelijk in zee te lozen. Iets moet er wel aan boord blijven want schepen die helemaal geen gebruik maken van de havenontvangstvoorzieningen kunnen hun waarborg niet terugkrijgen.

Zonder mij te willen uitspreken over de politieke beslissingen die er worden genomen over de verdeling van de bevoegdheden op de verschillende bestuursniveaus in de verschillende landen, wil ik er hier toch op wijzen dat wij absoluut nood hebben aan een uniforme benadering van de problematiek van het scheepsafval.

Een niet uniforme aanpak zal leiden tot concurrentievervalsing tussen de verschillende havens en landen, en het wordt voor de schepen ook een schier onmogelijke zaak om de regels van de richtlijn correct na te leven als iedere haven, of iedere regionale overheid, of ieder land zijn eigen interpretatie gaat geven aan de richtlijn.

Daarom zou ik er voor willen pleiten:

- dat er geen eigen versies met nog wat extra rubrieken worden gemaakt van het lijstje met scheepsafval en ladingresiduen dat de schepen moeten aanmelden.
- dat er snel algemene en duidelijke regels worden vastgelegd voor het berekenen van de vermindering in bijdrage voor schepen uitgerust met milieuvriendelijke technologie.
- dat de voorwaarden waaronder een schip de haven mag verlaten zonder dat het zijn scheepsafval aan wal heeft afgegeven op een zo hoog mogelijk niveau worden vastgelegd. Bij gebrek aan duidelijke regels is volgens mij

de controlerende autoriteit het meest aangewezen omdat zij geen enkele binding heeft met de betrokken partijen.

- dat er zo snel mogelijk een uniform nationaal informatiesysteem komt.
- dat het comité dat moet waken over de doeltreffende toepassing van de richtlijn zo snel mogelijk wordt opgericht.

Onze door het Paris MOU gecoördineerde PSC heeft er meerdere jaren over gedaan om uit te groeien tot de goed draaiende machine die het nu is. PSC officieren moeten zich daarbij wel houden aan de spelregels die er worden opgelegd door de soms stroeve en moeilijke IMO en ILO regelgeving. Zij hebben - en terecht - niet de vrijheid om onbeperkt en willekeurig te controleren zonder dat daar duidelijke aanwijzingen voor zijn. Het valt daarom toe te juichen dat wij hier innoverende Europese regelgeving krijgen die de lat een beetje hoger legt.

De richtlijn 2000/59/EG kan in de toekomst zeker bijdragen tot een betere en meer efficiënte bescherming van het mariene milieu, maar het is nog veel te vroeg om al victorie te kraaien.

Deze richtlijn is een werkinstrument dat zijn proefperiode nog moet ondergaan, dat nog moet worden bijgeschaafd en afgesteld, en daar is veel tijd en onze volledige inzet voor nodig.

Gent, 12 september 2002

ONTVANGST VAN SCHEEPSAFVALSTOFFEN

IN DE PRAKTIJK

27604

Kapt. Frans-Jozef De Lannoy

BELSHORE

CURRICULUM VITAE

Frans-Jozef DE LANNOY (1933)

Opleiding

Grieks-Latijnse humaniora – Brugge

Hogere Zeevaartschool Antwerpen
Kapitein ter lange omvaart

Vrije Universiteit Brussel
Kandidaat in de Rechten

Universitaire faculteiten Antwerpen
Diploma Zee- en Binnenscheepvaartrecht

Loopbaan

1953 – 1966 Koopvaardij officier

1966 – 1998 Havenkapiteinsdienst Antwerpen

1988 – 1998 Havenkapitein te Antwerpen

1998 - Adviseur Marpobel N.V.

2001 - Secretaris Belshore vzw

Nevenactiviteiten

1983 – 1998 Lesgever bij APEC (Antwerp Port Engineering & Consulting) aan buitenlandse stagiairs over havenaangelegenheden.

1990 Opdracht in Marokko “Diagnostic des capitaineries des principaux ports marocains, évaluation et remèdes”

1993 Co-leider en spreker in zesdaags seminarie Casablanca “La protection de l’environnement portuaire”

1998 Voordracht voor Koninklijke Belgische Marine Academie “Opdracht en werking van de havenkapiteinsdienst in de haven van Antwerpen”

Spreker op diverse colloquia over scheepsafval en het mariene milieu.

De ontvangst van scheepsafvalstoffen in de praktijk

- 1. Inleiding**

- 2. De oprichting van Euroshore - Belshore**
 - 2.1. De doelstellingen van Euroshore - Belshore

- 3. De mythe van de ontoereikende havenontvangstinstallaties**
 - 3.1. De mythe doorprikt

- 4. Ontvangst van de scheepsafvalstoffen in de praktijk**
 - 4.1 De huidige organisatie van de ontvangst
 - 4.2. De ontvangst na de implementatie
 - 4.2.1. Het Euroshore kostendekkingssysteem
 - 4.2.2. Beoordeling van het Euroshore kostendekkingssysteem

- 5. Besluit**

De ontvangst van scheepsafvalstoffen in de praktijk

1. Inleiding

Het Marpol Verdrag 73/78 houdt de verplichting in voor alle zeehavens waar zich olielaadplaatsen of reparatiewerven bevinden om inrichtingen te voorzien die bestemd zijn voor de ontvangst van residuen en oliehoudende mengsels.

Bovendien moet onnodig oponthoud voor de scheepvaart vermeden worden, wat impliceert dat de havenontvangstinstallatie (HOI) in staat moet zijn de ontvangst te verzekeren voor de schepen die normaal de haven aanlopen.

2. De oprichting van Euroshore-Belshore

Hoewel Marpol 73/78 en het Internationaal Verdrag inzake het Recht van de Zee van 1982 de eerste stimuli gaven tot het inrichten van havenontvangstfaciliteiten beïnvloedden ze nauwelijks het afgiftegedrag zodat de afvalophalers moesten uitzien naar nevenactiviteiten zoals scheepsbevoorrading tot en met afvalolie van de landzijde.

De Europese Unie, zich bewust van de discrepantie tussen Marpol 73/78 en de heersende praktijk op zee, startte vanaf 1993 met een reeks ontwerpen over HOI's met de verplichte afgifte als dogma.

Geconfronteerd met te geringe afgiftehoeveelheden liepen de belangen van de havenontvangstvoorzieningen parallel met de Richtlijn lato sensu, maar tevens realiseerden zich de HOI's dat individueel of zelfs gegroepeerd per lidstaat hun verlangen of grieven kenbaar maken aan de EU-instanties geen zin had .

In het voorjaar van 1997 hadden ze contacten met Euro-ambtenaar Klaas-Jan Bolt van DG VII Transport, het huidige DG TREN (Transport and Energy) die hen er op wees dat de HOI's mede-actoren waren bij de totstandkoming van de Richtlijn en alleen als groep konden wegen op de Europese besluitvorming.

Op initiatief van Belgian Oil Services (BOS) uit Antwerpen, de Vereniging van Ondernemingen in de Milieudienstverlening ten behoeve van de Scheepvaart (VOMS) uit Nederland en de Group Eckelmann AG uit Hamburg werd op 19 maart 1998 de “Association of shore reception facilities in Europe and beyond” kortweg “Euroshore International” opgericht.

Euroshore heeft nu een honderdtal leden in België, Duitsland, Frankrijk, Griekenland, Italië, Nederland, Spanje en het Verenigd Koninkrijk.

De 17 Belgische leden zijn op hun beurt verenigd in Belshore vzw¹.

Belshore werd opgericht op 23 augustus 2001 als overkoepelende vereniging van ophalers en verwerkers van afvalstoffen gegenereerd bij scheepvaartactiviteiten in de Belgische havens en is specifiek gericht op vloeibare oliehoudende afvalstoffen.

Het doel van de vereniging is niet alleen de belangen van de leden te behartigen maar tevens de bescherming van het mariene milieu in de meest brede zin.

Belshore vertegenwoordigt zijn leden bij hun contacten met de Belgische overheid en betracht de correcte naleving van de Europese Richtlijn terwijl Euroshore instaat voor de contacten met Europese overheden.

De leden beantwoorden aan de definitie van havenontvangstvoorziening zoals bepaald in de Richtlijn Art. 2.e. : vaste, drijvende of mobiele voorzieningen geschikt voor de ontvangst van scheepsafval of ladingresiduen. Verder zijn 3 leden zowel havenontvangstinstallatie als verwerker : Marpobel in Antwerpen, TWZ in Gent en Watco Oil Services Genk.

2.1. De doelstellingen van Euroshore-Belshore

De doelstellingen van Euroshore verwoorden de visie van de Europese HOI's op de Richtlijn. De essentie ervan is te herleiden tot de volgende principes :

1. Behartigen van de belangen van de leden

onder meer door contacten met DGVII Transport van de EU (huidige DG TREN), de rapporteur(s) van het Europees Parlement en andere relevante organisaties zoals MEPC (Marine Environment Protection Committee) van IMO t/m federale, regionale en lokale betrokkenen nu de Richtlijn in de implementatiefase zit.

2. Efficiënte afvalafgifte bevorderen

- uniforme aanmeldingsprocedure als logistieke ondersteuning voor de havenontvangstfaciliteit en ter vermijding van *undue delay*;
- uniforme aanmeldingsprocedure als werkinstrument voor de havenstaatcontrole;
- uniform afgiftebewijs verstrekt door de HOI.

3. Gelijke en realistische normen voor verwerking

- parameters zoals percentage zwavel, water, sedimenten etc. waaraan herwerkt product moet voldoen;
- parameters zoals COD, PH etc. waaraan water moet voldoen vóór lozing in het oppervlaktewater.

4. Wetenschappelijke en technische hulp aan ontwikkelingslanden

- Meewerken via bevoegde organisaties aan opleiding van wetenschappelijk en technisch personeel voor de bescherming en het behoud van het mariene milieu, conform het Internationaal Verdrag inzake het Recht van de Zee.

5. Vrije Concurrentie

- Afgifte door schip aan HOI naar keuze, hetzij eenmalig hetzij contractueel vastgelegd voor langere periode (schip kiest HOI op basis van service en prijs);
- Billijk kostendekkingssysteem. Infra 4.2.1.

6. Verplichte afgifte voor schepen met bestemming niet-EU haven

Infra 3.1.

3. De mythe van de ontoereikende havenontvangstinstallaties

Bij mijn onderzoek naar de redenen voor het uitblijven van een snelle implementatie van de Richtlijn stootte ik constant op niet aflatende kritiek vanwege de actoren in het afvalgebeuren over de ontoereikendheid van de HOI's.

Een greep uit de opmerkingen :

1. *“De illegale lozingen op zee zijn grotendeels te wijten aan het feit dat de havens niet voldoende havenontvangstfaciliteiten bieden.”* Cfr. Effectenbeoordelingsformulier van het Voorstel voor een Richtlijn betreffende Havenontvangstfaciliteiten 17 juli 1998.

2. Het Voorstel voor een Richtlijn dd. 17/7/98 opteerde voor een tenuitvoerlegging van 18 maanden na de inwerkingtreding .

De “Working Party on Transport Questions –Maritime Transport” stelde in een nota dd. 14/4/99 dat een implementatie van 24 à 36 maanden werkzamer was: *“Belgium, Greece, Spain and Italy were of the opinion that a longer period is necessary in order to establish the required infrastructure and national legislation and accordingly suggested periods between 24 and 36 months”*.

Met deze foute voorstelling trad België naar buiten als een ecologisch ontwikkelingsland waartegen de Antwerpse havenontvangst- en verwerkingsinstallatie “Marpobel NV” via Euroshore krachtig geprotesteerd heeft bij de Belgische en Europese instanties met bewijsmateriaal over Marpobel in aanbouw, zijnde een investering van 650 miljoen Bef.

Op 9 juni 1999 werd door het Comité van Permanente Vertegenwoordigers (Coréper) de implementatie bepaald op 24 maanden wat door Euro-ambtenaar de Ruiters van DGVII (huidige DG TREN) omschreven werd als een zeer eervol compromis.

3. Meer recent, in maart van dit jaar, werd in de schoot van de MEPC (Marine Environment Protection Committee) op de 47^{ste} sessie van IMO (International Maritime Organisation) over ballastwater het probleem van de ontoereikendheid van de HOI's voor Marpol I en V afval aangehaald enerzijds wegens het gering aantal officiële meldingen over die ontoereikendheid en anderzijds de talrijke klachten die de industriesector hieromtrent krijgt van zijn leden.

In oktober 2002 worden de procedures voor kennisgeving van vermeende tekorten nogmaals besproken binnen de MEPC. Cfr. Richtlijn art. 4.3.

Deze drie voorbeelden om aan te tonen hoe een schijnbaar gefundeerde “rumor” ontstaat, die na verloop van tijd een eigen leven leidt en aanleiding geeft tot een hardnekkige en wereldwijd verspreide mythe over de ontoereikendheid van de HOI's.

Van enige geografische specificatie wordt geen gewag gemaakt.

Dit past perfect in de strategie van belangengroepen die met dergelijke drogredenen als voorwendsel de implementatie van de Richtlijn pogen af te remmen met de gekende gevolgen voor het mariene milieu.

3.1. De mythe doorprikt

Deze mythe doorprikken is niet eenvoudig wat Euroshore aan den lijve mocht ondervinden.

Dat op wereldschaal ontoereikendheid bestaat wordt door ons niet betwist maar dit gaat niet op voor de Europese Unie.

In plaats van statistische gegevens over opgehaalde en verwerkte hoeveelheden geef ik de voorkeur aan een geografisch overzicht van de spreiding van de HOI's in een noordelijk land (Nederland) en een zuidelijk doch tevens mediterraan land (Spanje) cfr. bijlage 1 en 2.

Dat Nederland over voldoende HOI's beschikt weet eenieder begaan met de milieuproblematiek (<http://www.scheepsafval.nl/Kaartnl.htm>).

Wie de HOI's van Sevilla en Barcelona bezocht heeft kan getuigen over hun deugdelijkheid.

Dat Vlaanderen over voldoende HOI's beschikt heb ik reeds aangetoond met Belshore cfr. bijlage 3.

In de brochure stellen de organisatoren van deze studiedag dat de HOI's moeten beantwoorden aan twee criteria :

1. Over voldoende ontvangstcapaciteit beschikken;
2. De ontvangst afstemmen op de specifieke noden van de scheepvaart

Ik meen aangetoond te hebben dat aan het eerste criterium nl. over voldoende ontvangstcapaciteit beschikken, ruimschoots voldaan is binnen de EU.

Meer zelfs, dat onderbenutting of overcapaciteit – term die varieert naargelang de belangenverweving van de probleemsteller – een realiteit is in sommige Europese havens.

De sluiting van de havenontvangstinstallatie SITA in Rotterdam en AVR in Amsterdam was in de eerste plaats te wijten aan de dalende afgiftehoeveelheid en in de tweede plaats aan aangescherpte milieuwetten en regelgeving die steeds grotere investeringen vereisen.

Tenslotte wees een haalbaarheidsonderzoek uit dat de installaties onder de huidige omstandigheden niet rendabel zijn.

Ook in Antwerpen worden de HOI's geconfronteerd met dalende afval afgiftehoeveelheden. De oorzaak van deze trend is moeilijk achterhaalbaar.

Eenzijds de hypothetische verklaring dat de terugval van de scheepvaartactiviteit sinds 11 september 2001 de voor de hand liggende besparingsmogelijkheden op de moeilijk controleerbare oceanen in de hand werkt; anderzijds en minder hypothetisch is de overtuiging dat de implementatie van de Richtlijn de vervaldatum van 28 december 2002 ruimschoots zal overschrijden (bvb. Nederland op 1 januari 2004) met een nefast psychologisch *laisser aller* effect in de zeescheepvaart.

De effecten op het mariene milieu daarentegen laten niet op zich wachten : het “coastwatch rapport 2001” in Nederland stelt vast na onderzoek uitgevoerd in het najaar 2001 dat er opnieuw een toename is van de kustvervuiling van 30 % door afvalproducten Marpol V.

Over een toename van Marpol I vervuiling die logischerwijze parallel loopt met Marpol V zijn er voorlopig geen cijfers; ze is trouwens in den beginne moeilijk te staven, zeker als het gaat om een lichte toename.

Euroshore heeft een eenvoudige oplossing die niet alleen de HOI's ten goede komt maar tevens het hele mariene milieu. Ze ligt vervat in haar doelstellingen nl. de verplichte afgifte van alle scheepsafval vóór vertrek naar een haven die niet behoort tot de Europese Gemeenschap.

Art 7 van de Richtlijn bepaalt expliciet dat een afwijking van de verplichte afgifte niet opgaat indien er goede redenen zijn om aan te nemen dat geen toereikende havenontvangstvoorzieningen beschikbaar zijn in de beoogde haven van afgifte.

Wij kunnen de vraag stellen op basis van welke criteria de toereikendheid zal beoordeeld worden, willen we niet beschuldigd worden van eurocentrisme.

In mijn toespraak van de Studiedag van 11 oktober 2000 over de Scheepsafvalstoffen en ontvangstfaciliteiten in de Vlaamse havens had ik een zeker begrip opgebracht voor de West-Afrikaanse havens waar om sociaal-economische redenen de scheepsafvalolie na een elementaire olie-waterscheiding aangewend wordt als brandstof voor huishoudelijk gebruik.

Voor de Europese reder met schepen op de West-Afrika route zit er een niet onaardig prijsverschil in bij afgifte van bvb. 32 m³ sludge en bilge-water die circa 2000 € kost in de EU, doch 300 € opbrengt in Afrika.

Ter verheldering een voorbeeld van afgifte in Noord-West Europa :

Lichter / tankwagen	650 €
Lab. Analyse	150 €
32 m ³ x 37,5€ /m ³	<u>1.200 €</u>
Totaal	2.000 €

Deze handelwijze druist in tegen de Internationale Conventie inzake het Recht van de Zee die de verplichting oplegt schade of risico's niet over te brengen of de ene soort verontreiniging om te zetten in een andere cfr. art 195². De Conventie biedt echter een uitweg voor dit probleem in de vorm van overdracht van wetenschappelijke en technische hulp aan ontwikkelingslanden voor het behoud en de bescherming van het mariene milieu. Art. 202 en 203³

Afgifte van sludge en bilge-water is inmiddels niet alleen een gangbaar gebruik in de meeste havens van Afrika, doch verder uitgebreid tot delen van Zuid-Amerika en Azië. Deze landen beschikken niet over adequate "port reception facilities"; bijgevolg beantwoorden ze evenmin aan de normen van een minimale milieu-ethiek.

Hieruit volgt het logisch besluit van Euroshore dat alleen een strikte toepassing van de afgifteplicht met een uiterst beperkt aantal uitzonderingen het mariene milieu ten goede komt.

Tenslotte dient vermeld dat reders met correct milieugedrag de verplichte afgifte vóór vertrek naar een niet-EU haven toejuichen. Voor hun verdwijnt de concurrentie distortie veroorzaakt door de "goedkope-vlag landen" die de oceanen als hun wingewest beschouwen.

4. De ontvangst van de scheepsafvalstoffen in de praktijk

In dit hoofdstuk behandelen we het tweede criterium waaraan volgens de organisatoren van deze Studiedag een havenontvangstinstallatie moet voldoen : de ontvangst afstemmen op de specifieke noden van de scheepvaart.

De noden variëren van haven tot haven : een beperkte ferryhaven heeft andere behoeften dan een mainport met een breed gamma aan schepen en goederen.

De actoren betrokken bij een afvalafgifte in de havens zijn in logistieke volgorde :

- De reder, meestal buitenlandse reder door zijn agent ingelicht over de wettelijke verplichtingen van kracht in de aanloophaven.
- De kapitein van het schip als mandataris van de rederij. Hij moet de wetten en reglementen naleven desnoods tegen de commerciële belangen in van de reder.
- De goederenbehandelaar in verband met ladinggebonden afval.
- De afvalophaler met een OVAM vergunning.
- De verwerker

De Havenautoriteiten en de Belgische havenstaatcontrole met hun duidelijk omliggende politionele opdracht staan uiteraard los van bovenvermelde volgorde.

In het perspectief van de implementatie van de Richtlijn die ingaat op 28 december 2002 vind ik het aangewezen zowel de huidige als de toekomstige organisatie van de scheepsafvalontvangst uiteen te zetten.

4.1. De huidige organisatie van de ontvangst

Bij deze probleemstelling zullen we ons beperken tot de afvalolie van de zeescheepvaart waarvan de ophaling en verwerking het fundament zijn waarmee de Richtlijn de bescherming van het mariene milieu nastreeft.

1. De ophaling

De ophaling wordt in de Vlaamse havens uitgevoerd met tanklichters en/of tankwagens die naast de technische voorschriften van hun categorie moeten voldoen aan volgende voorwaarden :

- Erkenning door OVAM als ophaler van afvalstoffen waaruit automatisch de registratie als vervoerder van afvalstoffen voortspruit.
- Toelating van de havenkapitein-commandant om in de haven te opereren.
- De voorschriften van het Besluit van 25 juli 1985 van de Vlaamse Executieve houdende nadere regelen betreffende de verwijdering van afvalolie stipt naleven.
- Als producent van scheepsafval jaarlijks de hoeveelheden bedrijfsafval aan OVAM melden evenals de identiteit van de verwerker met specificatie van de verwerkingwijze : recycleren, conditioneren, verbranden of storten.

De procedure van afgifte en ophaling, gebaseerd op het principe “de vervuiler betaalt” is vrij eenvoudig.

Het schip stuurt rechtstreeks of via zijn agent een bericht aan de ophaler van zijn keuze voor afgifte van een bepaalde hoeveelheid afvalolie.

In de commerciële overeenkomst tussen beide partijen gebaseerd op prijs en service wordt meestal de duur van het contract afgesproken met het oog op mogelijk latere afgiften, die echter wegens prijsschommelingen op de vrije markt zelden de middellange termijn van 12 maanden overschrijdt.

De ophaler zal met het oog op de afgifte bij de verwerker bepaalde basiseisen stellen die verschillen naargelang het product :

Bij sludge en bilge-water :

- Sedimenten
- COD
- Vrij van chemicaliën, detergenten, solventen en /of andere toxische componenten
- Voldoende vloeibaar om bij buitentemperatuur over te hevelen door scheepspompen

Bij slops van tankers (naast de eisen voor sludge) :

- Vlampunt > 55°C

Deze basiseisen zijn de elementen die de prijs en/of de acceptatie wezenlijk beïnvloeden.

Analyse van het product

De betrokkenen, zijnde de ophaler en het schip nemen tegensprekelijke stalen bij voorkeur vóór aanvang van het pompen, gevolgd door een laboratorium analyse binnen hetzelfde etmaal, tenzij er sterke vermoedens rijzen over niet-conformiteit met de producteisen.

2. De verwerking

De verwerker moet beschikken over volgende vergunningen :

- Verwerkingsvergunning afgegeven door OVAM
- Milieuvergunning afgegeven door de Bestendige Deputatie voor een bedrijf klasse I waaraan de verwerkingsvergunning verbonden is.

De bovenvermelde parameters van de ophaling zoals COD, sediment etc. bepalen tevens de te gebruiken techniek en aldus de kostprijs per volume-eenheid voor de verwerking van de diverse afvalstromen.

In Vlaanderen is er momenteel op het gebied van afvalverwerking meer dan genoeg capaciteit en diversiteit in technologie aanwezig om alle scheepsafval op een milieuverantwoorde manier te verwerken.

4.2. De ontvangst na de implementatie

Het huidig rechtstreeks systeem waarbij alleen de gebruikers van de faciliteiten betalen wordt uitgesloten bij de implementatie omdat het volgens de Europese Commissie onvoldoende stimuli biedt tot afgifte en bijgevolg aan het doel van de Richtlijn, zijnde de bescherming van het mariene milieu, voorbijgegaan wordt.

Bij de implementatie ontstaan voor zover ons bekend geen wezenlijke verschillen op het vlak van de techniciteit van de ophaling en verwerking met uitzondering uiteraard van de steeds meer aangescherpte milieuwetten.

Wel wordt tabula rasa gemaakt van het huidig rechtstreeks financieringssysteem en wordt een georganiseerde logistieke keten gecreëerd met een kostendekkingssysteem waarin alle schepen moeten bijdragen onafgezien het feit dat ze afgeven of niet, dat echter verschillend geïnterpreteerd wordt door de lidstaten van de EU.

Het varieert van “geen-speciale-bijdrage-systeem” (no special fee system) naar een gecombineerd systeem tussen indirect en direct.

De Vlaamse havens daarentegen staan achter een indirect borgsysteem dat in grote trekken door Euroshore aangekleefd wordt op één essentieel punt na nl. **de verplichte afgifte bij bestemming een niet-EU haven.**

4.2.1. Het Euroshore kostendekkingssysteem

De principes van het Euroshore kostendekkingssysteem komen hierop neer :

1. Uniforme basisbijdrage van alle schepen aan de autoriteiten, afhankelijk van twee factoren.
 - Ft bruto tonnenmaat
 - Fs dagen vaart sinds laatste aanloophaven (min. 1 max. 10)
2. Vrije keuze van HOI door schip
 - Directe facturering tussen HOI en schip

3. Na afgifte, teruggave van bijdrage –5 % administratiekosten
Voorwaarden : - afgiftecertificaat van HOI
 - akkoord controle-organismen

4. Schepen met frequente en regelmatige aanloop in bepaalde havens
en onder contract met HOI in die havens cfr. Art. 9
 Teruggave van bijdrage - 5 % administratiekosten
 Bewijslast door het schip

5. **Verplichte afgifte bij bestemming niet-EU haven**
 Bij niet afgifte, verbeuring van scheepsbijdrage

Het middel bij uitstek om de degelijkheid van het Euroshore systeem te bewijzen is een vergelijkende analyse van de administratieve afwikkeling van de scheepsafvalafgifte na de implementatie onder het “no special fee” systeem en het Euroshore borgsysteem.

Hiervoor volgen we een schip in de verschillende stadia nl. vóór de aankomst, bij de aankomst, bij de afgifte, na de afgifte en bij niet-afgifte.

Analyse administratieve afwikkeling

<u>No special fee</u>	<u>Borg -Euroshore</u>
<u>Vóór aankomst</u>	
Logistieke informatie	Idem
Afvalontvangst en verwerkingsplan (Art.5) door reders voor vloot en elk schip	Idem
Aanmelding verplicht (Art. 6)	Idem
<u>Bij aankomst</u>	
Bijdrage door alle schepen te betalen is begrepen in havengelden <u>Geen aparte factuur</u>	Borg is niet in havengelden begrepen, wordt geregistreerd.
Indien bijdrage = zichtbare component <u>extra administratie</u>	
Wijziging van route : vrijstelling van afgifte (Art. 7) en/of bijdrage (Art. 9) te bewijzen door schip. <u>Extra administratie</u>	
<u>Afvalafgifte</u>	
<u>Geen factuur</u> , begrepen in havengeld	<u>Factuur</u> HOI → schip voor totale afgifte (Prijs en service)
Indien hoeveelheid >x cfr. Kopenhagen <u>Dubbele administratie</u> : <u>Factuur</u> HOI → schip (voor surplus) Indirect gedeelte vermelden	
<u>Na afgifte</u>	
Geen teruggave door havenautoriteiten Factuur voor havengelden	Borg wordt vrijgegeven
<u>Bij niet afgifte</u>	
Geen teruggave door havenautoriteiten Factuur voor havengelden	Borg wordt geïnd

Opmerking

Bij afgifte onder het “no special fee” regime is de hoeveelheid niet onbeperkt en moet bij overschrijding een supplement betaald worden.

Een goed voorbeeld van de administratieve overlast die dergelijk supplement creëert vinden we terug in Kopenhagen.⁴

Deze haven paste vanaf 1 april 1997 met een aanpassing op 1 januari 2001 een “*free of charge*” systeem toe voor afgifte van scheepsafval vergelijkbaar met het “*no special fee*” systeem. Het was toepasbaar op alle schepen die de haven aanliepen op voorwaarde :

Afgifte tijdens de werkuren (07.00 – 15.00 u)

- 24 u melding
- pompcapaciteit 7,5 m³/u
- redelijke hoeveelheden in verhouding met grootte schip en lijn waarop ingezet
 - schip uit Kattegat max. 2 m³
 - schip uit Skagerak max. 5 m³
 - schip uit Noordzee max 7,5 m³
 - andere havens, formule gebaseerd op PK en navigatietijd

De schepen die niet voldoen aan bovenvermelde voorwaarden betalen een supplement.

Het is evident dat dergelijk systeem onvermijdelijk op zijn beurt leidt tot meer administratie.

4.2.2. Beoordeling van het Euroshore kostendekkingssysteem

Het “no special fee” systeem :

- In het “no special fee” systeem is de verplichte bijdrage begrepen in het havengeld, maar als een zichtbare component. Art. 8.1. bepaalt : *“De lidstaten dragen er zorg voor dat de kosten van de havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval, met inbegrip van de handeling en verwijdering van het scheepsafval, worden bekostigd uit bijdragen van schepen.”*

Bijgevolg moet een complex verrekeningsmechanisme ontwikkeld worden door de ontvanger van die bijdragen, om percentages van de gelden door te sluizen naar de ophaler en verwerker met de onvermijdelijke administratieve overlast.

- Verder creëert het “no special fee” systeem - indien er geen limiet staat op de afgifte hoeveelheid - een ecologische *laisser aller* mentaliteit aan boord wat uiteindelijk leidt tot vormen van eco-toerisme.

Het Euroshore systeem biedt wezenlijke voordelen :

- De materiële afgifte/verwerking is een zaak tussen schip en ophaler/verwerker zonder administratieve implicaties voor de ontvanger van de bijdragen.
- Een tweede voordeel : de overeenkomst tussen HOI en schip garandeert een negocieerbare service en prijs volgens de regels van de vrije markt die beduidend minder rigide zijn dan het etatistische “no special fee” systeem. Het schip dat door ecologische inzet minder afval produceert wordt financieel beloond.

5. BESLUIT

De twee criteria waaraan de havenontvangstinstallaties moeten voldoen volgens de deskundigen van het maritiem instituut zijn u ondertussen genoegzaam bekend : voldoende ontvangstcapaciteit en afgestemd zijn op de specifieke noden van de scheepvaart.

De mythe van de ontoereikendheid heb ik doorprikt en voor de specifieke noden van de scheepvaart voldoet de logistieke keten voorgesteld in de Euroshore principes zodat de Richtlijn probleemloos kan geïmplementeerd worden.

De huidige malaise in de sector van de scheepsafval te wijten aan de afnemende afgifte is echter een eerste schokgolf die een negatieve trend van sluitingen en afbouw kan in gang zetten.

Dit kan alleen maar opgelost worden door de verplichte afgifte voor schepen met bestemming een haven buiten de EU.

Euroshore vraagt in het belang van de HOI's die in het verleden de visionaire durf hadden aanzienlijke investeringen te doen in de scheepsafvalsector hieraan tegemoet te komen.

Dit is ook in het belang van de reders met een correct milieugegedrag in tegenstelling tot de goedkope-vlag-schepen, waardoor de concurrentie distortie verdwijnt.

De vooropgestelde datum van tenuitvoerlegging van de Richtlijn wordt in de meeste lidstaten niet gehaald.

Ik veroorloof me dan ook mijn oproep van de vorige studiedag van oktober 2000 te herhalen met een verwijzing naar het verleden.

In 1982 heeft Arvid Pardo, de afgevaardigde van Malta in de Internationale Conventie inzake het Recht van de Zee, de bodem en ondergrond van de volle zee verankerd als gemeenschappelijk erfdeel van de mensheid waarmee het mariene milieu onlosmakelijk verbonden is. De Richtlijn biedt Europa bij de implementatie een unieke kans een mondiale beweging op gang te zetten ter bescherming van dit mariene milieu.

Fr.- J. De Lannoy
Ere-havenkapitein
Secretaris Belshore vzw
15 augustus 2002

Eindnoten

1

<u>Belshore bedrijven-leden</u>	<u>Adres</u>	<u>Woonplaats</u>
Belgian Oil Services	Haven 261, Blauwe Weg 7	2030 Antwerpen
Brabo Cleaning Company	St.Aldegondiskaai 36-42	2000 Antwerpen
De Bree Cleaning	Krommeweg 31 G	9990 Maldegem
DMC-Matco	Heirweg Zuid 20	8770 Ingelmunster
Edelweiss	Torhoutesteenweg 467	8400 Oostende
GTC	Haven 83	2030 Antwerpen
Kayak Maritime Services	Ijzerlaan 9	2060 Antwerpen
Liekens NV	Watering 11	2370 Arendonk
MAC	Industrieweg 11 Haven 403	2030 Antwerpen
Marpobel	Haven 261,Blauwe Weg 7	2030 Antwerpen
MIC	Industriestraat 2	2500 Lier
Mourik	Groenendaallaan 399	2030 Antwerpen
Peeters OIW	Zavelbosstraat 3	2200 Herentals
Romarco	Baaikensstraat 17	9240 Zele
Smet Jet	Nijverheidsstraat 3	2260 Oevel
T.W.Z.	Durmakker 4	9940 Evergem
Watco Oil Services Genk	Munsterenstraat 30	3600 Genk

2

Internationale Conventie inzake het Recht van de Zee

Artikel 195

Verplichting schade of risico's niet over te brengen of de ene soort verontreiniging om te zetten in een andere

Bij het nemen van maatregelen ter voorkoming, vermindering en bestrijding van verontreiniging van het mariene milieu, handelen de staten op zulk een wijze dat daardoor niet, direct of indirect, schade of risico's worden overgebracht van het ene gebied naar het andere of de ene soort verontreiniging wordt omgezet in de andere.

3

Internationale Conventie inzake het Recht van de Zee.

Afdeling 3. Technische Hulp

Artikel 202

Wetenschappelijke en technische hulp aan ontwikkelingsstaten

De Staten dienen, rechtstreeks of via bevoegde internationale organisaties :

a. Programma's voor hulp aan ontwikkelingsstaten op het gebied van wetenschap, onderwijs, de techniek of op andere terreinen te bevorderen voor de bescherming en het behoud van het mariene milieu en de voorkoming, vermindering en bestrijding van mariene verontreiniging.

Deze hulp omvat, ondermeer :

- Opleiding van hun wetenschappelijk en technisch personeel;
- Vergemakelijking van hun deelneming aan terzake van belang zijnde internationale programma's;
- Het hun verschaffen van de nodige uitrusting en voorzieningen;
- Het vergroten van hun vermogen zulke uitrusting te vervaardigen;
- Advies inzake en ontwikkeling van voorzieningen voor programma's op het gebied van onderzoek, controlemetingen, onderwijs en op andere terreinen;

b. Het verschaffen van passende hulp, vooral aan ontwikkelingsstaten, voor het tot een minimum beperken van de gevolgen van voorvallen van grote importantie die ernstige verontreiniging van het mariene milieu kunnen veroorzaken;

c. Het verschaffen van passende hulp, vooral aan ontwikkelingsstaten, betreffende het verrichten van ecologische evaluaties.

Artikel 203

Voorrangsbehandeling van ontwikkelingsstaten

Aan ontwikkelingsstaten wordt, ten behoeve van de voorkoming, vermindering en bestrijding van verontreiniging van het mariene milieu, of het tot een minimum beperken van de gevolgen daarvan, door internationale organisaties voorrang toegekend bij :

- a. de toewijzing van passende financiële middelen en technische hulp;
- b. en het gebruik van hun gespecialiseerde diensten.

4

Port of Copenhagen Ltd

Recipient scheme for operating waste from ships

January 1, 2001

Bijlagen :

1. Kaart Nederland
2. Kaart Spanje
3. Kaart België

13 slides ter illustratie toespraak

1 slide "Analyse administratieve afwikkeling" cfr. p. 15

AFVALSTOFFENPLANNEN VOOR DE HAVENS

27606

Peter Van den dries

OVAM - juridische dienst

CURRICULUM VITAE

Naam : Van den dries
Voornaam : Peter

Geboortedatum : 18 juli 1967 te Vilvoorde

Opleiding :

1990	Scheikunde (KH Leuven)
1997	Milieukunde (Universitaire Instelling Antwerpen)
1998	Milieuwetgeving in België (HIVA / KU Leuven)

Beroepservaring :

1991 - 1992 BENCHEM B.V.B.A.
Industriële waterbehandeling

1992 - 1994 NYCOMED - CHRISTIAENS N.V.
Farmaceutische industrie

1994 - heden OVAM - Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaamse Gewest
Adjunct van de directeur, themabeheerder scheepvaart.
Algemeen : uitvoering geven aan en handhaven van wetgeving inzake
bedrijfsafvalstoffen.
Aanvankelijk vooral dossierbeheerder inzake :

- milieuvergunningen
- in- en uitvoerprocedures afval (grensoverschrijdend verkeer van afvalstoffen)
- erkenningen ophalers gevaarlijke afvalstoffen
- secundaire grondstoffen

De laatste jaren gespecialiseerd op het vlak van scheeps- en havengebonden afvalstoffen.
Aanspreekpunt inzake implementatie richtlijn havenontvangstvoorzieningen, opmaak afvalbeheersplannen, ratificatie CCR-verdrag binnenvaart.

Afvalstoffenplannen voor de Vlaamse zeehavens

Peter Van den dries
adjunct van de directeur
OVAM, dienst SIS
tel. +32-15-28 43 56
fax +32-15-43 44 03
e-mail: pvddries@ovam.be

Inhoud

1. Basis van het afvalstoffenplan
2. Visie van de OVAM
3. Stand van zaken
4. Toekomst

1. Basis van het afvalstoffenplan

Doel van Richtlijn 2000/59/EG :

Betere bescherming van het mariene milieu. Specifiek wordt getracht de illegale lozingen van scheepsafval en ladingresiduen in zee te verminderen, door de beschikbaarheid en het gebruik van havenontvangstvoorzieningen te verbeteren.

Eerste gevolg:

Er moeten voldoende havenontvangstvoorzieningen (mobiel, vast, drijvend) beschikbaar gesteld worden, en deze ontvangstinstallaties moeten adequaat zijn voor het soort schepen dat de haven gewoonlijk aandoet.

Tweede gevolg:

De adequaatheid van de havenontvangstvoorzieningen kan worden verbeterd door up-to-date afvalontvangst- en verwerkingsplannen die in overleg met alle betrokken partijen worden opgesteld.

Derde gevolg:

Om een doeltreffend afvalbeheersplan te kunnen opstellen, is er juiste informatie inzake afvalproductie aan boord nodig. Die gegevens kunnen verkregen worden door de aanmelding van scheepsafval te verplichten.

Vertaling in wetgeving : Richtlijn 2000/59/EG

- Art. 4 : lidstaten dragen zorg voor de beschikbaarheid van toereikende havenontvangstvoorzieningen
- Art. 5 : elke haven werkt een passend plan voor verwerking en ontvangst van scheepsafvalstoffen uit
- Art. 6 : aanmelding scheepsafvalstoffen verplicht

Artikel 5:

1. Voor elke haven wordt een passend plan voor ontvangst en verwerking van scheepsafval uitgewerkt en vastgesteld na overleg met de betrokken partijen, in het bijzonder de havengebruikers of hun vertegenwoordigers, waarin rekening gehouden wordt met de artikelen 4, 6, 7, 10 en 12. Nadere voorschriften voor de uitwerking van dergelijke plannen zijn opgenomen in bijlage I.

2. De in lid 1 bedoelde afvalontvangst- en verwerkingsplannen kunnen met passende inschakeling van elke haven in regionaal verband worden opgesteld, indien dit doelmatig is, mits de behoefte aan havenontvangstvoorzieningen en de beschikbaarheid daarvan voor elke haven apart wordt vermeld.
3. De lidstaten evalueren het afvalontvangst- en verwerkingsplan, keuren het goed, zien toe op de uitvoering ervan en zorgen ervoor dat het ten minste om de drie jaar en na significante veranderingen in de werking van de haven opnieuw wordt goedgekeurd.

Bijlage I : Voorschriften voor afvalontvangst- en verwerkingsplannen in havens

De plannen moeten betrekking hebben op alle soorten scheepsafval en ladingresiduen, afkomstig van schepen die gewoonlijk de haven aandoen, en afgesteld zijn op de grootte van de haven en het soort schepen dat die haven aandoet.

De volgende elementen moeten deel uitmaken van de plannen:

- beoordeling van de behoefte aan havenontvangstvoorzieningen, gelet op de behoefte van de schepen die de haven gewoonlijk aandoen;
- beschrijving van de ontvangstvoorzieningen waarover de haven momenteel beschikt en de capaciteit ervan;
- gedetailleerde beschrijving van de procedures voor de ontvangst en inzameling van scheepsafval en ladingresiduen
- beschrijving van het financieringssysteem;
- procedures voor het melden van vermeende tekortkomingen van havenontvangstvoorzieningen;
- procedures voor structureel overleg met havengebruikers, afvalbedrijven, terminalexploitanten en andere betrokken partijen;
- soorten en hoeveelheden ontvangen en verwerkt scheepsafval en ladingresiduen;

Daarnaast dienen de plannen het volgende te omvatten:

- overzicht van de toepasselijke wetgeving en formaliteiten voor de afgifte;
- vermelding van een persoon of personen die verantwoordelijk is of zijn voor de uitvoering van het plan;
- een beschrijving van eventuele voorbehandelingsinstallaties en -processen in de haven;
- een beschrijving van de methoden voor het registreren van het feitelijk gebruik van de havenontvangstvoorzieningen;
- een beschrijving van de methoden voor het registreren van de ontvangen hoeveelheden scheepsafval en ladingresiduen;
- een beschrijving van de wijze waarop scheepsafval en ladingresiduen worden verwijderd.

De procedures voor de ontvangst, inzameling, opslag, behandeling en verwijdering dienen in alle opzichten conform een milieuzorgsysteem te zijn dat geschikt is voor een geleidelijke vermindering van de milieueffecten van deze activiteiten. De procedures worden geacht conform te zijn indien zij voldoen aan Verordening 1836/93/EEG inzake de vrijwillige deelneming van bedrijven uit de industriële sector aan een communautair milieubeheer- en milieuauditsysteem.

Daarnaast moet de volgende informatie aan alle havengebruikers worden verstrekt:

- korte verwijzing naar het fundamentele belang van een behoorlijke afgifte van scheepsafval en ladingresiduen;
- locatie van de havenontvangstvoorzieningen voor iedere aanlegplaats, met tekening/kaart;
- lijst van de gewoonlijk verwerkte soorten scheepsafval en ladingresiduen;
- lijst van contactadressen, exploitanten en geboden diensten;
- beschrijving van de afgifteprocedures;
- beschrijving van het tariefsysteem;
- procedures voor het melden van vermeende tekortkomingen van havenontvangstvoorzieningen.

2. Visie van de OVAM :

Het mag duidelijk zijn dat de afvalontvangst- en verwerkingsplannen niet vrijblijvend zijn en ook niet beschouwd mogen worden als een bijkomende administratieve verplichting van de EU. De afvalbeheersplannen zijn immers het instrument bij uitstek om het afvalbeheer in de Vlaamse havens te optimaliseren en synergetische effecten te bereiken door meer samenwerking. Het zou jammer zijn die kans niet aan te grijpen.

Doelstellingen afvalbeheersplan :

- Informatievoorziening
- Communicatie-instrument
- Optimale resultaten : werken per doelgroep

Informatievoorziening :

De oorspronkelijke doelstelling van de afvalontvangst- en verwerkingsplannen, is in eerste instantie om alle informatie aan te leveren om het gebruik van de havenontvangstvoorzieningen te bevorderen, en daardoor het illegaal lozen op zee te verminderen.

De vereiste informatie, zoals uitgebreid in bijlage I van de Richtlijn opgenomen, dient in verschillende richtingen te worden gebruikt : zowel het havenbestuur enerzijds, als alle andere actoren in de havens (scheepsagenten, goederenbehandelaars, inzamelaars, verwerkers, vergunningverleners, handhavers, ...) anderzijds, hebben baat bij een duidelijk overzicht van het afvalstoffengebeuren in hun dagelijkse omgeving.

Het verwerken van deze gegevens tot een overzicht van de af te geven afvalstoffen, de daaraan gekoppelde inzamelmogelijkheden en alle manieren waarop deze stromen gestuurd worden (verplichtingen en vrijstellingen, financiering, handhaving), plaatst de problematiek in een duidelijk, en daardoor beter beheersbaar, perspectief.

Communicatie-instrument :

Een goed en bruikbaar afvalbeheersplan is uiteraard meer dan alleen maar een olijsting van informatie. De informatie moet ook terecht komen bij de juiste personen, die er dan optimaal gebruik van kunnen maken.

Daarom is de OVAM van mening dat een goed afvalbeheersplan méér is dan alleen maar een opsomming van de zaken die door Richtlijn 2000/59/EG worden aangehaald. Een goed afvalbeheersplan biedt de gebruiker een draaiboek/handleiding, waarbij hij alle nuttige info zonder veel moeite kan terugvinden, of tenminste een verwijzing waar hij deze kan opzoeken.

Niettegenstaande de Richtlijn enkele specifieke punten opsomt die zowiezo aan alle havengebruikers dient te worden verstrekt, kan best al van in het begin vertrokken worden van een communicatief sterk basiswerk.

Optimaal bereik : werken per doelgroep

Reeds van in het begin werd door de OVAM gekozen om de afvalbeheersplannen uit te werken per doelgroep.

Immers, volgens artikel 5.2. van de Richtlijn kunnen de "afvalontvangst- en verwerkingsplannen met passende inschakeling van elke haven in regionaal verband worden opgesteld, indien dit doelmatig is, mits de behoefte aan havenontvangstvoorzieningen en de beschikbaarheid daarvan voor elke haven apart wordt vermeld".

Volgens ons biedt deze manier van werken enkele belangrijke voordelen :

- Definitie "haven" = zeer uitgebreid. Door de "havens" in te delen in doelgroepen kunnen specifieke problemen per soort "haven" aangepakt worden.
- Planning : vertrekkend van een regionaal basisplan kunnen bepaalde problemen in gans Vlaanderen op dezelfde manier opgelost worden.
- Harmonisatie : indien mogelijk kunnen ook acceptatiecriteria geuniformiseerd worden, waardoor een schip in elke haven binnen de doelgroep zijn afval op dezelfde manier zal kunnen afgeven.

- Niet elke haven beschikt over de knowhow om een goed afvalbeheersplan op te stellen. Door vanuit de overheid hier van in het begin aan mee te werken, kunnen we tot betere resultaten komen, beter dan kleine havens aan hun lot over te laten.

De OVAM heeft gekozen voor de volgende specifieke doelgroepen:

- De 4 grote zeehavens Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge
- De vissershavens Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge
- De jachthavens in Vlaanderen
- De "inlandse" waterwegbeheerders AWZ, NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen, en de Dienst voor de Scheepvaart

Een belangrijk punt is wel dat elke "haven" op zich verantwoordelijk blijft voor de uiteindelijke opmaak van het afvalontvangst- en verwerkingsplan. De OVAM heeft wel van in het begin hieraan richting gegeven, vooral dan op het vlak van afvalstoffenwetgeving.

Inhoud van het afvalontvangst- en verwerkingsplan

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de inhoud van een afvalbeheersplan. Afhankelijk van de aard van de haven kunnen bepaalde onderwerpen worden aangepast/weggelaten.

1. *Introductie*
2. *Wetgeving en definities :*
Welke wetgeving is van toepassing op schepen / havens / ontvangstinstallaties / ophalers?
3. *Toepassingsbereik :*
Dit afvalbeheersplan is van toepassing op :
 - de haven zoals omschreven in ...
 - alle schepen zoals gedefinieerd in ...
4. *Algemene beschrijving havens*
5. *Beschrijving aanwezige inzamelfaciliteiten :*
 - welke inzamelfaciliteiten zijn er, welke technische inzamelvoorzieningen zijn aanwezig?
 - welke afvalstoffen zamelen deze faciliteiten in en wat is de maximale capaciteit?
6. *Beoordeling van behoefte aan inzamelfaciliteiten :*
 - hoeveel schepen doen de haven jaarlijks normaal gesproken aan?
 - hoeveel scheepsafvalstoffen (scheepsgebonden afvalstoffen en ladingresiduen) zijn jaarlijks maximaal te verwachten?
7. *Melding van scheepsafvalstoffen*
8. *Procedures voor ontvangst en inzameling :*
 - hoe zijn de procedures voor inzameling van scheepsafval?
→ aandachtspunt : acceptatievoorwaarden (eenduidigheid in informatievoorziening tussen overheid, havenbeheerders, ontdoeners en inzamelaars is nodig.)
 - hoe zijn de procedures voor inzameling van ladingresiduen?
 - wat zijn de relevante wettelijke voorwaarden voor ontdoener en inzamelaar?
9. *Verwerking van scheepsafvalstoffen en ladingresiduen :*
 - wat zijn de relevante wettelijke voorwaarden voor de verwerker?
10. *Verantwoordelijkheden en organisatie bij uitvoering van het plan :*
 - op welke basis is er overleg tussen havenbeheerders, handhavers, ontdoeners, ontvangers en verwerkers teneinde de knelpunten bij uitwerking van het plan te kunnen wegwerken?
 - wie zijn (deel)verantwoordelijk voor het plan?
11. *Financiering :*
 - welke financieringssysteem wordt toegepast?
12. *Melding tekortkoming inzamelfaciliteiten :*
 - standaardformulier voor melding tekortkoming?
 - aan wie wordt formulier doorgestuurd?
 - procedure voor verwerking van de klachten?
13. *Registratie van hoeveelheid ontvangen afval per schip :*
 - welke informatiesystemen worden door de gebruikers toegepast?
 - centraal databeheer scheepsafvalstoffen?
14. *Handhaving*

3. Stand van zaken:

Elke doelgroep werd ondertussen door de OVAM geconsulteerd. In sommige gevallen werd er een specifieke werkgroep samengesteld, die de verplichtingen van de Richtlijn in het algemeen, en de afvalbeheersplannen in het bijzonder, onder de loep neemt.

De bedoeling is om tegen eind dit jaar voor elke doelgroep een basisplan klaar te hebben, wat nadien door elke haven individueel verder kan worden verfijnd.

Uiteraard dienen er vaak eerst structurele oplossingen gevonden te worden voor specifieke problemen (financieringssysteem, melding, ...), vooraleer het afvalontvangst- en verwerkingsplan vervolledigd kan worden.

Concreet :

- De vier grote zeehavens Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge zijn al vrij ver gevorderd. De afvalontvangst- en verwerkingsplannen zouden eind dit jaar klaar moeten zijn.
- Ook met de grootste Vlaamse jachthavens is er reeds overleg geweest, en de inhoud van het afvalbeheersplan werd besproken. Na het hoogseizoen wordt de draad weer opgepakt en wordt getracht ook tegen eind 2002 een basisafvalbeheersplan klaar te hebben, dat door elke jachthaven in Vlaanderen gebruikt zal kunnen worden.
- De visserijsector werd ook op de hoogte gebracht. Hier dienen evenwel eerst nog een aantal knelpunten (financieringssysteem) uitgeklaard te worden vooraleer er effectief aan afvalontvangst- en verwerkingsplannen gewerkt kan worden.
- Ook de NV Zeekanaal en de Dienst voor de Scheepvaart werden geconsulteerd. Gelet op de uitgestrektheid van hun "havens" enerzijds, en het relatief klein aantal doorvaarten van zeeschepen op de kanalen anderzijds, moet eerst bekeken worden op welke manier er een financierings- en meldingssysteem uitgewerkt kan worden (eventueel in samenwerking met zeehavens). Hiervoor dient eerst een oplossing te worden gevonden vooraleer het afvalbeheersplan afgewerkt zal kunnen worden.

4. Toekomst :

Juridische implementatie :

De bepalingen van Richtlijn 2000/59/EG inzake de plannen voor ontvangst en verwerking van scheepsafval en ladingresiduen (zowel artikel 5 als bijlage I), zullen volledig worden geïmplementeerd in de Vlaamse afvalstoffenwetgeving, meer bepaald in het Vlaams reglement inzake afvalvoorkoming en -beheer (VLAREA).

Administratieve behandeling :

Bijkomend zal er een procedure worden vastgelegd inzake de administratieve behandeling van het afvalbeheersplan.

Momenteel ligt volgend **voorstel** op tafel :

De plannen voor de ontvangst en verwerking van scheepsafval worden behandeld als volgt :

1. *Het havenbestuur van de haven stuurt het afvalbeheersplan per aangetekend schrijven voor advies aan de OVAM. Wordt het afvalbeheersplan door de OVAM onvolledig bevonden, wordt het havenbestuur hiervan binnen een termijn van 15 kalenderdagen in kennis gesteld.*
2. *Als het ingediende afvalbeheersplan volledig wordt bevonden, onderzoekt de OVAM of dit afvalbeheersplan voldoet aan de vereisten zoals vastgelegd in artikel xxx. Binnen een termijn van 60 kalenderdagen na ontvangst van het volledig bevonden afvalbeheersplan zal de OVAM hierover advies verlenen aan de Vlaamse minister van Leefmilieu.*
3. *De Vlaamse minister van Leefmilieu doet uitspraak over het afvalbeheersplan binnen een termijn van 3 maanden na de datum van ontvangst van de volledig bevonden aanvraag.*
4. *De OVAM zendt binnen een termijn van 10 kalenderdagen na de datum van deze beslissing, deze beslissing of een voor eensluidend verklaard afschrift ervan aan het havenbestuur.*

De (hierboven) bedoelde afvalbeheersplannen zijn geldig voor een termijn van maximum drie jaar. Een hernieuwing van de geldigheid is mogelijk overeenkomstig de (hierboven gestelde) procedure, (telkens voor een termijn van maximum drie jaar.)

In geval van significante veranderingen in de werking van de haven, dient het havenbestuur dit onverwijld en per aangetekend schrijven aan de OVAM mee te delen. Op basis van de door het havenbestuur meegedeelde wijzigingen, kan de OVAM ertoe besluiten/advies uitbrengen dat een formele aanpassing van het afvalbeheersplan, dan wel het indienen van een volledig nieuw afvalbeheersplan, noodzakelijk is.

De OVAM brengt het havenbestuur binnen de 15 kalenderdagen op de hoogte van de noodzaak tot hernieuwing van het afvalbeheersplan.

In geval een hernieuwing van het afvalbeheersplan noodzakelijk wordt geacht, dient het havenbestuur overeenkomstig de bepalingen van de hierboven gestelde procedure, een nieuw afvalbeheersplan in.

Afvalbeheersplan :

In een latere fase kunnen ook bepalingen inzake de ontvangst en verwerking van scheepsafval en ladingresiduen afkomstig van de binnenvaart in het afvalbeheersplan worden opgenomen.

Dit is uiteraard evenwel voor een groot deel afhankelijk van de ontwikkelingen inzake de implementatie van het CCR-verdrag betreffende de inzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart.

