

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2007-2008

13 maart 2008

ONTWERP VAN DECREET

**houdende instemming met het Verdrag
inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart,
aangenomen in Straatsburg op 9 september 1996
door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart,
alsmede met zijn bijlagen 1 en 2 en de bij bijlage 2 horende aanhangsels I tot en met V**

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Onderhavig ontwerp van decreet strekt ertoe instemming te betuigen met het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, aangenomen in Straatsburg op 9 september 1996 door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

1. PROCEDUREVERLOOP

1.1. Totstandkoming van het verdrag

In 1990 heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) een werkgroep belast met het onderzoek van de problematiek scheepsafval in de Rijnvaart.

De belangrijkste conclusies van deze werkgroep waren dat:

- de oplossing voor deze problematiek dient gezocht te worden in een internationaal kader;
- voor de verschillende soorten vast en vloeibaar afval specifieke afgifteconcepten dienen te worden uitgewerkt;
- alle bij het vervoer betrokkenen dienen mee te werken en te worden aansprakelijk gesteld in overeenstemming met het voordeel dat zij bij het vervoer over water hebben;
- de financiering voor de afgifte van afval principieel dient te beantwoorden aan het beginsel vervuiler betaalt;
- de financiering voor de afgifte van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval, bij voorkeur voorafgaand en op indirecte wijze dient te gebeuren.

Al snel werd duidelijk dat deze beginselen uitsluitend in het kader van een op zichzelf staand internationaal verdrag konden worden ten uitvoer gelegd, wat geleid heeft tot de totstandkoming van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in Rijn- en binnenvaart, hierna verdrag genoemd. Het werd op 9 september 1996 te Straatsburg onderte-

kend door België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland.

1.2. Gemengd karakter

Het betreft een ‘gemengd verdrag’. Het verdrag raakt zowel federale als gewestelijke bevoegdheden. De Werkgroep ‘Gemengde Verdragen’ (WGV), adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid (ICBB) heeft in zijn vergadering van 14 mei 1996 het gemengd karakter van het verdrag erkend.

De bekrachtiging van het verdrag door België vergt de instemming ervan door de federale overheid en de gewesten.

Voor de toepassing van de bepalingen van het verdrag is samenwerking tussen de federale staat en de gewesten noodzakelijk en is een samenwerkingsakkoord wenselijk.

De Vlaamse Regering besliste op 24 juli 1996 om het verdrag goed te keuren. Tevens werd de federale overheid gemachtigd om het verdrag mede namens het Vlaamse Gewest te ondertekenen.

Het verdrag werd op 9 september 1996 ondertekend.

1.3. Inwerkingtreding

Overeenkomstig artikel 18 van het verdrag treedt het verdrag in werking op de eerste dag van de tweede maand na neerlegging van de laatste akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring door de ondertekenende staten.

Zwitserland heeft als eerste zijn akte neergelegd op 16 juli 1998 daarna volgde Nederland (17 juli 2000), Luxemburg (14 mei 2002), Duitsland (10 maart 2004) en Frankrijk (15 september 2005).

België is dus de laatste verdragsluitende staat om het verdrag te ratificeren en heeft daarmee de sleutel van de uiteindelijke inwerkingtreding van het verdrag in handen.

Het is de bedoeling om de ratificatieprocedure ten allersnelste af te werken, dit opdat er in het voorjaar

van 2008 regelingen kunnen getroffen worden met betrekking tot de aanbestedingen inzake een elektronisch betaalsysteem.

1.4. Verdere ontwikkelingen

Gezien de termijn verstreken tussen de ondertekening van het verdrag en de ratificatie ervan door de verschillende verdragsluitende staten en gelet op de huidige moderne werkmethode is het nodig gebleken bij het verdrag twee gemeenschappelijke verklaringen te ondertekenen:

- 1° in het verdrag wordt voor de financiering van het olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval een zegelsysteem voorzien. In onze geïnformateerde wereld past dit zegelsysteem niet meer. De verdragsluitende partijen zijn daarom overeengekomen om in plaats van waardezegels een elektronische informatiedrager in te voeren en hebben hiertoe een gemeenschappelijke verklaring opgesteld. Het document waarover delegaties overeenstemming hebben bereikt werd voor goedkeuring overgemaakt op 22 juni 2006;
- 2° de vereiste maatregelen dienen getroffen te worden zodat de mechanismen van het verdrag zo snel mogelijk na de inwerkingtreding van het verdrag operationeel kunnen worden. De verdragsluitende partijen zijn daarom overeengekomen een uitvoerend comité in te stellen waarin alle verdragsluitende staten vertegenwoordigd zijn en ermee belast is alle praktische en financiële maatregelen voor te bereiden, die vereist zijn voor de tenuitvoerlegging van het verdrag. Het document waarover delegaties overeenstemming hebben bereikt werd voor goedkeuring overgemaakt op 24 augustus 2007.

Overeenkomstig het internationale recht, met name het Verdrag van Wenen inzake het verdragenrecht van 23 mei 1969, kunnen de verdragsluitende partijen beslissen hoe een verdragsbepaling moet geïnterpreteerd of uitgelegd worden. Het artikel 31 van het Verdrag van Wenen stelt dat de interpretatie van een verdrag ter goeder trouw moet gebeuren overeenkomstig onder andere de context van het verdrag. De derde paragraaf bepaalt dat tezamen met de context ook rekening moet worden gehouden met “iedere later tot stand gekomen overeenstemming tussen de partijen met betrekking tot de uitlegging van het verdrag of de toepassing van zijn bepalingen”. Hieruit

kan afgeleid worden dat overeenkomstig het internationale recht, de partijen interpretatieve verklaringen mogen opstellen.

Bij het dossier zijn gevoegd: de Nederlandse tekst van de gemeenschappelijke verklaring en de toelichting daarbij – cf. de band met deel A van bijlage 2 bij het verdrag – alsmede de Nederlandse tekst van de tweede gemeenschappelijke verklaring.

2. INHOUD EN REIKWIJDTE VAN HET VERDRAG

Dit verdrag heeft als doel het realiseren van een op internationaal vlak geharmoniseerd systeem om vervuiling van de vaarwegen door de binnenvaart te vermijden, het principe van ‘de vervuiler betaalt’ in praktijk te brengen, op die manier bij te dragen tot het ecologisch imago van de binnenvaart en dit te doen op een wijze die de concurrentieverhoudingen tussen de binnenvaartvloten van de verschillende verdragsluitende staten niet verstoort.

Het verdrag bevat naast de hoofdtekst, twee bijlagen.

Bijlage 1 geeft de precieze aanduiding van de vaarwegen waarop het verdrag van toepassing is. Voor België zijn dat alle voor de binnenvaart openstaande wateren.

Bijlage 2 is aangemerkt als uitvoeringsregeling en houdt een concretisering van diverse verdragsbepalingen in. Bij deze bijlage behoren vijf aanhangsels.

De bijlagen met aanhangsels maken integraal deel uit van het verdrag, doch zijn, gelet op hun inhoud, aan te merken als zijnde van uitvoerende aard.

Zoals reeds aangehaald legt het verdrag slechts de basisprincipes vast. De praktische uitwerking is geregeld in een bij het verdrag gevoegde ‘Uitvoeringsregeling’, bijlage 2 die uit drie delen bestaat, die overeenkomen met de drie soorten scheepsafval waarop het verdrag van toepassing is.

Deel A heeft betrekking op olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval. Het van toepassing brengen van dit gedeelte van de uitvoeringsregeling vergt de meeste internationale afstemming. Voor afgifte van dit soort afval is voorzien in het tot stand brengen van een internationaal onrechtstreeks financierings-

systeem. Vanaf de inwerkingtreding van het verdrag moet de binnenschipper voorafgaand een verwijderingsbijdrage betalen ter gelegenheid van de aankoop van gasolie. Op basis daarvan krijgt de schipper het recht op gratis afgifte van olie- en vethoudende afvalstoffen aan de daartoe aangewezen ontvangstinrichtingen. Voor de uitvoering op financieel vlak moet elke verdragsluitende staat een zogenaamd ‘nationaal instituut’ oprichten dat de verwijderingsbijdrage gaat innen. Periodiek dient er dan een financiële verevening plaats te vinden tussen de verschillende nationale instituten zodat in elke verdragsluitende staat een evenwicht tussen ontvangsten en uitgaven kan worden gewaarborgd.

Deel B van de uitvoeringsregeling heeft betrekking op afval van de lading (met inbegrip van restlading en overslagresten). Teneinde de afvalstromen van de lading te verminderen worden verregaande eisen aan het laden en lossen gesteld. Uitgangspunt is dat zoveel mogelijk getracht moet worden eventuele restlading die in het laadruim achterblijft door middel van bepaalde lostechnieken bij de lading te voegen.

Deel C heeft betrekking op het overige scheepsbedrijfsafval waaronder bijvoorbeeld het huishoudelijk afvalwater, huisvuil en kga (klein gevaarlijk afval) vallen. Het verdrag streeft er naar er voor te zorgen dat er voldoende ontvangstinrichtingen voor deze overige afvalstoffen beschikbaar zijn.

3. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

In deze bespreking wordt telkens bij de bepalingen van het verdrag verwezen naar de betreffende bepalingen van bijlage 2 van het verdrag: de ‘uitvoeringsregeling’.

Algemene bepalingen

Artikel 1

Begripsbepalingen

In artikel 1 zijn definities opgenomen van de begrippen scheepsafval, scheepsbedrijfsafval, olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval, bilgewater, overig scheepsbedrijfsafval, afval van de lading, schip, passagiersschip, zeeschip, ontvangstinrichting, schipper, gemotoriseerd schip, gasolie, bunkerbedrijf, exploitant van de overslaginstallatie, verlader, vervoerder, ladingontvanger.

Ook in artikelen 5.01 en 8.01 van bijlage 2 zijn begripsomschrijvingen opgenomen.

Artikel 2

Geografisch toepassingsgebied

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

Verplichtingen van de staten

Artikel 3

Verbod tot inbrengen en lozen

Dit artikel voorziet in het verbod om scheepsafval en delen van de lading vanaf schepen in de onder het toepassingsgebied van het verdrag vallende vaarwegen te brengen of te lozen. De verdragsluitende staten dienen er zorg voor te dragen dat dit verbod wordt nageleefd.

Uitzonderingen op dit verbod zijn slechts toegestaan in overeenstemming met bijlage 2 van het verdrag en de bijbehorende aanhangsels.

Volgende uitzonderingen zijn voorzien:

- Deel A. Olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval (artikel 2.01, §3):

onder bepaalde voorwaarden is het lozen door bilgeboden van olie gescheiden water toegelaten.

Het maximale restoliegehalte in het afgescheiden water moet constant en zonder voorafgaande verdunding voldoen aan de nationale voorschriften;

- Deel B. Afval van de lading (artikel 6.01, §2):

onder bepaalde voorwaarden mag waswater met ladingrestanten van stoffen opgesomd in aanhangsel III geloosd worden indien de bepalingen van dit aanhangsel in acht zijn genomen.

Waswater is het water dat gebruikt is bij het wassen van een bezemschoon of zuigschoon laadruim

dan wel een nagelensde ladingtank. Tot waswater wordt eveneens het ballastwater en het regenwater dat uit deze laadruimten of ladingtanks komt, gerekend.

In de stoffenlijst is per ladingsoort aangegeven hoe met het waswater moet worden omgegaan. Het laadruim dient dan nagelost te zijn op de in de stoffenlijst voorgeschreven wijze (afhankelijk van de vervoerde stof is dit bezemschoon, zuigschoon of nagelensd). In alle andere gevallen moet het waswater worden afgegeven aan een overslaginstallatie die beschikt over voldoende ontvangst- en verwerkingsmogelijkheden of bij een toegelaten ontvangstinrichting.

Gedurende een overgangstermijn van vijf jaar na de inwerkingtreding van het verdrag volstaat, voor de droge lading waar in de stoffenlijst zuigschoon wordt voorgeschreven en voor de vloeibare lading waar gebruik moet worden gemaakt van de aanwezige nalensmogelijkheden, het bezemschoon opleveren van het schip. Gedurende dezelfde overgangsperiode is lozing van waswater in het oppervlaktewater in plaats van in de riolering nog toegestaan. De staten hebben wel de mogelijkheid om voor hun grondgebied of delen daarvan al eerder de voorschriften overeenkomstig de stoffenlijst toe te passen indien de nodige voorzieningen aanwezig zijn;

- Deel C. Overig scheepsbedrijfsafval (artikel 9.01, §3):

de lozing van huishoudelijk afvalwater wordt toegestaan behalve voor hotelschepen met meer dan 50 slaappleatsen en voor andere passagiersschepen die toegelaten zijn voor het vervoer van meer dan 50 passagiers. Wel is voor beide gevallen in een overgangsregeling voorzien.

Passagiersschepen die beschikken over toegelaten zuiveringsinstallaties die voldoen aan de grens- en controlewaarden zoals opgenomen in aanhangsel V mogen ook hun huishoudelijk afvalwater lozen.

Bovendien kunnen nog andere uitzonderingsmogelijkheden voorzien worden indien het lozingsverbod praktisch moeilijk uitvoerbaar is of onevenredige kosten met zich meebrengt.

Artikel 4

Ontvangstinrichtingen

Op de verdragsluitende staten rust met betrekking tot de drie genoemde categorieën van scheepsafvalstoffen de verplichting zorg te dragen voor het inrichten of doen inrichten van een goed gespreid net van ontvangstinrichtingen.

De ontvangstinrichtingen zijn verplicht het scheepsafval overeenkomstig de in de Uitvoeringsregeling vastgelegde procedure aan te nemen.

Voor het oprichten van ontvangstinrichtingen voor het overig scheepsbedrijfsafval (deel C van bijlage 2) wordt in volgende overgangstermijnen voorzien:

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

Artikel 5

Grondslag van de financiering

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

Artikel 6

Inname en verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval

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

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

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

Artikel 3.01 van deel A van bijlage 2 bepaalt het bedrag van de retributie voor het eerste jaar op 7,5 euro per 1000 liter gasolie.

Artikel 7

Inname en verwijdering van overig scheepsbedrijfsafval

Voor de financiering van inzameling en verdere verwijdering van de verschillende deelcategorieën van het overig scheepsbedrijfsafval worden in dit artikel afzonderlijk specifieke voorschriften gegeven.

Voor de inname en verwijdering van huisvuil in havens, bij overslaginstallaties en bij ligplaatsen mogen geen aparte heffingen worden geheven. Zij worden geacht te zijn inbegrepen in de haven- en liggeden of gedekt te zijn door andere inkomstbronnen van de havens.

Voor de inname en verwijdering van klein gevaarlijk afval laat het verdrag de keuze van indirecte financiering via de haven- of liggeden of een ander stelsel, met als randvoorwaarde de eis van onderlinge afstemming tussen de verdragsluitende staten.

Voor passagiersschepen kunnen de kosten voor inname en verwijdering van huishoudelijk afvalwater, van zuiveringsslib, van huisvuil en klein gevaar-

lijk afval de schipper afzonderlijk in rekening worden gebracht.

Ook de kosten voor de inname en verwijdering van slops kunnen de schipper afzonderlijk in rekening worden gebracht.

Artikel 8

Nalossen, wassen en inname en verwijdering van afval van de lading

De kosten voor het nalossen en het wassen van het schip en voor de inname en verwijdering van afval van de lading vallen ten laste van de verlader (vloeibare lading) of ladingontvanger (droge lading).

Deel B, artikel 7.06, van bijlage 2, bepaalt de modaliteiten.

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

Artikel 9

Nationaal instituut

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

In België zal het nationaal instituut worden aangeduid in het samenwerkingsakkoord dat tussen de federale overheid en de gewesten zal worden afgesloten ter uitvoering van dit verdrag.

Een eerste ontwerp van samenwerkingsovereenkomst werd reeds uitgewerkt door een werkgroep waarvan vertegenwoordigers van zowel de verschillende administraties als van de beleidscellen deel uitmaken.

In dit ontwerp, wordt het Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren (ITB) als nationaal

instituut vooropgesteld. Ook wordt voorzien dat de bedrijfs- en administratiekosten die het ITB draagt als gevolg van de uitvoering van de opdracht van nationaal instituut zullen vergoed worden door de gewesten overeenkomstig de in het samenwerkingsakkoord vastgelegde verdeelsleutel.

De taken van het nationaal instituut worden slechts globaal aangeduid in artikel 9 en in concreto uitgewerkt in de artikelen 3.01 tot en met 3.03 van bijlage 2.

Artikel 10

Internationale financiële verevening – Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan

Omdat per verdragsluitende staat de inkomsten uit de verwijderingsbijdrage niet gelijk zullen zijn aan de inzameling- en verwijderingskosten die voortkomen uit de contracten met de inzamelaars, is voorzien in een internationale verevening van de kosten en opbrengsten die dit systeem met zich meebrengt. Voor de uitvoering van de internationale verevening wordt een Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan (IVC) opgericht bestaande uit vertegenwoordigers van de nationale instituten. Het IVC evalueert tevens het financieringssysteem, het bedrag van de verwijderingsbijdrage en evalueert of het net van ontvangstinrichtingen voldoet aan de behoeften van de scheepvaart en de doelmatigheid van de afvalverwijdering. De regeling hiervan wordt vastgelegd in het samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de gewesten.

De artikelen 4.01 tot en met 4.04 van bijlage 2 bepalen de modaliteiten van de internationale financiële verevening.

Verplichtingen en rechten van de betrokkenen

Artikel 11

Algemene zorgplicht

In dit artikel is een algemene zorgverplichting opgenomen. Het gaat hierbij om drie aspecten:

- het voorkomen van de verontreiniging van de vaarwegen;

- het voorkomen of beperken van het ontstaan van afvalstoffen;
- het voorkomen van de vermenging van verschillende afvalsoorten.

Artikel 12

Verplichtingen en rechten van de schipper

De schipper kan het scheepsafval aan de ontvangstinrichtingen van elke verdragsluitende staat afgeven onder de in de uitvoeringsregeling opgenomen voorwaarden. De schipper dient de in de uitvoeringsregeling van bijlage 2 opgenomen verplichtingen en verboden na te leven.

- Deel A. Olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval (artikelen 2.01 tot 2.03)

Hierin worden verplichtingen van de schipper opgenomen met betrekking tot de verzameling en behandeling aan boord en de afgifte van dergelijk afval. Zo moet elk gemotoriseerd schip, indien het gasolie gebruikt, een geldig olie-afgifteboekje aan boord hebben (zie aanhangsel I: Model voor een olie-afgifteboekje). Olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval moet met regelmatige tussenpozen tegen ontvangstbewijs worden afgegeven aan de ontvangstinrichtingen.

- Deel B. Afval van de lading (artikelen 6.01 tot 6.03)

Dit deel bevat voorschriften met betrekking tot het laden en lossen van schepen.

Ieder schip dat binnen het toepassingsgebied van het verdrag is gelost, moet een geldige losverklaring aan boord hebben (zie aanhangsel IV: Model voor een losverklaring).

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

Het schip mag na het laden de reis pas voortzetten, nadat de schipper zich ervan overtuigd heeft dat de overslagresten zijn verwijderd.

Het schip mag na het lossen de reis pas voortzetten, nadat de schipper in de losverklaring heeft bevestigd dat de restlading alsmede overslagresten zijn overgenomen.

Indien laadruimen of ladingtanks gewassen worden en indien het waswater niet in het water mag worden geloosd, mag het schip de reis pas voortzetten nadat de schipper in de losverklaring heeft bevestigd dat dit waswater is overgenomen dan wel dat hem een ontvangstinrichting is aangewezen.

- Deel C. Overig scheepsbedrijfsafval (artikelen 9.01 tot 9.03)

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

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

Artikel 13

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

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

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

- Deel A. Olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval (artikel 1.01)

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

- Deel B. Afval van de lading (artikelen 7.01 tot 7.09)

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

Voor zover de ladingontvanger het waswater dat niet in de vaarweg mag geloosd worden, niet zelf aanneemt, bevestigt de exploitant van de ontvangstinrichting het schip de inname van het waswater.

Verder bevat de uitvoeringsregeling verplichtingen met betrekking tot het laden en lossen van schepen, de beschikbaarstelling en de oplevering van het schip (zie ook aanhangsel II: Eisen aan het nalensysteem). Zo worden aan de bij het vervoer betrokkenen verplichtingen opgelegd met betrekking tot het bezemen, zuigen, nalenzen en in een aantal gevallen wassen van het laadruim. In het laatste geval gelden ook verplichtingen met betrekking tot de afgifte van het vrijgekomen waswater.

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

- Deel C. Overig scheepsbedrijfsafval (artikel 10.01)

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

Conferentie der verdragsluitende partijen

Artikelen 14 en 15 regelen de werking van de Conferentie der verdragsluitende partijen die belast is met het toezicht op de uitvoering van het verdrag.

Sancties

Artikel 16 bepaalt dat de verdragsluitende staten de op hun grondgebied begane overtredingen van de

in het verdrag en de uitvoeringsregeling vastgelegde geboden en verboden vervolgen overeenkomstig de desbetreffende nationale regelingen.

Slotbepalingen

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

*De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Institutionele Hervormingen,
Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid,*

Kris PEETERS

*De Vlaamse minister van Bestuurszaken,
Buitenlands Beleid, Media en Toerisme,*

Geert BOURGEOIS

*De Vlaamse minister van Openbare Werken,
Energie, Leefmilieu en Natuur,*

Hilde CREVITS

VOORONTWERP VAN DECREET

houdende instemming met het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, aangenomen in Straatsburg op 9 september 1996 door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, alsmede met zijn bijlagen 1 en 2 en de bij bijlage 2 horende aanhangsels I tot en met V

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, de Vlaamse minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme en de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

Het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, aangenomen in Straatsburg op 9 september 1996 door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, alsmede zijn bijlagen 1 en 2 en de bij bijlage 2 horende aanhangsels I tot en met V, zullen volkomen gevolg hebben.

Brussel,

*De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid,*

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur,

Hilde CREVITS

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, de Vlaamse minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme en de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

Het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, aangenomen in Straatsburg op 9 september 1996 door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, alsmede zijn bijlagen 1 en 2 en de bij bijlage 2 horende aanhangsels I tot en met V, zullen volkomen gevolg hebben.

Artikel 3

De wijzigingen van de bijlagen bij het verdrag die met toepassing van artikel 19 van het verdrag worden aangenomen, zonder dat België zich tegen de aanneming ervan verzet, zullen volkomen gevolg hebben.

Artikel 4

Elke wijziging van een bijlage, aangenomen met toepassing van artikel 19 van het verdrag, wordt aan het

Vlaams Parlement meegedeeld binnen de drie maanden na de aanneming ervan.

Brussel, 22 februari 2008.

*De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Institutionele Hervormingen,
Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid,*

Kris PEETERS

*De Vlaamse minister van Bestuurszaken,
Buitenlands Beleid, Media en Toerisme,*

Geert BOURGEOIS

*De Vlaamse minister van Openbare Werken,
Energie, Leefmilieu en Natuur,*

Hilde CREVITS
