

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2007-2008

29 FEBRUARI 2008

Wetsontwerp houdende instemming met het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, met de Bijlagen 1 en 2, en met de Aanhangsels I, II, III, IV en V, gedaan te Straatsburg op 9 september 1996

SOMMAIRE

| | Blz. |
|---|------|
| Memorie van toelichting | 2 |
| Wetsontwerp | 15 |
| Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart | 16 |
| Voorontwerp van wet | 96 |
| Advies van de Raad van State | 97 |

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2007-2008

29 FÉVRIER 2008

Projet de loi portant assentiment à la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, aux Annexes 1 et 2, et aux Appendices I, II, III, IV et V, faits à Strasbourg le 9 septembre 1996

INHOUD

| | Pages |
|---|-------|
| Exposé des motifs | 2 |
| Projet de loi | 15 |
| Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure | 16 |
| Avant-projet de loi | 96 |
| Avis du Conseil d'État | 97 |

MEMORIE VAN TOELICHTING

Onderhavig voorontwerp van wet strekt ertoe het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart en de bijbehorende Bijlagen en Aanhangsels, ondertekend in Straatsburg op 9 september 1996, goed te keuren.

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

1.2. Verdere ontwikkelingen

In het Verdrag wordt voor de financiering van het olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval een zegelstelsel voorzien.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Le présent avant-projet de loi vise à approuver la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, signée à Strasbourg le 9 septembre 1996, ainsi que ses Annexes et Appendices.

1. DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE

1.1. Élaboration de la Convention

En 1990, la Commission centrale pour la Navigation du Rhin (C.C.R.) a chargé un Groupe de travail d'examiner la problématique des déchets survenant à bord dans le cadre de la navigation rhénane.

Les principales conclusions de ce Groupe de travail peuvent se résumer comme suit :

— la solution pour cette problématique doit être recherchée dans un cadre international;

— des concepts de dépôt spécifiques doivent être élaborés pour les différentes catégories de déchets liquides et solides;

— toutes les parties concernées par le transport doivent coopérer et être rendues responsables conformément à l'avantage qu'elles retirent du transport par la voie d'eau;

— le financement pour le dépôt des déchets doit répondre au principe pollueur-payeur;

— le financement pour le dépôt des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment doit, de préférence, s'effectuer préalablement et de manière indirecte.

Très rapidement, il est apparu que ces principes ne pouvaient être mis en œuvre que dans le cadre d'une convention internationale indépendante. Il en est résulté la mise au point de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, appelée ci-après la Convention. Elle a été signée à Strasbourg le 9 septembre 1996 par la Belgique, l'Allemagne, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse.

1.2. Développements ultérieurs

Dans la Convention, il est prévu que le financement des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment s'effectue au moyen d'un système de timbres.

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 werkmethoden, past het zegelsysteem niet meer in onze geïnformatiseerde wereld.

De Verdragsluitende partijen zijn daarom overeengekomen om in plaats van waardezegels een elektronische informatiedrager in te voeren en hebben hiertoe een gemeenschappelijke verklaring ondertekend.

1.3. Gemengd karakter

Het betreft een «gemengd verdrag». Het Verdrag raakt zowel federale als gewestelijke bevoegdheden.

De bekrachtiging van het Verdrag door België vergt de aanneming 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 vereist.

1.4. 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.

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.

Vu le temps qui s'est écoulé entre la signature de la Convention et sa ratification par les différents États contractants et considérant, par ailleurs, les méthodes de travail modernes actuelles, il s'avère que le système de timbres n'est plus approprié à notre monde informatisé.

Les États contractants ont, dès lors, convenu d'instaurer un support électronique à la place des timbres et ont signé une déclaration commune concernant l'interprétation commune de la Convention à cette fin.

1.3. Caractère mixte de la Convention

Il s'agit d'un «traité mixte». La Convention touche aussi bien les compétences fédérales que régionales.

La ratification de la Convention par le Royaume de Belgique requiert son adoption par l'Autorité fédérale et les Régions.

En vue de l'application des dispositions de la Convention, une coopération entre l'État fédéral et les Régions est indispensable et l'élaboration d'un accord de coopération souhaitable.

1.4. Entrée en vigueur

Conformément à l'article 18 de la Convention, celle-ci entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt du dernier instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation des États signataires.

La Suisse a déposé ses instruments de ratification la première le 16 juillet 1998, ensuite ont suivi les Pays-Bas (le 17 juillet 2000), le Luxembourg (le 14 mai 2002), l'Allemagne (le 10 mars 2004) et la France (le 15 septembre 2005).

La Belgique est, dès lors, le dernier État signataire à ratifier la Convention et détient donc la clé de son entrée en vigueur.

2. CONTENU ET PORTÉE DE LA CONVENTION

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

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 5 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 financieringssysteem. 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 ontvangsinrichtingen. 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 vallen. Het Verdrag streeft er naar er voor te zorgen dat er voldoende ontvangstinrichtingen voor deze overige afvalstoffen beschikbaar zijn.

Outre le texte principal, cette Convention comporte deux annexes.

L'Annexe 1 désigne de façon précise les voies d'eau sur lesquelles s'applique la Convention. Pour la Belgique, il s'agit de l'ensemble des eaux accessibles à la navigation intérieure.

L'Annexe 2 se définit comme un règlement d'application et vise à concrétiser diverses dispositions de la Convention. Elle comporte cinq Appendices.

Les Annexes et les Appendices font partie intégrante de la Convention. En raison de leur contenu, il convient toutefois de les considérer comme étant de nature exécutive.

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

La partie A concerne les déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment. La mise en œuvre de cette partie du règlement d'application réclame le maximum d'harmonisation au niveau international. Pour le dépôt de ce type de déchets, il est prévu d'élaborer un système de financement indirect international. Dès l'entrée en vigueur de la Convention, le conducteur devra payer à l'avance une rétribution d'élimination lors de tout achat de gazole; le conducteur obtient ainsi le droit de déposer gratuitement des déchets huileux et graisseux dans une station de réception agréée à cet effet. Pour l'exécution sur le plan financier, chaque État contractant doit créer une « institution nationale » chargée de récolter la rétribution d'élimination. Une péréquation financière devra alors avoir lieu périodiquement entre les différentes institutions nationales afin de pouvoir garantir dans chaque État contractant un équilibre entre les recettes et les dépenses.

La partie B du règlement d'application concerne les déchets liés à la cargaison (y compris la cargaison restante et les résidus de manutention). Afin de réduire les flux de déchets de la cargaison, le chargement et le déchargement sont soumis à des exigences très strictes. L'objectif est d'essayer de faire le maximum pour adjoindre à la cargaison les éventuelles cargaisons restantes demeurant dans les cales en utilisant des techniques de déchargement appropriées.

La partie C concerne les autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment, dont notamment les eaux usées domestiques, les ordures ménagères et les autres déchets spéciaux. La Convention a pour ambition qu'un nombre suffisant de stations de réception pour ce type de déchets soit mis à disposition.

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 ».

4. 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 art. 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.

5. 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 (art. 2.01§ 3)

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

3. DISCUSSION ARTICLE PAR ARTICLE

Dans ce commentaire, il est fait référence, pour chaque disposition de la Convention, à la disposition correspondante de l'Annexe 2 de la Convention, c'est-à-dire au « Règlement d'application ».

4. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1^{er} : Définitions

L'article 1^{er} reprend les définitions des termes suivants : déchets survenant à bord, déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment, déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment, eau de fond de cale, autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment, déchets liés à la cargaison, bâtiment, bateau à passagers, navire de mer, station de réception, conducteur, bâtiment motorisé, gazole, station d'avitaillement, exploitant de l'installation de manutention, affréteur, exploitant du bâtiment, destinataire de la cargaison.

Des définitions figurent également dans les articles 5.01 et 8.01 de l'Annexe 2.

Article 2 : Champ d'application géographique

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

5. OBLIGATIONS À CHARGE DES ÉTATS

Article 3 : Interdiction de déversement et de rejet

Cet article prévoit l'interdiction de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler à partir des bâtiments, dans les voies d'eau tombant sous le champ d'application de la Convention, les déchets survenant à bord ainsi que des parties de cargaison. Les États contractants doivent veiller à faire respecter cette interdiction.

Les exceptions à cette interdiction ne sont autorisées que conformément aux dispositions de l'Annexe 2 de la Convention et de ses Appendices.

Les exceptions suivantes sont prévues :

Partie A. Déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment (art. 2.01§ 3) :

Sous certaines conditions, le déversement d'eaux séparées par les bateaux déshuileurs est autorisé.

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

Deel B. Afval van de lading (art. 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 ladingssoort 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 5 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 overgangperiode 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 (art. 9.01§ 3)

De lozing van huishoudelijk afvalwater wordt toegestaan behalve voor hotelschepen met meer dan 50 slaappleatsen en voor andere passagierschepen 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.

La teneur maximale d'huile résiduaire à la sortie doit continuellement et sans dilution préalable être conforme aux prescriptions nationales.

Partie B. Déchets liés à la cargaison (art. 6.01§ 2)

Sous certaines conditions, les eaux de lavage comportant des résidus de cargaison de marchandises énumérées dans l'Appendice III peuvent être déversées à condition que les dispositions dudit appendice aient été respectées.

L'eau de lavage est l'eau survenant lors du lavage des cales balayées ou aspirées ou des citernes asséchées. En font partie également l'eau de ballastage et l'eau de précipitation provenant de ces cales ou citernes.

La liste des marchandises définit, par type de cargaison, la manière dont l'eau de lavage doit être traitée. La cale doit être déchargée des restes de la façon prescrite dans la liste des marchandises (selon la marchandise transportée, la cale doit être balayée, aspirée ou asséchée). Dans tous les autres cas, l'eau de lavage doit être déposée auprès d'une installation de manutention disposant de suffisamment de possibilités de réception et de traitement ou auprès d'une station de réception agréée.

Pendant un délai transitoire de 5 ans après l'entrée en vigueur de la Convention, il suffit de remettre le bâtiment dans l'état balayé, là où la liste de marchandises prescrit l'état aspiré dans le cas de cargaisons sèches et là où les systèmes d'assèchement existants doivent être utilisés dans le cas de cargaisons liquides. Durant la même période transitoire, le rejet des eaux de lavage dans l'eau de surface est encore autorisé au lieu du déversement dans le réseau d'assainissement. Les États ont toutefois la possibilité de prescrire, sur tout ou partie de leur territoire, l'application des dispositions conformément à la liste de marchandises déjà avant la fin de la période transitoire si les équipements nécessaires sont disponibles.

Partie C. Autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment (art. 9.01§ 3)

Le déversement des eaux usées domestiques est autorisé sauf pour les bateaux à passagers à cabines pourvus de plus de 50 emplacements de couchage et pour les autres bateaux admis au transport de plus de 50 passagers. Une période transitoire est toutefois prévue dans les deux cas.

Les bateaux à passagers qui disposent d'une station d'épuration de bord respectant les valeurs limites et de contrôle mentionnées à l'Appendice V peuvent également déverser leurs eaux usées domestiques.

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 3 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.

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

Article 4 : Stations de réception

Les États contractants ont l'obligation d'installer ou de faire installer un réseau suffisamment dense de stations de réception pour les trois catégories précitées de déchets survenant à bord.

Les stations de réception sont tenues de recueillir les déchets survenant à bord selon les modalités fixées par le règlement d'application.

Des dispositions transitoires sont prévues pour l'aménagement de stations de réception pour les autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment (Partie C de l'Annexe 2) :

— pour les ordures ménagères : des stations de réception doivent d'ores et déjà être installées lors de l'entrée en vigueur de la Convention;

— pour les autres déchets spéciaux et les slops : un délai de cinq ans après l'entrée en vigueur de la Convention est prévu;

— pour le déversement des eaux usées domestiques des bateaux à passagers : l'introduction graduelle de l'interdiction de déversement est liée à la date d'installation des stations de réception. Les eaux usées domestiques du voyage précédent peuvent encore être déversées librement en raison de la nature et de la quantité des déchets.

Article 5 : Base de financement

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

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 scheepsbedrijfsafval 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.

Art. 3.01 van Deel A van Bijlage 2 bepaalt het bedrag van de retributie voor het eerste jaar op 7,5 euro per 1 000 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 liggelden 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 liggelden 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 gevaarlijk

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

Un système de financement indirect a été prévu pour le paiement des coûts de collecte et d'élimination d'une forme notable de déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment, en l'occurrence les déchets huileux et graisseux. Le financement est assuré par une rétribution d'élimination prélevée sur les bâtiments motorisés qui utilisent du gazole, à l'exclusion des navires de mer.

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

L'article 3.01 de la Partie A de l'Annexe 2 fixe le montant de la rétribution pour la première année à 7,5 euros pour 1 000 litres de gazole.

Article 7: Réception et élimination des autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment

Cet article prévoit des prescriptions spécifiques distinctes pour le financement de la collecte et de l'élimination des différentes sous-catégories d'autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment.

La réception et l'élimination des ordures ménagères dans les ports, aux installations de manutention ainsi qu'aux aires de stationnement ne peuvent pas faire l'objet d'une perception de droits spécifiques. Ils sont considérés comme inclus dans les droits portuaires ou de stationnement ou couverts par d'autres sources de revenus des ports.

En ce qui concerne la réception et l'élimination d'autres déchets spéciaux, la Convention offre la possibilité d'un financement indirect via les droits portuaires ou de stationnement ou via un autre système avec comme condition préalable l'exigence d'une coordination entre les États contractants.

Pour les bateaux à passagers, les coûts de la réception et de l'élimination des eaux usées domestiques et des boues de curage ainsi que des ordures

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 art. 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 binnenvaartbedrijfstaking 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 (I.T.B.) 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

ménagères et autres déchets spéciaux peuvent être imputés à part au conducteur.

Les coûts de la réception et de l'élimination des slops peuvent également être imputés à part au conducteur.

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

Les coûts occasionnés par le déchargement des restes et le lavage du bâtiment ainsi que par la réception et l'élimination des déchets liés à la cargaison sont pris en charge par l'affréteur (cargaison liquide) ou par le destinataire de la cargaison (cargaison sèche).

Les modalités sont définies dans la partie B, article 7.06 de l'Annexe 2.

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

Article 9 : Institution nationale

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

En Belgique, l'institution nationale sera désignée dans l'accord de coopération qui sera conclu entre l'Autorité fédérale et les Régions en vue de l'exécution de cette Convention.

Un premier projet d'accord de coopération a d'ores et déjà été élaboré par un groupe de travail qui est composé de représentants tant des différentes administrations que des cellules politiques.

Dans ce projet, il est proposé de désigner l'Institut pour le Transport par Batellerie (I.T.B.) comme institution nationale. Il y est aussi prévu que les frais de fonctionnement et d'administration que l'ITB devra supporter en conséquence de l'exécution de sa mission d'institution nationale seront pris en charge par les

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.

6. VERPLICHTINGEN EN RECHTEN VAN DE BETROKKENEN

Artikel 11: algemene zorgplicht

In dit artikel is een algemene zorgverplichting opgenomen. Het gaat hierbij om 3 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 Uitvoerings-

Régions conformément à la clé de répartition fixée dans l'accord de coopération.

Les tâches de l'IN ne sont définies que globalement dans l'article 9, mais développées de façon concrète dans les articles 3.01 à 3.03 de l'Annexe 2.

Article 10: Péréquation financière internationale — Instance Internationale de Péréquation et de Coordination

Comme pour chaque État contractant, les recettes issues des rétributions d'élimination ne correspondront pas aux coûts de réception et d'élimination découlant des contrats conclus avec les stations de réception, une péréquation internationale des coûts et des recettes issus de ce système s'imposait. Pour réaliser cette péréquation internationale, il est créé une Instance Internationale de Péréquation et de Coordination (IIPC), composée de représentants des institutions nationales. L'IIPC évalue en outre le système de financement, le montant de la rétribution d'élimination et l'adaptation du réseau de stations de réception aux besoins de la navigation et à l'efficacité de l'élimination. La réglementation y afférente sera définie dans l'accord de coopération entre l'autorité fédérale et les régions.

Les articles 4.01 à 4.04 de l'Annexe 2 déterminent les modalités de la péréquation financière internationale.

6. OBLIGATIONS ET DROITS DES CONCERNÉS

Article 11: Devoir général de vigilance

Le devoir général de vigilance est repris dans cet article. Il comporte les trois aspects suivants :

- éviter la pollution des voies d'eau;
- éviter ou limiter la quantité de déchets;
- éviter tout mélange de différentes catégories de déchets.

Article 12: Obligations et droits du conducteur

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

regeling van Bijlage 2 opgenomen verplichtingen en verboden na te leven.

Deel A Olie en vethoudend scheepsbedrijfsafval (art. 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 (art. 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.

respecter les obligations et interdictions prévues dans l'Annexe 2.

Partie A. Déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment (art. 2.01 à 2.03)

Cette partie comporte des obligations pour le conducteur en matière de collecte et de traitement à bord ou de dépôt de tels déchets. Ainsi, chaque bâtiment motorisé qui utilise du gazole doit avoir à son bord un carnet de contrôle des huiles usagées valable (voir Appendice I: modèle de carnet de contrôle des huiles usagées). Les déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment doivent être déposés, contre justificatifs, à intervalles réguliers dans les stations de réception.

Partie B. Déchets liés à la cargaison (art. 6.01 à 6.03)

Cette partie définit des obligations en matière de chargement et de déchargement de bâtiments.

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

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

Après le chargement, le bâtiment ne peut poursuivre son voyage que lorsque le conducteur se sera assuré que les résidus de manutention ont été enlevés.

Le bâtiment ne peut poursuivre son voyage après le déchargement que lorsque le conducteur aura confirmé dans l'attestation de déchargement que la cargaison restante ainsi que les résidus de manutention ont été pris en charge.

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

Deel C Overig scheepsbedrijfsafval (art. 9.01 tot 9.03).

Hierin wordt de schipper verplicht huisvuil, slops, zuiveringslib 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 (art. 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 (art. 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

Partie C. Autres déchets survenant de l'exploitation du bâtiment (art. 9.01 à 9.03)

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

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

Article 13: Obligations de l'exploitant du bâtiment, de l'affréteur et du destinataire de la cargaison ainsi que des exploitants d'installations de manutention et de stations de réception

L'exploitant du bâtiment, l'affréteur, le destinataire de la cargaison ainsi que les exploitants d'installations de manutention et de stations de réception sont tenus de se conformer aux obligations qui leurs sont imposées dans le règlement d'application de l'Annexe 2.

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

Partie A. Déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment (art. 1,01)

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

Partie B. Déchets liés à la cargaison (art. 7.01 à 7.09)

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

Si le destinataire de la cargaison ne recueille pas lui-même les eaux de lavage qui ne peuvent pas être déversées dans la voie d'eau, l'exploitant de la station de réception atteste au bâtiment la réception des eaux de lavage.

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

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 (art. 10.01)

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

7. CONFERENTIE DER VERDRAGSLUITENDE PARTIJEN

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

8. 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.

9. SLOTBEPALINGEN

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

*
* *

restitution du bâtiment (voir aussi Appendice II: Exigences pour les systèmes d'assèchement). Ainsi, des obligations en matière de balayage, d'aspiration, d'assèchement voire, dans certains cas, de lavage de la cale sont imposées aux personnes concernées par le transport. Dans ce dernier cas de lavage de la cale, des obligations relatives au dépôt de l'eau de lavage qui en résulte sont également imposées.

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

Partie C. Autres déchets survenant de l'exploitation du bâtiment (art. 10,01)

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

7. CONFÉRENCE DES PARTIES CONTRACTANTES

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

8. SANCTIONS

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

9. CLAUSES FINALES

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

*
* *

Op 7 februari 2008 heeft de Raad van State zijn advies gegeven met betrekking tot het voorontwerp van wet (Advies nr. 44.080/3. Ten gevolge van het advies van de Raad van State werd paragraaf 2 van artikel 2 van het wetsontwerp vervolledigd.

De minister van Buitenlandse Zaken,

Karel DE GUCHT.

Voor de minister van Mobiliteit,

Yves LETERME, afwezig :

Inge VERVOTTE.

*De minister van Ambtenarenzaken
en Overheidsbedrijven,*

En date du 7 février 2008 le Conseil d'État a donné son avis sur l'avant-projet de loi (Avis n° 44.080/3). Suite à l'avis du Conseil d'État le paragraphe 2 de l'article 2 du projet de loi a été complété.

Le ministre des Affaires étrangères,

Karel DE GUCHT.

Pour le ministre de la Mobilité,

Yves LETERME, absent :

Inge VERVOTTE.

*La ministre de la Fonction publique
et des Entreprises publiques,*

WETSONTWERP

ALBERT II,

Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze minister van Buitenlandse Zaken en van Onze minister van Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze minister van Buitenlandse Zaken en Onze minister van Mobiliteit zijn ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Senaat in te dienen :

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

Het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, de Bijlagen 1 en 2, en de Aangangsels I, II, III, IV en V, gedaan te Straatsburg op 9 september 1996, zullen volkomen gevolg hebben.

De Wijzigingen van de Bijlagen en van de Aangangsels I, II, III, IV en V 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.

Gegeven te Brussel, 27 februari 2008.

ALBERT

Van Koningswege :

De minister van Buitenlandse Zaken,

Karel DE GUCHT.

Voor de minister van Mobiliteit,
Yves LETERME, afwezig :

Inge VERVOTTE.

De minister van Ambtenarenzaken
en Overheidsbedrijven,

PROJET DE LOI

ALBERT II,

Roi des Belges,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition de Notre ministre des Affaires étrangères et de Notre ministre de la Mobilité,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre ministre des Affaires étrangères et Notre ministre de la Mobilité sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives et de déposer au Sénat le projet de loi dont la teneur suit :

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

La Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, les Annexes 1 et 2, et les Appendices I, II, III, IV et V, faits à Strasbourg le 9 septembre 1996, sortiront leur plein et entier effet.

Les Amendements aux Annexes et aux Appendices i, ii, iii, iv et v de la Convention qui seront adoptés en application de l'article 19 de la Convention sans que la Belgique s'oppose à leur adoption, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 27 février 2008.

ALBERT

Par le Roi :

Le ministre des Affaires étrangères,

Karel DE GUCHT.

Pour le ministre de la Mobilité,
Yves LETERME, absent :

Inge VERVOTTE.

La ministre de la Fonction publique
et des Entreprises publiques,

VERDRAG**inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart**

De Bondsrepubliek Duitsland
 Het Koninkrijk België
 De Franse Republiek
 Het Groothertogdom Luxemburg
 Het Koninkrijk der Nederlanden
 De Zwitserse Bondsstaat

overwegende dat het voorkomen van afval alsmede de verzameling, afgifte en inname van afval ter verwerking en verwijdering vanwege de bescherming van het milieu, alsmede vanwege de veiligheid en gezondheid van scheepspersoneel en verkeersdeelnemers, voor de binnenvaart en de daarmee samenhangende bedrijfstakken een vereiste is en dat zij daartoe een versterkte bijdrage willen leveren,

in de overtuiging dat daartoe internationaal afgestemde, uniforme regelingen getroffen moeten worden, om concurrentievervalsing te voorkomen,

voorts ervan overtuigd dat de verzameling, afgifte, inname en verwijdering van scheepsafval op basis van het beginsel «de vervuiler betaalt» gefinancierd moet worden,

constaterende dat in het bijzonder de heffing van een internationaal uniform vastgestelde bijdrage, gebaseerd op de aan de binnenvaart verkochte hoeveelheid gasolie voor de inname en verwijdering van olie- en vethoudende scheepsbedrijfsafvalstoffen, het beginsel van douane- en belastingvrijdom in de Rijnoversteden en in België, zoals neergelegd in de Overeenkomst van 16 mei 1952 betreffende het douane- en belastingregime voor gasolie, die in de Rijnvaart als boordvoorraad wordt verbruikt, niet schendt,

wensende dat andere staten waarvan de voor de binnenvaart openstaande vaarwegen in verbinding staan met die van de Verdragsluitende Staten, toetreden tot dit Verdrag,

zijn het volgende overeengekomen :

Algemene bepalingen

Artikel 1

Begripsbepalingen

In dit Verdrag wordt verstaan onder :

a) «scheepsafval»: de in de onderdelen b tot en met f nader bepaalde stoffen of voorwerpen, waarvan de bezitter zich ontdoet, wil ontdoen dan wel moet ontdoen;

b) «scheepsbedrijfsafval»: afval en afvalwater, dat bij het in bedrijf zijn en het onderhoud van het vaartuig aan boord ontstaat. Hieronder valt het olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval en het overige scheepsbedrijfsafval;

c) «olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval»: afgewerkte olie, bilgewater, en overig olie- en vethoudend afval, zoals afgewerkt vet, gebruikte filters, gebruikte poetslappen, vaten en verpakkingsmateriaal van dit afval;

CONVENTION**relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure**

La République fédérale d'Allemagne,
 Le Royaume de Belgique,
 La République française,
 Le Grand Duché de Luxembourg,
 Le Royaume des Pays-Bas,
 La Confédération suisse,

considérant que la prévention ainsi que la collecte, le dépôt et la réception des déchets en vue de leur recyclage et leur élimination pour des raisons de protection de l'environnement ainsi que de sécurité et de bien-être des personnels et des usagers de la navigation constituent un impératif pour la navigation intérieure et pour les branches de l'économie qui y sont liées et que celles-ci souhaitent apporter une plus grande contribution en la matière,

convaincus qu'il importe à cet effet de mettre en œuvre des réglementations uniformes coordonnées sur le plan international afin d'éviter des distorsions de concurrence,

convaincus en outre que la collecte, le dépôt, la réception et l'élimination des déchets survenant à bord devraient être financés en tenant compte du principe pollueur-payeur,

constatant en particulier que la perception d'une rétribution pour la réception et l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment, fixée uniformément sur le plan international et basée sur le volume de gazole vendu à la navigation intérieure, n'affecte pas le principe d'exemption des droits de douane et autres taxes dans les États riverains du Rhin et en Belgique, tel que précisé dans l'Accord du 16 mai 1952 relatif au régime douanier et fiscal du gasoil consommé comme avitaillement de bord dans la navigation rhénane,

exprimant le souhait que d'autres États dont les voies de navigation intérieure sont reliées à celles des États contractants adhèrent à la présente Convention,

sont convenus de ce qui suit :

Dispositions générales

Article 1

Définitions

Aux fins de l'application de la présente Convention les termes suivants désignent :

a) «déchets survenant à bord»: matières ou objets définis aux lettres *b)* à *f)* ci-dessous et dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire;

b) «déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment»: déchets et eaux usées survenant à bord du fait de l'exploitation et de l'entretien du bâtiment; en font partie les déchets huileux et graisseux et les autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment;

c) «déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment»: huiles usagées, eaux de fond de cale et autres déchets huileux ou graisseux, tels que graisses usagées, filtres usagés, chiffons usagés, récipients et emballages de ces déchets;

d) « bilgewater »: oliehoudend water uit de bilge van de machinekamer, de voor- en achterpiek, de kofferdammen en de ruimten tussen zijwand en beunwand;

e) « overig scheepsbedrijfsafval »: huishoudelijk afvalwater, huisvuil, zuiveringslib, slops en klein gevaarlijk afval, bedoeld in Deel C van de Uitvoeringsregeling;

f) « afval van de lading »: afval en afvalwater, dat in verband met de lading aan boord van het schip ontstaat. Hiertoe behoren niet de restlading en overslagresten, bedoeld in Deel B van de Uitvoeringsregeling;

g) « schip »: een binnenschip, zeeschip of drijvend werktuig;

h) « passagiersschip »: een voor het vervoer van passagiers gebouwd en ingericht schip;

i) « zeeschip »: een schip dat is toegelaten voor de zee- of kustvaart en overwegend daartoe is bestemd;

j) « ontvangstinrichting »: een schip dan wel een inrichting aan land, door de bevoegde autoriteiten toegelaten voor het in ontvangst nemen van scheepsafval;

k) « schipper »: degene onder wiens leiding het schip staat;

l) « gemotoriseerd schip »: een schip waarvan de hoofd- of hulpmotoren, met uitzondering van ankerlieren, verbrandingsmotoren zijn;

m) « gasolie »: van douanerechten en andere belastingen vrijgestelde brandstof voor binnenschepen;

n) « bunkerbedrijf »: bedrijf waarvan schepen gasolie betrekken;

o) « exploitant van de overslaginstallatie »: degene die beroepsmatig het laden en lossen van schepen uitvoert;

p) « verlader »: degene die de vervoersopdracht heeft verleend;

q) « vervoerder »: degene die zich beroepsmatig tot het vervoer van goederen verbindt;

r) « ladingontvanger »: degene die gerechtigd is de goederen in ontvangst te nemen.

Artikel 2

Geografisch toepassingsgebied

Dit Verdrag is van toepassing op de in Bijlage 1 genoemde vaarwegen.

Bijzondere bepalingen

Verplichtingen van de staten

Artikel 3

Verbod tot inbrengen en lozen

(1) Het is verboden scheepsafval en delen van de lading vanaf schepen in de in Bijlage 1 genoemde vaarwegen te brengen ofte lozen.

d) « eau de fond de cale »: eau huileuse provenant des fonds de cale de la salle des machines, du pic, des cofferdams et des compartiments latéraux;

e) « autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment »: eaux usées domestiques, ordures ménagères, boues de curage, slops et autres déchets spéciaux tels que définis dans le règlement d'application, Partie C;

f) « déchets liés à la cargaison »: déchets et eaux usées survenant à bord du bâtiment du fait de la cargaison; n'en font pas partie la cargaison restante et les résidus de manutention tels que définis dans le règlement d'application, Partie B;

g) « bâtiment »: bateau de navigation intérieure, navire de mer ou engin flottant;

h) « bateau à passagers »: un bateau construit et aménagé pour le transport de passagers;

i) « navire de mer »: bateau admis à la navigation maritime ou côtière et affecté à titre principal à cette navigation;

j) « station de réception »: bâtiment ou installation à terre agréé par les autorités compétentes pour recueillir les déchets survenant à bord;

k) « conducteur »: personne qui assure la conduite du bâtiment;

l) « bâtiment motorisé »: bâtiment dont les moteurs principaux ou auxiliaires, à l'exclusion des moteurs des guindeaux d'ancre, sont des moteurs à combustion interne;

m) « gazole »: carburant exempté de droits de douane et d'autres droits et destiné aux bateaux de navigation intérieure;

n) « station d'avitaillement »: station où les bâtiments s'approvisionnent en gazole;

o) « exploitant de l'installation de manutention »: personne effectuant à titre professionnel le chargement ou le déchargement de bâtiments;

p) « affréteur »: personne ayant donné l'ordre de transport;

q) « exploitant du bâtiment »: personne qui, à titre professionnel, prend en charge l'exécution du transport de marchandises;

r) « destinataire de la cargaison »: personne habilitée à prendre livraison de la cargaison.

Article 2

Champ d'application géographique

La présente Convention s'applique sur les voies d'eau visées à l'annexe 1.

Dispositions particulières

Obligations à charge des États

Article 3

Interdiction de déversement et de rejet

(1) Il est interdit de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler à partir des bâtiments, dans les voies d'eau visées à l'annexe 1, les déchets survenant à bord ainsi que des parties de cargaison.

(2) De Verdragsluitende Staten dragen er zorg voor dat het in het eerste lid genoemde verbod wordt nageleefd.

(3) Uitzonderingen op dit verbod zijn slechts toegestaan in overeenstemming met Bijlage 2 en de daarbijbehorende aanhangsels, hierna te noemen de «Uitvoeringsregeling».

Artikel 4

Ontvangstinrichtingen

(1) De Verdragsluitende Staten verplichten zich ertoe langs de in Bijlage 1 genoemde vaarwegen een voldoende dicht net van ontvangstinrichtingen in te richten of te laten inrichten en dit internationaal af te stemmen.

(2) De Verdragsluitende Staten voeren overeenkomstig de Uitvoeringsregeling een uniforme procedure in met betrekking tot de verzameling van scheepsafval en de afgifte aan de ontvangstinrichtingen. Van deze procedure maakt wat betreft de in artikel 1, onderdelen c, d en f genoemde afvalsoorten, een document ten bewijze van de reglementaire afgifte van dit scheepsafval deel uit. De reglementaire afgifte van slops en zuiveringslib als bedoeld in Deel C van de Uitvoeringsregeling dient overeenkomstig nationale voorschriften aangetoond te worden.

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

(4) De Verdragsluitende Staten dragen er zorg voor dat de ontvangstinrichtingen hun verplichting tot inname van scheepsafval overeenkomstig de nationale regelingen nakomen.

Artikel 5

Grondslag van de financiering

De Verdragsluitende Staten voeren een uniforme financieringswijze in voor de inname en verwijdering van scheepsafval.

Artikel 6

Financiering van de inname en verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval

(1) De financiering van de inname en verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval 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 Verdragsluitende Staten gelijk. Deze wordt vastgesteld op basis van de som 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, volgens de in Deel A van de Uitvoeringsregeling vastgelegde procedure. Het bedrag wordt aan de kostenontwikkeling aangepast. Ter bevordering van het voorkomen van afval dienen criteria uitgewerkt te worden en bij de vaststelling van de hoogte van de verwijderingsbijdrage in acht te worden genomen.

De betaalde verwijderingsbijdragen zijn uitsluitend voor de financiering van de inname en de verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval aan te wenden.

(2) Les États contractants veillent à faire respecter l'interdiction visée au paragraphe 1 du présent article.

(3) Les exceptions à cette interdiction ne sont autorisées que conformément aux dispositions de l'annexe 2 et de ses appendices appelée ci-dessous «Règlement d'application».

Article 4

Stations de réception

(1) Les États contractants s'engagent à installer ou à faire installer sur les voies d'eau visées à l'annexe 1 un réseau suffisamment dense de stations de réception et à le coordonner sur le plan international.

(2) Les États contractants introduisent, conformément au règlement d'application, une procédure uniforme en vue de la collecte et du dépôt des déchets survenant à bord auprès des stations de réception. Cette procédure implique pour les déchets visés à l'article premier, lettres c), d) et f) la production d'une attestation de dépôt réglementaire de ces déchets. Le dépôt réglementaire de slops et de boues de curage tels que définis dans le règlement d'application, Partie C, doit être attesté sur la base de dispositions nationales.

(3) Les stations de réception sont tenues de recueillir, selon les modalités fixées par le règlement d'application, les déchets survenant à bord.

(4) Les États contractants veillent au respect par les stations de réception, conformément aux dispositions nationales, de l'obligation de recueillir les déchets survenant à bord.

Article 5

Principe du financement

Les États contractants introduisent des modalités uniformes de financement pour la réception et l'élimination des déchets survenant à bord.

Article 6

Financement de la réception et de l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment

(1) Le financement de la réception et de l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bâtiments est assuré par une rétribution d'élimination prélevée sur les bâtiments motorisés qui utilisent du gazole, à l'exclusion des navires de mer. Le montant de la rétribution est identique dans tous les États contractants. Il est fixé selon la procédure définie dans le règlement d'application, Partie A, sur la base de la somme des coûts de la réception et de l'élimination, déduction faite des éventuelles recettes générées par le recyclage des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment, et de la quantité de gazole livrée. Il est adapté à l'évolution des coûts. En vue de promouvoir la réduction des déchets, des critères devront être établis et pris en considération lors de la fixation du montant de la rétribution d'élimination.

Les rétributions d'élimination versées seront exclusivement affectées au financement de la réception et de l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bâtiments.

(2) De in het eerste lid genoemde procedure wordt indien nodig met inachtneming van de bij de uitvoering van het systeem opgedane ervaringen getoetst.

(3) De betaling van de verwijderingsbijdrage geeft recht op afgifte van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval aan de door de nationale instituten aangewezen ontvangstinrichtingen.

(4) De Verdragsluitende Staten stellen zeker dat de schippers en de bunkerinrichtingen de voor hen ingevolge Deel A van de Uitvoeringsregeling geldende verplichtingen in het bijzonder bij elke levering van gasolie nakomen.

Artikel 7

Financiering van de inname en verwijdering van overig scheepsbedrijfsafval

(1) In havens, bij overslaginstallaties alsmede bij ligplaatsen en sluizen worden voor de inname en verwijdering van huisvuil geen aparte heffingen geheven.

(2) Met betrekking tot de inname en verwijdering van klein gevaarlijk afval zullen de Verdragsluitende Staten afgestemde regelingen treffen voor een financieringssysteem waarin de kosten voor de inname en verwijdering van het genoemde afval, ongeacht of het afval afgegeven wordt, in de haven- of liggelden inbegrepen zijn dan wel het schip anderszins opgelegd worden.

(3) Voor passagiersschepen geldt dat de kosten voor de inname en verwijdering van huishoudelijk afvalwater en zuiveringsslib alsmede van huisvuil en klein gevaarlijk afval de schipper afzonderlijk in rekening kunnen worden gebracht.

(4) De kosten voor de inname en verwijdering van slops kunnen de schipper afzonderlijk in rekening worden gebracht.

Artikel 8

Financiering van het nalossen, het wassen alsmede de inname en verwijdering van afval van de lading

(1) De verlader of de ladingontvanger draagt de kosten voor het nalossen en het wassen van het schip alsmede voor de inname en verwijdering van afval van de lading overeenkomstig Deel B van de Uitvoeringsregeling.

(2) Indien het schip vóór 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 het wassen van het schip, alsmede voor de inname en verwijdering van het afval van de lading.

Artikel 9

Nationaal instituut

(1) Iedere Verdragsluitende Staat wijst een nationaal instituut aan dat verantwoordelijk is voor de organisatie van het uniforme financieringssysteem voor de inname en verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval overeenkomstig de in Deel A van de Uitvoeringsregeling vastgelegde bepalingen.

(2) La procédure visée au paragraphe 1 ci-dessus sera réexaminée si nécessaire à la lumière de l'expérience acquise lors du fonctionnement du système.

(3) Le droit au dépôt de déchets huileux et grasieux survenant lors de l'exploitation du bâtiment dans les stations de réception désignées par les institutions nationales est ouvert dès le paiement de la rétribution d'élimination.

(4) Les États contractants s'assurent que les conducteurs et les stations d'avitaillement remplissent, notamment lors de chaque livraison de gazole, les obligations leur incombant en vertu du règlement d'application, Partie A.

Article 7

Financement de la réception et de l'élimination des autres déchets survenant lors de l'exploitation du bateau

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

(2) En ce qui concerne la réception et l'élimination d'autres déchets spéciaux, les États contractants prendront des dispositions concertées relatives à un système de financement prévoyant que les coûts de la réception et de l'élimination de ces déchets sont inclus dans les droits portuaires ou de stationnement, ou imputés d'une autre manière au bâtiment, indépendamment du fait que ce dernier dépose ou ne dépose pas lesdits déchets.

(3) Pour les bateaux à passagers, les coûts de la réception et de l'élimination des eaux usées domestiques et des boues de curage ainsi que des ordures ménagères et autres déchets spéciaux peuvent être imputés à part au conducteur.

(4) Les coûts de la réception et de l'élimination des slops peuvent être imputés à part au conducteur.

Article 8

Financement du déchargement des restes, du lavage ainsi que de la réception et de l'élimination des déchets liés à la cargaison

(1) L'affrèteur ou le destinataire de la cargaison prend en charge les frais occasionnés par le déchargement des restes et le lavage du bâtiment ainsi que par la réception et l'élimination des déchets liés à la cargaison conformément au règlement d'application, Partie B.

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

Article 9

Institution nationale

(1) Chaque État contractant désigne l'institution nationale responsable de l'organisation du système de financement uniforme de la réception et de l'élimination de déchets huileux et grasieux survenant lors de l'exploitation du bâtiment dans les conditions déterminées au règlement d'application, Partie A.

(2) De samenstelling alsmede de details van de organisatie en de werkwijze van het nationale instituut worden in nationale regelingen van de Verdragsluitende Staten vastgelegd. In het nationale instituut moeten vertegenwoordigers van de binnenvaartbranche zijn opgenomen.

(3) De bedrijfs- en administratiekosten van ieder nationaal instituut worden door de desbetreffende Verdragsluitende Staat gedragen.

Artikel 10

Internationale financiële verevening — Internationaal verevenings- en coördinatieorgaan

(1) De internationale financiële verevening geschiedt op grond van dit Verdrag, alsmede aan de hand van Deel A van de Uitvoeringsregeling.

(2) Er wordt een internationaal verevenings- en coördinatieorgaan opgericht. Dit orgaan dient onder andere:

a) zorg te dragen voor de financiële verevening tussen de nationale instituten met betrekking tot de inname en verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval overeenkomstig de door haar op grond van Deel A van de Uitvoeringsregeling bepaalde procedure;

b) te toetsen in hoeverre het voorhanden zijnde net van ontvangstinrichtingen, met inachtneming van de behoeften van de scheepvaart en de economische doelmatigheid van de afvalverwijdering, aangepast dient te worden;

c) het in artikel 6 bedoelde financieringssysteem van de inname en verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval aan de hand van de in de praktijk opgedane ervaringen jaarlijks te evalueren;

d) voorstellen voor te leggen voor de aanpassing van de hoogte van de verwijderingsbijdrage aan de kostenontwikkeling;

e) voorstellen voor te leggen in hoeverre ten aanzien van de hoogte van de verwijderingsbijdrage rekening moet worden gehouden met technische maatregelen ter voorkoming van afval.

Dit orgaan bestaat uit twee vertegenwoordigers van elk nationaal instituut, waarvan één afkomstig dient te zijn uit de nationale binnenvaartbranche.

(3) Het internationale verevenings- en coördinatieorgaan stelt een huishoudelijk reglement op dat met eenparigheid van stemmen wordt vastgesteld en waarin de nadere details van de internationale financiële verevening worden vastgelegd.

(4) De organisatie van het internationale verevenings- en coördinatieorgaan is in Deel A van de Uitvoeringsregeling vastgelegd.

(5) Het secretariaat van het internationale verevenings- en coördinatieorgaan wordt gevoerd door het secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

(6) De kosten van het internationale verevenings- en coördinatieorgaan, worden vooraf aan de hand van een begroting voor het volgende jaar geraamd, waaraan de Verdragsluitende Staten voor gelijke delen bijdragen.

(2) La composition ainsi que les modalités de l'organisation et du fonctionnement de l'institution nationale sont fixées par des dispositions nationales prises par les États contractants. L'institution nationale doit comprendre des représentants de la navigation intérieure.

(3) Les frais de fonctionnement et d'administration de chaque institution nationale sont à la charge de chacun des États contractants.

Article 10

Péréquation financière internationale — Instance internationale de péréquation et de coordination

(1) La péréquation financière internationale est assurée conformément aux dispositions de la présente Convention et de son règlement d'application, Partie A.

(2) Il est créé une instance internationale de péréquation et de coordination. Elle est chargée notamment des tâches suivantes:

a) assurer la péréquation financière entre les institutions nationales pour la réception et l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment selon les modalités fixées par elle sur la base des dispositions du règlement d'application, Partie A;

b) examiner dans quelle mesure le réseau des stations de réception en place doit être adapté compte tenu des besoins de la navigation et de l'efficacité de l'élimination;

c) procéder à une évaluation annuelle du système de financement de la réception et de l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment conformément à l'article 6, sur la base des enseignements tirés de la pratique;

d) faire des propositions pour l'adaptation du montant de la rétribution d'élimination à l'évolution des coûts;

e) faire des propositions pour tenir compte, sur le plan financier, de mesures techniques destinées à réduire les déchets.

Elle est composée de deux représentants de chaque institution nationale dont un représentant de la profession de la navigation intérieure nationale.

(3) L'instance internationale de péréquation et de coordination établit à l'unanimité son règlement intérieur qui détermine les modalités de la péréquation financière internationale.

(4) L'organisation de l'instance internationale de péréquation et de coordination est fixée dans le règlement d'application, Partie A.

(5) Le secrétariat de l'instance internationale de péréquation et de coordination est assuré par le Secrétariat de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

(6) Les frais de l'instance internationale de péréquation et de coordination sont prévus à l'avance pour l'année suivante dans un budget prévisionnel auquel les États contractants contribuent à parts égales.

Verplichtingen en rechten van de betrokkenen

Artikel 11

Algemene zorgplicht

De schipper, de overige bemanning en andere personen aan boord, de verlader, de vervoerder, de ladingontvanger, de exploitanten van overslaginstallaties, alsmede de exploitanten van ontvangstinrichtingen moeten de door de omstandigheden vereiste zorgvuldigheid betrachten om verontreiniging van de vaarwegen te voorkomen, de hoeveelheid scheepsafval zo gering mogelijk te houden en vermenging van verschillende afval soorten zo veel mogelijk te voorkomen.

Artikel 12

Verplichtingen en rechten van de schipper

(1) De schipper kan het scheepsafval aan de ontvangstinrichtingen van elke Verdragsluitende Staat afgeven onder de in de Uitvoeringsregeling opgenomen voorwaarden.

(2) De schipper dient de in de Uitvoeringsregeling opgenomen verplichtingen na te komen. Hij dient in het bijzonder, behoudens de in de Uitvoeringsregeling opgenomen uitzonderingen, het verbod om vanaf het schip scheepsafval en delen van de lading in de vaarweg te brengen dan wel te lozen, in acht te nemen.

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

Artikel 13

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

(1) De vervoerder, de verlader, de ladingontvanger, alsmede de exploitanten van overslaginstallaties en ontvangstinrichtingen dienen ieder hun verplichtingen overeenkomstig de Uitvoeringsregeling na te komen.

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

Conferentie der Verdragsluitende Partijen

Artikel 14

Organisatie en bevoegdheid

(1) De Verdragsluitende Partijen richten een Conferentie der Verdragsluitende Partijen op die met het toezicht op de uitvoering van dit Verdrag is belast.

Deze Conferentie komt eenmaal per jaar bijeen. De Conferentie kan op verzoek van ten minste twee Verdragsluitende Partijen voor een buitengewone vergadering bijeengeroepen worden.

Obligations et droits des concernés

Article 11

Devoir général de vigilance

Le conducteur, les autres membres d'équipage, les autres personnes se trouvant à bord, l'affréteur, l'exploitant du bâtiment, le destinataire de la cargaison, les exploitants des installations de manutention ainsi que les exploitants des stations de réception sont tenus de montrer toute la vigilance que commandent les circonstances, afin d'éviter la pollution de la voie d'eau, de limiter au maximum la quantité de déchets survenant à bord et d'éviter autant que possible tout mélange de différentes catégories de déchets.

Article 12

Obligations et droits du conducteur

(1) Le conducteur peut déposer les déchets survenant à bord auprès des stations de réception dans chacun des États contractants dans les conditions prévues par le règlement d'application.

(2) Le conducteur est tenu de respecter les obligations prévues dans le règlement d'application. En particulier, il devra se conformer à l'interdiction qui lui est faite, sauf exceptions prévues dans le règlement d'application, de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler dans la voie d'eau à partir du bâtiment tous déchets survenant à bord ainsi que des parties de cargaison.

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

Article 13

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

(1) L'exploitant du bâtiment, l'affréteur, le destinataire de la cargaison ainsi que les exploitants d'installations de manutention ou de stations de réception sont tenus de se conformer aux obligations qui leur sont imposées, chacun pour ce qui le concerne, dans les conditions déterminées par le règlement d'application.

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

Conférence des Parties contractantes

Article 14

Organisation et compétences

(1) Les Parties contractantes instituent une Conférence des Parties contractantes chargée du contrôle de l'application des dispositions de la présente Convention.

Cette Conférence se réunit annuellement. Elle peut être convoquée en session extraordinaire à la demande d'au moins deux Parties contractantes.

(2) De Conferentie toetst wijzigingen van dit Verdrag en van de bij het Verdrag behorende bijlagen en beslist hierover, overeenkomstig de in artikel 19 neergelegde procedure.

(3) De Conferentie besluit op voorstel van het internationale verevenings- en coördinatieorgaan over:

- a) de jaarlijkse financiële verevening;
- b) de vaststelling van de verwijderingsbijdrage voor het komende jaar, overeenkomstig de in artikel 6 vastgelegde procedure;
- c) wijzigingen van de voorlopige en jaarlijkse financiële vereveningsprocedure;
- d) verlaging van de verwijderingsbijdrage in verband met technische maatregelen tot het voorkomen van afval op schepen.

Op voorstel van het internationale verevenings- en coördinatieorgaan doet de Conferentie aanbevelingen aan de Verdragsluitende Staten ten aanzien van aanpassingen van het voorhanden zijnde net van ontvangstinrichtingen

(4) De Conferentie beslecht geschillen met betrekking tot de uitlegging en toepassing van dit Verdrag, alsmede geschillen ontstaan binnen het internationale verevenings- en coördinatieorgaan, zonder dat hierdoor de lopende, voorlopige financiële verevening wordt opgeschort.

(5) De Conferentie stelt een huishoudelijk reglement op, dat met eenparigheid van stemmen wordt vastgesteld.

(6) De Conferentie stelt voor het volgende jaar een begroting op, waaraan de Verdragsluitende Staten voor gelijke delen bijdragen.

Artikel 15

Secretariaat

Ter uitvoering van dit Verdrag wordt het Secretariaat van de Conferentie der Verdragsluitende Partijen gevoerd door het Secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

Sancties

Artikel 16

Sancties

De Verdragsluitende Staten vervolgen de op hun grondgebied begane overtredingen van de in dit Verdrag en zijn Uitvoeringsregeling vastgelegde ge- en verboden overeenkomstig de desbetreffende nationale regelingen.

Slotbepalingen

Artikel 17

Ondertekening, bekrachtiging, toetreding

(1) Dit Verdrag is voor ondertekening opengesteld van 1 juni 1996 tot en met 30 september 1996 voor de Bondsrepubliek Duitsland, het Koninkrijk België, de Franse Republiek, het

(2) La Conférence examine et décide des amendements à apporter à la présente Convention et à ses annexes selon la procédure définie à l'article 19.

(3) La Conférence adopte, sur proposition de l'instance internationale de péréquation et de coordination,

- a) la péréquation financière annuelle,
- b) la fixation du montant de la rétribution d'élimination pour l'année suivante selon la procédure fixée à l'article 6 de la présente Convention,
- c) les modifications de la procédure de péréquation financière provisoire et annuelle,
- d) les réductions du montant de la rétribution suite aux mesures techniques prises à bord des bâtiments en vue de réduire la production de déchets.

La Conférence recommande aux États contractants, sur proposition de l'instance internationale de péréquation et de coordination, l'adaptation du réseau de stations de réception.

(4) La Conférence tranche les différends concernant l'interprétation et l'application de la présente Convention ainsi que les différends s'élevant à l'intérieur de l'instance internationale de péréquation et de coordination sans que cela puisse avoir pour conséquence de suspendre la péréquation financière provisoire en cours.

(5) La Conférence établit son règlement intérieur à l'unanimité.

(6) La Conférence fixe à l'avance pour l'année suivante son budget prévisionnel auquel les États contractants contribuent à parts égales.

Article 15

Secrétariat

Aux fins de la présente Convention, le Secrétariat de la Conférence des Parties contractantes est assuré par le Secrétariat de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

Sanctions

Article 16

Sanctions

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

Clauses finales

Article 17

Signature, ratification et adhésion

(1) La présente Convention est ouverte à la signature de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, de la République française, du Grand Duché de Luxembourg, du

Groothertogdom Luxemburg, het Koninkrijk der Nederlanden en de Zwitserse Bondsstaat.

(2) Dit Verdrag vereist de bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van de ondertekenende Staten. De akten van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring worden nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

(3) Na inwerkingtreding staat dit Verdrag open voor toetreding door alle Staten waarvan de voor de binnenvaart openstaande vaarwegen met die van de Verdragsluitende Staten in verbinding staan. De akten van toetreding worden nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

Artikel 18

Inwerkingtreding

Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand na nederlegging van de laatste akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring door de ondertekenende Staten. Het treedt voor elke andere Verdragsluitende Partij in werking op de eerste dag van de tweede maand volgende op de nederlegging van de akte van toetreding door die Verdragsluitende Partij.

Artikel 19

Wijzigingen van het Verdrag en de bijlagen daarbij

(1) Iedere Verdragsluitende Partij kan wijzigingen van dit Verdrag en de bijlagen daarbij voorstellen. De voorstellen tot wijziging worden op de Conferentie der Verdragsluitende Partijen getoetst.

(2) De tekst van elk voorstel tot wijziging alsmede de onderbouwing van dit voorstel worden aan de depositaris voorgelegd, die het voorstel uiterlijk drie maanden voor aanvang van de Conferentie aan de Verdragsluitende Partijen ter kennis brengt. Alle met betrekking tot een voorstel binnengekomen standpunten worden door de depositaris aan de Verdragsluitende Partijen ter kennis gebracht.

(3) Wijzigingen van dit Verdrag en van de bijlagen daarbij worden met eenparigheid van stemmen aangenomen.

(4) Wijzigingen van dit Verdrag vereisen de bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring door de Verdragsluitende Partijen. Zij treden in werking op de eerste dag van de zesde maand volgende op de nederlegging van de laatste akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring.

(5) Wijzigingen van de bijlagen van dit Verdrag treden in werking op de overeengekomen datum, uiterlijk negen maanden na de aanneming, voor zover geen van de Verdragsluitende Partijen binnen zes maanden mededeelt dat zij niet instemt met de wijzigingen.

Artikel 20

Opzegging

(1) Dit Verdrag kan na het verstrijken van vijfjaar vanaf de dag waarop het Verdrag voor de desbetreffende Verdragsluitende Partij in werking is getreden door een Verdragsluitende Partij te allen tijde worden opgezegd door een aan de depositaris gerichte mededeling.

Royaume des Pays-Bas et de la Confédération suisse du 1^{er} juin 1996 au 30 septembre 1996.

(2) La présente Convention est soumise à la ratification, à l'acceptation ou à l'approbation des États signataires. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation seront déposés auprès du Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin.

(3) Après son entrée en vigueur, la présente Convention est ouverte à l'adhésion de tous les États dont les voies de navigation intérieure sont reliées à celles des États contractants. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin.

Article 18

Entrée en vigueur

La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt du dernier instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation des États signataires. Elle entrera en vigueur à l'égard de toute autre Partie le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt de son instrument d'adhésion.

Article 19

Amendements de la présente Convention et de ses annexes

(1) Chaque Partie contractante peut proposer des amendements à la présente Convention et à ses annexes. Les propositions d'amendement sont examinées par la Conférence des Parties contractantes.

(2) Le libellé de chaque proposition d'amendement et son motif seront présentés au dépositaire qui communiquera la proposition aux Parties contractantes au plus tard trois mois avant le début de la Conférence. Toutes les prises de position parvenues au sujet d'une telle proposition seront communiquées aux Parties contractantes par le dépositaire.

(3) Les amendements à la présente Convention et à ses annexes sont adoptés à l'unanimité.

(4) Les amendements à la présente Convention sont soumis à la ratification, à l'acceptation ou à l'approbation par les Parties contractantes. Ils entrent en vigueur le premier jour du sixième mois après le dépôt auprès du dépositaire du dernier instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation.

(5) Les amendements aux annexes de la présente Convention entrent en vigueur à la date convenue, au plus tard dans un délai de neuf mois après leur adoption, à moins que dans un délai de six mois l'une des Parties contractantes n'ait fait savoir qu'elle refusait ces amendements.

Article 20

Dénonciation

(1) La présente Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties contractantes par notification adressée au dépositaire à tout moment, cinq ans après la date à laquelle la Convention est entrée en vigueur à l'égard de cette Partie.

(2) De opzegging wordt van kracht op de eerste dag van de maand die volgt na het verstrijken van een jaar vanaf de datum van ontvangst van de mededeling, echter niet eerder dan na afsluiting van de jaarlijkse financiële verevening met betrekking tot het voorafgaande boekjaar, dan wel na het verstrijken van een in de mededeling bepaalde langere termijn.

Artikel 21

Depositaris

(1) De Secretaris-Generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart is de depositaris van dit Verdrag. Deze zorgt voor een protocol van de nederlegging van de akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding en zendt alle in artikel 17, eerste lid, genoemde Partijen alsmede alle Partijen die zijn toegetreden tot dit Verdrag, een gewaarmerkt afschrift van deze akten en van het protocol van nederlegging toe.

(2) De depositaris zendt alle in artikel 17, eerste lid, genoemde Partijen alsmede alle Partijen, die tot dit Verdrag zijn toegetreden, gewaarmerkte afschriften van dit Verdrag in de in artikel 22 genoemde talen.

(3) De depositaris zendt alle in artikel 17, eerste lid, genoemde Partijen alsmede alle Partijen die tot dit Verdrag zijn toegetreden, dan wel deelt hen mede:

a) iedere volgende ondertekening, alsmede de dag waarop deze ondertekening heeft plaatsgevonden;

b) de in artikel 19, tweede lid, bedoelde documenten;

c) de teksten van iedere wijziging van dit Verdrag en van de bijlagen daarbij in de in artikel 22 genoemde talen;

d) de dag van de inwerkingtreding van dit Verdrag, alsmede van de wijzigingen van dit Verdrag en van de bijlagen bij dit Verdrag;

e) mededelingen van de Verdragsluitende Partijen dat zij met een wijziging van de bijlagen niet instemmen en iedere andere mededeling die ingevolge enig artikel van dit Verdrag voorge-schreven is;

f) iedere opzegging van dit Verdrag en de dag waarop deze in werking treedt.

Artikel 22

Talen

Dit Verdrag is opgesteld in een enkel origineel exemplaar in de Nederlandse, Duitse en Franse taal, zijnde elke tekst gelijkelijk authentiek.

Ten blijke waarvan de hiertoe naar behoren gemachtigde ondertekenaars dit Verdrag hebben ondertekend,

Gedaan te Straatsburg, op 9 september 1996

*
* *

(2) La dénonciation prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une année à compter de la date à laquelle la notification est reçue, au plus tôt toutefois après la clôture de la péréquation financière annuelle pour l'exercice précédent, ou à l'expiration de toute période plus longue spécifiée dans la notification.

Article 21

Dépositaire

(1) Le Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin est le dépositaire de la présente Convention. Un procès-verbal du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion sera dressé par les soins du dépositaire, qui remettra à chacune des Parties visées à l'article 17, paragraphe 1, ainsi qu'à chacune des Parties ayant adhéré à la présente Convention une copie certifiée conforme desdits instruments ainsi que du procès-verbal de dépôt.

(2) Le dépositaire transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention, dans les langues visées à l'article 22, à chacune des Parties visées à l'article 17, paragraphe 1, ainsi qu'à chacune des Parties ayant adhéré à la présente Convention.

(3) Le dépositaire assure sans délai l'information et la communication auprès de chacune des Parties visées à l'article 17, paragraphe 1, ainsi qu'à chacune des Parties ayant adhéré à la présente Convention

a) de toute signature nouvelle ainsi que de la date à laquelle cette signature est intervenue;

b) des documents visés à l'article 19, paragraphe 2;

c) des textes de chaque amendement à la présente Convention et à ses annexes, dans les langues visées à l'article 22;

d) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, ainsi que des amendements à la présente Convention et à ses annexes;

e) des communications des Parties contractantes informant qu'elles s'opposent à une modification des annexes ainsi que de toute autre communication prescrite dans l'un des articles de la présente Convention;

f) de toute dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle celle-ci prend effet.

Article 22

Langues

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues allemande, française et néerlandaise, chaque texte faisant également foi.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé la présente Convention.

Fait à Strasbourg, le 9 septembre 1996.

*
* *

Bijlage 1**behorende bij het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart**

Vaarwegen als bedoeld in artikel 2

Duitsland :

Alle voor het openbaar verkeer openstaande binnenvaarwegen.

België :

Alle voor de binnenvaart openstaande wateren.

Frankrijk :

Deel A van de Uitvoeringsregeling : Rijn, gekanaliseerde Moezel tot Metz (km 298,5).

Delen B en C van de Uitvoeringsregeling : Rijn, gekanaliseerde Moezel tot Neuves-Maisons

(km 392,45), kanaal Niffer-Mulhouse, het kanaal tussen de sluis van Pont Malin (km 0,0) en de Frans-Belgische grens (km 36,561), het kanaal bestemd voor grote schepen, tussen de sluis van Pont Malin (km 0,0) en de sluis van Mardyck (km 143,075), het kanaal tussen Bauvin (km 0,0) en de Frans-Belgische grens (km 33,850).

Groothertogdom Luxemburg :

Moezel Nederland :

Alle voor de binnenvaart openstaande wateren.

Zwitserland :

Rijn tussen Basel en Rheinfelden.

Bijlage 2**behorende bij het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart**

Uitvoeringsregeling

Deel A — Verzameling, afgifte en inname van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval

Deel B — Verzameling, afgifte en inname van afval van de lading

Deel C — Verzameling, afgifte en inname van overig scheepsbedrijfsafval

Aanhangsels

I. Model voor een olie-afgifteboekje

II. Eisen aan het nalensysteem

III. Losstandaarden en afgifte- en innamevoorschriften voor het toestaan van lozing van waswater, regenwater en ballastwater met ladingrestanten

IV. Model voor een losverklaring

Annexe 1**à la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception de déchets survenant en navigation rhénane et intérieure**

Voies d'eau visées à l'article 2

Allemagne :

Toutes les voies de navigation intérieure destinées au trafic général.

Belgique :

L'ensemble des eaux accessibles à la navigation intérieure.

France :

Règlement d'application, Partie A : Le Rhin, la Moselle canalisée (jusqu'à Metz, p.k. 298,5).

Règlement d'application, Parties B et C : Le Rhin, la Moselle canalisée jusqu'à Neuves-

Maisons, p.k. 392,45, le canal Niffer-Mulhouse, le canal entre l'écluse de Pont Malin (p.k. 0,0) et la frontière franco-belge (p.k. 36,561), le canal à grand gabarit entre l'écluse de Pont Malin (p.k. 0,0) et l'écluse de Mardyck (p.k. 143,075), le canal entre Bauvin (p.k. 0,0) et la frontière franco-belge (p.k. 33,850).

Grand Duché de Luxembourg :

La Moselle Pays-Bas :

L'ensemble des eaux accessibles à la navigation intérieure.

Suisse :

Le Rhin entre Bâle et Rheinfelden.

Annexe 2**à la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception de déchets survenant en navigation rhénane et intérieure**

Règlement d'application

Partie A — Collecte, dépôt et réception des déchets huileux et gras survenant lors de l'exploitation du bâtiment.

Partie B — Collecte, dépôt et réception des déchets liés à la cargaison.

Partie C — Collecte, dépôt et réception d'autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment.

Appendices

I. Modèle de carnet de contrôle des huiles usagées.

II. Exigences concernant le système d'assèchement.

III. Standards de déchargement et prescriptions relatives au dépôt et à la réception en vue de l'autorisation de déversement des eaux de lavage, de précipitation et de ballastage contenant des résidus de cargaison.

IV. Modèle d'attestation de déchargement.

V. Grens- en controlewaarden voor boordzuiveringsinstallaties van passagiersschepen

Deel A

Verzameling, afgifte en inname van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval

Hoofdstuk I

Verplichtingen van de ontvangstinrichting

Artikel 1.01

Bevestiging van afgifte

De exploitanten van ontvangstinrichtingen tekenen de afgifte van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval door een schip aan in het olie-afgifteboekje, overeenkomstig het model in Aanhangsel I.

Hoofdstuk II

Verplichtingen van de schipper

Artikel 2.01

Verbod van inbrenging en lozing

(1) Het is verboden olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval vanaf schepen in de vaarweg te brengen ofte lozen.

(2) Indien het in het eerste lid genoemde afval of afvalwater vrijkomt of dreigt vrij te komen, moet de schipper onverwijld de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit waarschuwen. Daarbij moet hij de plaats van het voorval, alsmede hoeveelheid en aard van de stof zo nauwkeurig mogelijk aangeven.

(3) Van het in het eerste lid genoemde verbod is uitgezonderd het lozen in de vaarweg door toegelaten bilgeboden van van olie gescheiden water, indien het maximale restoliegehalte in het afgescheiden water constant en zonder voorafgaande verdunning voldoet aan de nationale voorschriften.

Artikel 2.02

Verzameling en behandeling aan boord

(1) De schipper dient zeker te stellen dat olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval aan boord gescheiden in de daarvoor bestemde verzamelreservoirs respectievelijk het bilgewater in de bilge van de machinekamer wordt verzameld.

De verzamelreservoirs moeten aan boord zó opgeslagen worden dat daaruit lekkende stoffen gemakkelijk en tijdig opgemerkt kunnen worden en het lekken gestopt kan worden.

(2) Het is verboden:

a) los aan dek staande verzamelreservoirs te gebruiken voor de opslag van afgewerkte olie;

b) afval aan boord te verbranden;

V. Valeurs limites et de contrôle pour les stations d'épuration à bord de bateaux à passagers.

Partie A

Collecte, dépôt et réception des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment

Chapitre I

Obligations des stations de réception

Article 1.01

Attestation de dépôt

Les exploitants des stations de réception attestent au bâtiment le dépôt des déchets huileux et graisseux survenant lors de son exploitation dans le carnet de contrôle des huiles usagées selon l'appendice I.

Chapitre II

Obligations du conducteur

Article 2.01

Interdiction de déversement et de rejet

(1) Il est interdit de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler dans la voie d'eau à partir des bâtiments des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment.

(2) En cas de déversement accidentel de déchets visés au paragraphe 1 ci-dessus ou de menace d'un tel déversement, le conducteur doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches en indiquant aussi exactement que possible la nature, la quantité et l'endroit du déversement.

(3) Est excepté de l'interdiction visée au paragraphe 1, le déversement dans la voie d'eau d'eaux séparées par les bateaux déshuileurs agréés si la teneur maximale d'huile résiduaire à la sortie est continuellement et sans dilution préalable conforme aux prescriptions nationales.

Article 2.02

Collecte et traitement à bord

(1) Le conducteur doit assurer la collecte séparée à bord des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment dans des récipients prévus à cet effet ou celle des eaux de fond de cale dans les cales des salles des machines.

Les récipients doivent être stockés à bord de telle manière que toute fuite de matière puisse facilement être constatée et empêchée à temps.

(2) Il est interdit

a) d'utiliser des réservoirs mobiles stockés sur le pont comme réservoirs de collecte des huiles usagées;

b) de brûler des déchets à bord;

c) reinigingsmiddelen die olie of vet oplossen dan wel emulgerend zijn in de bilge van de machinekamer te doen geraken. Van dit verbod zijn uitgezonderd reinigingsmiddelen die de verwerking van het bilgewater door de ontvangstinrichtingen niet bemoeilijken.

Artikel 2.03

Olie-afgifteboekje, afgifte aan ontvangstinrichtingen

(1) Elk gemotoriseerd schip moet, indien het gasolie gebruikt, een geldig olie-afgifteboekje, volgens het model opgenomen in Aanhangsel I, aan boord hebben, dat door de bevoegde autoriteit wordt verstrekt. Dit olie-afgifteboekje moet aan boord worden bewaard. Na verkrijging van een nieuw olie-afgifteboekje moet het voorgaande olie-afgifteboekje ten minste zes maanden na de laatste daarin opgenomen vermelding van afgifte aan boord worden bewaard.

(2) Olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval moet met regelmatige, van de staat en van het gebruik van het schip afhankelijke, tussenpozen tegen ontvangstbewijs worden afgegeven aan de ontvangstinrichtingen. Het bewijs bestaat in een aantekening door de ontvangstinrichting in het olie-afgifteboekje.

(3) Zeeschepen die beschikken over een oliejournaal ingevolge het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door schepen (Marpol), zijn vrijgesteld van de verplichting tot het voeren van een olie-afgifteboekje als bedoeld in het eerste lid.

Hoofdstuk III

Organisatie en financiering van de verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval

Artikel 3.01

Heffing van de verwijderingsbijdrage

(1) De verwijderingsbijdrage bedraagt in het eerste jaar 7,5 ECU per 1000 l verkochte gasolie.

(2) De verwijderingsbijdrage wordt betaald door middel van zegels die bij een nationaal instituut zijn aangeschaft. De zegels worden door het internationale verevenings- en coördinatieorgaan uitgegeven.

(3) De schipper geeft bij het bunkeren een met de te betrekken hoeveelheid gasolie overeenkomende hoeveelheid zegels aan het bunkerbedrijf af.

(4) Het bunkerbedrijf maakt bij elke levering van gasolie het aantal zegels ongeldig dat overeenkomt met de waarde van de te geleverde hoeveelheid gasolie overeenkomende verwijderingsbijdrage.

(5) De bunkerbedrijven moeten elk kwartaal de, tegen overlegging van zegels, geleverde hoeveelheid gasolie melden aan het nationale instituut of de op grond van nationale regelgeving bevoegde autoriteiten.

(6) De bijzonderheden van de procedure worden, na afstemming in het internationale verevenings- en coördinatieorgaan, op nationaal niveau vastgesteld.

c) d'introduire dans la cale des salles des machines des produits de nettoyage dissolvant l'huile et la graisse ou à action émulsifiante. Sont exceptés les produits qui ne rendent pas plus difficile l'épuration des eaux de fond de cale par les stations de réception.

Article 2.03

Carnet de contrôle des huiles usagées, dépôt aux stations de réception

(1) Chaque bâtiment motorisé qui utilise du gazole, doit avoir à son bord un carnet de contrôle des huiles usagées valable, délivré par l'autorité compétente selon le modèle de l'appendice I. Ce carnet de contrôle doit être conservé à bord. Après son renouvellement, le carnet précédent doit être conservé à bord six mois au moins après la dernière inscription.

(2) Les déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment doivent être déposés, contre justificatif, dans les stations de réception à des intervalles réguliers, déterminés par l'état et l'exploitation du bâtiment. Ce justificatif consiste en une mention portée dans le carnet de contrôle des huiles usagées par la station de réception.

(3) Les navires de mer disposant d'un registre des hydrocarbures tel que prévu par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol) sont exemptés de la tenue du carnet de contrôle visé au paragraphe 1.

Chapitre III

Organisation et financement de l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment

Article 3.01

Perception de la rétribution d'élimination

(1) La rétribution d'élimination s'élève la première année à 7,5 ECU pour 1000 l de gazole vendu.

(2) La rétribution d'élimination est à acquitter au moyen de timbres mis en vente par une institution nationale. Les timbres sont édités par l'instance internationale de péréquation et de coordination.

(3) Lors de l'avitaillement, le conducteur remet à la station d'avitaillement la quotité de timbres correspondant à la quantité de gazole à recevoir.

(4) Lors de chaque livraison de gazole, la station d'avitaillement oblitère la quotité de timbres correspondant à la rétribution d'élimination relative à la quantité de gazole avitaillée.

(5) Une fois par trimestre les stations d'avitaillement doivent communiquer aux institutions nationales ou aux autorités compétentes en vertu de dispositions nationales les quantités de gazole fournies contre remise de timbres.

(6) Les modalités de cette procédure sont à déterminer sur le plan national après accord au sein de l'instance internationale de péréquation et de coordination.

Artikel 3.02

Nationaal instituut

Het nationale instituut heft de verwijderingsbijdrage en legt aan het internationale verevenings- en coördinatieorgaan voorstellen voor ter vaststelling van het vereiste nationale net van ontvangst-inrichtingen. Het instituut heeft voorts in het bijzonder de taak, op internationaal eenvormige wijze, regelmatig de hoeveelheden verwijderd olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval, alsmede het totaal van de geheven verwijderingsbijdragen te registreren. Het nationale instituut of de op grond van nationale regelgeving bevoegde autoriteit ziet toe op de verwijderingskosten. Het nationale instituut is vertegenwoordigd in het internationale verevenings- en coördinatieorgaan en dient met name de door dit orgaan vastgestelde voorlopige en definitieve vereveningsbedragen op het daartoe vastgestelde tijdstip aan de andere nationale instituten af te dragen.

Artikel 3.03

Controle van de heffing van de verwijderingsbijdrage en van de kosten van inname en verwijdering

(1) Bij iedere afname van gasolie dient door het bunkerbedrijf een bunkerverklaring te worden opgemaakt. Deze verklaring moet ten minste de volgende gegevens bevatten: de naam van het schip, officieel scheepsnummer of een andere vermelding ter identificatie van het schip, naam van de schipper, betrokken/geleverde hoeveelheid gasolie, waarde van de afgegeven/ontvangen zegels, plaats en datum, handtekeningen van de schipper en het bunkerbedrijf.

De schipper ontvangt een afschrift dat hij ten minste zes maanden aan boord moet bewaren. Een ander afschrift blijft bij het bunkerbedrijf, die het overeenkomende aantal zegels onlosmakelijk moet bijvoegen en ongeldig maken.

(2) De overeenstemming tussen de door de schepen betrokken hoeveelheden gasolie en de waarde van de afgegeven zegels wordt door het nationale instituut of door de op grond van nationale regelgeving bevoegde autoriteiten gecontroleerd aan de hand van de door de bunkerbedrijven over te leggen afschriften van de bunkerverklaringen.

(3) De op grond van nationale regelgeving bevoegde autoriteit kan aan boord van de schepen de betaling van de verwijderingsbijdrage alsmede de hoeveelheden verwijderde olie- en vethoudende scheepsbedrijfsafval controleren door vergelijking van de in de daartoe geëigende scheepsdocumenten aangetekende reizen met de in de bunkerverklaring vermelde gegevens.

(4) Het nationale instituut of de op grond van nationale regelgeving bevoegde autoriteit kan bij de ontvangstinrichtingen de gegevens met betrekking tot de verwijderde hoeveelheden, alsmede de kosten van verwijdering aan de hand van daartoe geëigende documenten controleren.

(5) De details van de procedure worden, na afstemming in het internationale verevenings- en coördinatieorgaan, op nationaal niveau vastgesteld.

Article 3.02

Institution nationale

L'institution nationale perçoit la rétribution d'élimination et soumet à l'instance internationale de péréquation et de coordination des propositions pour la définition du réseau des stations de réception nécessaire sur le plan national. Elle a en outre pour tâche notamment d'enregistrer régulièrement selon un modèle uniforme sur le plan international les quantités éliminées des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment ainsi que la somme des rétributions d'élimination perçues. L'institution nationale ou l'autorité compétente en vertu de dispositions nationales contrôle les coûts d'élimination. L'institution nationale est représentée à l'instance internationale de péréquation et de coordination et doit notamment verser aux dates fixées les montants provisoires et définitifs déterminés par cette instance et dus au titre de la péréquation financière à d'autres institutions nationales.

Article 3.03

Contrôle de la perception de la rétribution d'élimination et des coûts de réception et d'élimination

(1) Un justificatif d'approvisionnement pour le gazole doit être établi par la station d'avitaillement pour chaque avitaillement en gazole. Il doit comporter au moins les indications suivantes: nom du bâtiment, numéro officiel ou toute autre indication permettant l'identification du bâtiment, nom du conducteur, quantité de gazole avitaillée/remise, valeur de timbres remis/reçus, lieu et date, signature du conducteur et de la station d'avitaillement.

Un exemplaire est remis au conducteur qui doit le conserver à bord pendant six mois au moins. Un autre exemplaire est conservé par la station d'avitaillement qui doit lui adjoindre de manière non détachable la quotité de timbres correspondante et les oblitérer.

(2) La concordance entre les quantités de gazole avitaillées par les bâtiments et la valeur des timbres oblitérés est contrôlée par l'institution nationale ou l'autorité compétente en vertu de dispositions nationales sur la base des justificatifs d'approvisionnement de gazole qui doivent être présentés par les stations d'avitaillement.

(3) L'autorité qui est compétente en vertu de dispositions nationales peut contrôler à bord des bâtiments le paiement de la rétribution d'élimination ainsi que les quantités éliminées de déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment, en comparant les voyages effectués inscrits dans les documents de bord appropriés avec les indications figurant dans les justificatifs d'approvisionnement de gazole.

(4) L'institution nationale ou l'autorité qui est compétente en vertu de dispositions nationales peut contrôler auprès des stations de réception les données relatives aux quantités éliminées ainsi que les coûts d'élimination sur la base des documents appropriés.

(5) Les modalités de cette procédure sont à déterminer sur le plan national après coordination au sein de l'instance internationale de péréquation et de coordination.

Hoofdstuk IV

Internationale financiële verevening

Artikel 4.01

Internationaal verevenings- en coördinatieorgaan

Het internationale verevenings- en coördinatieorgaan komt eenmaal per jaar in het laatste kwartaal bijeen, om te besluiten over de financiële verevening van het voorafgaande jaar en, in voorkomend geval, de Conferentie der Verdragsluitende Partijen een voorstel te doen tot wijziging van de hoogte van de verwijderingsbijdrage dan wel tot een eventueel noodzakelijke aanpassing van het aanwezige net van ontvangstinrichtingen, met inachtneming van de behoeften van de scheepvaart en de economische doelmatigheid van de afvalverwijdering. Het kan op elk moment bijeenkomen indien de vertegenwoordigers van twee nationale instituten daarom verzoeken.

Artikel 4.02

Voorlopige financiële verevening

(1) De nationale instituten melden het internationale verevenings- en coördinatieorgaan, volgens een eenvormig model, elk kwartaal, in ieder geval uiterlijk 31 maart, 30 juni, 30 september en 31 december:

- a) de in het voorafgaande kwartaal ingenomen en verwijderde hoeveelheden olie- en vethoudend afval;
- b) de totale inname- en verwijderingskosten voor de onder a aangegeven hoeveelheden;
- c) de in het voorafgaande kwartaal aan de schepen afgegeven hoeveelheden gasolie;
- d) het bedrag van de in het voorafgaande kwartaal geïnde verwijderingsbijdragen;
- e) de financiële consequenties van de in artikel 6, eerste lid, vijfde zin, van dit Verdrag bedoelde maatregelen.

De omrekening van de valuta's geschiedt aan de hand van de op de genoemde peildata geldende wisselkoersen.

(2) Het internationale verevenings- en coördinatieorgaan stelt, op grond van de ingevolge het eerste lid gedane mededelingen en de vereveningsprocedure, bedoeld in artikel 4.04, de voorlopige bedragen van de kwartaalverevening vast en deelt deze binnen vier weken na ontvangst van de mededelingen aan de nationale instituten mede.

(3) De nationale instituten die in het kader van de kwartaalverevening een betaling moeten verrichten, zijn verplicht dit bedrag binnen vier weken na ontvangst van de betalingsvordering te voldoen aan de nationale instituten die recht hebben op de betaling.

Artikel 4.03

Jaarlijkse financiële verevening

(1) De nationale instituten leggen hun jaarrekening met betrekking tot het voorafgaande jaar uiterlijk op 1 augustus van het lopende jaar aan het internationale verevenings- en coördinatie-

Chapitre IV

Péréquation financière internationale

Article 4.01

Instance internationale de péréquation et de coordination

L'instance internationale de péréquation et de coordination se réunit une fois par an au dernier trimestre afin d'arrêter la péréquation financière de l'année précédente et de proposer, le cas échéant, à la Conférence des Parties contractantes une modification du montant de la rétribution d'élimination et l'adaptation éventuellement nécessaire du réseau des stations de réception en place compte tenu des besoins de la navigation et de l'efficacité de l'élimination. Elle peut se réunir à tout moment lorsque les représentants de deux institutions nationales le demandent.

Article 4.02

Péréquation financière provisoire

(1) Les institutions nationales communiquent à l'instance internationale de péréquation et de coordination tous les trimestres, c'est-à-dire aux 31 mars, 30 juin, 30 septembre et 31 décembre, conformément à un modèle uniforme :

- a) les quantités des déchets huileux et graisseux recueillis et éliminés au cours du trimestre précédent;
- b) les coûts totaux de la réception et de l'élimination des quantités indiquées à la lettre a) ci-dessus;
- c) les quantités de gazole livrées aux bâtiments au cours du trimestre précédent;
- d) le montant de la rétribution d'élimination perçu au cours du trimestre précédent;
- e) les conséquences financières des mesures visées à l'article 6, paragraphe 1, cinquième phrase, de la présente Convention.

La conversion des monnaies se fait au cours de change en vigueur aux dates précitées.

(2) Sur la base des chiffres communiqués conformément au paragraphe 1 ci-dessus et en appliquant la procédure de péréquation prévue à l'article 4.04 ci-après, l'instance internationale de péréquation et de coordination calcule les montants provisoires de la péréquation financière trimestrielle et les transmet aux institutions nationales dans un délai de quatre semaines après réception des communications.

(3) Les institutions nationales débitrices au titre de la péréquation financière trimestrielle sont tenues d'effectuer les paiements dus aux institutions nationales créditrices, dans un délai de quatre semaines après réception de l'ordre de paiement.

Article 4.03

Péréquation financière annuelle

(1) Les institutions nationales présentent leur bilan annuel pour l'exercice écoulé à l'instance internationale de péréquation et de coordination au plus tard le 1^{er} août de l'année en cours. Au cours

orgaan voor. Het internationale verevenings- en coördinatieorgaan stelt op zijn gewone vergadering de financiële verevening voor het voorafgaande jaar vast.

(2) De nationale instituten zijn verplicht de vereveningsbetalingen op grond van de definitieve financiële verevening voor het voorafgaande jaar overeenkomstig artikel 4.02, derde lid, te verrichten. De omrekening van de valuta's geschiedt aan de hand van de op 31 december van het voorafgaande jaar geldende wisselkoersen.

Artikel 4.04

Procedure van financiële verevening

(1) De financiële verevening ingevolge de artikelen 4.02 en 4.03 wordt voor elk nationale instituut als volgt berekend:

$$C_n = \frac{Z_n}{\sum Z_n} \cdot \sum X_n - X_n$$

waarbij verstaan moet worden onder:

C_n vereveningsbedrag voor een nationaal instituut N;

positief: het instituut heeft recht op een vereveningsbetaling;

negatief: het instituut is verplicht tot het doen van een vereveningsbetaling;

X_n door een nationaal instituut N geïnde verwijderingsbijdragen ingevolge artikel 4.02, eerste lid;

Z_n daadwerkelijke inname- en verwijderingskosten van een nationaal instituut N ingevolge artikel 4.02, eerste lid;

$\sum X_n$ som van de door alle nationale instituten geïnde verwijderingsbijdragen;

$\sum Z_n$ som van de daadwerkelijke inname- en verwijderingskosten van alle nationale instituten.

(2) Vereveningsbedragen C_n die lager zijn dan een bepaald minimumpercentage van de door een nationaal instituut N geïnde verwijderingsbijdragen, worden niet verevend. Het minimumpercentage wordt door het internationale verevenings- en coördinatieorgaan vastgesteld.

Deel B

Verzameling, afgifte en inname van afval van de lading

Hoofdstuk V

Algemene bepalingen

Artikel 5.01

Begripsbepalingen

In dit deel wordt verstaan onder:

de sa réunion ordinaire, l'instance internationale de péréquation et de coordination fixe la péréquation financière de l'année précédente.

(2) Les institutions nationales sont tenues d'effectuer les paiements dus au titre de la péréquation financière définitive pour l'année précédente conformément à l'article 4.02, paragraphe 3, ci-dessus. La conversion des monnaies se fait au cours de change en vigueur le 31 décembre de l'année précédente.

Article 4.04

Procédure de la péréquation financière

(1) La péréquation financière visée aux articles 4.02 et 4.03 ci-dessus est déterminée comme suit pour chaque institution nationale:

où

C_n = montant de péréquation d'une institution nationale N.

Signe positif: l'institution est créditrice au titre de la péréquation.

Signe négatif: l'institution est débitrice au titre de la péréquation.

X_n = recettes des rétributions d'élimination d'une institution nationale N conformément à l'article 4.02, paragraphe 1, ci-dessus.

Z_n = coûts de réception et d'élimination effectifs d'une institution nationale N conformément à l'article 4.02, paragraphe 1, ci-dessus.

$\sum X_n$ = somme des recettes des rétributions d'élimination de toutes les institutions nationales.

$\sum Z_n$ = somme des coûts de réception et d'élimination effectifs de toutes les institutions nationales.

(2) Les montants C_n inférieurs à un pourcentage minimum des recettes de la rétribution d'élimination d'une institution nationale N ne font pas l'objet d'une péréquation. Le pourcentage minimum est fixé par l'instance internationale de péréquation et de coordination.

Partie B

Collecte, dépôt et réception des déchets liés à la cargaison

Chapitre V

Dispositions générales

Article 5.01

Définitions

Aux fins de l'application de la présente partie les termes suivants signifient:

a) « eenheidstransporten »: transporten waarbij tijdens opeenvolgende reizen in het laadruim of de ladingtank van het schip dezelfde lading of andere lading, waarvan het transport geen reiniging van het laadruim of de ladingtank vereist, wordt vervoerd;

b) « restlading »: vloeibare lading die na het lossen, zonder gebruikmaking van een nalensysteem in de ladingtank en in het leidingsysteem achterblijft, alsmede droge lading die na het lossen zonder gebruikmaking van bezems, veegmachines of vacuümreinigers in het laadruim achterblijft;

c) « ladingrestanten »: vloeibare lading die niet door het nalensysteem uit de ladingtank en het leidingsysteem verwijderd kan worden, alsmede droge lading die niet door gebruikmaking van veegmachines, bezems of vacuümreinigers uit het laadruim verwijderd kan worden;

d) « nalensysteem »: systeem voor het zo volledig mogelijk legen van de ladingtanks en het leidingsysteem, overeenkomstig Aanhangsel II, waarbij slechts de niet lensbare ladingrestanten achterblijven;

e) « overslagresten »: lading die bij de overslag buiten het laadruim op het schip terecht komt;

f) « bezemschoon laadruim »: laadruim waaruit de restlading is verwijderd met behulp van reinigingsapparaten, zoals bezems en veegmachines, doch zonder gebruikmaking van zuigende of spoelende apparaten, en waarin zich nog slechts ladingrestanten bevinden;

g) « nagelensde ladingtank »: ladingtank waaruit de restlading met behulp van een nalensysteem is verwijderd en waarin zich nog slechts ladingrestanten bevinden;

h) « vacuümschoon laadruim »: laadruim waaruit de restlading door middel van afzuiging is verwijderd en waarin zich beduidend minder ladingrestanten bevinden dan in een bezemschoon laadruim;

i) « nalossen »: het verwijderen van restlading uit de laadruimen, ladingtanks en leidingsystemen met behulp van daartoe geschikte middelen (bijvoorbeeld bezems, veegmachines, afzuiging, nalensysteem), waardoor de losstandaard: « bezemschoon laadruim » of « vacuümschoon laadruim » of « nagelensde ladingtank » wordt verkregen, alsmede het verwijderen van overslagresten en verpakkings- en stuw materiaal;

j) « wassen »: het verwijderen van ladingrestanten uit een bezemschoon of een vacuümschoon laadruim dan wel uit een nagelensde ladingtank door middel van gebruik van stoom of water;

k) « wasschoon laadruim of wasschone ladingtank »: een laadruim of een ladingtank die na het wassen in beginsel voor elke soort lading geschikt is;

l) « waswater »: water dat gebruikt is bij het wassen van een bezemschoon of vacuümschoon laadruim dan wel een nagelensde ladingtank. Hiertoe wordt eveneens gerekend het ballastwater en regenwater dat uit deze laadruimen of ladingtanks komt.

Artikel 5.02

Verplichting van de Verdragsluitende Staten

De Verdragsluitende Staten verplichten zich ertoe om binnen vijfjaar na inwerkingtreding van dit Verdrag de infrastructurele en andere voorzieningen voor de afgifte en inname van restlading, overslagresten, ladingrestanten en waswater tot stand te brengen dan wel te laten brengen.

a) « transports exclusifs »: transports successifs au cours desquels la même cargaison ou une autre cargaison dont l'acheminement n'exige pas le nettoyage préalable des cales ou des citernes est transportée dans la cale ou la citerne du bâtiment;

b) « cargaison restante »: cargaison liquide restant dans les citernes ou dans les tuyauteries après le déchargement sans utilisation d'un système d'assèchement ainsi que cargaison sèche restant dans les cales après le déchargement sans utilisation de balais, de balayeuses mécaniques ou d'installations d'aspiration;

c) « résidus de cargaison »: cargaison liquide qui ne peut être évacuée des citernes ou des tuyauteries par le système d'assèchement ainsi que cargaison sèche dont la cale ne peut être débarrassée par l'utilisation de balayeuses mécaniques, de balais ou d'installations d'aspiration;

d) « système d'assèchement »: système conforme à l'appendice II permettant de vider et d'assécher aussi complètement que possible les citernes et les tuyauteries sauf pour ce qui est des résidus de cargaison ne pouvant être évacués par assèchement;

e) « résidus de manutention »: cargaison qui lors de la manutention tombe sur le bâtiment à l'extérieur de la cale;

f) « cale balayée »: cale débarrassée de la cargaison restante à l'aide de moyens de nettoyage tels que balais ou balayeuses, sans l'aide d'appareils d'aspiration ou de lavage et où ne subsistent que des résidus de cargaison;

g) « citerne asséchée »: citerne débarrassée de la cargaison restante à l'aide d'un système d'assèchement et où ne subsistent que des résidus de cargaison;

h) « cale aspirée »: cale débarrassée de la cargaison restante à l'aide de la technique d'aspiration et où subsistent nettement moins de résidus de cargaison que dans une cale balayée;

i) « déchargement des restes »: évacuation des cargaisons restantes hors des cales respectivement des citernes et tuyauteries à l'aide de moyens appropriés (par ex. balais, balayeuses, installation d'aspiration, système d'assèchement) qui permettent d'atteindre le standard de déchargement « balayé » ou « aspiré » pour la cale, « asséché » pour la citerne ainsi qu'évacuation des résidus de manutention et des emballages et moyens d'arrimage;

j) « lavage »: évacuation des résidus de cargaison hors des cales balayées ou aspirées et des citernes asséchées à l'aide de vapeur d'eau ou d'eau;

k) « cale ou citerne lavée »: cale ou citerne qui après lavage est en principe appropriée à recevoir toute catégorie de cargaison;

l) « eau de lavage »: eau survenant lors du lavage des cales balayées ou aspirées ou des citernes asséchées. En font partie également l'eau de ballastage et l'eau de précipitation provenant de ces cales ou citernes.

Article 5.02

Obligation des États contractants

Les États contractants s'engagent à mettre ou à faire mettre en place les infrastructures et autres conditions nécessaires au dépôt et à la réception de cargaisons restantes, de résidus de manutention, de résidus de cargaison et d'eaux de lavage dans un délai de cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente Convention.

Artikel 5.03

Zeeschepen

Dit Deel B geldt niet voor het laden en lossen van zeeschepen in zeehavens aan zeetoeegangswegen.

Hoofdstuk VI

Verplichtingen van de schipper

Artikel 6.01

Verbod tot inbrengen en lozen

(1) Het is verboden vanaf schepen delen van de lading, alsmede afval van de lading in de vaarweg te brengen dan wel te lozen.

(2) Van het in het eerste lid bedoelde verbod is uitgezonderd waswater met ladingrestanten van stoffen, ten aanzien waarvan in Aanhangsel III uitdrukkelijk is bepaald dat zij mogen worden geloosd, indien de bepalingen van dit aanhangsel in acht zijn genomen.

(3) Indien stoffen ten aanzien waarvan in Aanhangsel III uitsluitend een afgifte ter bijzondere behandeling voorgeschreven is, vrijkomen of dreigen vrij te komen, moet de schipper onverwijld de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit waarschuwen. Daarbij moet hij de plaats van het voorval alsmede de hoeveelheid en de aard van de stof zo nauwkeurig mogelijk aangeven.

(4) De bevoegde nationale autoriteit beoordeelt de geoorlooftheid van de lozing of inbrenging van afval van de lading van stoffen die niet zijn vermeld in de Stoffenlijst opgenomen in Aanhangsel III van de Uitvoeringsregeling en stelt een voorlopige lozingsstandaard vast.

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen toetst dit voorstel en gaat eventueel over tot uitbreiding van de Stoffenlijst.

Artikel 6.02

Overgangsbepalingen

(1) Gedurende een overgangstermijn van vijfjaar na de inwerkingtreding van dit Verdrag geldt

a) indien het droge lading betreft:

— in plaats van de in Aanhangsel III vereiste losstandaard « vacuümschoon » is de losstandaard « bezemschoon » toegestaan;

— waswater dat overeenkomstig Aanhangsel III in de riolering gebracht moet worden, mag in de vaarweg geloosd worden, indien voldaan is aan de losstandaard « bezemschoon »;

b) indien het vloeibare lading betreft:

— het nalenzen van ladingtanks ingevolge artikel 7.04 is niet vereist, doch beschikbare systemen moeten zoveel mogelijk worden gebruikt, ook wanneer deze systemen nog niet voldoen aan het bepaalde in Aanhangsel II.

Article 5.03

Navires de mer

La présente Partie B ne s'applique ni au chargement ni au déchargement des navires de mer dans les ports maritimes situés sur des voies de navigation maritime.

Chapitre VI

Obligations à charge des conducteurs

Article 6.01

Interdiction de déversement et de rejet

(1) Il est interdit de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler dans la voie d'eau à partir des bâtiments des parties de cargaison ainsi que des déchets liés à la cargaison.

(2) Sont exceptées de l'interdiction du paragraphe 1 ci-dessus les eaux de lavage comportant des résidus de cargaison dont le déversement dans la voie d'eau est explicitement autorisé conformément à l'appendice III à condition que les dispositions dudit appendice aient été respectées.

(3) En cas de déversement de matières pour lesquelles l'appendice III prescrit exclusivement un dépôt pour traitement spécial ou en cas de menace d'un tel déversement, le conducteur doit en aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches en indiquant avec le plus de précision possible l'endroit ainsi que la quantité et la nature du déversement.

(4) L'autorité nationale compétente apprécie l'admissibilité du déversement de déchets liés à la cargaison provenant de marchandises qui ne figurent pas sur la liste des marchandises énumérées à l'appendice III du règlement d'application et fixe un standard de déchargement provisoire.

La Conférence des Parties contractantes examine cette proposition et complète le cas échéant la liste des marchandises.

Article 6.02

Dispositions transitoires

(1) Les dispositions transitoires suivantes sont applicables pendant un délai de cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente Convention:

a) en ce qui concerne les cargaisons sèches:

— là où à l'appendice III est exigé le standard de déchargement « état aspiré », le standard de déchargement « état balayé » est autorisé,

— là où à l'appendice III est exigé le rejet des eaux de lavage dans le réseau d'assainissement, le déversement dans la voie d'eau est autorisé si le standard de déchargement « état balayé » a été respecté;

b) en ce qui concerne les cargaisons liquides:

l'assèchement des citernes à cargaison conformément à l'article 7.04 n'est pas exigé, toutefois les systèmes existants doivent être utilisés dans toute la mesure du possible même s'ils ne sont pas encore conformes à l'appendice II.

(2) Indien is voldaan aan de voorwaarden voor het naleven van de losstandaard «vacuümschoon», voor de afgifte van waswater aan ontvangstinrichtingen dan wel voor het nalenzen van tankschepen, kan de bevoegde nationale autoriteit voor haar bevoegdheidsgebied dan wel delen van haar bevoegdheidsgebied reeds voor het einde van de overgangstermijn voorschrijven dat de bepalingen van Aanhangsel III voor de desbetreffende goederensoorten onverkort worden toegepast. Zij stelt de Conferentie der Verdragsluitende Partijen hiervan vooraf op de hoogte.

Artikel 6.03

Losverklaring

(1) Ieder schip dat binnen het toepassingsgebied van dit Verdrag is gelost, moet een geldige losverklaring aan boord hebben overeenkomstig het in Aanhangsel IV opgenomen model.

Deze losverklaring moet ten minste zes maanden na afgifte aan boord worden bewaard.

Bij schepen zonder vaste bemanning mag de losverklaring ook op een andere plaats dan aan boord door de vervoerder worden bewaard.

(2) Bij het nalossen alsmede bij de afgifte en inname van afval van de lading moeten de losstandaarden en de afgifte- en innamevoorschriften overeenkomstig Aanhangsel III in acht worden genomen.

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

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

(5) Het vierde lid is niet van toepassing op schepen die eenheidstransporten uitvoeren.

(6) Indien laadruimen of ladingtanks gewassen worden en indien het waswater ingevolge de losstandaarden en de afgifte- en innamevoorschriften ingevolge Aanhangsel III 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 overgenomen is dan wel dat hem een ontvangstinrichting is aangewezen.

Hoofdstuk VII

Verplichtingen van de vervoerder, de verlader, de ladingontvanger en de exploitant van de overslaginstallatie

Artikel 7.01

Bevestiging van de inname

(1) De ladingontvanger geeft ten aanzien van het schip in de losverklaring bedoeld in artikel 6.03, de bevestiging inzake het lossen, het nalossen en, voor zover hij daartoe verplicht is, het wassen van de laadruimen of ladingtanks, alsmede de inname van afval van de lading dan wel eventueel de toewijzing van een ontvangstinrichting.

(2) Si les conditions requises sont remplies pour le respect du standard de déchargement «état aspiré» pour le dépôt des eaux de lavage auprès des stations de réception ou pour l'assèchement de bateaux-citernes, l'autorité compétente nationale peut prescrire, sur tout ou partie de son territoire, que même avant la fin de la période transitoire les dispositions de l'appendice III soient applicables sans restriction pour les types de marchandises concernées. L'autorité compétente nationale en informe au préalable la Conférence des Parties contractantes.

Article 6.03

Attestation de déchargement

(1) Tout bâtiment qui a été déchargé en un point situé dans le champ d'application de la présente Convention doit avoir à son bord une attestation de déchargement valable conforme à l'appendice IV.

L'attestation de déchargement doit être conservée à bord au moins six mois après sa délivrance.

Lorsqu'il s'agit d'un bâtiment sans équipage, l'attestation de déchargement peut être conservée par l'exploitant du bâtiment à un endroit autre qu'à bord.

(2) Lors du déchargement des restes ainsi que du dépôt et de la réception de déchets liés à la cargaison les standards de déchargement et les prescriptions de l'appendice III relatives au dépôt et à la réception sont applicables.

(3) Après le chargement le bâtiment ne peut poursuivre son voyage que lorsque le conducteur se sera assuré que les résidus de manutention ont été enlevés.

(4) Le bâtiment ne peut poursuivre son voyage après le déchargement que lorsque le conducteur aura confirmé dans l'attestation de déchargement que la cargaison restante ainsi que les résidus de manutention ont été pris en charge.

(5) Les dispositions du paragraphe 4 ci-dessus ne s'appliquent pas aux bâtiments effectuant des transports exclusifs.

(6) Lorsque les cales ou citernes sont lavées et que les eaux de lavage ne peuvent pas être déversées dans la voie d'eau en vertu des standards de déchargement et des prescriptions de l'appendice III relatives au dépôt et à la réception, le bâtiment ne peut poursuivre son voyage que lorsque le conducteur aura confirmé dans l'attestation de déchargement que les eaux de lavage ont été prises en dépôt ou qu'une station de réception lui a été désignée.

Chapitre VII

Obligations de l'exploitant du bâtiment, de l'affréteur, du destinataire de la cargaison et de l'exploitant de l'installation de manutention

Article 7.01

Attestation de la réception

(1) Dans l'attestation de déchargement visée à l'article 6.03 ci-dessus, le destinataire de la cargaison atteste au bâtiment le déchargement de la cargaison, le déchargement des restes et, dans la mesure où il lui incombe, le lavage des cales ou des citernes à cargaison ainsi que la réception des déchets liés à la cargaison ou, le cas échéant, la désignation d'une station de réception.

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

Artikel 7.02

Beschikbaarstelling van het schip

(1) De vervoerder stelt de verlader het schip met een zodanige losstandaard ter beschikking dat de lading onbelemmerd vervoerd en afgeleverd kan worden. Dat is in de regel het geval met een losstandaard « laadruim bezemschoon » of « nagelensde lading-tank » en wanneer het schip vrij van overslagresten is.

(2) Een hogere losstandaard of beschikbaarstelling na wassen kan vooraf worden overeengekomen.

(3) Bij aanvang van het laden wordt het schip geacht door de vervoerder ter beschikking te zijn gesteld in de toestand welke overeenkomt met de eisen van het eerste of tweede lid.

Artikel 7.03

Laden en lossen

(1) Tot het laden en lossen van een schip behoren ook de maatregelen tot nalossen en wassen, die ingevolge dit Deel B zijn vereist. De restlading behoort zo veel mogelijk aan de lading te worden toegevoegd.

(2) Bij het laden draagt de verlader er zorg voor dat het schip vrij van overslagresten blijft. Zijn echter toch overslagresten ontstaan, dan draagt de verlader na het laden zorg voor de verwijdering van deze overslagresten, tenzij iets anders is overeengekomen.

(3) Bij het lossen draagt de ladingontvanger er zorg voor dat het schip vrij van overslagresten blijft. Zijn echter toch overslagresten ontstaan, dan draagt de ladingontvanger zorg voor de verwijdering. Overslagresten behoren zo veel mogelijk aan de lading te worden toegevoegd.

Artikel 7.04

Oplevering van het schip

(1) Bij droge lading dient de ladingontvanger ervoor te zorgen dat na het lossen, overeenkomstig de losstandaarden en afgifte- en innamevoorschriften bedoeld in Aanhangsel III, het laadruim bezemschoon dan wel vacuümschoon ter beschikking wordt gesteld. Hij is verplicht aanwezige restlading alsmede overslagresten van het geloste schip in ontvangst te nemen.

Bij vloeibare lading dient de verlader ervoor te zorgen dat na het lossen de ladingtank nagelensd ter beschikking wordt gesteld. Het lossen met inbegrip van het nalossen met behulp van een nalenssysteem wordt door de schipper uitgevoerd, tenzij in de vervoersovereenkomst iets anders is overeengekomen. De leiding voor de inname van restlading dient van een aansluiting overeenkomstig model 1 van Aanhangsel II te zijn voorzien. Bij gebruik van het nalenssysteem aan boord van het schip mag vóór het moment van nalenzen de tegendruk in het buizenstelsel van de

(2) Si le destinataire de la cargaison ne recueille pas lui-même les eaux de lavage qui ne peuvent être déversées dans la voie d'eau l'exploitant de la station de réception atteste au bâtiment la réception des eaux de lavage.

Article 7.02

Mise à disposition du bâtiment

(1) L'exploitant du bâtiment met le bâtiment à la disposition de l'affréteur dans un standard de déchargement tel que la cargaison puisse être transportée et livrée sans subir de préjudices. En règle générale, ceci est le cas pour le standard de déchargement « cale balayée » ou « citerne asséchée » et lorsque le bâtiment est libre de tous résidus de manutention.

(2) Il peut être convenu au préalable d'un standard de déchargement supérieur ou d'un lavage.

(3) Avec le démarrage des opérations de chargement, le bâtiment est considéré avoir été mis à disposition par son exploitant dans un état correspondant aux exigences prévues par les paragraphes 1 ou 2 ci-dessus.

Article 7.03

Chargement et déchargement

(1) Le chargement et le déchargement d'un bâtiment comprennent également les mesures nécessaires au déchargement des restes et au lavage, prévues par les dispositions de la présente Partie B. Les cargaisons restantes doivent, dans la mesure du possible, être ajoutées à la cargaison.

(2) Lors du chargement l'affréteur doit veiller à ce que le bâtiment reste libre de résidus de manutention. Si de tels résidus surviennent néanmoins, l'affréteur veille à leur élimination après le chargement sauf s'il en a été convenu autrement.

(3) Lors du déchargement, le destinataire de la cargaison doit veiller à ce que le bâtiment reste libre de résidus de manutention. Si de tels résidus surviennent néanmoins, le destinataire de la cargaison veille à leur élimination. Les résidus de manutention doivent, dans la mesure du possible, être ajoutés à la cargaison.

Article 7.04

Restitution du bâtiment

(1) Pour les cargaisons sèches, le destinataire de la cargaison doit veiller à ce qu'après le déchargement, la cale soit restituée dans un état balayé ou aspiré selon les standards de déchargement et les prescriptions relatives au dépôt et à la réception de l'appendice III. Il est tenu de recueillir toute cargaison restante ainsi que tout résidu de manutention survenus à bord du bâtiment déchargé.

Pour les cargaisons liquides, l'affréteur doit veiller à ce qu'après le déchargement, la citerne soit restituée dans un état asséché. Sauf disposition contraire du contrat de transport, le conducteur effectue le déchargement, y compris le déchargement des restes à l'aide d'un système d'assèchement. La tuyauterie destinée à la collecte de la cargaison restante doit être munie d'un système de raccordement conforme au modèle 1 de l'appendice II. Lors de l'utilisation du système d'assèchement de bord, la contre-pression dans le système de tuyauteries du destinataire de la cargaison, avant le début de

ladingontvanger 3 bar niet overschrijden. De exploitant van de overslaginstallatie is verplicht de restlading in ontvangst te nemen.

(2) Bij droge lading is de ladingontvanger, bij vloeibare lading is de verlader verplicht voor een wasschoon laadruim respectievelijk wasschone ladingtank te zorgen, indien :

a) het schip voor de laatste belading deze reinigingstoestand had en dit, indien de ladingontvanger tot wassen verplicht is, in de losverklaring van de voorgaande lossing wordt aangetoond, en

b) het schip goederen heeft vervoerd waarvan de ladingrestanten overeenkomstig de losstandaarden en afgifte- en innamevoor-schriften van Aanhangsel III niet met het waswater in het water geloosd mogen worden.

(3) Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing op laadruimen en ladingtanks van schepen die eenheidstransporten uitvoeren.

(4) Indien de ladingontvanger of de verlader het schip na de overeengekomen lostijd of de overeengekomen ligdagen niet overeenkomstig de bepalingen van dit artikel alsmede van artikel 7.03 aflevert, kan de vervoerder het schip in de voorgescreven toestand brengen dan wel laten brengen. De kosten hiervoor, met inbegrip van de daardoor ontstane liggelden, voor zover deze niet op een toerekenbare tekortkoming van de vervoerder terug te voeren zijn, komen ten laste van de ladingontvanger of de verlader.

Artikel 7.05

Ladingrestanten en waswater

(1) Bij droge lading is de ladingontvanger verplicht het waswater in ontvangst te nemen dat na het wassen overeenkomstig artikel 7.04, tweede lid, is ontstaan, dan wel na overleg met de vervoerder de schipper een ontvangstinrichting toe te wijzen.

(2) Bij vloeibare lading is de verlader verplicht de vervoerder in de vervoerovereenkomst een ontvangstinrichting toe te wijzen voor het waswater, dat na het wassen overeenkomstig artikel 7.04, tweede lid, ontstaat.

(3) Deze ontvangstinrichting behoort zich in de nabijheid van de overslaginstallatie of langs de weg naar de volgende door het schip aan te lopen overslaginstallatie te bevinden.

Artikel 7.06

Kosten

(1) Bij droge lading draagt de ladingontvanger de kosten van het nalossen en het wassen van het laadruim ingevolge artikel 7.04 en de kosten van inname van waswater ingevolge artikel 7.05, eerste lid, met inbegrip van de daardoor ontstane kosten voor wachttijden en omwegen. Dat geldt ook voor regenwater dat in de laadruimen is geraakt nadat met het laden is begonnen doch voordat het lossen overeenkomstig artikel 7.03, eerste lid, is beëindigd, indien niet was overeengekomen dat het vervoer afgedekt zou plaatsvinden.

l'opération d'assèchement, ne doit pas dépasser 3 bar. L'exploitant de l'installation de manutention est tenu de recueillir la cargaison restante.

(2) L'obligation de restituer la cale ou la citerne à cargaison dans un état lavé incombe au destinataire de la cargaison dans le cas d'une cargaison sèche et à l'affrèteur dans le cas d'une cargaison liquide si

a) le bâtiment se trouvait dans cet état de propreté avant le dernier chargement et que, au cas où le lavage incombe au destinataire de la cargaison, la preuve en est fournie par l'attestation de déchargement établie pour la cargaison précédente et si

b) le bâtiment a transporté des marchandises dont les résidus de cargaison mélangés aux eaux de lavage ne peuvent être déversés dans la voie d'eau en vertu des standards de déchargement et des prescriptions relatives au dépôt et à la réception visés à l'appendice III.

(3) Les paragraphes 1 et 2 ci-dessus ne s'appliquent pas aux cales et citernes des bâtiments effectuant des transports exclusifs.

(4) Si, à l'issue de la durée de déchargement ou des jours de staries convenus, le destinataire de la cargaison ou l'affrèteur ne restitue pas le bâtiment conformément aux dispositions du présent article et de l'article 7.03 ci-dessus, l'exploitant peut mettre ou faire mettre le bâtiment dans l'état prescrit. Tous les frais occasionnés, y compris notamment les frais de surestaries, pour autant qu'ils ne sont pas imputables à l'exploitant du bâtiment, sont à la charge du destinataire de la cargaison ou de l'affrèteur.

Article 7.05

Résidus de cargaison et eaux de lavage

(1) Pour les cargaisons sèches, le destinataire de la cargaison est tenu de recueillir les eaux de lavage qui surviennent après le lavage conformément à l'article 7.04, paragraphe 2, ou après concertation avec l'exploitant du bâtiment, de désigner au conducteur une station de réception.

(2) L'affrèteur d'une cargaison liquide est tenu de désigner, dans le contrat de transport, à l'exploitant du bâtiment, une station de réception des eaux de lavage qui surviennent après le lavage conformément à l'article 7.04, paragraphe 2.

(3) La station de réception doit être située à proximité du lieu de déchargement ou sur le chemin menant au prochain lieu de chargement ou de déchargement du bâtiment.

Article 7.06

Frais

(1) Pour les cargaisons sèches, les frais occasionnés par le déchargement des restes et le lavage des cales selon l'article 7.04 ci-dessus et par la réception d'eaux de lavage selon l'article 7.05, paragraphe 1 ci-dessus, y compris le cas échéant les frais d'attente et de détours qui en résultent, sont à la charge du destinataire de la cargaison. Il en est de même des frais occasionnés en raison d'eaux de précipitation qui ont pénétré dans les cales après le début du chargement et avant la fin du déchargement visé à l'article 7.03, paragraphe 1, lorsqu'un transport en cale couverte n'a pas été convenu.

Bij eenheidstransporten voor dezelfde verlader neemt deze op eigen kosten vóór het beladen het regenwater in ontvangst, dat na beëindiging van de voorafgaande lossing in het laadruim terecht is gekomen.

(2) Bij vloeibare lading draagt de verlader de kosten van het nalossen en van het wassen van de ladingtanks overeenkomstig artikel 7.04, en de kosten van de inname van waswater ingevolge artikel 7.05, tweede lid, met inbegrip van de eventueel daardoor ontstane kosten voor wachttijden en omwegen.

(3) De kosten van afgifte van waswater uit laadruimen en ladingtanks die niet met de voorgeschreven losstandaarden overeenstemmen, komen ten laste van de vervoerder.

Artikel 7.07

Overeenkomst tussen de verlader en de ladingontvanger

Verlader en ladingontvanger kunnen onderling ook een verdeling van hun verplichtingen overeenkomen, die afwijkt van de in deze bijlage beschreven verdeling van verplichtingen, zonder dat dit gevolgen mag hebben voor de vervoerder.

Artikel 7.08

Overgang van rechten en verplichtingen van de verlader of de ladingontvanger op de exploitant van de overslaginstallatie

Indien de verlader of de ladingontvanger bij het laden of het lossen van het schip gebruik maakt van een overslaginstallatie, gaan de rechten en verplichtingen van de verlader of de ladingontvanger, zoals neergelegd in de artikelen 7.01, eerste lid, alsmede 7.03, 7.04 en 7.05, over op de exploitant van de overslaginstallatie. Met betrekking tot de kosten bedoeld in artikel 7.06 geldt dit slechts voor de verwijdering en inname van de overslagresten.

Artikel 7.09

Vervoersdocumenten

De verlader vermeldt in de vervoersovereenkomst en in de vervoersdocumenten de naam en het vier-cijferige nummer volgens Aanhangsel III van elke goederensoort die hij voor vervoer heeft aangeboden.

Deel C

Verzameling, afgifte en inname van overig scheepsbedrijfsafval

Hoofdstuk VIII

Algemene bepalingen

Artikel 8.01

Begripsbepalingen

In dit deel wordt verstaan onder :

En cas de transports exclusifs pour le même affrèteur, celui-ci est tenu de recueillir à ses frais, avant le chargement, les eaux de précipitations qui ont pénétré dans les cales depuis la fin du déchargement précédent.

(2) Pour les cargaisons liquides, les frais occasionnés par le déchargement des restes et le lavage des citernes selon l'article 7.04 ainsi que par la réception d'eaux de lavage selon l'article 7.05, paragraphe 2, ci-dessus, y compris le cas échéant les frais d'attente et de détours qui en résultent, sont à la charge de l'affrèteur.

(3) Les frais occasionnés par le dépôt des eaux de lavage provenant de cales et de citernes qui ne sont pas conformes aux standards de déchargement prescrits sont à la charge de l'exploitant du bâtiment.

Article 7.07

Accord entre l'affrèteur et le destinataire de la cargaison

L'affrèteur et le destinataire de la cargaison peuvent convenir entre eux d'une répartition de leurs obligations différente de celle prévue par la présente annexe pour autant que cela n'ait pas de conséquences pour l'exploitant du bâtiment.

Article 7.08

Transfert des droits et des obligations de l'affrèteur ou du destinataire de la cargaison à l'exploitant de l'installation de manutention

Lorsque l'affrèteur ou le destinataire de la cargaison fait appel aux services d'une installation de manutention pour le chargement ou pour le déchargement d'un bâtiment, l'exploitant de cette installation est subrogé dans les droits et les obligations de l'affrèteur ou du destinataire de la cargaison visés à l'article 7.01, paragraphe 1 ainsi qu'aux articles 7.03, 7.04 et 7.05. En ce qui concerne l'article 7.06, cette subrogation ne vaut que pour les frais d'évacuation et de réception des résidus de manutention.

Article 7.09

Documents de transport

L'affrèteur mentionne dans le contrat de transport et dans les documents de transport le nom et le numéro à quatre chiffres selon l'appendice III de chaque catégorie de matières qu'il a remise au transport.

Partie C

Collecte, dépôt et réception d'autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment

Chapitre VIII

Dispositions générales

Article 8.01

Définitions

Aux fins de l'application de la présente partie les termes suivants désignent :

a) « huishoudelijk afvalwater »: afvalwater uit keukens, eetruimten, wasruimten en bijkeukens, alsmede toiletwater;

b) « huisvuil »: organisch en anorganisch afval afkomstig uit het huishouden en van restaurants, echter zonder bestanddelen van het overig gedefinieerde scheepsbedrijfsafval;

c) « zuiveringsslib »: restanten, die bij gebruik van een zuiveringsinstallatie aan boord van het schip ontstaan;

d) « slops »: verpompbaar of niet verpompbaar mengsel bestaande uit ladingrestanten met waswaterrestanten, roest of slib;

e) « klein gevaarlijk afval »: scheepsbedrijfsafval, met uitzondering van het olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval en de in de onderdelen a tot en met d genoemde afval soorten;

f) « hotelschip »: een passagiersschip met hutten voor de overnachting van passagiers.

Artikel 8.02

Verplichtingen van de Verdragsluitende Staten

(1) De Verdragsluitende Staten zijn verplicht ontvangstinrichtingen voor huisvuil ter beschikking te stellen of ter beschikking te laten stellen:

- a) bij de overslaginstallaties of in havens,
- b) aan de aanlegplaatsen voor passagiersschepen voor de daar aanleggende passagiersschepen,
- c) bij bepaalde ligplaatsen en sluizen voor de doorgaande scheepvaart.

(2) De Verdragsluitende Staten zijn verplicht, binnen vijfjaar na de inwerkingtreding van dit Verdrag, voor slops en klein gevaarlijk afval ontvangstinrichtingen in havens in te richten of te laten inrichten.

(3) De Verdragsluitende Staten verplichten zich overeenkomstig de voorschriften van artikel 4, eerste lid, van dit Verdrag vóór de in artikel 9.01, derde lid, genoemde tijdstippen ontvangstinrichtingen voor huishoudelijk afvalwater in te richten of te laten inrichten bij bepaalde als vaste of voor overnachting dienende ligplaatsen van:

- a) hotelschepen met meer dan 50 slaapplekken,
- b) passagiersschepen die toegelaten zijn voor het vervoer van meer dan 50 passagiers.

a) « eaux usées domestiques »: eaux usées provenant de cuisines, salles à manger, salles d'eau et buanderies ainsi qu'eaux fécales;

b) « ordures ménagères »: déchets organiques et inorganiques provenant des ménages et de la gastronomie à bord, ne contenant toutefois pas de composants des autres déchets définis survenant lors de l'exploitation du bâtiment;

c) « boues de curage »: résidus survenant à bord du bâtiment lors de l'exploitation d'une station d'épuration à bord;

d) « slops »: mélanges de résidus de cargaison avec des restes d'eaux de lavage, de la rouille ou de la boue, aptes ou non à être pompés;

e) « autres déchets spéciaux »: déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment autres que les déchets huileux et gras et autres que les déchets visés aux lettres a) à d);

f) « bateau à passagers à cabines »: un bateau à passagers muni de cabines pour le séjour de nuit de passagers.

Article 8.02

Obligations des États contractants

(1) Les États contractants s'engagent à mettre ou à faire mettre à disposition des installations de réception pour les ordures ménagères

- a) aux installations de manutention ou dans les ports,
- b) aux postes d'accostage des bateaux à passagers pour les bateaux à passagers qui y accostent,
- c) à certaines aires de stationnement et écluses pour la navigation de passage.

(2) Les États contractants s'engagent à installer ou à faire installer dans des ports des stations de réception pour les slops et pour les autres déchets spéciaux, au plus tard dans un délai de cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente Convention.

(3) Les États contractants s'engagent à installer ou à faire installer, conformément aux dispositions de l'article 4, paragraphe 1, de la présente Convention, au plus tard jusqu'à la date indiquée à l'article 9.01, paragraphe 3, des stations de réception pour les eaux usées domestiques à certains postes d'accostage servant d'aires de stationnement habituelles ou d'aires de stationnement pour la nuit:

- a) pour bateaux à passagers à cabines pourvus de plus de 50 emplacements de couchage
- b) pour bateaux à passagers admis au transport de plus de 50 passagers.

Hoofdstuk IX

Verplichtingen van de schipper

Artikel 9.01

Verbod tot inbrengen en lozen

(1) Het is verboden huisvuil, slops, zuiveringsslib en klein gevaarlijk afval vanaf schepen in de vaarweg te brengen ofte lozen.

(2) Indien het in het eerste lid genoemde afval vrijkomt of dreigt vrij te komen, moet de schipper onverwijld de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit waarschuwen. Daarbij moet hij de plaats van het voorval alsmede de hoeveelheid en de aard van de stof zo nauwkeurig mogelijk aangeven.

(3) De lozing van huishoudelijk afvalwater is verboden:

a) voor hotelschepen met meer dan 50 slaappleatsen, met ingang van 1 januari 2005;

b) voor andere passagiersschepen, die toegelaten zijn voor het vervoer van meer dan 50 passagiers, met ingang van 1 januari 2010.

Voor het overige is de lozing van huishoudelijk afvalwater in het water toegestaan.

(4) Het in het derde lid genoemde verbod geldt niet voor passagiersschepen die beschikken over toegelaten zuiveringsinstallaties, welke voldoen aan de grens- en controlewaarden zoals opgenomen in Aanhangsel V.

(5) Het in het derde lid genoemde verbod geldt niet voor zeeschepen in zeehavens aan zeetoegangswegen die moeten voldoen aan de bepalingen van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door schepen (Marpol).

Artikel 9.02

Afwijkingen van het lozingsverbod voor huishoudelijk afvalwater

De Verdragsluitende Staten kunnen voor schepen als bedoeld in artikel 9.01, derde lid, voor welke de nakoming van het lozingsverbod voor huishoudelijk afvalwater praktisch moeilijk uitvoerbaar is of onredelijk hoge kosten met zich meebrengt, een passend regime voor uitzonderingsmogelijkheden overeenkomen en de voorwaarden vastleggen waaronder deze uitzonderingen als gelijkwaardig kunnen worden aangemerkt.

Artikel 9.03

Verzameling en behandeling aan boord, afgifte aan ontvangstinstellingen

(1) De schipper dient zeker te stellen dat het in artikel 9.01, eerste lid, genoemde afval gescheiden wordt verzameld en afgegeven. Huisvuil dient, indien mogelijk, gescheiden naar de categorieën papier, glas, overige her te gebruiken stoffen en overig afval te worden afgegeven.

(2) Het is verboden het in artikel 9.01, eerste lid, genoemde afval aan boord te verbranden.

Chapitre IX

Obligations du conducteur

Article 9.01

Interdiction de déversement et de rejet

(1) Il est interdit de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler dans la voie d'eau à partir des bâtiments des ordures ménagères, des slops, des boues de curage et d'autres déchets spéciaux.

(2) En cas de déversement accidentel de déchets visés au paragraphe 1 ci-dessus ou de menace d'un tel déversement, le conducteur doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches en indiquant avec le plus de précision possible l'endroit ainsi que la quantité et la nature du déversement.

(3) Le déversement des eaux usées domestiques est interdit

a) aux bateaux à passagers à cabines pourvus de plus de 50 emplacements de couchage après le 1^{er} janvier 2005,

b) aux bateaux à passagers admis au transport de plus de 50 passagers à partir du 1^{er} janvier 2010.

Dans les autres cas le déversement des eaux usées domestiques dans les eaux est autorisé.

(4) L'interdiction prévue au paragraphe 3 ci-dessus ne s'applique pas aux bateaux à passagers qui disposent d'une station d'épuration de bord respectant les valeurs limites et de contrôle mentionnées à l'appendice V.

(5) L'interdiction prévue au paragraphe 3 ci-dessus ne s'applique pas aux navires de mer dans les ports maritimes situés sur des voies de navigation maritime pour autant qu'ils sont soumis aux dispositions de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol).

Article 9.02

Dérogations à l'interdiction de déversement des eaux usées domestiques

Les États contractants peuvent convenir, pour les bateaux visés à l'article 9.01, paragraphe 3, pour lesquels l'interdiction de déversement des eaux usées domestiques est difficilement réalisable dans la pratique ou entraînerait des dépenses déraisonnables, une procédure appropriée pour des possibilités de dérogations et fixer les conditions sous lesquelles ces dérogations peuvent être considérées comme équivalentes.

Article 9.03

Collecte et traitement à bord, dépôt aux stations de réception

(1) Le conducteur doit assurer la collecte à bord et le dépôt séparé des déchets visés à l'article 9.01, paragraphe 1. Si possible les ordures ménagères doivent être déposées séparément selon les catégories suivantes: papier, verre, autres matières recyclables et autres ordures.

(2) L'incinération des déchets visés à l'article 9.01, paragraphe 1, est interdite à bord.

(3) De exploitanten van passagiersschepen die over boord-zuiveringsinstallaties beschikken welke voldoen aan Aanhangsel V, dienen zelf op passende wijze te zorgen voor de correcte afgifte van het zuiveringsslib tegen ontvangstbewijs volgens de nationale voorschriften.

Hoofdstuk X

Verplichtingen van de exploitant van de ontvangstinrichting

Artikel 10.01

Inname door de ontvangstinrichtingen

(1) De exploitant van de ontvangstinrichting dient zeker te stellen dat het in artikel 9.01, eerste lid, genoemde afval gescheiden afgegeven kan worden.

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

(3) Les exploitants des bateaux à passagers qui disposent d'une station d'épuration de bord conforme à l'appendice V doivent veiller eux-mêmes de manière appropriée au dépôt réglementaire des boues de curage, contre attestation sur la base des dispositions nationales.

Chapitre X

Obligations de l'exploitant de la station de réception

Article 10.01

Réception par les stations de réception

(1) L'exploitant de la station de réception doit assurer que les déchets visés à l'article 9.01, paragraphe 1 pourront être déposés séparément.

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

Aanhangsels

De aanhangsels, bladzijden 40 tot en met 95, zijn uitsluitend gedrukt beschikbaar.

Appendices

Les appendices, pages 40 à 95 incluse, sont uniquement disponibles sur support papier.

**VOORONTWERP VAN WET
VOOR ADVIES VOORGELEGD
AAN DE RAAD VAN STATE**

Voorontwerp van wet houdende instemming met het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, met de Bijlagen 1 en 2, en met de Aanhangsels I, II, III, IV en V, gedaan te Straatsburg op 9 september 1996.

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

Het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, de Bijlagen 1 en 2, en de Aanhangsels I, II, III, IV en V, gedaan te Straatsburg op 9 september 1996, zullen volkomen gevolg hebben.

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.

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

Avant-projet de loi portant assentiment à la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, aux Annexes 1 et 2, et aux Appendices I, II, III, IV et V, faits à Strasbourg le 9 septembre 1996.

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

La Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, les Annexes 1 et 2, et les Appendices I, II, III, IV et V, faits à Strasbourg le 9 septembre 1996, sortiront leur plein et entier effet.

Les Amendements aux Annexes de la Convention qui seront adoptés en application de l'article 19 de la Convention sans que la Belgique s'oppose à leur adoption, sortiront leur plein et entier effet.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
44.080/3
VAN 7 FEBRUARI 2008

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, derde kamer, op 4 februari 2008 door de minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem, binnen een termijn van vijf werkdagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet «houdende instemming met het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, met de bijlagen 1 en 2, en met de aanhangsels I, II, III, IV en V, gedaan te Straatsburg op 9 september 1996», heeft het volgende advies gegeven:

1. Volgens artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State moeten in de adviesaanvraag de redenen worden opgegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan.

In het onderhavige geval wordt het verzoek om spoedbehandeling gemotiveerd als volgt:

«— Met het oog op de inwerkingtreding van het Verdrag dient dit Verdrag geratificeerd te worden door alle ondertekenende Staten. De ratificatie door België is de enige nog ontbrekende. De andere ondertekenende Staten die reeds geratificeerd hebben (Frankrijk, Luxemburg, Duitsland, Nederland en Zwitserland) dringen erop aan dat de Belgische procedure zo spoedig mogelijk afgerond zou worden. België heeft er zich, tijdens internationale vergaderingen, reeds toe verbonden alles in het werk te zullen stellen opdat de ratificatieprocedure bij het begin van de lente 2008 beëindigd zou zijn.

Het Verdrag voert het principe «de gebruiker betaalt» in. Elk uitstel met betrekking tot de inwerkingtreding van het Verdrag heeft tot gevolg dat de bevoegde overheden bepaalde financiële lasten voor de verwijdering van afvalstoffen dienen te blijven dragen. Vooral in Nederland en Duitsland wordt dit financiële element als argument gebruikt en wordt elke vertraging als onaanvaardbaar beschouwd. (Voor Nederland en Duitsland gaat het om een last ten belope van 300 000 euro per maand).

Verschillende instellingen, die op internationaal vlak betrokken zijn bij de bescherming van het leefmilieu zijn erg bezorgd. Immers, om verschillende redenen zou de continuïteit van de verwijderingssystemen voor olie- en vethoudend afval die reeds operationeel zijn in Duitsland, Zwitserland en Nederland in gevaar kunnen komen, indien de inwerkingtreding van het Verdrag onzeker zou blijven. Een dergelijk risico werd herhaalde malen formeel gesignaleerd door de autoriteiten van voormelde Staten».

2. Overeenkomstig artikel 84, § 3, eerste lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, heeft de afdeling wetgeving zich moeten beperken tot het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond (1), alsmede van de vraag of aan de voorgeschreven vormvereisten is voldaan.

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

3. Het om advies voorgelegde voorontwerp van wet strekt tot het verlenen van instemming met het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, ondertekend te Straatsburg op 9 september 1996, alsmede met zijn bijlagen en aanhangsels. Naast in de eigenlijke instemming met het genoemde verdrag wordt ook voorzien in een voorafgaande instemming met wijzigingen aan de bijlagen erbij.

(1) Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder «rechtsgrond» verstaan de overeenstemming met de hogere rechtsnormen.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
44.080/3
DU 7 FÉVRIER 2008

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, troisième chambre, saisi par le ministre des Affaires étrangères, le 4 février 2008, d'une demande d'avis, dans un délai de cinq jours ouvrables, sur un avant-projet de loi «portant assentiment à la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, aux Annexes 1 et 2, et aux Appendices I, II, III, IV et V, faits à Strasbourg le 9 septembre 1996», a donné l'avis suivant:

1. Conformément à l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, la demande d'avis doit indiquer les motifs qui en justifient le caractère urgent.

En l'occurrence, l'urgence est motivée comme suit:

«— Met het oog op de inwerkingtreding van het Verdrag dient dit Verdrag geratificeerd te worden door alle ondertekenende Staten. De ratificatie door België is de enige nog ontbrekende. De andere ondertekenende Staten die reeds geratificeerd hebben (Frankrijk, Luxemburg, Duitsland, Nederland en Zwitserland) dringen erop aan dat de Belgische procedure zo spoedig mogelijk afgerond zou worden. België heeft er zich, tijdens internationale vergaderingen, reeds toe verbonden alles in het werk te zullen stellen opdat de ratificatieprocedure bij het begin van de lente 2008 beëindigd zou zijn.

Het Verdrag voert het principe «de gebruiker betaalt» in. Elk uitstel met betrekking tot de inwerkingtreding van het Verdrag heeft tot gevolg dat de bevoegde overheden bepaalde financiële lasten voor de verwijdering van afvalstoffen dienen te blijven dragen. Vooral in Nederland en Duitsland wordt dit financiële element als argument gebruikt en wordt elke vertraging als onaanvaardbaar beschouwd. (Voor Nederland en Duitsland gaat het om een last ten belope van 300 000 euro per maand).

Verschillende instellingen, die op internationaal vlak betrokken zijn bij de bescherming van het leefmilieu zijn erg bezorgd. Immers, om verschillende redenen zou de continuïteit van de verwijderingssystemen voor olie- en vethoudend afval die reeds operationeel zijn in Duitsland, Zwitserland en Nederland in gevaar kunnen komen, indien de inwerkingtreding van het Verdrag onzeker zou blijven. Een dergelijk risico werd herhaalde malen formeel gesignaleerd door de autoriteiten van voormelde Staten».

2. En application de l'article 84, § 3, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, la section de législation a dû se limiter à l'examen de la compétence de l'auteur de l'acte, du fondement juridique (1) ainsi que de l'accomplissement des formalités prescrites.

PORTÉE DE L'AVANT-PROJET

3. L'avant-projet de loi soumis pour avis a pour objet de donner assentiment à la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, signée à Strasbourg, le 9 septembre 1996, ainsi qu'à ses annexes et appendices. Outre l'assentiment à la convention précitée proprement dite, l'avant-projet prévoit également un assentiment préalable aux amendements aux annexes.

(1) S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par «fondement juridique» la conformité aux normes supérieures.

ALGEMENE OPMERKINGEN

4. Het opschrift en artikel 2, eerste lid, van het ontwerp vermelden, buiten het genoemde verdrag zelf, de bijlagen I en 2 erbij en de aanhangsels I, II, III, IV en V. In artikel 2, tweede lid, van het ontwerp wordt enkel gewag gemaakt van de bijlagen (1).

Teneinde onduidelijkheid — en bijgevolg rechtsonzekerheid — te vermijden, dient terzake naar uniformiteit te worden gestreefd.

5.1. Artikel 2, tweede lid, van het ontwerp bepaalt dat de wijzigingen van de bijlagen bij het Verdrag die met toepassing van artikel 19 worden aangenomen zonder dat België zich tegen de aanneming ervan verzet, volkomen gevoel zullen hebben.

Al dient krachtens artikel 167, § 3, van de Grondwet ook met wijzigingen aan een verdrag te worden ingestemd door het Parlement, bestaat er geen beletsel tegen dat deze instemming, onder bepaalde voorwaarden, vooraf zou worden gegeven (2). Wat dit laatste betreft, kan worden verwezen naar advies 37.954/AV-37.970/AV-37.977/AV-37.978/AV van 15 februari 2005 (3), waarin de Raad van State, afdeling wetgeving, zitting houdend in algemene vergadering, het volgende heeft opgemerkt:

« Zowel het Hof van Cassatie (4) als de afdeling wetgeving van de Raad van State (5) aanvaarden dat onder bepaalde voorwaarden de wetgevende vergaderingen vooraf kunnen instemmen met een verdrag of met een wijziging van een verdrag. Opdat zulke voorafgaande instemming verenigbaar zou zijn met artikel 167, §§ 2 tot 4 van de Grondwet en met artikel 16 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, moet aan twee voorwaarden worden voldaan: met name is vereist dat de Wetgevende Kamers en desgevallend de Gemeenschaps- en Gewestparlementen de grenzen van de toekomstige wijzigingen kennen (6) en dat ze uitdrukkelijk aangeven dat ze met die wijzigingen instemmen ».

Te dezen wordt het voorwerp van de voorafgaande instemming duidelijk genoeg aangegeven en wordt bij artikel 2, tweede lid, uitdrukkelijk met de toekomstige wijzigingen ingestemd.

5.2. Het voorgaande neemt niet weg dat, met toepassing van de genoemde bepalingen, wijzigingen in de bijlagen bij het verdrag kunnen worden aangenomen waarmee het Parlement niet kan instemmen.

(1) Uit artikel 3, lid 3, van het verdrag kan worden afgeleid dat de aanhangsels deel uitmaken van bijlage 2.

(2) Zie over de problematiek van de parlementaire instemming met vereenvoudigde verdragwijzigingen: D. Van Eeckhoutte en T. Loose, « Wijziging zkt. instemming », *T.v.W.*, 2007, 3 — 27.

(3) Advies over onder meer een voorontwerp van wet « houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004 », *Parl. St., Senaat*, 2004-05, nr. 1091/1.

(4) Voetnoot 35 uit het geciteerde advies: *Cass.*, 19 maart 1981, *Arr. Cass.*, 1980-1981, 808; *J.T.*, 1982, 565, en noot J. Verhoeven; *Cass.*, 2 mei 2002, nr. C.990518.N.

(5) Voetnoot 36 uit het geciteerde advies: Zie onder meer advies nr. 33.510/3 van 28 mei 2002 over een voorontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan de wet van 17 december 2002 houdende instemming met het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, en met de Bijlagen I en II, gedaan te Aarhus op 25 juni 1998 (*Parl. St., Senaat*, 2001-2002, nr. 2-1235/1, blz. 48); advies 35.792/2/V van 20 augustus 2003 over het voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 27 november 2003 houdende instemming met het Verdrag inzake persistente organische verontreinigende stoffen, gesloten te Stockholm op 22 mei 2001, alsmede met de Bijlagen erbij (*Parl. St., W.G.R.*, 2003/2004, nr. 575/1, blz. 10); advies 36.170/1 van 11 december 2003 over het voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst betreffende de sociale zekerheid tussen het Koninkrijk België en de Republiek Kroatië, ondertekend te Brussel op 31 oktober 2001 (*Parl. St., Senaat*, 2004-2005, nr. 957/1).

(6) Voetnoot 37 uit het geciteerde advies: Zie inzonderheid de adviezen waarnaar in de vorige voetnoot wordt verwezen.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

4. Outre la Convention proprement dite, l'intitulé et l'article 2, alinéa 1^{er}, du projet mentionnent ses annexes 1 et 2 et les appendices I, II, III, IV et V. L'article 2, alinéa 2, du projet se borne à faire mention des annexes (1).

Pour éviter toute équivoque — et l'insécurité juridique qui en résulte — il faut veiller en l'espèce à l'uniformité.

5.1. L'article 2, alinéa 2, du projet dispose que les amendements aux annexes de la Convention qui seront adoptés en application de l'article 19 sans que la Belgique s'oppose à leur adoption, sortiront leur plein et entier effet.

Bien qu'il résulte de l'article 167, § 3, de la Constitution que le Parlement doit également donner son assentiment aux modifications apportées à un traité, rien ne s'oppose à ce que, sous certaines conditions, cet assentiment soit donné anticipativement (2). À cet égard, on peut faire référence à l'avis 37.954/AG-37.970/AG-37.977/AG-37.978/AG du 15 février 2005 (3), dans lequel le Conseil d'État, section de législation, siégeant en assemblée générale, a observé ce qui suit:

« Tant la Cour de cassation (4) que la section de législation du Conseil d'État (5) admettent que, dans certaines conditions, les Chambres législatives peuvent donner leur assentiment préalable à un traité ou à un amendement à celui-ci. Pour qu'un tel assentiment préalable soit compatible avec l'article 167, §§ 2 à 4, de la Constitution et avec l'article 16 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, deux conditions doivent être réunies: il faut notamment que les Chambres législatives et, le cas échéant, les parlements des communautés et des régions connaissent les limites des futurs amendements (6) et qu'ils indiquent expressément qu'ils donnent leur assentiment à ces amendements ».

En l'occurrence, l'objet de l'assentiment préalable est suffisamment précisé et l'article 2, alinéa 2, donne expressément assentiment aux amendements futurs.

5.2. Les observations ci-dessus n'enlèvent rien au fait qu'en application des dispositions précitées, il est possible que les annexes de la convention fassent l'objet d'amendements sur lesquels le Parlement ne peut marquer son accord.

(1) Il peut être déduit de l'article 3, alinéa 3, de la Convention que les appendices font partie de l'annexe 2.

(2) Voir au sujet de la problématique de l'assentiment parlementaire à des modifications simplifiées à un traité: D. Van Eeckhoutte et T. Loose « Wijziging zkt. instemming », *T.v.W.*, 2007, 3-27.

(3) Avis sur, notamment, un avant-projet de loi « portant assentiment au Traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004 », *Doc. Parl., Sénat*, 2004-05, n° 1091/1.

(4) *Note infrapaginale 35 de l'avis cité*: *Cass.*, 19 mars 1981, *Pas.*, 1981, I, n° 417; *J.T.*, 1982, 565, et la note de J. Verhoeven; *Cass.*, 2 mai 2002, n° C.990518.N.

(5) *Note infrapaginale 36 de l'avis cité*: Voir notamment CE., section de législation, avis 33.510/3 du 28 mai 2002 sur l'avant-projet devenu la loi du 17 décembre 2002 portant assentiment à la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, et aux annexes, faites à Aarhus le 25 juin 1998 (*doc. Sénat*, 2001-2002, n° 2-1235/1, p. 48); avis 35.792/2/V du 20 août 2003 sur l'avant-projet devenu le décret du 27 novembre 2003 portant assentiment à la Convention sur les polluants organiques persistants, faite à Stockholm, le 22 mai 2001, ainsi qu'à ses annexes (*Doc., C.R.W.*, 2003/2004, n° 575/1, p. 10); avis 36.170/1 du 11 décembre 2003 sur l'avant-projet de loi portant assentiment à la Convention sur la sécurité sociale entre le Royaume de Belgique et la République de Croatie, signée à Bruxelles le 31 octobre 2001 (*Doc. Parl., Sénat*, 2004-2005, n° 957/1).

(6) *Note infrapaginale 37 de l'avis cité*: Voir notamment les avis cités à la note précédente.

Om het Parlement de mogelijkheid te bieden ervan kennis te geven dat het niet instemt met een bepaalde wijziging (en dat het dus met betrekking tot die wijziging terugkomt op zijn voorafgaande instemming (1)), verdient het aanbeveling om het ontwerp aan te vullen met een bepaling die voorziet in de verplichting om elke wijziging van de bijlagen binnen een werkzame termijn aan het Parlement mee te delen.

6. Een andere vraag die moet worden onderzocht, betreft de bekendmaking van de wijzigingen die volgens de zo-even onderzochte procedure zouden worden aangebracht in de bijlagen bij het verdrag.

De voorafgaande instemming met zulke wijzigingen houdt geen afwijking in van de verplichting, voortvloeiend uit artikel 190 van de Grondwet en uit artikel 8 van de wet van 31 mei 1961 betreffende het gebruik der talen in wetgevingszaken, het opmaken, bekendmaken en inwerkingtreden van wetten en verordeningen, om die wijzigingen bekend te maken in het *Belgisch Staatsblad* opdat ze in het interne recht uitwerking kunnen hebben.

Artikel 190 van de Grondwet bepaalt dat alleen de wetgever bevoegd is om de vorm te bepalen waarin de wetten en de verordeningen moeten worden bekendgemaakt opdat ze verbindend worden. Volgens het Hof van Cassatie geldt die grondwetsbepaling naar analogie voor internationale akten. Het Hof heeft immers geoordeeld dat verdragen niet aan particulieren kunnen worden tegengeworpen zolang ze niet integraal zijn bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* (2).

Dat geen bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* plaatsvindt, zou enkel geen bezwaar opleveren indien het verdrag zelf de vorm had bepaald waarin die wijzigingen moeten worden bekendgemaakt (3).

Bijgevolg moeten de bepalingen van latere wijzigingen aan de bijlagen van het verdrag in het *Belgisch Staatsblad* worden bekendgemaakt.

De kamer was samengesteld uit

De heer J. SMETS, staatsraad, voorzitter,

De heren B. SEUTIN en W. VAN VAERENBERGH, staatsraden,

Mevrouw G. VERBERCKMOES, griffier.

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

De griffier,

G. VERBERCKMOES.

De voorzitter,

J. SMETS.

Pour que le Parlement soit en mesure de faire savoir qu'il refuse son assentiment à un amendement déterminé (revenant par conséquent, en ce qui concerne cet amendement (1) sur son assentiment préalable) il est recommandé d'ajouter au projet une disposition imposant de communiquer au Parlement dans un délai utile tout amendement aux annexes.

6. Il faut également se pencher sur la question de la publication des amendements qui seraient apportés aux annexes de la convention conformément à la procédure examinée ci-dessus.

L'assentiment préalable à de tels amendements n'emporte pas de dérogation à l'obligation de les publier au *Moniteur belge* pour qu'ils puissent produire leurs effets en droit interne, obligation qui découle de l'article 190 de la Constitution et de l'article 8 de la loi du 31 mai 1961 relative à l'emploi des langues en matière législative, à la présentation, à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires.

L'article 190 de la Constitution dispose que seul le législateur est compétent pour déterminer la forme dans laquelle les lois et règlements doivent être publiés pour acquérir un caractère obligatoire. Selon la Cour de cassation, cette disposition constitutionnelle s'applique par analogie aux actes internationaux. Elle a en effet jugé que les traités sont inopposables aux particuliers tant qu'ils n'ont pas été publiés intégralement au *Moniteur belge* (2).

Ce n'est que si la convention avait elle-même déterminé le mode de publication de ces amendements que l'absence de publication au *Moniteur belge* ne susciterait pas d'objection (3).

Par conséquent, il s'impose de publier au *Moniteur belge* les dispositions modificatives ultérieures aux annexes de la convention.

La chambre était composée de

M. J. SMETS, conseiller d'État, président,

MM. B. SEUTIN et W. VAN VAERENBERGH, conseillers d'État,

Mme G. VERBERCKMOES, greffier.

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

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

Le greffier,

G. VERBERCKMOES.

Le président,

J. SMETS.

(1) In dat geval zal de bij artikel 19, lid 5, van het verdrag bedoelde mededeling moeten worden gedaan.

(2) Cass., 11 december 1953, Arr. Verbr., 1954, 252; Cass., 19 maart 1981, Arr. Cass., 1980-81, 808 en J.T., 1982, 565, noot J. Verhoeven.

(3) Regels uitgevaardigd door de organen van internationale instellingen kunnen immers bindend worden verklaard in het interne recht doordat ze zijn bekendgemaakt in het publicatieblad dat door die instellingen wordt uitgegeven, en wel op basis van de bedingen vervat in de desbetreffende verdragen (B. Haubert en C. Debroux, «L'application du droit international par le juge administratif», A.P.T., 1998, 95).

(1) Dans cette hypothèse, il faudra procéder à la notification visée à l'article 19, alinéa 5, de la convention.

(2) Cass., 11 décembre 1953, *Pas.*, 1954, I, p. 298, Cass., 19 mars 1981, *JLMB*, 1994, p. 218 et *J.T.* 1982, 565, note J. Verhoeven.

(3) Les règles édictées par les organes d'institutions internationales peuvent en effet être rendues obligatoires en droit interne du fait de leur publication dans le bulletin ou le journal officiel édité par ces institutions, par l'effet des clauses contenues dans les traités y relatifs (B. Haubert et C. Debroux, «L'application du droit international par le juge administratif», A.P.T., 1998, p. 95).