



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMMISSION DE LA MOBILITÉ, DES
ENTREPRISES PUBLIQUES ET DES INSTITUTIONS
FÉDÉRALES

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE
INSTELLINGEN

Mardi

27-04-2021

Après-midi

Dinsdag

27-04-2021

Namiddag

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	Parti Socialiste
VB	Vlaams Belang
MR	Mouvement réformateur
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	Partij van de Arbeid – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
Vooruit	Vooruit
cdH	centre démocrate Humaniste
DéFI	Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
DOC 55 0000/000	Document parlementaire de la 55 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 55 0000/000	Parlementair stuk van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants	Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Commandes :	Bestellingen :
Place de la Nation 2	Natieplein 2
1008 Bruxelles	1008 Brussel
Tél. : 02/ 549 81 60	Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be	www.dekamer.be
e-mail : publications@lachambre.be	e-mail : publicaties@dekamer.be

SOMMAIRE

Questions jointes de	1
- Pieter De Spiegeleer à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "Le blocage du canal de Suez" (55015898C)	1
- Maria Vindevoghel à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "Les conséquences du blocage du canal de Suez" (55016902C) <i>Orateurs: Pieter De Spiegeleer, Maria Vindevoghel, Vincent Van Quickenborne, vice-premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord</i>	1
Question de Kurt Ravyts à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "Les nuisances sonores sous-marines et d'autres émissions nocives liées à la navigation" (55016242C) <i>Orateurs: Kurt Ravyts, Vincent Van Quickenborne, vice-premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord</i>	3
Questions jointes de	4
- Pieter De Spiegeleer à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "L'urgence de la vaccination contre le coronavirus pour les marins" (55016745C)	4
- Maria Vindevoghel à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "La vaccination des marins" (55016895C) <i>Orateurs: Pieter De Spiegeleer, Maria Vindevoghel, Vincent Van Quickenborne, vice-premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord</i>	4
Question de Pieter De Spiegeleer à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "L'état d'avancement du cadre réglementaire pour la navigation autonome" (55016898C) <i>Orateurs: Pieter De Spiegeleer, Vincent Van Quickenborne, vice-premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord</i>	6
Question de Maria Vindevoghel à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "L'utilisation et l'évaluation de l'avion renifleur" (55016913C) <i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Vincent Van Quickenborne, vice-premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord</i>	7
Question de Maria Vindevoghel à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "La navigation de plaisance en Belgique"	8

INHOUD

Samengevoegde vragen van	1
- Pieter De Spiegeleer aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De blokkade van het Suezkanaal" (55015898C)	1
- Maria Vindevoghel aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De gevolgen van de blokkade van het Suezkanaal" (55016902C) <i>Spreekers: Pieter De Spiegeleer, Maria Vindevoghel, Vincent Van Quickenborne, vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee</i>	1
Vraag van Kurt Ravyts aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "Geluidshinder onder water en andere aspecten van schadelijke uitstoot bij de scheepvaart" (55016242C) <i>Spreekers: Kurt Ravyts, Vincent Van Quickenborne, vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee</i>	3
Samengevoegde vragen van	4
- Pieter De Spiegeleer aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "Urgente coronavaccinatie voor zeevarenden" (55016745C)	4
- Maria Vindevoghel aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De vaccinatie van zeevarenden" (55016895C) <i>Spreekers: Pieter De Spiegeleer, Maria Vindevoghel, Vincent Van Quickenborne, vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee</i>	4
Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De stand van zaken m.b.t het regelgevend kader voor de autonome scheepvaart" (55016898C) <i>Spreekers: Pieter De Spiegeleer, Vincent Van Quickenborne, vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee</i>	6
Vraag van Maria Vindevoghel aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De inzet en de evaluatie van het sniffervliegtuig" (55016913C) <i>Spreekers: Maria Vindevoghel, Vincent Van Quickenborne, vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee</i>	7
Vraag van Maria Vindevoghel aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De pleziervaart in België" (55016934C)	8

(55016934C)

Orateurs: **Maria Vindevoghel, Vincent Van Quickenborne**, vice-premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord

Sprekers: **Maria Vindevoghel, Vincent Van Quickenborne**, vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee

COMMISSION DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES

du

MARDI 27 AVRIL 2021

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE INSTELLINGEN

van

DINSDAG 27 APRIL 2021

Namiddag

Le développement des questions commence à 15 h 08. La réunion est présidée par M. Jean-Marc Delizée.

01 Questions jointes de

- Pieter De Spiegeleer à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "Le blocage du canal de Suez" (55015898C)
- Maria Vindevoghel à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "Les conséquences du blocage du canal de Suez" (55016902C)

01.01 Pieter De Spiegeleer (VB): L'activité économique dépendant du trafic maritime a été durement éprouvée lorsque le porte-conteneurs Ever Given s'est ensablé dans le canal de Suez, le 23 mars 2021. Cet incident a également révélé le talon d'Achille du transport maritime.

Quelles instances le ministre a-t-il tenté de contacter, à quelle date et quels ont été les résultats de ces contacts? Combien de navires ou de marins belges ont-ils été directement concernés par cet incident? Quelles ont été les initiatives prises pour garantir le bien-être de ces marins à bord?

01.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le blocage du canal de Suez a révélé la fragilité de l'économie mondiale. L'incident a affecté pas moins de 12 % du commerce mondial. La paralysie de la navigation a néanmoins été un drame humain et animal, car ces navires transportent également des animaux vivants. Selon les normes capitalistes, il est apparemment moins cher de transporter du bétail humain que des produits carnés transformés.

Quel a été le rôle du cabinet du ministre lors de ces

De behandeling van de vragen vangt aan om 15.08 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

01 Samengevoegde vragen van

- Pieter De Spiegeleer aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De blokkade van het Suezkanaal" (55015898C)
- Maria Vindevoghel aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De gevolgen van de blokkade van het Suezkanaal" (55016902C)

01.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Toen het containerschip Ever Given op 23 maart vastliep in het Suezkanaal, werd de economie die afhankelijk is van het maritiem verkeer hard getroffen. Dit incident legde ook de achilleshiel van de maritieme sector bloot.

Wanneer heeft de minister contact gezocht met welke instanties en wat leverde dat op? Hoeveel Belgische schepen of zeevarenden waren er rechtstreeks betrokken? Wat werd er ondernomen om hun welzijn aan boord te garanderen?

01.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De blokkade van het Suezkanaal heeft duidelijk gemaakt hoe fragiel de wereldeconomie is. Maar liefst 12 % van de wereldhandel werd erdoor geraakt. De blokkade was echter een drama voor mens en dier, want op de schepen bevinden zich ook levende dieren. Door het kapitalistische systeem is het blijkbaar goedkoper om levend vee te vervoeren dan verwerkte vleesproducten.

Welke rol speelde het kabinet van de minister?

événements? Quelles sont encore les séquelles, à ce jour, de ce blocage sur le trafic maritime en mer du Nord? Nos installations portuaires seront-elles capables de gérer le pic du trafic? Quel est le préjudice économique pour la Belgique?

01.03 Vincent Van Quickenborne, ministre (*en néerlandais*): Dès qu'il est apparu que le navire ne pourrait pas être désensablé immédiatement, la DG Navigation a analysé la situation. Elle a vérifié si des navires belges étaient éventuellement bloqués et si ceux-ci devaient emprunter la route le long du cap de Bonne-Espérance, très fréquentée par des pirates. Il est ressorti de cette analyse qu'aucun navire belge n'a été concerné par l'incident.

Dès lors que les marins belges ne doivent pas s'enregistrer, il n'existe pas de données les concernant. L'impact sur les ports belges relève des attributions des régions. Le trafic maritime en mer du Nord n'est actuellement pas plus dense.

Les navires sont obligés de disposer de réserves suffisantes de vivres, de boissons et de médicaments. Les six jours de blocage n'auraient dû poser aucun problème. De plus, les navires étaient très proches de la côte et pouvaient facilement jeter l'ancre.

Des initiatives visant à éviter de tels incidents à l'avenir seront prises sur la base des résultats d'une enquête de sécurité de l'Organisation maritime internationale (OMI), laquelle analysera uniquement les causes de l'incident et formulera des recommandations.

Cet incident démontre l'importance des routes de navigation essentielles, ainsi que leur fragilité en cas d'incident. C'est aussi la raison pour laquelle notre plan d'aménagement des espaces marins fixe systématiquement des doubles voies d'entrée pour les ports belges.

01.04 Pieter De Spiegeleer (VB): Le ministre renvoie à la Région flamande, mais son collègue flamand est avare de chiffres. Mme Vindevogel a évoqué le capitalisme, mais le blocage a surtout mis en évidence la dépendance de l'économie mondiale à l'égard de la Chine communiste. Pour conclure, le ministre a déclaré qu'il a été d'emblée évident que le blocage serait de longue durée. Je demanderai à la ministre Wilmès pourquoi, environ 24 heures après l'ensablement du navire, le ministre égyptien compétent a déclaré que celui-ci avait été libéré.

L'incident est clos.

Welke impact heeft de blokkade vandaag nog op het scheepvaartverkeer op de Noordzee? Kunnen onze zeehavens de piek van trafiek aan? Wat is de economische schade voor België?

01.03 Minister Vincent Van Quickenborne (*Nederlands*): Zodra duidelijk werd dat de blokkade niet meteen kon worden opgelost, heeft het DG Scheepvaart de situatie geanalyseerd. Er werd nagegaan of er Belgische schepen bij betrokken waren en of ze de alternatieve, piraterijgevoelige route langs Kaap de Goede Hoop zouden nemen. Er bleek geen enkel Belgisch schip bij te zijn.

Er bestaat geen gegevens over Belgische zeevaarders aangezien zij geen meldingsplicht hebben. De impact op de Belgische havens is een gewestelijke bevoegdheid. Het scheepvaartverkeer op de Noordzee is momenteel niet drukker.

Schepen zijn verplicht om voldoende reserve aan drank, voedsel en medicijnen te hebben. Zes dagen zouden geen problemen mogen opleveren. De schepen lagen ook zeer dicht bij de kust voor anker.

Op basis van een veiligheidsonderzoek van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), dat alleen handelt over de oorzaak en veiligheidsaanbevelingen, zullen er initiatieven komen om dergelijke ongevallen in de toekomst te voorkomen.

Het incident toont aan hoe belangrijk essentiële vaarroutes zijn en hoe kwetsbaar ze zijn voor incidenten. Dat is ook de reden waarom ons marien ruimtelijk plan steeds dubbele aanvaarroutes vastlegt voor de Belgische havens.

01.04 Pieter De Spiegeleer (VB): De minister verwijst naar het Vlaams Gewest, maar zijn Vlaamse collega is niet gul met cijfers. Mevrouw Vindevoghel had het over het kapitalisme, maar de blokkade heeft vooral de afhankelijkheid van communistisch China blootgelegd. Ten slotte stelt de minister dat het onmiddellijk duidelijk was dat de blokkade lang zou duren. Ik zal minister Wilmès vragen waarom de bevoegde Egyptische minister ongeveer 24 uur na het vastlopen van het schip heeft verklaard dat het opnieuw was losgetrokken.

Het incident is gesloten.

02 Question de Kurt Ravyts à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "Les nuisances sonores sous-marines et d'autres émissions nocives liées à la navigation" (55016242C)

02.01 Kurt Ravyts (VB): Le plan du gouvernement pour une navigation durable souhaite accompagner les armateurs belges vers un avenir plus écologique et numérique. L'institut de recherche TNO a étudié les options afin de réduire tant les émissions des bateaux que la pollution sonore sous-marine en limitant la vitesse.

Que fera le ministre de cette étude? Quelles sont ses ambitions en matière de pollution sonore sous-marine? Comment les émissions seront-elles limitées dans le secteur maritime?

02.02 Vincent Van Quickenborne, ministre (*en néerlandais*): L'industrie, les ONG et les autorités adhèrent aux résultats de cette étude. Un webinaire réunissant 200 participants a été organisé en coopération avec le Canada sur le thème de la pollution sonore sous-marine. Nous avons à présent également transmis l'étude à l'Organisation maritime internationale.

La Belgique soutient, en outre, la demande d'inscrire le problème à l'ordre du jour du Comité de la protection du milieu marin, afin de pouvoir adapter les directives et de prendre des mesures additionnelles pour réduire la pollution sonore sous-marine.

Notre pays fait partie des Blue Leaders, dont l'ambition est de protéger 30 % des océans à l'horizon 2030. Nous ne manquerons pas d'évoquer le problème, que ce soit dans le cadre de ce réseau ou dans d'autres cénacles internationaux et nous prônerons l'instauration d'un seuil pour la pollution sonore sous-marine tant permanente qu'agüe.

Il va de soi que nous poursuivons la coopération avec les armateurs belges afin de réduire les émissions, des efforts qui peuvent également contribuer à diminuer la pollution sonore sous-marine.

Mon ambition consiste à sensibiliser les différents acteurs concernés au problème et de passer ensuite à l'élaboration de mesures concrètes. Le phénomène est naturellement d'une ampleur internationale, mais rien ne nous empêche de déjà prendre des mesures contre la pollution sonore sous-marine engendrée par des activités sujettes à agrément. Des mesures additionnelles seront imposées lors de la rédaction de l'évaluation de

02 Vraag van Kurt Ravyts aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "Geluidshinder onder water en andere aspecten van schadelijke uitstoot bij de scheepvaart" (55016242C)

02.01 Kurt Ravyts (VB): Met het plan voor duurzame scheepvaart wil de regering reders naar een groenere en digitale toekomst begeleiden. De onderzoeksorganisatie TNO onderzocht de mogelijkheden om zowel de emissies als het onderwatergeluid van schepen te verminderen door de snelheid te beperken.

Hoe zal de minister aan de slag gaan met deze studie? Wat zijn de ambities inzake onderwatergeluid? Hoe zal de uitstoot in de scheepvaartsector beperkt worden?

02.02 Minister Vincent Van Quickenborne (*Nederlands*): De resultaten van deze studie worden gedragen door de industrie, de ngo's en de overheden. In samenwerking met Canada werd een webinar met 200 deelnemers georganiseerd over de problematiek van onderwatergeluid. We hebben de studies nu ook ingediend bij de Internationale Maritieme Organisatie.

Ons land steunt ook de vraag om de problematiek te bespreken binnen het Marine Environment Protection Committee, zodat er werk kan worden gemaakt van de aanpassing van de richtlijnen en van verdere stappen om onderwatergeluid te verminderen.

Ons land behoort tot de Blue Leaders, die ernaar streven om tegen 2030 30 % van de oceanen te beschermen. Ook binnen dit netwerk en op andere internationale fora zullen we de problematiek aankaarten en pleiten voor het instellen van een drempel voor zowel continu als acuut onderwatergeluid.

Uiteraard blijven we verder samenwerken met de Belgische reders om de uitstoot te reduceren, wat ook kan leiden tot het reduceren van onderwatergeluid.

Het is mijn ambitie om alle betrokken actoren bewust te maken van de problematiek en daarna ook werk te maken van concrete maatregelen. Het is natuurlijk een internationaal gebeuren, maar wij kunnen wel al maatregelen nemen tegen onderwatergeluid dat wordt voortgebracht door vergunningsplichtige activiteiten. Bij het opstellen van de milieueffectenbeoordeling zullen extra maatregelen worden voorgeschreven.

l'impact environnemental.

Je consulterai aussi ma collègue de la Défense afin d'examiner comment limiter, pour les mammifères marins, les effets des bruits impulsifs générés par des activités militaires.

La stratégie destinée à réduire les émissions de 40 % à l'horizon 2030 par rapport à celles de 2008 a été définie en 2018. Un label énergétique pour bateaux a été développé dans ce but. En 2023, le niveau d'ambition sera relevé à 55 % de réduction à l'horizon 2030 et à la neutralité climatique à l'horizon 2050. La Commission européenne souhaite elle aussi atteindre, grâce au Pacte vert pour l'Europe, la neutralité climatique à l'horizon 2050, en prévoyant un ensemble de mesures pour le secteur maritime.

Un segment de bateaux n'est toutefois pas assujéti à la réglementation. Nous étudions les mesures à prendre pour réduire leurs émissions. Nous attendons les résultats de cette analyse d'ici à l'été.

Les armateurs et les ports belges sont depuis longtemps aux avant-postes de "l'écologisation" du secteur maritime. Un groupe de réflexion international chargé d'examiner des mesures techniques a été créé en 2016 et le secteur investit dans des carburants propres.

02.03 Kurt Ravyts (VB): La pollution sonore sous-marine est un problème international et je me réjouis que le ministre s'en soucie.

L'incident est clos.

03 Questions jointes de

- Pieter De Spiegeleer à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "L'urgence de la vaccination contre le coronavirus pour les marins" (55016745C)
- Maria Vindevoghel à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "La vaccination des marins" (55016895C)

03.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Dans une communication commune récente, cinq organisations onusiennes lancent un appel pour une vaccination urgente des marins contre le corona.

Comment et à quelle date, le ministre a-t-il été informé de cet appel? Quelles démarches a-t-il déjà entreprises ou entreprendra-t-il à cet égard?

03.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Dès lors

Ik zal ook overleggen met Defensie om te bekijken hoe wij het effect van impulsief geluid ten gevolge van militaire activiteiten op zeezoogdieren kunnen beperken.

In 2018 werd de strategie afgesproken voor het verminderen van de uitstoot met 40 % tegen 2030 in vergelijking met de waarden van 2008. Daarvoor werd een energielabel voor schepen ontwikkeld. In 2023 zal de ambitie verhoogd worden tot een reductie van 55 % tegen 2030 en klimaatneutraliteit tegen 2050. Ook de Europese Commissie wil met de Green Deal een klimaatneutrale regio zijn tegen 2050, met een pakket aan maatregelen voor de scheepvaart.

Er bestaat ook een segment van schepen dat niet onder de regelgeving valt. We gaan na welke maatregelen voor die schepen kunnen worden genomen om de uitstoot te verminderen. We verwachten de resultaten daarvan voor de zomer.

De Belgische reders en havens nemen al lange tijd het voortouw in het vergroenen van de scheepvaart. In 2016 werd een internationale denktank opgericht om technische maatregelen te onderzoeken en er wordt geïnvesteerd in propere brandstoffen.

02.03 Kurt Ravyts (VB): Onderwatergeluid is een wereldwijde problematiek en het is goed dat de minister ermee bezig is.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van

- Pieter De Spiegeleer aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "Urgente coronavaccinatie voor zeevarenden" (55016745C)
- Maria Vindevoghel aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De vaccinatie van zeevarenden" (55016895C)

03.01 Pieter De Spiegeleer (VB): In een recente gezamenlijke mededeling van vijf VN-organisaties werd een oproep gedaan voor een urgente coronavaccinatie van zeevarenden.

Via welk kanaal en wanneer kreeg de minister kennis van die oproep? Wat heeft hij in dat verband al ondernomen of zal hij nog ondernemen?

03.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):

que les marins et les pêcheurs naviguent durant des semaines voire des mois, il n'est pas aisé de les insérer dans une campagne générale de vaccination. L'idéal serait de pouvoir leur administrer le vaccin de Johnson & Johnson qui ne nécessite qu'une seule dose.

Quel est actuellement le taux de vaccination des marins belges? Seront-ils prioritaires dans la campagne de vaccination? Seront-ils vaccinés à bord des bateaux ou devront-ils se rendre dans un centre de vaccination? Peuvent-ils se faire vacciner à l'étranger? Les marins étrangers sont-ils les bienvenus dans les ports belges? Peuvent-ils se faire vacciner en Belgique?

03.03 Vincent Van Quickenborne, ministre (*en néerlandais*): La Direction générale Navigation m'a transmis la déclaration commune. Les marins remplissent une fonction essentielle dans l'approvisionnement de notre pays, souvent dans des conditions difficiles, a fortiori à l'heure de la crise sanitaire.

En juillet 2020, la Belgique a été l'un des premiers pays à ranger les marins dans la catégorie des métiers essentiels. L'Organisation maritime internationale en a été informée. En septembre 2020, à l'occasion de la deuxième session extraordinaire du Comité de la sécurité maritime, une proposition de résolution visant à faciliter les changements d'équipage et l'accès aux soins de santé a été adoptée avec le soutien de la Belgique. En avril 2021, à l'Organisation internationale du Travail, nous avons approuvé la vaccination prioritaire des marins et les organisations syndicales et patronales des États membres de l'OIT ont adopté une proposition de résolution appelant à la vaccination prioritaire des marins.

La DG Navigation a été invitée à prendre les dispositions nécessaires avec toutes les instances compétentes afin de faciliter les changements d'équipage dans les ports belges. Des directives ont été élaborées simultanément concernant d'éventuelles contaminations au coronavirus à bord des navires abordant dans les ports de notre pays.

La vaccination des marins sera inscrite début mai à l'ordre du jour du Comité de la sécurité maritime. Le débat devrait se clore par une résolution.

Le 22 avril 2021, la conférence interministérielle (CIM) Santé publique a décidé de vacciner les marins belges sans attendre, dès lors qu'ils font partie de collectivités fermées. La Belgique est pionnière en la matière.

Zeevarenden en vissers zijn weken tot maanden van huis en kunnen dus niet eenvoudig worden ingepland in een algemene vaccinatiecampagne. Ideaal zou zijn om hen met het vaccin van Johnson & Johnson in te enten, waarvan slechts een dosis nodig is.

Hoever staat het met de vaccinatiegraad van de Belgische zeevarenden? Zullen ze voorrang krijgen in de campagne? Worden ze aan boord gevaccineerd of moeten ze zich naar een vaccinatiecentrum verplaatsen? Kunnen ze zich in het buitenland laten vaccineren? Zijn buitenlandse zeevarenden welkom in de Belgische zeehavens? Kunnen ze zich in België laten vaccineren?

03.03 Minister Vincent Van Quickenborne (*Nederlands*): Het Directoraat-generaal Scheepvaart heeft me de gezamenlijke mededeling bezorgd. Zeevarenden spelen een essentiële rol in de bevoorrading van ons land, vaak in moeilijke omstandigheden, zeker in de coronacrisis.

België heeft in juli 2020 als een van de eerste landen zeevarenden aangemerkt als sleutelberoepen. Dat werd meegedeeld aan de Internationale Maritieme Organisatie. In september 2020 werd tijdens de tweede bijzondere sessie van het Maritime Safety Committee met de steun van België een resolutie goedgekeurd om bemanningswissels en de toegang tot de gezondheidszorg te vergemakkelijken. In april 2021 hebben wij binnen de Internationale Arbeidsorganisatie ingestemd met de prioritaire vaccinatie van zeevarenden en hebben vakbonden en werkgevers van de landen van de Internationale Arbeidsorganisatie ingestemd met een resolutie die oproept tot prioritaire vaccinatie van zeevarenden.

Het Directoraat-generaal Scheepvaart werd gevraagd met alle bevoegde instanties de nodige afspraken te maken om de bemanningswissels in onze havens te faciliteren. Tegelijk werden richtlijnen opgesteld in verband met potentiële coronabesmettingen aan boord van schepen die onze havens aandoen.

De vaccinatie van zeevarenden zal begin mei worden besproken op de bijeenkomst van het Maritime Safety Committee. Die bespreking moet uitmonden in een resolutie.

De interministeriële conferentie (IMC) Volksgezondheid heeft op 22 april beslist om de Belgische zeevarenden onmiddellijk te vaccineren, omdat deel uitmaken van de gesloten collectiviteiten. België speelt op dat vlak een

voortrekkersrol.

Pour ce qui est du taux de vaccination des marins, la décision de la CIM ne concerne que les marins affiliés à la Caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins, en d'autres termes, des ressortissants belges ou de l'UE employés à bord de navires battant pavillon belge. Je soutiens pleinement la vaccination prioritaire des marins. Ceux-ci doivent avoir librement accès aux ports pour procéder aux changements d'équipage. D'un point de vue psychologique et physique, toute prolongation du séjour à bord est pénible et compromet la sécurité à bord du navire.

La *task force* vaccination se prononcera cette semaine encore sur la stratégie de vaccination élaborée par la DG Navigation en concertation avec l'Union royale des armateurs belges. Les vaccinations seraient organisées dans deux centres médicaux pour marins à Anvers et à Zeebrugge.

La vaccination des marins belges à l'étranger n'est pas prévue. Les marins étrangers sont les bienvenus dans les ports de notre pays, car ils jouent un rôle important dans les changements d'équipage. Des directives ont été édictées à cet égard. Les marins étrangers ne peuvent pas se faire vacciner en Belgique. La *task force* vaccination décidera du vaccin à administrer aux marins.

03.04 Pieter De Spiegeleer (VB): Il est bon que le ministre réserve l'attention requise à la vaccination des marins.

03.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La vaccination à brève échéance des marins est une bonne nouvelle, même si je regrette que les marins étrangers soient exclus de la vaccination. Dès lors que la vaccination de cette catégorie professionnelle est difficile à planifier, je maintiens ma préférence pour le vaccin de Johnson & Johnson.

L'incident est clos.

04 Question de Pieter De Spiegeleer à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "L'état d'avancement du cadre réglementaire pour la navigation autonome" (55016898C)

04.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Le ministre nourrit l'ambition de développer, d'ici à l'été, un cadre réglementaire afin de créer des conditions de concurrence égale pour la navigation autonome, un

Wat de vaccinatiegraad van zeevarenden betreft, heeft de beslissing van de IMC enkel betrekking op zeevarenden die ingeschreven zijn in de Hulp- en Voorzorgskas voor Zeevarenden, dus op Belgische of EU-onderdanen die werken aan boord van schepen onder Belgische vlag. De prioritaire vaccinatie geniet mijn volledige steun. Zeevarenden moeten onbelemmerd toegang hebben tot de havens om bemanningswissels uit te voeren. Een verplicht langer verblijf aan boord is psychologisch en fysiek belastend en brengt de veiligheid aan boord in het gedrang.

Nog deze week spreekt de taskforce vaccinatie zich uit over de vaccinatiestrategie die door het DG Scheepvaart in samenwerking met de Belgische Redersvereniging werd uitgewerkt. Zij zouden gevaccineerd worden in twee medische centra voor zeevarenden in Antwerpen en Zeebrugge.

Het is niet de bedoeling dat Belgische zeelui zich in het buitenland laten vaccineren. Buitenlandse zeevarenden zijn welkom in onze zeehavens, waar ze een belangrijke rol spelen voor de bemanningswissel. Daarover werden richtlijnen opgesteld. Buitenlandse zeevarenden kunnen zich niet in ons land laten vaccineren. De taskforce vaccinatie zal beslissen over het vaccin dat aan de zeevarenden zal worden toegediend.

03.04 Pieter De Spiegeleer (VB): Het is goed dat de minister de nodige aandacht heeft voor de vaccinatie van zeevarenden.

03.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het is een goede zaak dat er snel werk wordt gemaakt van de vaccinatie van zeevarenden, al betreurt ik dat buitenlandse zeevarenden niet in aanmerking komen. Ik blijf voorstander van het vaccin van Johnson & Johnson, omdat de vaccinatie voor die beroepsgroep moeilijk in te plannen is.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De stand van zaken m.b.t het regelgevend kader voor de autonome scheepvaart" (55016898C)

04.01 Pieter De Spiegeleer (VB): De minister heeft de ambitie om tegen de zomer een regelgevend kader uit te werken om een gelijk speelveld te creëren voor de autonome

secteur industriel innovant.

Ce calendrier reste-t-il tenable? Comment se déroule la concertation?

04.02 Vincent Van Quickenborne, ministre (*en néerlandais*): Le projet d'arrêté royal a été établi en concertation avec le secteur et soumis pour avis aux Régions. Il a été transmis pour avis au Conseil d'État le 23 avril dernier. L'échéance de l'été est donc toujours réaliste.

Nous nous sommes concertés avec les entreprises qui développent des engins navigables sans personnel et leur organisations sectorielles.

Nous voulons organiser un webinaire au mois de juin au cours duquel nous voulons mettre en avant à l'échelle internationale tant la réglementation en vigueur dans notre pays que les entreprises belges.

L'incident est clos.

05 Question de Maria Vindevoghel à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "L'utilisation et l'évaluation de l'avion renifleur" (55016913C)

05.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ces dernières années, la Belgique a mis en place une zone à faibles émissions pour les navires en mer du Nord, mais la surveillance est insuffisante. Selon le ministre, un avion renifleur est utilisé pour surveiller les émissions au-dessus de la mer en Belgique uniquement.

Est-il vrai que l'avion renifleur effectue moins d'heures de vol que prévu? Qu'en est-il des projets de l'ancien ministre De Backer d'équiper les éoliennes offshores de capteurs, comme c'est d'ailleurs le cas aux Pays-Bas? Des points de mesure fixes seront-ils également utilisés dans les ports? Les avions renifleurs peuvent-ils également être utilisés au-dessus du sol pour surveiller les installations industrielles?

05.02 Vincent Van Quickenborne, ministre (*en néerlandais*): En 2020, 158 heures de vol seulement ont été effectuées au-dessus de la mer du Nord, ce qui est sensiblement moins que les années précédentes. Cette diminution est entièrement imputable aux mesures prises dans le cadre de la lutte contre la coronapandémie, qui ont fait qu'un opérateur scientifique seulement pouvait être présent, au lieu de deux. L'éventail des tâches de l'avion est très diversifié. En 2020, beaucoup moins de navires ont été contrôlés. Depuis 2021, la priorité est à nouveau accordée à la surveillance

scheepvaart, die een innovatieve industrie is.

Is dit nog steeds haalbaar? Hoe verloopt het overleg?

04.02 Minister Vincent Van Quickenborne (Nederlands): Het ontwerp van KB werd opgesteld in overleg met de sector en voor advies voorgelegd aan de Gewesten. Op 23 april werd het voor advies aan de Raad van State overgezonden. De zomer is dus nog steeds haalbaar.

Wij hebben overlegd met de bedrijven die onbemande vaartuigen ontwikkelen en hun sectororganisaties.

Wij willen in juni een webinar organiseren, waarop wij zowel de Belgische regelgeving als de Belgische bedrijven internationaal in de kijker willen zetten.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van Maria Vindevoghel aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De inzet en de evaluatie van het sniffervliegtuig" (55016913C)

05.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): België heeft de afgelopen jaren een lage-emissiezone voor schepen in de Noordzee ingesteld, maar de controle daarop is ontoereikend. Volgens de minister wordt enkel in België een sniffervliegtuig ingezet voor de controle van de uitstoot boven zee.

Klopt het dat het sniffervliegtuig minder vliegreuren presteert dan gepland? Hoe staat het met de plannen van voormalig minister De Backer om windmolens op zee uit te rusten met sensoren, wat overigens in Nederland het geval is? Zal er ook worden gewerkt met vaste meetpunten in de havens? Kan het sniffervliegtuig ook boven land worden ingezet om industriële installaties te controleren?

05.02 Minister Vincent Van Quickenborne (Nederlands): In 2020 werd slechts 158 uur boven de Noordzee gevlogen, wat merkkelijk minder is dan in de voorgaande jaren. Dat is volledig te wijten aan de maatregelen ter bestrijding van de coronapandemie, waardoor slechts een wetenschappelijke operator aanwezig kon zijn, in plaats van twee. Het takenpakket van het vliegtuig is heel divers. In 2020 werden ook beduidend minder schepen gecontroleerd. In 2021 ligt de prioriteit opnieuw bij de monitoring van gasvormige scheepsemissies.

des émissions gazeuses des navires.

Les projets conçus par mon prédécesseur concernant les capteurs sont bien en cours de réalisation et l'installation sur les éoliennes est prévue pour 2022. Nous pourrions ainsi mesurer les émissions des navires en route vers les ports belges. Dans un stade ultérieur, il sera examiné si des capteurs peuvent également être installés sur les éoliennes de la zone Princesse Elisabeth, afin de surveiller les navires traversant la mer du Nord.

Aux Pays-Bas, des capteurs ont été installés dans le port de Rotterdam dans le cadre d'un projet pilote, mais pour des raisons météorologiques, ce projet a été interrompu prématurément. Les Pays-Bas sont très intéressés par notre avion renifleur, qui a déjà été déployé dans le pays en 2018 et 2019 et qui effectuera à nouveau des contrôles au-dessus de la zone néerlandaise de la mer du Nord en 2021.

En principe, il est possible d'utiliser des avions renifleurs au-dessus du sol afin de mesurer les quantités de soufre et d'azote émises par des installations industrielles. Toutefois, une autorisation de survol des installations est nécessaire. En outre, les Régions sont compétentes pour les contrôles au-dessus du sol.

05.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Il est bon qu'outre l'avion renifleur, nous mettions en place d'autres systèmes de contrôle également. J'espère qu'à l'avenir, nous pourrions mieux mesurer les émissions des grandes installations industrielles.

L'incident est clos.

06 Question de Maria Vindevoghel à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "La navigation de plaisance en Belgique" (55016934C)

06.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le nombre de personnes pratiquant la navigation de plaisance augmente considérablement, si bien que la demande de permis de navigation de plaisance a également connu une forte hausse.

Les centres d'examen peuvent-ils encore répondre à la demande? Tous ceux qui sont tenus d'obtenir avant 2022 le brevet obligatoire pour la navigation privée en mer pourront-ils présenter l'examen dans le courant de l'année 2021? Combien de bateaux de plaisance compte-t-on aujourd'hui en Belgique? Le ministre a-t-il la compétence de créer des points d'amarrage supplémentaires? La navigation de plaisance est-elle soumise à des limites dans notre

De plannen van mijn voorganger worden wel degelijk uitgevoerd en de installatie op de windmolens is gepland voor 2022. Daarmee zullen we de emissies kunnen meten van schepen die onderweg zijn naar Belgische havens. In een volgend stadium wordt nagegaan of ze ook op de windmolens in de Prinses Elisabethzone kunnen worden geïnstalleerd, voor de controle van schepen die de Noordzee doorkruisen.

In Nederland werden bij een testproject sensoren geplaatst in de haven van Rotterdam, maar om meteorologische redenen werd het project voortijdig stopgezet. Nederland is sterk geïnteresseerd in ons sniffervliegtuig, dat in 2018 en 2019 al in Nederland werd ingezet en dat in 2021 opnieuw controles zal uitvoeren boven het Nederlandse Noordzeegebied.

Het is in principe mogelijk om sniffervliegtuigen boven land in te zetten voor het meten van de zwavel- en stikstofuitstoot van industriële installaties. Daarvoor is wel een toelating nodig om over de installaties te mogen vliegen. Bovendien zijn de Gewesten bevoegd voor de controles boven land.

05.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het is goed dat we, naast het sniffervliegtuig, ook andere controlesystemen opzetten. Ik hoop dat we in de toekomst ook de uitstoot van grote industriële installaties boven land beter zullen kunnen meten.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van Maria Vindevoghel aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De pleziervaart in België" (55016934C)

06.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het aantal mensen dat pleziervaarten doet, neemt enorm toe, waardoor ook de vraag naar pleziervaartbrevetten fel is gestegen.

Kunnen de examencentra nog wel voldoen aan de vraag? Zal iedereen die een verplicht brevet moet halen voor 2022 voor privaat gebruik op zee dat ook kunnen in de loop van 2021? Hoeveel pleziervaartuigen zijn er momenteel in België? Heeft de minister de bevoegdheid om ligplaatsen bij te creëren? Geldt er een limiet voor de pleziervaart in België?

pays?

06.02 Vincent Van Quickenborne, ministre (*en néerlandais*): La DG Navigation dispose de quatre centres d'examen. Dans le cadre des mesures contre le corona, ils ont été fermés pendant un certain temps. Au début de cette année, j'ai demandé à mes services de prévoir des jours d'examen supplémentaires.

De nombreux plaisanciers souhaitent obtenir leur brevet avant le 1^{er} juillet, car ils ne doivent ainsi pas passer d'examens pratiques. L'introduction de ces épreuves pratiques a été reportée au 1^{er} juillet 2021 à la demande du secteur.

À partir du 1^{er} janvier 2022, un brevet sera obligatoire pour la navigation privée en mer. L'objectif est bien d'offrir à chaque plaisancier qui ressortit à l'obligation la possibilité de passer l'examen en 2021.

J'ignore s'il y aura une éventuelle pénurie d'amarrages. La création d'amarrages supplémentaires est du ressort des ports de plaisance, en concertation avec le gouvernement flamand. La capacité sur les voies navigables constitue quant à elle une compétence régionale.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 15 h 55.

06.02 Minister Vincent Van Quickenborne (*Nederlands*): Het DG Scheepvaart beschikt over vier examencentra. Door de strijd tegen corona waren ze een tijdje gesloten. Begin dit jaar heb ik mijn diensten gevraagd om extra examendagen te plannen.

Veel pleziervaarders willen nog voor 1 juli hun brevet behalen, omdat ze zo geen praktijktests moeten afleggen. Het invoeren van deze praktijktests werd op verzoek van de sector uitgesteld naar 1 juli 2021.

Vanaf 1 januari 2022 zal een brevet verplicht zijn bij privaat gebruik op zee. Het is absoluut de bedoeling om elke pleziervaarder die onder de verplichting valt in 2021 de mogelijkheid te bieden om aan het examen deel te nemen.

Ik heb dan ook geen zicht op een eventueel tekort aan ligplaatsen. Het creëren van bijkomende ligplaatsen is een zaak voor jachthavens, in samenspraak met de Vlaamse overheid. De capaciteit op de binnenwateren is een gewestelijke bevoegdheid.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.55 uur.