

**RAADGEVENDE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUXRAAD**

24 juni 2003

ANTWOORD

**van het Comité van Ministers op de
Aanbeveling over de vervuiling van de
zee en de bescherming van het Zwin
(doc. 690/2)**

**CONSEIL INTERPARLEMENTAIRE
CONSULTATIF
DE BENELUX**

24 juin 2003

REPONSE

**du Comité de ministres à la
recommandation relative au problème
de la pollution de la mer et à
la protection du Zwin
(doc. 690/2)**

Dit antwoord omvat twee onderdelen. Een eerste onderdeel betreft de vervuiling van de zee en het tweede deel behandelt de bescherming van het Zwin.

A. De vervuiling van de zee

1. Het verzoek om op het preventieve vlak in de Europese Unie en in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie te pleiten voor meer veiligheid in het Kanaal

In dit kader kan worden aangetoond dat zowel op internationaal als Europees vlak, naast de reeds bestaande reglementeringen, een aantal concrete voorstellen in verschillende fora worden besproken.

Om veilige vaarroutes te garanderen en een optimale communicatie van de schepen met de wal te garanderen, werden reeds vroeger op Europees vlak verschillende initiatieven genomen. Recentelijk werd Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart gepubliceerd. Dit systeem heeft tot doel de veiligheid en efficiëntie van het zeeverkeer in de Europese Unie te verhogen om het opvangen door de betrokken autoriteiten van incidenten, ongevallen en potentieel gevaarlijke situaties op zee te verbeteren en om tot een beter voorkomen en opsporen van verontreiniging door schepen bij te dragen. De richtlijn is in werking getreden op 5 februari 2004 en is van dan af haar vruchten beginnen af te werpen.

Tevens werd op de 49^{ste} vergadering van de *Marine Environment Protection Committee* (MEPC) van de IMO, die heeft plaatsgevonden in juli 2003, door zes lidstaten van de Europese Unie, waaronder België, het voorstel ingediend een *Atlantic Coast and Channel Particular Sensitive Sea Area* (PSSA) op te richten.

De PSSA werd principieel goedgekeurd met één «*associated protective measure*» (APM), nl. het 48u op voorhand verplicht aanmelden van het varen door het Kanaal. De bedoeling is om tijdig schepen met een hoger risico te identificeren en zo, indien nodig, bepaalde verkeersmaatregelen te nemen.

Cette réponse comprend deux parties. La première concerne la pollution de la mer et la seconde traite de la protection du Zwin.

A. La pollution de la mer

1. La demande, sur le plan préventif, de plaider dans l'Union européenne et dans le cadre de l'Organisation maritime internationale pour davantage de sécurité dans la Manche

Dans ce cadre, force est de constater que l'on discute dans différentes enceintes, tant internationales qu'européennes, non seulement des réglementations existantes, mais aussi d'une série d'autres propositions concrètes.

Pour garantir des routes de navigation sûres et une communication optimale entre les navires et la terre ferme, l'Europe avait déjà pris en son temps plusieurs initiatives. Récemment encore elle a publié la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information. L'objectif de ce système est d'accroître la sécurité et l'efficacité du trafic maritime dans l'Union européenne, d'améliorer la réaction des autorités concernées en cas d'incidents, d'accidents ou de situations potentiellement dangereuses en mer, et de contribuer à mieux assurer la prévention et la détection de la pollution causée par les navires. La directive est entrée en vigueur le 5 février 2004 et commence depuis lors à porter ses fruits.

Lors de la 49^{ème} session du Comité marin de protection de l'environnement (MEPC) de l'OMI qui a eu lieu en juillet 2003, six Etats membres de l'Union européenne, dont la Belgique, ont déposé une proposition visant la création d'un *Atlantic Coast and Channel Particular Sensitive Sea Area* (PSSA).

Un accord de principe est intervenu à propos du PSSA assorti d'une «*associated protective measure*» (APM), à savoir l'obligation de notifier la traversée de la Manche 48 heures à l'avance. L'intention est de pouvoir identifier, en temps utile, les bateaux qui présentent un risque accru et de prendre, au besoin, certaines mesures touchant au trafic.

Voor wat betreft een betere kwaliteit van de schepen werd reeds eerder, als een van de ERIKA-maatregelen, door de Europese Unie besloten enkelwandige olietankers te verbieden om zo oudere olietankschepen te weren uit de Europese wateren. Die beslissing is uitgemond in de Verordening (EG) nr. 417/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 18 februari 2002 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad. Tevens werd door het toedoen van de EU-lidstaten de MARPOL-Conventie geamendeerd om het verbod op het gebruik van enkelwandige olietankschepen vervroegd te doen ingaan (annex I, 13 G).

Daarnaast werd, in de nasleep van het voorval met de «Prestige», door de EU-lidstaten bij IMO een gezamenlijk voorstel ingediend om de MARPOL-Conventie andermaal te wijzigen met het oog op een verder versnellen van het uitdovingschema voor enkelwandige olietankschepen, een onmiddellijke ban voor vervoer van zware olie in enkelwandige olietankschepen en het toepassen van «CAS» (*Condition Assessment Scheme*) op olietankers van 15 jaar en ouder.

De regelgeving inzake de versnelde uitdoving van categorie I-tankers van 2005 naar 2007, de uitdoving van categorie II- en III-tankers en het vervoer van zware oliën in enkelwandige tankers, en de wijzigingen aan «CAS» zullen voor 2005 van kracht zijn.

Parallel met de voornoemde actie bij IMO wordt de eerder vermelde Verordening (EG) nr. 417/2002 kortelings geamendeerd met grotendeels dezelfde doelstellingen als de bij IMO ondernomen actie.

2. De bestaande rampenplannen actualiseren met het oog op een snelle en efficiënte besluitvorming

Artikel 20 van de reeds hoger vermelde Richtlijn 2002/59/EG van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart stelt dat de lid-

S'agissant d'une meilleure qualité de navires, l'Union européenne avait déjà décidé, dans le cadre des mesures ERIKA, d'interdire les pétroliers à simple coque, de sorte à bannir les pétroliers plus vétustes de l'espace marin communautaire. Cette décision a conduit au règlement (CE) n° 417/2002 du Parlement européen et du Conseil du 18 février 2002 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque, et abrogeant le règlement (CE) n° 2978/94 du Conseil. Par l'entremise des Etats membres de l'UE, la Convention MARPOL a été amendée afin d'accélérer l'introduction de l'interdiction des pétroliers à simple coque (annexe I, 13 G).

Suite à la catastrophe du «Prestige», les Etats membres ont déposé une proposition conjointe auprès de l'OMI visant à modifier une nouvelle fois la Convention MARPOL en vue d'accélérer le retrait des pétroliers à coque simple, d'interdire immédiatement les transports de fuel lourd dans des pétroliers à simple coque et d'appliquer le «CAS» (*Condition Assessment Scheme*) aux pétroliers de 15 ans et plus.

La réglementation en matière de retrait accéléré des pétroliers de la catégorie I de 2005 à 2007, de retrait des pétroliers de catégorie II et III, de transport de fuel lourd dans des pétroliers à simple coque et les modifications au «CAS» seront en vigueur pour 2005.

Parallèlement à l'action précitée auprès de l'OMI, le règlement (CE) n° 417/2002 évoqué ci-dessus sera prochainement amendé, les objectifs étant les mêmes que ceux de l'action entreprise devant l'OMI.

2. Actualiser les plans catastrophe existants en vue d'une prise de décision rapide et efficace

L'article 20 de la directive 2002/59/CE du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires stipule que les Etats membres établiront des plans en vue d'ac-

staten plannen moeten opstellen voor de opvang van schepen in nood in de wateren die onder hun jurisdictie vallen. Hoewel artikel 29 van deze richtlijn stelt dat de lidstaten de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking doen treden om uiterlijk op 5 februari 2004 aan deze richtlijn te voldoen, heeft de Raad van de Europese Unie (Vervoer, Telecommunicatie en Energie), na het ongeval met de «Prestige», in punt 8 van de conclusies van zijn zitting van 5 en 6 december 2002 inzake de veiligheid van schepen en voorkoming van verontreiniging, erop aangedrongen dat de Europese lidstaten, uiterlijk voor 1 juli 2003, reeds plannen opstellen voor de aanwijzing van toevluchts-oorden voor schepen in nood, als voorgeschreven in artikel 20 van de richtlijn. In aansluiting op deze conclusies werd er geopteerd om de omzetting van de bepalingen van de richtlijn in verband met «toevluchtsoorden» in twee fasen te realiseren.

In een eerste fase werd tegen 1 juli 2003 een operationeel plan opgesteld om een schip, dat zich in nood bevindt in wateren die onder Belgische jurisdictie vallen, een toevluchtsoord aan te wijzen. Uit de ervaring die werd opgedaan bij o.a. het voorval met «Vicky», was gebleken dat het Rampenplan Noordzee daarvoor een goede basis vormde en het volstond het uit te breiden met een hoofdstuk, specifiek voor het aanwijzen van toevluchtsoorden. Om uitvoering te geven aan punt 8 van de conclusies van de Raad werd dus, in een eerste fase van de omzetting van artikel 20 van Richtlijn 2002/59/EG, aan het «Rampenplan Noordzee» een hoofdstuk toegevoegd, nl. «7. Plan voor de opvang van schepen in nood in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België». De havens van Zeebrugge en Oostende werden aangeduid als toevluchtsoorden voor schepen in nood, samen met een aantal ankergebieden. Indien de omstandigheden het noodzakelijk maken kan de provinciegouverneur van West-Vlaanderen steeds een ander vluchtoord aanduiden.

Artikel 20 van de richtlijn zal worden omgezet in de nationale wetgevingen.

cueillir des navires en détresse dans les eaux relevant de leur juridiction. Même si l'article 29 de cette directive stipule que les Etats membres mettront en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à ladite directive au plus tard le 5 février 2004, le Conseil de l'Union européenne (Transports, Télécommunications et Energie), intervenant après la catastrophe du «Prestige», a insisté au point 8 des conclusions de sa séance des 5 et 6 décembre 2002, consacrée à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution pour que les Etats membres établissent déjà pour le 1^{er} juillet 2003 au plus tard, des plans en vue de la désignation des lieux de refuge, comme prescrit à l'article 20 de la directive. Suite à ces conclusions, le choix s'est porté sur une transposition en deux étapes des dispositions de la directive relatives aux «lieux de refuge».

Dans une première phase, il a été procédé pour le 1^{er} juillet 2003 à l'élaboration d'un plan opérationnel afin d'assigner un lieu de refuge aux navires en détresse dans les eaux relevant de la juridiction belge. L'incident avec le «Vicky» a démontré que le «Plan catastrophe Mer du Nord» offrait une excellente base et qu'il suffirait d'élargir ce plan en y incluant un chapitre relatif à la désignation des lieux de refuge. Pour exécuter le point 8 des conclusions du Conseil, on a donc, au cours de la première phase de la transposition de l'article 20 de la directive 2002/59/CE, ajouté au «Plan catastrophe Mer du Nord», un chapitre 7 intitulé «Plan pour l'accueil des navires en détresse dans les eaux relevant de la juridiction belge». Les ports de Zeebrugge et d'Oostende ont été désignés comme lieux de refuge pour les navires en détresse avec un certain nombre de zones d'ancrage. Si les circonstances l'exigent, le gouverneur de la province de Flandre-Orientale pourra toujours désigner un autre lieu de refuge.

L'article 20 de la directive est transposé dans les législations nationales.

3. Zorgen voor een gezamenlijk optreden in de bestrijdingsfase

In dit verband is een gezamenlijk commando van Vlaanderen en Nederland noodzakelijk, met grensoverschrijdende bevoegdheden, een gering aantal tussenkomende partijen en een gezamenlijke informatie van de betrokken overheden.

Het Belgisch koninklijk besluit van 13 mei 2003 tot oprichting van een structuur kustwacht beoogt de coördinatie en het overleg tussen de administraties bevoegd voor de Noordzee. Ze bestaat uit een beleidsorgaan, een permanent secretariaat en een overlegplatform. Het overlegplatform staat in voor het organiseren van overleg tussen de bevoegde federale departementen onderling, de vertegenwoordigers van de Vlaamse regering, de bevoegde overheidsdepartementen en derden. Het beleidsorgaan doet voor de voorbereiding van reglementaire besluiten, het opstellen van procedures en het formuleren van adviezen een beroep op het overlegplatform.

Zodra deze organen operationeel zijn, zal deze problematiek worden geagendeerd en worden nagegaan hoe het in de bestrijdingsfase mogelijk is een zo efficiënt mogelijk gecoördineerd optreden tussen de Belgische en de Nederlandse overheid mogelijk te maken.

4. Waken over een gezamenlijk optreden in de saneringsfase (gezamenlijke analyse, juridische, politieke en bestuurlijke acties)

Wat het gezamenlijk optreden in de saneringsfase betreft, dienen verschillende communautaire initiatieven te worden vermeld.

Nadat zich in november 2002 in Europese wateren de ramp met de Prestige had voorgedaan, was duidelijk dat er bijkomende Europese maatregelen moesten komen, niet alleen op het vlak van de voorkoming van verontreiniging door schepen maar ook ter bestrijding daarvan. Deze maatregelen moesten de door lidstaten ondernomen stappen aanvullen en een meerwaarde vormen voor de acties die op communautair niveau reeds waren ondernomen op het gebied van accidentele en opzettelijke ver-

3. Veiller à une intervention commune dans la phase de lutte

A cet égard, un commandement commun pour la Flandre et les Pays-Bas est nécessaire, avec des compétences transfrontalières, un nombre de parties intervenantes réduit et une information commune des autorités concernées.

L'arrêté royal belge du 13 mai 2003 créant une structure de garde côtière vise la mise en place d'une coordination structurée entre les départements compétents pour la Mer du Nord. Elle est composée d'un organe stratégique, d'un secrétariat permanent et d'un organe de concertation. Ce dernier assure l'organisation des concertations entre les départements fédéraux compétents et les représentants du gouvernement flamand, les départements publics fédéraux et les tiers. L'organe stratégique fait appel à l'organe de concertation pour préparer les arrêtés réglementaires, fixer les procédures et formuler les avis.

Dès que les organes en question seront opérationnels, cette problématique fera l'objet d'une concertation notamment en vue d'examiner comment les autorités belges et néerlandaises pourront engager une action commune dans la phase de lutte.

4. Veiller à une intervention commune dans la phase d'assainissement (analyse et actions communes sur les plans juridique, politique et administratif)

Sur le plan des interventions communes dans la phase d'assainissement, il convient de mentionner plusieurs initiatives communautaires.

Après la catastrophe du Prestige survenue dans l'espace marin communautaire, il était clair que des mesures communautaires supplémentaires s'imposaient, non seulement pour prévenir, mais aussi pour lutter contre la pollution par les navires. Ces mesures devaient compléter les démarches entreprises par les Etats membres et apporter une valeur ajoutée aux actions déjà mises en oeuvre sur le plan communautaire dans le domaine de la pollution marine accidentelle ou intentionnelle et de la

ontreiniging van de zee en civiele bescherming. Het pas opgerichte Europees Agentschap voor maritieme veiligheid biedt een passend kader voor de ontwikkeling van concrete bestrijdingsmaatregelen op communautair niveau. De Commissie wil het Agentschap daarvoor de nodige bevoegdheden en middelen geven en stelt voor om Verordening (EG) nr. 1406/2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid in die zin te wijzigen.

Op het ogenblik is de rol van de Europese Unie op het gebied van bestrijding van verontreiniging van de zee gebaseerd op twee communautaire instrumenten:

a) Beschikking 2850/2002/EG¹ van het Europees Parlement en de Raad houdende instelling van een communautair kader voor samenwerking op het gebied van door ongevallen veroorzaakte of opzettelijke verontreiniging van de zee en

b) Beschikking 2001/792/EG² van de Raad van 23 oktober 2001 tot vaststelling van een communautair mechanisme ter vergemakkelijking van de versterkte samenwerking bij bijstandsinterventies in het kader van civiele bescherming. De communautaire maatregelen, waarin bovenstaande instrumenten voorzien, beogen ondersteuning en aanvulling van de inspanningen van de lidstaten, ertoe bij te dragen hun vermogen tot rampenbestrijding te verhogen, schepping van betere voorwaarden voor en bevordering van doeltreffende wederzijdse bijstand en samenwerking, bevordering van samenwerking tussen lidstaten om te zorgen voor schadevergoeding volgens het beginsel van de vervuiler betaalt.

Het Agentschap zal bovengenoemd communautair kader en het communautair mechanisme ondersteunen met de vereiste aanvullende praktische middelen, waaronder gespecialiseerde oliebestrijdingsschepen en -uitrusting waarmee de zee en de kust van olie en andere schadelijke stoffen gereinigd kunnen worden, en zal daarmee de verontreinigingsbestrijding door lidstaten aanvullen. Wanneer zich een verontreinigingsincident voordoet, zal het Agentschap bijstand verlenen aan de getroffen lidstaat en zullen de schoonmaakoperaties onder het gezag van die lidstaat worden uitgevoerd.

¹ PB L 332 van 28.12.2000, blz.1.

² PB L 297 van 15.11.2001, blz.7.

protection civile. L'Agence européenne pour la sécurité maritime offre un cadre approprié pour la mise en oeuvre de mesures de lutte concrètes au niveau communautaire. La Commission souhaite par conséquent doter l'Agence des compétences et moyens indispensables à cet effet et propose de modifier en ce sens le Règlement (CE) n° 1406/2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime.

Dans sa lutte contre la pollution marine, l'Union européenne se base sur deux instruments communautaires :

a) la Décision 2850/2002/EG¹ du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre communautaire de coopération dans le domaine de la pollution marine accidentelle ou intentionnelle et

b) la Décision 2001/792/EG² du Conseil du 23 octobre 2001 instituant un mécanisme communautaire visant à favoriser une coopération renforcée dans le cadre des interventions de secours relevant de la protection civile. Les mesures communautaires issues des instruments précités ont pour objectif de soutenir et de compléter les efforts des Etats membres, de contribuer à accroître leur capacité de lutter contre les catastrophes, de favoriser et de créer de meilleures conditions pour une assistance réciproque et une coopération efficace, d'encourager la coopération entre les Etats membres afin de régler l'indemnisation des dommages suivant le principe du pollueur-payeur.

L'Agence soutiendra le cadre communautaire et le mécanisme communautaire précités en fournissant les moyens pratiques complémentaires requis, tels que les navires et les équipements spécialisés de lutte contre les pollutions marines par hydrocarbures, qui permettent de débarrasser la côte et la mer des hydrocarbures et autres substances nocives. Ceci complètera ainsi les dispositifs de lutte des Etats membres. Lors d'un incident de pollution, l'Agence prêtera assistance à l'Etat membre touché et des opérations de nettoyage seront effectuées sous la direction de cet Etat.

¹ JO L 332 du 28.12.2000, p.1.

² JOL 297 du 15.11.2001, p.7.

De Commissie acht het een goede zaak het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid de bevoegdheid en de middelen te geven om de verontreinigingsbestrijdingsplannen van de lidstaten aan te vullen. Vandaar het voorstel in het ontwerp van verordening om extra budget ter beschikking te stellen opdat het Agentschap deze verontreinigingsbestrijdingstaak ten volle zou kunnen vervullen.

Het valt te verwachten dat die aanpak via het Europees Agentschap tevens de facto zal resulteren in een gezamenlijk optreden van België, Nederland en wellicht nog andere EU-lidstaten in de saneringsfase bij een olievervuilingsincident.

Tot slot kan gemeld worden dat de Benelux-samenwerking op dit vlak actueel versterkt wordt door het herdynamiseren van de Subcommissie «Maritiem verkeer en vervoer» in de schoot van de Benelux-samenwerking. Bedoeling is om de Benelux-standpunten op diverse vlakken nader op elkaar af te stemmen.

B. De bescherming van het Zwin

Wat betreft het aspect van het opruimen van de gevolgen van eventuele olievervuiling, met name voor ecologische kwetsbare natuurgebieden zoals het Zwin en de Zwinstreek, is door de Vlaamse minister Ludo Sannen aan zijn Nederlandse collega Veerman een brief geschreven met vier voorstellen:

1. De afsprakennota met betrekking tot de bescherming van het Zwin zodanig te herzien dat, indien een voor de uitvoering van de beschermingsmaatregelen bevoegde overheid in gebreke blijft, de in de andere staat bevoegde overheid mits toestemming van de gouverneur van de provincie West-Vlaanderen en van de Commissaris van de Koningin in Zeeland de beschermingsmaatregelen uitvoert ten financiële laste van de in gebreke blijvende partij.

La Commission estime qu'il convient de doter l'Agence européenne pour la sécurité maritime des compétences et des moyens nécessaires pour compléter les plans antipollution des Etats membres, d'où la proposition du projet de règlement d'octroyer à l'Agence un budget supplémentaire lui permettant de mener à bien sa mission de lutte antipollution.

En cas d'incident de la pollution par les hydrocarbures, on s'attend à cette approche via l'Agence européenne pour la sécurité maritime qui débouchera de fait sur une intervention commune de la Belgique, des Pays-Bas et sans doute aussi d'autres Etats membres de l'UE dans la phase d'assainissement.

Il y a lieu de noter, enfin, qu'un renforcement de la coopération dans ce domaine est actuellement recherché par la redynamisation de la Sous-Commission «Trafic maritime et Transports» au sein de la coopération Benelux. L'intention est de coordonner davantage les points de vue du Benelux dans divers dossiers.

B. La protection du Zwin

S'agissant de l'élimination des conséquences d'une éventuelle pollution par les hydrocarbures, notamment dans les zones naturelles vulnérables de grande valeur écologique, telle que le Zwin et la région du Zwin, le ministre flamand Ludo Sannen a adressé à son homologue néerlandais Veerman une lettre comportant quatre propositions:

1. Revoir le Programme des décisions concernant la protection du Zwin en précisant qu'en cas de non intervention par une autorité compétente pour l'exécution des mesures de protection, l'autorité compétente de l'autre Etat pourra, moyen accord du Gouverneur de la province de Flandre-Occidentale et du Commissaire de la Reine de Zélande, exécuter les mesures de protection à charge de la partie défaillante.

2. De afsprakennota terzake laten onderwerpen aan een passende beoordeling in overeenstemming met de bepalingen van artikel 6 van de Habitatrichtlijn 92/43/EEG. Dit zou kunnen geschieden aan de hand van een vrijwillige internationale PLAN-Mer (Milieu-effectenrapportage). Daarin zou een wetenschappelijk onderbouwde norm kunnen bepaald worden vanaf wanneer de afdamming van de Zwinmonding met zand minder schadelijk is dan een vervuiling door stookolie.

3. Het toekennen van het statuut van grensoverschrijdend park aan het Zwin en aan de waardevolle landschapselementen van de Zwinstreek, gelegen tussen Heist, Breskens en Damme, zoals bepaald in de Benelux-Overeenkomst inzake natuurbehoud en landschapsbescherming van 8 juni 1982. Een voorbeeld van dergelijk grenspark is het grenspark De Zoom Kalmthoutse Heide.

4. Tot slot werd ook grote zorg uitgesproken over het voorgenomen Jachthavenproject «Sluis aan Zee» voor de op Belgisch grondgebied gelegen natuurgebieden, die in uitvoering van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen zijn aangeduid of aangemeld als speciale beschermingszone.

Het antwoord van de Nederlandse minister luidt :

Voor punt 1 dat dit een expliciete regeling is tussen de beide staten en dus niet kan geregeld worden tussen lagere overheden. Een dergelijke regeling tussen België en Nederland wordt niet opportuun geacht. Er wordt verwezen naar een nieuwe afsprakenregeling tussen de betrokken partijen in de regio. De minister stelt dat hij eerst de deugdelijkheid van deze getroffen regeling wil afwachten.

Voor punt 2 betwijfelt de Nederlandse minister of dit aan een PLAN-Mer onderworpen moet worden. Hij zegt dat onderzoek wordt verricht naar de mogelijke effecten van de in de afsprakennota opgenomen maatregelen.

Voor punt 3 antwoordt de minister dat de oppervlakte van 400 ha voor het totale grensoverschrijdende natuurgebied te zeer afwijkt van de gestelde norm van 1.000 ha. Hij wijst op de aan-

2. Soumettre sur ce point le Programme des décisions à une évaluation appropriée conformément aux dispositions de l'article 6 de la directive Habitat 92/43/CEE. Cela pourrait se faire à partir d'un Plan EIE (Etude d'impact sur l'environnement) international volontaire. On pourrait y déterminer une norme scientifiquement étayée qui indiquerait à partir de quel moment l'endiguement de l'embouchure du Zwin sera moins nocif que la pollution par hydrocarbures.

3. Attribuer au Zwin et aux éléments paysagers de grande valeur de la région du Zwin entre Heist, Breskens et Damme, le statut de parc transfrontalier, comme déterminé dans la Convention Benelux en matière de conservation de la nature et de protection des paysages du 8 juin 1982. A titre d'exemple, il est fait référence au parc transfrontalier «De Zoom Kalmthoutse Heide».

4. La lettre fait aussi état des grandes préoccupations que suscite le projet d'implantation d'un port de plaisance «Sluis aan Zee» en face des zones naturelles situées en territoire belge que les directives européennes «Oiseaux et Habitat» ont désignées comme zones de protection spéciale.

La réponse du ministre néerlandais est libellée en ces termes:

Pour le point 1, il s'agit d'un arrangement explicite entre les deux Etats qui ne peut donc être abordé au niveau des pouvoirs subordonnés. Un tel arrangement entre la Belgique et les Pays-Bas n'est par ailleurs pas jugé opportun. Il est fait référence à un nouvel arrangement entre les parties concernées de la région. Le ministre souhaite attendre l'évaluation sur cet arrangement.

Pour le point 2, le ministre néerlandais doute qu'il soit nécessaire de recourir à un Plan EIE. Il signale que des études sur les effets possibles des mesures figurant dans le Programme de décisions sont en cours.

Pour le point 3, le ministre répond qu'avec une superficie totale de 400 ha, la zone naturelle transfrontalière s'écarte trop de la norme qui est fixée à 1.000 ha. Il signale que la Commission euro-

melding en waarschijnlijke beslissing door de Europese Commissie in 2004 van de communautaire lijst van gebieden die als speciale beschermingszone zullen moeten worden aangewezen. Hij stelt voor om het aanwijzingbesluit van het Zwin als speciale beschermingszone in het kader van de Habitatrichtlijn op elkaar af te stemmen. Daarbij pleit hij voor het opstellen van een grensoverschrijdend beheersplan. Op die manier wil hij tegemoet komen aan de uitvoering van de Benelux-Overeenkomst inzake natuurbehoud en landschapsbescherming.

Voor punt 4 signaleert de minister dat het College van Gedeputeerde Staten besloten heeft het plan Jachthavenproject «Sluis aan Zee» niet op te nemen in de streekplanherziening West-Zeeuws Vlaanderen. Hij zegt dat bij de advisering van het bewuste project rekening zal worden gehouden met de geuite bezorgdheid van de Vlaamse minister.

péenne indiquera et arrêtera probablement la liste communautaire des régions qui seront désignées comme zones spéciales de protection. Il propose une coordination sur la décision de désignation du Zwin comme zone de protection spéciale dans le cadre de la directive «Habitat». Il plaide pour l'établissement d'un plan de gestion transfrontalier lui permettant de rencontrer la demande d'application de la Convention Benelux en matière de conservation de la nature et de protection des paysages.

Pour le point 4, le ministre signale que le Conseil provincial a décidé de ne pas reprendre le projet de port de plaisance «Sluis aan Zee» dans la révision du plan régional *West-Zeeuws Vlaanderen*. Il précise que, dans l'avis concernant le projet en question, il sera tenu compte des préoccupations exprimées par le ministre flamand.