

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1992-1993 (*)

21 DECEMBER 1992

WETSVOORSTEL

op de verontreiniging van de zee

(Ingediend door de heer Vande Lanotte c.s.)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit voorstel heeft tot doel de verplichtingen die België internationaal heeft aangegaan in de zogenaamde MARPOL-conventie daadwerkelijk uit te voeren. Volgens deze internationale afspraak moet ieder land ervoor zorgen dat verontreiniging van de zee effectief en streng wordt gestraft. Gaandeweg zijn de bepalingen van deze conventie strenger gemaakt. Al deze wijzigingen zijn door het Belgisch Parlement goedgekeurd, de jongste door de goedkeuringswet van 17 januari 1984.

Het verdrag goedkeuren is onvoldoende : wettelijke bepalingen zijn noodzakelijk om het uit te voeren. Vandaag is de wet van 4 juli 1962 op de verontreiniging van de zee door olie, gewijzigd in 1973, nog altijd van toepassing. Het gevolg is dat verontreiniging van de zee *de facto* niet strafbaar is. Onlangs nog hebben ambtenaren van de beheerseenheid van het mathematisch model Noordzee en het Brugse parket dit bevestigd.

Dit voorstel moet dit verhelpen en hakt een aantal knopen door.

(*) Tweede zitting van de 48^e zittingsperiode.

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1992-1993 (*)

21 DÉCEMBRE 1992

PROPOSITION DE LOI

relative à la pollution de la mer

(Déposée par M. Vande Lanotte et consorts)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition a pour objectif de concrétiser dans notre législation les obligations internationales que la Belgique a contractées en signant la convention MARPOL. Celle-ci prévoit que chaque Etat signataire doit veiller à ce que tout acte entraînant la pollution du milieu marin soit efficacement et sévèrement sanctionné. Ces dispositions ont été rendues graduellement plus contraignantes. Toutes ces modifications ont été approuvées par le Parlement belge, la dernière d'entre elles l'ayant été par la loi du 17 janvier 1984 portant approbation de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires.

Il ne suffit toutefois pas d'approuver la convention, encore faut-il élaborer les dispositions légales nécessaires à son application. Or, à ce jour, la loi du 4 juillet 1962 sur la pollution des eaux de la mer, modifiée en 1973, est toujours d'application. Il s'ensuit que la pollution du milieu marin n'est pas punissable *de facto*, ce qui a encore été confirmé récemment par les fonctionnaires de l'Unité de gestion du modèle mathématique de la Mer du Nord et le parquet de Bruges.

Notre proposition entend pallier cette lacune et trancher un certain nombre de questions.

(*) Deuxième session de la 48^e législature.

1) Met betrekking tot het toepassingsgebied. Traditioneel is het toepassingsgebied beperkt tot de territoriale zee. De internationale wetgeving laat nochtans toe dat landen hun rechtsmacht uitbreiden met een exclusieve economische zone. Zo'n uitbreiding door alle Noordzeelanden is voor het Noordzeegebied enorm belangrijk, omdat ze toelaat dat de controle het hele Noordzeegebied omvat. Doordat wij in dit voorstel de term « rechtsmacht » gebruiken, kan het toepassingsgebied ervan zich uitstrekken tot de exclusieve economische zone.

2) Met betrekking tot de bestraffing. Dit voorstel bestraft het lozen van schadelijke stoffen of van scheepsvuilnis in zee met hoge straffen : van 500 000 tot 2 miljoen frank (x 100 te vermenigvuldigen). In de wet van juli 1962 was de hoogste straf 5 000 frank (!), eveneens met 100 te vermenigvuldigen. Door de strafmaat aanzienlijk te verhogen, wordt de MARPOL-conventie ook strafrechtelijk uitgevoerd.

Nochtans is een dergelijke vorm van bestraffing niet altijd efficiënt. Het volstaat bij wijze van spreken de vennootschap te ontbinden of failliet te laten gaan en onverwijd een nieuwe op te richten, om aan de veroordeling te ontsnappen. Daarom voert het voorstel een nieuwe strafbepaling in die ingeval van zware nalatigheid of herhaling de mogelijkheid opent voor de rechter om de verbeurdverklaring van het schip uit te spreken. Heel wat strafrechtsspecialisten beschouwen deze verbeurdverklaring als een noodzaak om vennootschappen efficiënt te kunnen bestraffen. Zo'n strafbepaling geldt immers ook voor diegene die na het misdrijf eigenaar zou worden en sluit daardoor talloze ontsnappingsroutes uit.

3) Met betrekking tot opvanginstallaties voor vervuilende stoffen : dit voorstel bepaalt dat zulke installaties verplicht zijn en voert een retributie in die echter alleen maar geheven zal worden als zo'n installatie ontbreekt op 1 januari 1994.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 1

Dit artikel neemt de definities over van het Verdrag.

Art. 2

De wet is van toepassing op de eigen schepen en op de schepen die onder de Belgische rechtsmacht vallen. Overeenkomstig het MARPOL-verdrag wordt in een aantal uitzonderingen voorzien.

1) En ce qui concerne le champ d'application. Le champ d'application se limite traditionnellement à la mer territoriale. La législation internationale permet néanmoins aux Etats d'étendre leur juridiction à une zone économique exclusive. Cette extension de la juridiction de tous les Etats de la Mer du Nord revêt une importance considérable du fait qu'elle permet le contrôle de l'ensemble de la Région de la Mer du Nord. L'utilisation du terme « juridiction » dans la présente proposition de loi permet d'étendre son champ d'application à la zone économique exclusive.

2) En ce qui concerne les sanctions prévues. La présente proposition de loi punit sévèrement le déversement en mer de substances toxiques ou de déchets puisqu'elle prévoit l'infliction d'une amende de 500 000 à 2 millions de francs (à multiplier par 100). L'amende la plus lourde prévue par la loi de juillet 1962 s'élève à 5 000 francs (!), montant à multiplier également par 100. En proposant de relever considérablement le taux de la peine, nous faisons en sorte que la Convention MARPOL puisse également être exécutée sur le plan pénal.

Ce type de sanction n'est cependant pas toujours efficace. Il suffit, si l'on peut dire, de dissoudre la société ou de la laisser tomber en faillite et d'en créer immédiatement une nouvelle pour échapper à la condamnation. C'est pourquoi la présente proposition de loi prévoit une nouvelle disposition pénale qui permet au juge d'ordonner la confiscation du navire en cas de négligence grave ou de récidive. Nombre de spécialistes du droit pénal estiment que cette confiscation est indispensable si l'on veut sanctionner efficacement les sociétés. Cette sanction s'appliquera en effet également à ceux qui deviendraient propriétaires après l'infraction, excluant ainsi bon nombre d'échappatoires.

3) En ce qui concerne les installations destinées à recueillir les substances polluantes, la présente proposition de loi précise que celles-ci sont obligatoires et instaure une redevance qui, toutefois, ne sera perçue que si le port ne dispose pas d'une telle installation au 1^{er} janvier 1994.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cet article reprend les définitions de la Convention.

Art. 2

La loi proposée s'applique aux navires belges et aux navires relevant de la juridiction belge. Conformément à la Convention MARPOL, une série d'exceptions sont prévues.

Art. 3

De basis van het wetsvoorstel is het verbod schadelijke stoffen of scheepsvuils in zee te lozen of te storten. Voor de juiste omschrijving van deze begrippen wordt verwezen naar het MARPOL-verdrag.

Art. 4

Dit gelijkwaardigheidsattest moet de zeewaardigheid van schepen garanderen. Zo'n attest bestaat nu al maar de toekenning ervan wordt afhankelijk gemaakt van ecologische voorwaarden.

Art. 5

Met betrekking tot de machtiging die aan de Koning wordt gegeven, is het belangrijk aan te stippen dat het gaat om technische bepalingen, die in geen geval concurrentievervalsing mogen zijn.

Art. 6

Het scheepsjournaal bestond al (als oliejournaal). Het derde lid van § 3 breidt het gebruik ervan uit.

Artt. 7 tot 9

Deze artikelen regelen het toezicht op de schepen. De rol van de Onderzoeksraad van de zeevaart is facultatief.

Art. 10

Dit artikel voert strengere straffen in. Wel moet rekening gehouden worden met het Zeerechtverdrag waardoor overtredingen door vreemde schepen buiten de territoriale zee enkel beboet kunnen worden. Hetzelfde geldt voor vreemde schepen in de territoriale zee, tenzij het een opzettelijke en ernstige daad van verontreiniging betreft.

Art. 13

Dit artikel moet verhinderen dat vreemde schepen, als ze de Belgische haven verlaten hebben, aan de boete ontsnappen.

Art. 3

Le fondement de la présente proposition de loi est l'interdiction de rejeter ou d'immerger des substances nuisibles ou des déchets navals dans la mer. Pour la définition exacte de ces notions, on se reportera à la Convention MARPOL.

Art. 4

Le certificat de conformité doit garantir la navigabilité des navires. Pareil certificat existe d'ores et déjà, mais sa délivrance sera désormais soumise à des conditions écologiques.

Art. 5

En ce qui concerne le pouvoir conféré au Roi, il importe de souligner qu'il s'agit de dispositions techniques, qui ne peuvent en aucun cas provoquer de distorsion de concurrence.

Art. 6

Le capitaine est dès à présent tenu d'avoir à son bord un registre spécial (dénommé « registre des hydrocarbures »). Le troisième alinéa du § 3 étend l'utilisation de ce registre.

Artt. 7 à 9

Ces articles traitent du contrôle des navires. Le rôle du Conseil d'enquête maritime est facultatif.

Art. 10

Cet article alourdit les peines prévues. Il faut cependant tenir compte de la Convention sur le droit de la mer, qui prévoit que les infractions commises par les navires étrangers en dehors de la mer territoriale sont uniquement passibles d'amendes. Il en va de même pour les navires étrangers se trouvant dans les eaux territoriales, sauf s'il s'agit d'un acte de pollution grave et délibéré.

Art. 13

Cet article doit empêcher que les navires étrangers échappent à l'amende une fois qu'ils ne se trouvent plus dans un port belge.

Art. 14

Deze nieuwe bepaling is bijzonder streng : ze heeft tot doel iedere ontsnappingsroute (bijvoorbeeld de ontbinding van de vennootschap) onmogelijk te maken. De verbeurdverklaring treft inderdaad het goed, ongeacht wie eigenaar is. Daarmee wordt afgeweken — zoals in sommige andere wetten gebeurt — van de gemeenrechtelijke bepaling.

Art. 16

De verplichting om opvanginstallaties te bouwen bestaat sinds 6 juni 1984 (olie en oliehoudende mengsels) en 6 april 1987 (gevaarlijke stoffen). Deze verplichting is niet volledig nageleefd. In de eerste plaats wordt ruimte gelaten voor het vrije initiatief. Enkel als het vrij initiatief tekort schiet is in een optreden van de overheid voorzien.

J. Vande LANOTTE
R. LANDUYT
P. CHEVALIER
J. DEMEULENAERE
W. DEMUYT
J. DEVOLDER
F. GHESQUIERE
L. GOUTRY
P. RAMOUDT
G. VANLEENHOVE

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

1. « Verdrag » :

a) het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen, en Bijlagen, opgemaakt te Londen op 2 november 1973;

b) het Protocol van 1978 bij dit Verdrag, en Bijlage, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978, goedgekeurd bij wet van 17 januari 1984, en latere wijzigingen van dit Verdrag die voor België internationaal bindend zijn;

2. « Schadelijke stof » : elke stof die, indien zij in de zee terechtkomt, gevaar kan opleveren voor de gezondheid van de mens, schade kan toebrengen aan de zee flora en -fauna, de recreatiemogelijkheid die de zee biedt kan schaden of storend kan werken op ander rechtmatig gebruik van de zee; de term omvat elke stof die op grond van het Verdrag aan toezicht is onderworpen;

Art. 14

Cette nouvelle disposition est particulièrement stricte : elle vise à éviter que l'on puisse tourner les règlements (par exemple, par la dissolution de la société). La confiscation touche en effet le bien, quel qu'en soit le propriétaire, ce qui constitue une dérogation au droit commun, comme le prévoient certaines autres lois.

Art. 16

L'obligation de construire des installations de réception est prévue depuis le 6 juin 1984 (hydrocarbures et mélanges d'hydrocarbures) et le 6 avril 1987 (substances dangereuses), mais elle n'est pas encore entièrement respectée. Dans un premier temps, l'aménagement peut résulter d'une initiative privée. Ce n'est qu'en l'absence d'une telle initiative que l'intervention des pouvoirs publics est prévue.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

Pour l'application de la présente loi, on entend par :

1. « Convention » :

a) la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, et Annexes, faites à Londres le 2 novembre 1973;

b) le Protocole de 1978 relatif à cette Convention, et Annexe, faites à Londres le 17 février 1978, approuvés par la loi du 17 janvier 1984, ainsi que les modifications ultérieures de cette Convention qui lient la Belgique sur le plan international;

2. « Substance nuisible » : toute substance dont l'introduction dans la mer est susceptible de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire à la faune et à la flore marines, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer, et notamment toute substance soumise à un contrôle en vertu de la Convention;

3. a) « Lozen », wanneer het betrekking heeft op schadelijke stoffen of vloeistoffen die dergelijke stoffen bevatten : elk vrijkomen van dergelijke stoffen van een schip, hoe ook veroorzaakt, met inbegrip van ontsnappen, over boord zetten, wegvloeien, lekken, pompen, storten of ledigen;

b) onder « lozen » wordt niet verstaan :

1) het storten in de zin van het Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door het storten van afval en vuil, gedaan te Londen op 13 november 1972; of

2) het vrijkomen van schadelijke stoffen als rechtstreeks gevolg van de exploratie, exploitatie en bijbehorende verwerking op zee van mineralen die zich in de zeebodem bevinden; of

3) het vrijkomen van schadelijke stoffen ten behoeve van rechtmatig wetenschappelijk onderzoek gericht op het bestrijden of beperken van verontreiniging;

4. « Scheepsvuilnis » : alle soorten etensresten, huishoudelijk afval en afval voortvloeiende uit de bedrijfsvoering, met uitzondering van verse vis en gedeeltes ervan, ontstaan tijdens de normale bedrijfsvoering van het schip en die voortdurend of regelmatig worden verwijderd van het schip;

5. « Schip » : elk vaartuig, van welk type ook, dat in het mariene milieu opereert, waaronder begrepen : draagvleugelboten, luchtkussenvaartuigen, onderwatervaartuigen, vaartuigen in drijvende toestand, alsmede vaste en drijvende platforms;

6. « Minister » : de minister die het bestuur van het zeewezen en van de binnenvaart in zijn bevoegdheid heeft;

7. « Voorval » : een gebeurtenis die er daadwerkelijk toe leidt of er vermoedelijk toe zal leiden dat schadelijke stoffen of vloeistoffen die dergelijke stoffen bevatten, in zee worden geloosd;

8. « Haven » : een rede, pier, steiger en in het algemeen iedere plaats, al of niet in zee, waar schepen ligplaats kunnen hebben of waar opvarenden en zaken ingescheept of ontscheept kunnen worden;

9. « Territoriale zee » : het gedeelte van de zee zoals bepaald bij de wet van 6 oktober 1987 tot bepaling van de breedte van de territoriale zee van België.

Art. 2

§ 1. Deze wet en haar uitvoeringsbesluiten zijn, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, van toepassing op :

1) schepen die de Belgische vlag voeren;

2) schepen onder vreemde vlag die onder de Belgische rechtsmacht vallen, overeenkomstig het internationaal recht.

§ 2. Deze wet is niet van toepassing op oorlogsschepen, schepen in gebruik als marine-hulpschepen of andere schepen in eigendom van of in beheer bij

3. a) « Rejet », lorsqu'il se rapporte aux substances nuisibles ou aux effluents contenant de telles substances : tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, et comprend tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange;

b) « rejet » ne couvre pas :

1) l'immersion au sens de la Convention sur la prévention de la pollution marine causée par l'immersion de déchets et autres matières, faite à Londres le 13 novembre 1972; ni

2) les déversements de substances nuisibles qui résultent directement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement connexe au large des côtes des ressources minérales du fond des mers et des océans; ni

3) les déversements de substances nuisibles effectués aux fins de recherches scientifiques légitimes visant à réduire ou à combattre la pollution;

4. « Déchets navals » : tous restes de nourriture, les déchets ménagers et les déchets provenant de l'exploitation, à l'exception du poisson frais et de morceaux de poissons frais résultant de l'exploitation normale du navire et qui sont évacués de manière continue ou régulière du navire;

5. « Navire » : tout bâtiment exploité en milieu marin de quelque type que ce soit, y compris les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes;

6. « Ministre » : le ministre qui a l'administration de la marine et de la navigation intérieure dans ses attributions;

7. « Événement » : un incident qui entraîne ou est susceptible d'entraîner le rejet à la mer d'une substance nuisible ou d'un effluent contenant une telle substance;

8. « Port » : une rade, un môle, un appontement et, en général, tout endroit, en mer ou non, où des navires peuvent mouiller ou qui peuvent servir à l'embarquement ou au débarquement de passagers et de choses;

9. « Mer territoriale » : la partie de la mer visée par la loi du 6 octobre 1987 fixant la largeur de la mer territoriale de la Belgique.

Art. 2

§ 1^{er}. Sauf disposition expresse contraire, la présente loi et ses arrêtés d'exécution s'appliquent :

1) aux navires battant pavillon belge;

2) aux navires battant pavillon étranger qui relèvent de la juridiction belge conformément au droit international.

§ 2. La présente loi ne s'applique ni aux navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires, ni aux autres navires appartenant à un Etat ou exploités

een Staat die, tijdelijk, uitsluitend worden ingezet voor niet-commerciële overheidsdienst.

Art. 3

Het is voor schepen die de Belgische vlag voeren en schepen die onder de Belgische rechtsmacht vallen, verboden om een schadelijke stof in zee te lozen of scheepsvuilnis te storten, behoudens in de gevallen en op de wijze bij of krachtens het Verdrag en deze wet bepaald.

Art. 4

§ 1. De Koning stelt de eisen vast waaraan de bouw, de inrichting en de uitrusting van een schip dat de Belgische vlag voert, moeten voldoen ter voorkoming of beperking van het lozen van schadelijke stoffen of storten van scheepsvuilnis, rekening houdend met het type schip, de te maken reis of de te vervoeren schadelijke stof. Schepen die niet onder de Belgische vlag varen moeten voldoen aan de door het Verdrag en door hun vlaggestaat gestelde vereisten en daarvan een certificaat kunnen voorleggen.

§ 2. Ten einde de conformiteit van een schip met de in paragraaf 1 gestelde vereisten te garanderen, reikt de zeevaartinspectie tegen betaling van een retributie een gelijkwaardigheidscertificaat uit.

§ 3. De Koning bepaalt de wijze van aanvraag, de inhoud en de geldigheidsduur van het certificaat, het bedrag van de retributie en in welke gevallen de intrekking of het verval van het gelijkwaardigheids-certificaat mogelijk is.

§ 4. Het is een schip verboden een haven te verlaten, indien het de vereiste certificaten niet bezit.

§ 5. Een schip dat een vreemde vlag voert en dat ingevolge het Verdrag geen certificaat moet bezitten kan in een Belgische haven worden onderworpen aan controle door een ambtenaar van de dienst van de zeevaartinspectie, ten einde na te gaan of het schip zodanig is gebouwd, ingericht en uitgerust dat het zonder gevaar voor verontreiniging van het mariene milieu zee kan kiezen.

Art. 5

De Koning kan, ter voorkoming van verontreiniging door schepen, regels bepalen met betrekking tot onder meer :

1. de aan boord vereiste aanwezigheid van instructies, gebruiksaanwijzingen en waarschuwingen;

par cet Etat tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales.

Art. 3

Il est interdit aux navires battant pavillon belge et aux navires relevant de la juridiction belge de rejeter des substances nuisibles ou d'immerger des déchets navals dans la mer, sauf dans les cas et de la manière prévus par ou en vertu de la Convention et de la présente loi.

Art. 4

§ 1^{er}. Le Roi fixe les exigences auxquelles la construction, l'aménagement et l'équipement d'un navire battant pavillon belge doivent satisfaire en vue d'éviter ou de limiter les rejets de substances nuisibles ou l'immersion de déchets navals, compte tenu du type de navire, du voyage à effectuer ou de la substance nuisible à transporter. Les navires ne battant pas pavillon belge doivent satisfaire aux exigences prévues par la Convention et par l'Etat dont ils battent le pavillon et pouvoir produire un certificat prouvant qu'il en est ainsi.

§ 2. Afin de garantir la conformité d'un navire avec les exigences prévues au paragraphe 1^{er}, l'inspection maritime délivre un certificat de conformité contre paiement d'une redevance.

§ 3. Le Roi détermine les modalités de la demande du certificat de conformité, son contenu et la durée de sa validité, ainsi que le montant de la redevance et les cas dans lesquels ce certificat peut être retiré ou faire l'objet d'une déchéance.

§ 4. Il est interdit à un navire de quitter un port s'il ne possède pas les certificats requis.

§ 5. Un navire battant pavillon étranger qui, en vertu de la Convention, ne doit pas posséder de certificat, peut être soumis dans un port belge à un contrôle effectué par un agent du service de l'inspection maritime, afin de vérifier s'il est construit, aménagé et équipé de manière telle qu'il puisse prendre la mer sans risquer de polluer le milieu marin.

Art. 5

En vue de prévenir la pollution par les navires, le Roi peut fixer des règles concernant entre autres :

1. la présence obligatoire à bord d'instructions, de modes d'emploi et d'avertissements;

2. de stuwage, de wijze van verpakking en de etikettering van schadelijke stoffen, alsmede de daarop betrekking hebbende ladingdocumenten;

3. de aan boord vereiste aanwezigheid en kenmerken van meet- en registratieapparatuur, alsmede het gebruik daarvan;

4. het aan boord verrichten van handelingen met betrekking tot schadelijke stoffen en restanten daarvan alsmede de daarmee verband houdende bedrijfsvoering.

Art. 6

§ 1. De kapitein van een schip is verplicht een journaal bij te houden waarin alle activiteiten met betrekking tot schadelijke stoffen worden aangetekend, overeenkomstig de door de Koning gestelde regels.

§ 2. De bevoegde ambtenaren kunnen te allen tijde inzage nemen van het journaal.

§ 3. De Koning bepaalt de gevallen waarin de kapitein van een schip dat de Belgische vlag voert verplicht is elk voorval waarbij het schip is betrokken onverwijld te melden aan de door Hem aangeduide overheidsdiensten.

Indien het schip is verlaten of indien de in het vorige lid bedoelde melding onvolledig of niet verkrijgbaar is, rust dezelfde verplichting op de eigenaars van het schip of de uitbaters ervan, of op hun vertegenwoordigers.

De verplichtingen bedoeld in het eerste en tweede lid gelden ook voor een schip dat een vreemde vlag voert indien het vooral plaatsvindt in of een bedreiging vormt voor het mariene milieu dat onder de Belgische rechtsmacht valt.

Art. 7

§ 1. De dienst van de zeevaartinspectie oefent toezicht uit op de schepen die aan deze wet onderworpen zijn, teneinde de toepassing van deze wet en van haar uitvoeringsbesluiten te verzekeren. Het toezicht moet geschieden zonder de uitbating van de schepen onnodig te belemmeren.

§ 2. De dienst van de zeevaartinspectie gaat na of de verplichtingen die de wet en haar uitvoeringsbesluiten aan de kapiteins en de bemanningen, alsook aan de eigenaars, uitbaters of hun vertegenwoordigers opleggen, worden nageleefd. Hij kan te allen tijde de nodig geachte richtlijnen geven en — op straffe van intrekking van het certificaat — sommige werken doen uitvoeren.

§ 3. Onverminderd de onder § 1 en § 2 toegekende bevoegdheden zijn de politiediensten bevoegd na te gaan of de bepalingen van deze wet worden nageleefd en bij overtreding proces-verbaal op te maken.

2. l'arrimage, l'emballage et l'étiquetage des substances nocives ainsi que les documents d'embarquement y afférents;

3. la présence obligatoire à bord et les caractéristiques d'appareils de mesure et d'enregistrement ainsi que leur utilisation;

4. la manipulation à bord de substances nocives et de leurs résidus ainsi que la gestion de ces substances et résidus.

Art. 6

§ 1^{er}. Le capitaine du navire tient un journal dans lequel sont mentionnées toutes les activités relatives à des substances nocives, conformément aux règles fixées par le Roi.

§ 2. Les fonctionnaires compétents peuvent consulter le journal à tout moment.

§ 3. Le Roi détermine les cas dans lesquels le capitaine d'un navire battant pavillon belge est tenu d'avertir sans délai les services qu'il désigne de tout événement dans lequel son navire a été impliqué.

Si le navire a été abandonné ou si la communication visée à l'alinéa précédent est incomplète ou ne peut être transmise, l'obligation d'avertir incombe aux propriétaires du navire, à ses affrêteurs ou à leurs représentants.

Les obligations prévues aux premier et deuxième alinéas s'appliquent également aux navires battant pavillon étranger si l'événement se produit dans les eaux territoriales belges ou constitue une menace pour le milieu marin sur lequel la Belgique exerce sa juridiction.

Art. 7

§ 1^{er}. Les services d'inspection maritime contrôlent les navires auxquels s'applique la présente loi afin d'assurer l'application de ses dispositions et de ses arrêtés d'exécution. Le contrôle s'effectue de manière à ne pas entraver inutilement l'exploitation des navires.

§ 2. Les services d'inspection maritime vérifient si les obligations imposées par la loi ou ses arrêtés d'exécution aux capitaines et aux équipages ainsi qu'aux propriétaires, aux exploitants ou leurs représentants, sont respectées. Ils peuvent à tout moment donner les instructions qu'ils jugent nécessaires et faire exécuter certains travaux sous peine de retrait du certificat.

§ 3. Sans préjudice des compétences que leur attribuent les §§ 1^{er} et 2, les services de police sont habilités à vérifier si les dispositions de la présente loi sont respectées et à dresser procès-verbal en cas d'infraction.

§ 4. De in vorige paragrafen bedoelde ambtenaren kunnen te allen tijde schepen, bedrijven, havens en andere plaatsen betreden als dit redelijkerwijze noodzakelijk is voor de vervulling van hun taak ten einde er de vaststellingen te doen die tot hun opdracht behoren. Zij kunnen zich doen vergezellen van daartoe door hen aangewezen deskundigen. Zij kunnen inzage eisen en afschrift nemen van bescheiden die betrekking hebben op de aard, de samenstelling, het vervoer, de opslag en de lozing van schadelijke stoffen, alsmede de hiermee verband houdende documenten, als dit redelijkerwijze noodzakelijk is voor de vervulling van hun taak. Zij kunnen stoffen die zij aantreffen aan een onderzoek onderwerpen en monsters nemen of laten nemen.

Art. 8

De artikelen 6 en 7 zijn eveneens van toepassing op een schip dat een vreemde vlag voert en dat zich onder de Belgische rechtsmacht bevindt.

Art. 9

§ 1. De Onderzoeksraad voor de zeevaart kan, op verzoek van de rijkscommissaris, voorvallen onderzoeken die een verontreiniging van de Belgische territoriale zee hebben veroorzaakt of hadden kunnen veroorzaken, opgeacht de vlag die het schip voert.

§ 2. Het onderzoek strekt ertoe de oorzaken van de verontreiniging na te gaan en te bepalen hoe deze had kunnen worden voorkomen. De Raad kan aanbevelingen formuleren indien hij dit gewenst acht.

§ 3. De rijkscommissaris verzamelt alle documenten en bescheiden en kan getuigen oproepen om voor de Raad te verschijnen.

§ 4. De rijkscommissaris deelt de bevindingen van de Onderzoeksraad voor de zeevaart mee aan de directeur-generaal van het bestuur van het zeewezzen.

Betreft het een schip dat een vreemde vlag voert, deelt hij die bevindingen langs diplomatieke weg mee aan de maritieme overheden van het land waarvan het schip de vlag voert.

Art. 10

§ 1. Onverminderd het tweede lid wordt gestraft met een geldboete van vijfhonderdduizend tot één miljoen frank, of een gevangenisstraf van zes maanden tot twee jaar, hij die de bepalingen van de artikelen 3 en 4, § 4, van deze wet of de op basis van deze artikelen genomen uitvoeringsbesluiten overtreedt.

Wordt de overtreding tussen zonsondergang en zonsopgang gepleegd, dan wordt de hierboven vermelde geldboete verdubbeld.

§ 4. Les fonctionnaires visés aux paragraphes précédents peuvent à tout moment pénétrer dans les navires, entreprises, ports et autres endroits afin d'y faire les constatations qui relèvent de leur mission, si cela s'avère raisonnablement nécessaire pour l'accomplissement de leur tâche. Ils peuvent se faire accompagner d'experts désignés par eux à cet effet. Ils peuvent exiger de consulter les documents relatifs à la nature, la composition, le transport, le stockage et le déversement de substances toxiques ainsi que les documents qui présentent un rapport avec ceux-ci et faire une copie de ces documents, pour autant que cela s'avère raisonnablement nécessaire pour l'accomplissement de leur mission. Ils peuvent soumettre les substances qu'ils rencontrent à une analyse et prélever ou faire prélever des échantillons.

Art. 8

Les articles 6 et 7 s'appliquent également aux navires naviguant sous pavillon étranger et se trouvant sous la juridiction de la Belgique.

Art. 9

§ 1^{er}. Le Conseil d'enquête maritime peut, à la requête du commissaire de l'Etat, enquêter sur les événements qui ont occasionné ou auraient pu occasionner une pollution des eaux territoriales belges, quel que soit le pavillon du navire.

§ 2. L'enquête vise à rechercher les causes de la pollution et à déterminer comment elle aurait pu être évitée. S'il le juge utile, le Conseil peut formuler des recommandations.

§ 3. Le commissaire de l'Etat rassemble tous les documents et toutes les pièces et peut convoquer des témoins devant le Conseil.

§ 4. Le commissaire de l'Etat communique les constatations du Conseil d'enquête maritime au directeur général de l'Administration de la marine.

S'il s'agit d'un navire battant pavillon étranger, il communique ces constatations par voie diplomatique aux autorités maritimes du pays dont le navire bat le pavillon.

Art. 10

§ 1^{er}. Sans préjudice du deuxième alinéa, est puni d'une amende de cinq cent mille francs à un million de francs ou d'un emprisonnement de six mois à deux ans, celui qui enfreint les dispositions des articles 3 et 4, § 4, de la présente loi ou les arrêtés d'exécution pris en vertu de ces articles.

Si l'infraction est commise entre le coucher et le lever du soleil, l'amende susvisée est doublée.

§ 2. Wordt gestraft met een geldboete van tien-duizend tot vijftigduizend frank, de kapitein van een schip die artikel 4, § 1, § 2 of § 3, artikelen 6 of 7 van deze wet of haar uitvoeringsbesluiten overtreedt.

Art. 11

§ 1. Worden belast met de opsporing en vaststelling van de op deze wet en haar uitvoeringsbesluiten gepleegde inbreuken :

- a) de waterschouten en de agenten van de zeevaartpolitie;
- b) de ambtenaren en agenten van de dienst van de zeevaartinspectie;
- c) de havenkapiteins;
- d) de rijkswacht.

§ 2. Onverminderd paragraaf 1 zijn de ambtenaren en agenten van de beheerseenheid van het mathematisch model van de Noordzee en het Schelde-estuarium eveneens belast met het opsporen en vaststellen van inbreuken op artikel 5.

Art. 12

Elke Belg of vreemdeling aan boord van een Belgisch schip, die een inbreuk pleegt op de bepalingen van deze wet of van de krachtens deze wet genomen uitvoeringsbesluiten, mag in alle gevallen in België worden vervolgd.

Art. 13

§ 1. Als er ernstige vermoedens van een inbreuk bestaan, kan de waterschout of de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg de storting van een borgtocht eisen in de Deposito- en consignatiekas voor het schip de Belgische territoriale wateren mag verlaten. Het bedrag van deze borgtocht is de maximumboete waarin artikel 10 voorziet, vermeerderd met de opdecimen. Het storten van deze som kan, zonder kosten voor de overheid, vervangen worden door een bankgarantie, verleend door een in België gevestigde bank.

§ 2. De geldboete die een in kracht van gewijsde gegane rechterlijke uitspraak oplegt, wordt afgetrokken van de borgtocht. Het overblijvend gedeelte wordt onmiddellijk terug ter beschikking van de belanghebbende gesteld.

§ 3. De rente van de gestorte som vergroot de borgtocht.

Art. 14

§ 1. In geval van herhaling of zware nalatigheid, kan de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg

§ 2. Est puni d'une amende de dix mille francs à vingt-cinq mille francs, le capitaine d'un navire qui enfreint les dispositions de l'article 4, § 1^{er}, § 2 ou § 3, des articles 6 ou 7 ou des arrêtés d'exécution de la présente loi.

Art. 11

§ 1^{er}. Sont chargés de la recherche et de la constatation des infractions à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution :

- a) les commissaires maritimes et les agents de la police maritime;
- b) les fonctionnaires et agents du service d'inspection maritime;
- c) les capitaines de port;
- d) la gendarmerie.

§ 2. Sans préjudice des dispositions du § 1^{er}, les fonctionnaires et agents de l'Unité de gestion du modèle mathématique de la Mer du nord et de l'estuaire de l'Escaut sont également chargés de la recherche et de la constatation des infractions à l'article 5.

Art. 12

Tout Belge ou tout étranger à bord d'un navire belge qui commet une infraction aux dispositions de la présente loi et des arrêtés pris en exécution de celle-ci, est dans tous les cas passible de poursuites en Belgique.

Art. 13

§ 1^{er}. En cas de présomptions graves de l'existence d'une infraction, le commissaire maritime ou le président du tribunal de première instance peut exiger le versement d'une caution auprès de la Caisse des dépôts et consignations avant que le navire soit autorisé à quitter les eaux territoriales belges. Le montant de cette caution est égal à l'amende maximale prévue à l'article 10, majorée des décimes additionnels. Le versement de cette somme peut être remplacé, sans que cela entraîne des frais pour les autorités, par une garantie bancaire, octroyée par une banque établie en Belgique.

§ 2. L'amende infligée par un jugement passé en force de chose jugée est déduite de la caution. Le solde est immédiatement restitué à l'intéressé.

§ 3. Les intérêts produits par la somme versée s'ajoutent à la caution.

Art. 14

§ 1^{er}. En cas de récidive ou de négligence grave, le président du tribunal de première instance peut or-

het bevel geven dat het schip de Belgische zeewateren niet mag verlaten dan nadat onder de in artikel 13 bepaalde voorwaarden, een borgsom is gestort ten bedrage van de verkoopwaarde van het schip.

§ 2. In geval van herhaling of zware nalatigheid kan de rechter naast of in plaats van de in artikel 10 bepaalde straffen, de verbeurdverklaring van het schip uitspreken.

Art. 15

§ 1. De rechtbank van Brugge is bevoegd.

§ 2. Voor schepen die een vreemde vlag voeren is bevoegd :

- 1° de rechtbank van het gebied waarin de aanleg- of vertrekhaven in het Rijk is gelegen;
- 2° de rechtbank van Brugge, als er geen aanleg- of vertrekhaven in België is.

Art. 16

De havens van Antwerpen, Gent, Brugge en Oostende moeten op 1 januari 1994 over een inrichting beschikken voor het ontvangen van schadelijke stoffen. De Koning bepaalt het minimumvolume ervan, rekening houdend met de schadelijke stoffen.

Indien aan deze bepaling niet is voldaan, wordt een retributie geheven op ieder schip dat onder de bepalingen van het Verdrag valt en dat aanlegt in deze havens. De retributie dekt de kostprijs van een efficiënte behandeling van de schadelijke stof door de Staat en wordt geheven tot alle kosten terugbetaald zijn. De Koning bepaalt jaarlijks het bedrag ervan.

Art. 17

De wet van 4 juli 1962 op de verontreiniging van de zee door olie wordt opgeheven.

10 december 1992.

J. Vande LANOTTE
R. LANDUYT
P. CHEVALIER
J. DEMEULENAERE
W. DEMUYT
J. DEVOLDER
F. GHESQUIERE
L. GOUTRY
D. RAMOUDT
G. VANLEENHOVE

donner que le navire ne pourra quitter les eaux territoriales belges qu'après qu'une caution égale à la valeur vénale du navire aura été versée dans les conditions prévues à l'article 13.

§ 2. En cas de récidive ou de négligence grave, le juge peut, en plus ou au lieu des peines prévues à l'article 10, prononcer la confiscation du navire.

Art. 15

§ 1^{er}. Le tribunal compétent est celui de Bruges.

§ 2. Pour les navires battant pavillon étranger, le tribunal compétent est :

- 1° celui du ressort dans lequel est situé le port d'escale ou de départ du navire dans le Royaume;
- 2° celui de Bruges, en l'absence de port d'escale ou de départ dans le Royaume.

Art. 16

Les ports d'Anvers, Gand, Bruges et Ostende doivent être pourvus, à partir du 1^{er} janvier 1994, d'une installation de réception des substances nuisibles. Le Roi détermine le volume minimum de celle-ci, compte tenu des substances nuisibles qu'elle doit recevoir.

S'il n'est pas satisfait à la présente disposition, une redevance est perçue pour chaque navire soumis aux dispositions de la Convention qui mouille dans ces ports. La redevance couvre le coût d'un traitement efficace de la substance nuisible par l'Etat et est perçue jusqu'à ce que tous les frais soient remboursés. Le Roi en fixe chaque année le montant.

Art. 17

La loi du 4 juillet 1962 sur la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures est abrogée.

10 décembre 1992.