

**Belgische Kamer
van Volksvertegenwoordigers**

GEWONE ZITTING 1994-1995 (*)

27 JANUARI 1995

WETSONTWERP

**betreffende de voorkoming van de
verontreiniging van de zee door schepen**

WETSVOORSTEL

op de verontreiniging van de zee

VERSLAG

**NAMENS DE VERENIGDE COMMISSIES
VOOR DE VOLKSGEZONDHEID
EN HET LEEFMILIEU EN VOOR DE
INFRASTRUCTUUR (1)**

**UITGEBRACHT DOOR DE HEREN
VAUTMANS EN VANPOUCKE**

DAMES EN HEREN,

Wetsvoorstel n° 830/1 - 92/93 werd op 21 december 1992 ingediend door de heer Vande Lanotte en werd een eerste maal besproken in de commissie voor de Infrastructuur op 4 mei 1993.

Samenstelling van de commissies : zie blz. 2.

Zie :

- 1387 - 93 / 94 :

- N° 1 : Wetsontwerp.
- N° 2 : Amendementen.

- 830 - 92 / 93 :

- N° 1 : Wetsvoorstel van de heer Vande Lanotte.
- N° 2 : Kaft.

Zie ook :

- 1387 - 93 / 94 :

- N° 4 : Tekst aangenomen door de commissie.

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

**Chambre des Représentants
de Belgique**

SESSION ORDINAIRE 1994-1995 (*)

27 JANVIER 1995

PROJET DE LOI

**relatif à la prévention de la pollution de la
mer par les navires**

PROPOSITION DE LOI

relative à la pollution de la mer

RAPPORT

**FAIT AU NOM DES COMMISSIONS
REUNIES DE LA SANTE PUBLIQUE
ET DE L'ENVIRONNEMENT ET
DE L'INFRASTRUCTURE (1)**

PAR MM. VAUTMANS ET VANPOUCKE

MESDAMES, MESSIEURS,

La proposition de loi n° 830/1 - 92/93 a été déposée le 21 décembre 1992 par M. Vande Lanotte et a fait l'objet d'un premier examen en commission de l'Infrastructuur le 4 mai 1993.

Composition des commissions : voir p. 2.

Voir :

- 1387 - 93 / 94 :

- N° 1 : Projet de loi.
- N° 2 : Amendements.

- 830 - 92 / 93 :

- N° 1 : Proposition de loi de M. Vande Lanotte.
- N° 2 : Farde.

Voir aussi :

- 1387 - 93 / 94 :

- N° 4 : Texte adopté par la commission.

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

Op 30 maart 1994 werd wetsontwerp n° 1387/1-93/94 ingediend. Het werd verzonden naar de verenigde commissies voor de Volksgezondheid en het Leefmilieu en voor de Infrastructuur. Gelet op het feit dat wetsvoorstel n° 830, dat ondertussen werd overgenomen door de heer De Mol, hetzelfde onderwerp behandelt, werd het samen met het wetsontwerp besproken.

Uw verenigde commissies hebben het voorliggende wetsontwerp en het voorliggende wetsvoorstel besproken tijdens hun vergadering van 17 januari 1995.

I. — INLEIDING DOOR DE MINISTER VAN MAATSCHAPPELIJKE INTEGRATIE, VOLKSGEZONDHEID EN LEEFMILIEU

Voorgeschiedenis

Het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen werd bij wet van 17 januari 1984 goedgekeurd.

Gelet op het feit dat in het Verdrag geen uitvoeringsbepalingen zijn opgenomen, werd vanaf eind 1987 een wetsontwerp uitgewerkt opdat het Verdrag daadwerkelijk kan worden toegepast.

Het ontwerp kon om verschillende redenen nog niet aan het Parlement worden voorgelegd. Ondertussen hebben de parlementsleden een wetsvoorstel

(1) Samenstelling van de commissie voor de Volksgezondheid en het Leefmilieu :

Voorzitter : Mevr. Merckx-Van Goey.

A. — Vaste leden :

C.V.P. HH. Brouns, Demuyt, Mevr. Leysen, H. Marsoul, Mevr. Merckx-Van Goey.
P.S. Mevr. Burgeon (C.), HH. Collart, Minet, Walry.
V.L.D. H. De Groot, Mevr. De Maght-Aelbrecht, HH. Devolder, Gabriëls.
S.P. HH. De Mol, Hancké, Swennen.
P.R.L. HH. Bacquelaine, Bertouille.
P.S.C. HH. Grimberghs, Hollogne.
Agalev/HH. Barbé, Dejonckheere.
Ecolo
VI. H. De Man.
Blok

B. — Plaatsvervangers :

HH. Goutry, Vandendriessche, Van der Poorten, Van Eetvelt, Vanleenhove, Van Looy.
HH. Charlier (G.), Delizée, Harmegnies (Y.), Mayeur, Poty.
HH. Demeulenaere, Deswaene, Van Mechelen, Vergote, Verwilghen.
Mevr. De Meyer, HH. Hostekint, Lisabeth, Logist.
HH. Duquesne, Kubla, Saulmont.
Mevr. Corbisier-Hagon, HH. Poncet, SÉNÉCA.
HH. Brisart, Detienne, Mevr. Dua.
HH. Caubergs, Spinnewyn.

(1) Samenstelling van de commissie voor de Infrastructuur :

Voorzitter : de heer Harmegnies (M.).

A. — Vaste leden :

C.V.P. H. Demuyt, Mevr. Leysen, HH. Vandendriessche, Van Eetvelt, Vanpoucke.
P.S. HH. Flahaut, Harmegnies (M.), Léonard, Walry.
V.L.D. HH. Cordeel, Ramoudt, Taelman, Vautmans.
S.P. HH. De Mol, Moyaerts, Schellens.
P.R.L. HH. Knoop, Pivin.
P.S.C. HH. Grimberghs, Poncet.
Agalev/HH. Dallons, Van Dienderen.
Ecolo
VI. H. Van Nieuwenhuysen.
Blok

B. — Plaatsvervangers :

HH. Ansoms, Breyne, Brouns, Schuermans, Vanleenhove, Van Rompuy.
HH. Dufour, Henry, Mevr. Lizin, HH. Perdieu, Poty.
HH. Beysen, Bril, Pierco, Platteau, Van houtte.
HH. De Breaecker, Dielens, Peeters (L.), Van der Sande.
HH. Draps, Pierard, Saulmont.
HH. Gehlen, Hollogne, SÉNÉCA.
HH. Barbé, Defeyt, Dejonckheere.
HH. Buisseret, Van Hauthem.

Le 30 mars 1994, a été déposé le projet de loi n° 1387/1 - 93/94 qui fut renvoyé aux commissions réunies de la Santé publique et de l'Environnement et de l'Infrastructure. Portant le même objet, la proposition de loi n° 830, entre temps reprise par M. De Mol, fut dès lors jointe à la discussion du projet de loi.

Vos commissions réunies ont examiné le présent projet et la présente proposition de loi au cours de leur réunion du 17 janvier 1995.

I. — EXPOSE INTRODUCTIF DU MINISTRE DE L'INTEGRATION SOCIALE, DE LA SANTE PUBLIQUE ET DE L'ENVIRONNEMENT

Historique

La loi du 17 janvier 1984 a approuvé la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires.

Etant donné que la Convention ne prévoit pas de dispositions d'exécution, un projet de loi a été élaboré dès fin 1987 pour pouvoir appliquer effectivement la Convention.

Pour différents motifs, le projet n'a toujours pas pu être soumis au Parlement. Entre-temps, les parlementaires ont déposé une proposition de loi qu'ils ont

(1) Composition de la commission de la Santé publique et de l'Environnement :

Présidente : Mme Merckx-Van Goey.

A. — Titulaires :

C.V.P. MM. Brouns, Demuyt, Mme Leysen, M. Marsoul, Mme Merckx-Van Goey.
P.S. Mme Burgeon (C.), MM. Collart, Minet, Walry.
V.L.D. M. De Groot, Mme De Maght-Aelbrecht, MM. Devolder, Gabriëls.
S.P. MM. De Mol, Hancké, Swennen.
P.R.L. MM. Bacquelaine, Bertouille.
P.S.C. MM. Grimberghs, Hollogne.
Agalev/MM. Barbé, Dejonckheere.
Ecolo
VI. M. De Man.
Blok

B. — Suppléants :

MM. Goutry, Vandendriessche, Van der Poorten, Van Eetvelt, Vanleenhove, Van Looy.
MM. Charlier (G.), Delizée, Harmegnies (Y.), Mayeur, Poty.
MM. Demeulenaere, Deswaene, Van Mechelen, Vergote, Verwilghen.
Mme De Meyer, MM. Hostekint, Lisabeth, Logist.
MM. Duquesne, Kubla, Saulmont.
Mme Corbisier-Hagon, MM. Poncet, SÉNÉCA.
MM. Brisart, Detienne, Mme Dua.
MM. Caubergs, Spinnewyn.

(1) Composition de la commission de l'Infrastructuur :

Président : M. Harmegnies (M.).

A. — Titulaires :

C.V.P. M. Demuyt, Mme Leysen, MM. Vandendriessche, Van Eetvelt, Vanpoucke.
P.S. MM. Flahaut, Harmegnies (M.), Léonard, Walry.
V.L.D. MM. Cordeel, Ramoudt, Taelman, Vautmans.
S.P. MM. De Mol, Moyaerts, Schellens.
P.R.L. MM. Knoop, Pivin.
P.S.C. MM. Grimberghs, Poncet.
Agalev/MM. Dallons, Van Dienderen.
Ecolo
VI. M. Van Nieuwenhuysen.
Blok

B. — Suppléants :

MM. Ansoms, Breyne, Brouns, Schuermans, Vanleenhove, Van Rompuy.
MM. Dufour, Henry, Mme Lizin, MM. Perdieu, Poty.
MM. Beysen, Bril, Pierco, Platteau, Van houtte.
MM. De Breaecker, Dielens, Peeters (L.), Van der Sande.
MM. Draps, Pierard, Saulmont.
MM. Gehlen, Hollogne, SÉNÉCA.
MM. Barbé, Defeyt, Dejonckheere.
MM. Buisseret, Van Hauthem.

ingediend, dat ze tijdelijk hebben ingehouden toen ze vernamen dat de regering haar ontwerp zou indienen.

Algemene inhoud

Het ontwerp bestaat uit twee belangrijke onderdelen :

— enerzijds de technische vereisten waaraan de schepen moeten voldoen om te voorkomen dat ze de zee verontreinigen (bouw, inrichting en uitrusting van schepen);

— anderzijds de milieu-aspecten (verbod tot lozen).

Opdat kan worden ingespeeld op de technische en ecologische evolutie, werd gekozen voor een kaderwet waarbij de Koning de technische voorschriften bepaalt.

Het ontwerp organiseert de controle op de naleving van de wet en voorziet in een procedure voor het instellen van beroep.

De straffen zijn erg zwaar en moeten een ontrafend effect hebben. Die zware straffen moeten het iedere zeevarende duidelijk maken dat illegale verontreiniging van het zeewater in België als een ernstig misdrijf wordt beschouwd. In de buurlanden gelden al even strenge maatregelen.

Artikelsgewijze bespreking

Art. 2

De wet is van toepassing op de Belgische schepen, waar die zich ook bevinden. Andere artikelen leggen evenwel ook verplichtingen op aan buitenlandse schepen die in onze wateren varen.

Art. 4

Dit artikel bepaalt dat de Koning voor bepaalde categorieën van schepen kan bepalen dat die niet volledig onder de toepassing van de wet vallen, zoals bijvoorbeeld kleine schepen, schepen die slechts sporadisch op zee gaan enzovoort.

Art. 5

Dit artikel bepaalt dat het principieel verboden is schadelijke stoffen te lozen, behoudens de door de wet voorgeschreven uitzonderingen. Deze bepaling is ook van toepassing op buitenlandse schepen die zich in de Belgische territoriale wateren bevinden.

Art. 6

Dit artikel bepaalt de technische voorschriften inzake bouw, inrichting en uitrusting van Belgische en

bloquée temporairement au moment où le Gouvernement a annoncé le dépôt de son projet.

Contenu général

Le projet contient deux volets importants :

— d'une part, les exigences techniques auxquelles les navires doivent satisfaire pour éviter de polluer la mer (construction, aménagement et équipement des navires);

— d'autre part, les aspects liés à l'environnement (interdiction de rejet).

Pour pouvoir s'adapter aux évolutions techniques et écologiques, le choix s'est porté sur une loi-cadre. Il appartient au Roi de déterminer les prescriptions techniques.

Le projet organise le contrôle du respect de la loi et prévoit une procédure de recours.

Les peines prévues sont très sévères, dans un but également dissuasif. Elles doivent clairement faire comprendre à tout navigateur que la pollution illégale des eaux de la mer est considérée par la Belgique comme un délit grave. Les pays voisins sont tout aussi sévères.

Commentaire des articles

Art. 2

La loi s'applique aux navires belges où qu'ils puissent se trouver. Cependant d'autres articles imposent aussi des obligations aux navires étrangers naviguant dans nos eaux.

Art. 4

Cet article prévoit que le Roi peut déterminer que certaines catégories de navires ne tombent pas entièrement sous l'application de la loi, comme par exemple des petits navires, des navires qui ne vont qu'exceptionnellement en mer, etc. ...

Art. 5

Cet article prévoit l'interdiction fondamentale de rejeter des substances nuisibles, hormis les exceptions prévues par la loi. Ceci s'applique également aux navires étrangers se trouvant dans les eaux territoriales belges.

Art. 6

Cet article prévoit des prescriptions techniques pour la construction, l'équipement et l'aménagement

buitenlandse schepen, zodat ze beantwoorden aan de voorschriften van het Verdrag.

Art. 7 en 8

Deze artikelen hebben betrekking op de wijze waarop de vereiste certificaten worden afgegeven, ingetrokken of vervallen verklaard. De zeevaartin-specteurs zorgen voor de inspectie.

Art. 9

Dit artikel maakt het mogelijk de reglementering aan te passen aan de bepalingen van Bijlage III van het Verdrag. Die bijlage voorziet in de gedetailleerde voorschriften met betrekking tot de wijze van verpakking, het etiketteren en de stuwage van schadelijke stoffen alsmede de daarop betrekking hebbende ladingsdocumenten.

Art. 10

Dit artikel bepaalt dat de gezagvoerder een journaal moet bijhouden waarin de handelingen met betrekking tot de schadelijke stoffen worden opgetekend. De bevoegde instanties mogen dat journaal raadplegen.

Art. 11

Dit artikel bepaalt dat elk voorval waarbij het schip betrokken is, moet worden gemeld. De gezagvoerder — maar ook de eigenaar, de exploitant of hun vertegenwoordigers — moet die verplichting nakomen. Die verplichting geldt voor de Belgische schepen, waar die zich ook bevinden, alsook voor buitenlandse schepen die een bedreiging vormen voor het Belgische mariene milieu, ook al bevinden ze zich buiten de Belgische territoriale wateren.

Art. 12

Dit artikel bepaalt dat een gezagvoerder de haven niet mag verlaten wanneer zijn schip niet beschikt over de vereiste geldige certificaten (dat geldt zowel voor Belgische als voor buitenlandse schepen).

Art. 13 tot 16

Deze artikelen regelen het toezicht en de controle. Die worden toevertrouwd aan de zeevaartin-spectie en aan de waterschouten en de agenten van de zeevaartpolitie. Die ambtenaren hebben het recht onder meer de aard, de samenstelling, het vervoer enzovoort te controleren van schadelijke stoffen die aan

des navires, nationaux et étrangers, afin de les aligner sur les dispositions de la Convention.

Art. 7 et 8

Ces articles portent sur la manière dont les certificats requis pour les navires sont délivrés, retirés ou déclarés échus. Les inspections sont faites par les inspecteurs maritimes.

Art. 9

Cet article rend possible l'adaptation aux dispositions de l'Annexe III de la Convention. Cette annexe prévoit des prescriptions de détail en ce qui concerne le mode d'emballage, l'étiquetage et l'arrimage des substances nuisibles ainsi que les documents de charge y ayant trait.

Art. 10

Cet article prévoit que le capitaine tient un journal concernant les opérations relatives aux substances nuisibles et que ce journal peut être consulté par les autorités compétentes.

Art. 11

Cet article prévoit l'obligation de communiquer tout événement dans lequel est impliqué le navire. Cette obligation incombe au capitaine mais aussi au propriétaire, à l'exploitant ou à leurs représentants. Cette obligation existe pour les navires belges où qu'ils se trouvent et pour les navires étrangers présentant une menace pour l'environnement marin belge, même s'ils se trouvent en dehors des eaux territoriales belges.

Art. 12

Cet article contient l'interdiction pour un capitaine de quitter le port si un navire n'est pas muni des certificats valables requis (navires belges et étrangers).

Art. 13 à 16

Ces articles régissent la surveillance et le contrôle. Cela est confié à l'inspection maritime, aux commissaires et agents de la police maritime. Ces fonctionnaires peuvent entre autres vérifier la nature, la composition, le transport, etc. ..., des substances nuisibles chargées ou déchargées à bord d'un navire. La

boord of van boord van een schip worden gebracht. Ook in de mogelijkheid om monsters te nemen is voorzien.

Art. 18

Dit artikel voorziet in de controle op illegale lozingen voor alle schepen, zowel binnen als buiten de Belgische territoriale wateren.

Art. 19 tot 25

Deze artikelen bepalen de wijze waarop de kapitein kan worden verboden de haven te verlaten wanneer zijn schip niet in orde is.

Art. 26 tot 28

Deze artikelen voorzien in een procedure om bij de minister beroep aan te tekenen tegen de beslissingen van de zeevaartinspectie. De minister moet binnen 60 dagen beslissen en kan daartoe het advies van de Onderzoeksraad voor de zeevaart inwinnen. De raad is eveneens bevoegd om een onderzoek in te stellen naar de scheepvaartongevallen die verontreiniging veroorzaken of hadden kunnen veroorzaken.

Art. 29 en 30

De boetes voor illegale lozingen en voor het verlaten van de haven zonder over de nodige certificaten te beschikken, zijn gewild zwaar. De minimumboete bedraagt 50 miljoen BEF, de maximumboete 100 miljoen BEF. De kapitein en de officieren van een schip in overtreding worden bestraft met boetes tussen 200 000 en 2 miljoen BEF.

Art. 31

De bevoegdheid om overtredingen op te sporen en vast te stellen, wordt opgedragen aan dezelfde ambtenaren die ook belast zijn met de controle en het toezicht (artikel 13 tot 16). Naast die personen controleren ook de ambtenaren van de Beheerseenheid van het mathematisch model van de Noordzee (Volksgezondheid en Leefmilieu) of het verbod op illegale lozingen wordt nageleefd.

II. — INLEIDING DOOR DE INDIENER VAN HET WETSVORSTEL

De heer De Mol acht het overbodig nogmaals de krachtlijnen van zijn wetsvoorstel op te sommen, gelet op het feit dat de daarin vervatte bepalingen grotendeels in dit wetsontwerp zijn opgenomen.

possibilité de prélever des échantillons est également prévue.

Art. 18

Cet article prévoit le contrôle des déversements illégaux, pour tous les navires, dans ou en dehors de la mer territoriale belge.

Art. 19 à 25

Ces articles prévoient les modalités pour interdire au capitaine de quitter le port si son navire n'est pas en ordre.

Art. 26 à 28

Ces articles prévoient une procédure d'appel contre les décisions de l'inspection maritime auprès du ministre. Le ministre doit statuer dans les 60 jours et peut requérir l'avis du Conseil d'Enquête maritime. Ce conseil est également compétent pour enquêter sur les accidents de navigation qui provoquent ou auraient pu provoquer une pollution.

Art. 29 à 30

Les amendes pour un déversement illégal et pour avoir quitté le port sans certificats sont délibérément sévères. L'amende minimale sera de 50 millions de francs belges et l'amende maximale de 100 millions de francs belges. Le capitaine et les officiers d'un navire qui est en infraction sont punis d'amendes entre 200 000 et 2 millions de francs belges.

Art. 31

La compétence pour rechercher et constater les infractions est confiée aux mêmes fonctionnaires chargés du contrôle et de la surveillance (articles 13 à 16). Outre ces personnes, les fonctionnaires du Modèle Mathématique de la Mer du Nord (Santé publique et Environnement) contrôlent également l'interdiction des rejets illégaux.

II. — EXPOSE INTRODUCTIF DE L'AUTEUR DE LA PROPOSITION DE LOI

Etant donné que les dispositions de sa proposition de loi sont en grande partie reprises dans le présent projet de loi, M. De Mol estime superflu d'en tracer encore les lignes de force.

Hij kondigt aan dat hij talrijke amendementen zal indienen, waarvan hij nu reeds de algemene draagwijdte wil toelichten.

— In de memorie van toelichting bij het wetsontwerp wordt op blz. 11 wel gesteld dat het de bedoeling is dat het artikel 16 ook van toepassing is op schepen die zich in de territoriale zee bevinden. In tegenstelling tot artikel 16, is de memorie van toelichting bij artikel 18 (blz. 12) minder duidelijk. Hier wordt verwezen naar de territoriale zee als de plaats waar de lozingsovertreding zich heeft voorgedaan, maar niet als de plaats waar het schip zich bevindt om aan boord te kunnen gaan.

— Hoe rechtbanken het voornoemde interpreteren is momenteel onduidelijk.

Om alle misverstanden te vermijden, wordt voorgesteld om ook die artikelen te amenderen.

— De verwijzing naar de maritieme zone waarin België jurisdictie uitoefent, overeenkomstig het internationaal recht, slaat hier op de exclusieve economische zone (EEZ) en artikel 220 (5), Zeerechtverdrag. De beperkingen op het onderzoek van buitenlandse schepen in de EEZ, zijn dezelfde als de beperkingen voor onderzoeken door havenstaten en maken het voorwerp uit van artikel 226, Zeerechtverdrag.

1. Het Marpol-Verdrag en het uitoefenen van rechtsmacht in de EEZ

— Het Marpol-Verdrag vermeldt in artikel 4 (4) in verband met overtredingen: « De ingevolge dit artikel krachtens de wetten van een partij vastgestelde straffen dienen streng genoeg te zijn om schending van dit Verdrag tegen te gaan; zij dienen even streng te zijn ongeacht het gebied waar de schending zich voordoet ». Het Verdrag bedoelt hier met gebied, daar waar de « rechtsmacht » van een verdragspartij van toepassing is (zie artikel 4.2, Marpol). De mogelijkheden en beperkingen om de uitoefening van rechtsmacht van kuststaten in hun exclusieve economische zone, liggen vervat in het Zeeverdrag van 1982. Ook het Marpol-Verdrag houdt met deze ontwikkeling rekening in artikel 9 (3): « De term « rechtsmacht » wordt in dit Verdrag uitgelegd in overeenstemming met het internationaal recht, geldend ten tijde van toepassing of uitlegging van dit Verdrag ».

Artikel 9 (2), Marpol-Verdrag bevat verder een bepaling die stelt: « Niets in dit Verdrag doet afbreuk aan de codificatie en de ontwikkeling van het zeerecht door UNCLOS III, noch aan de huidige en toekomstige aanspraken en juridische opvattingen van enige Staat met betrekking tot het zeerecht en de aard en omvang van de rechtsmacht van kuststaten en vlagstaten ». Met andere woorden geen enkel artikel uit het Marpol-Verdrag staat de toepassing van het Verdrag in de EEZ in de weg.

— Volgens het Marpol-Verdrag mogen olietankschepen geen olie en oliehoudende mengsels afkom-

Il annonce qu'il déposera toutefois plusieurs amendements dont il souhaite d'emblée exposer la portée générale.

— Il est certes précisé dans le commentaire des articles, à la page 11, que l'article 16 vise également les navires se trouvant dans la mer territoriale. En revanche, l'exposé des motifs est moins clair en ce qui concerne l'article 18 (p. 12), puisqu'il y est fait référence à la mer territoriale en tant que lieu du déversement illégal et non en tant que lieu où se trouve le navire pour pouvoir monter à bord.

— On ne sait pas encore exactement comment les tribunaux interpréteront ces dispositions.

Afin d'éviter tout malentendu, il est proposé d'amender ces articles.

— La référence à la zone maritime dans laquelle la Belgique exerce sa juridiction, conformément au droit international, porte en l'occurrence sur la Zone économique exclusive (ZEE) et sur l'article 220 (5) de la Convention sur le droit de la mer. Les limitations imposées à l'inspection de navires étrangers dans la ZEE sont les mêmes que celles qui s'appliquent aux contrôles effectués par des Etats du port et qui font l'objet de l'article 226 de la Convention sur le droit de la mer.

1. La Convention Marpol et l'exercice de la juridiction dans la ZEE

— La Convention Marpol précise en son article 4 (4), en ce qui concerne les infractions: « Les sanctions prévues par la législation des Parties en application du présent article doivent être, par leur rigueur, de nature à décourager les contrevenants éventuels, et d'une sévérité égale quel que soit l'endroit où l'infraction a été commise ». Par « endroit », la Convention entend le lieu où s'exerce la juridiction d'une Partie à la Convention (voir article 4.2, Marpol). Les possibilités et les limitations de l'exercice de la juridiction des Etats côtiers dans leur zone économique exclusive figurent dans la Convention sur le droit de la mer de 1982. L'article 9 (3) de la Convention Marpol tient également compte de cette évolution: « Dans la présente Convention, le terme « juridiction » s'interprète conformément au droit international en vigueur lors de l'application ou de l'interprétation de la présente Convention ».

L'article 9 (2) de la Convention Marpol dispose par ailleurs: « Aucune disposition de la présente Convention ne préjuge la codification et l'élaboration du droit de la mer par UNCLOS III, ni les revendications et positions juridiques présentes ou futures de tout Etat touchant le droit de la mer et la nature et l'étendue de la juridiction de l'Etat riverain et de l'Etat du pavillon ». En d'autres termes, aucun article de la Convention Marpol ne fait obstacle à l'application de la Convention dans la ZEE.

— La Convention Marpol interdit aux pétroliers de rejeter, à moins de quinze milles marins de la

stig van de ladingruimten, geen oliehoudende mengsels afkomstig van het lenswater van de machinekamers dat gemengd is met residu van de olielading of verpompt naar de sloptanks en geen lenswater afkomstig van de lading pompkamers lozen binnen de 50 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land. Het wetsontwerp beperkt het geografisch toepassingsgebied ten aanzien van vreemde schepen tot overtredingen gepleegd in de territoriale zee (12 zeemijl). België moet bijgevolg de mogelijkheid krijgen op te treden tegen een olietankschip dat olie in zee loost tussen de 50 zeemijl en de territoriale zee van 12 zeemijl.

Deze overtredingen door vreemde schepen op het Marpol-Verdrag moeten strafbaar kunnen zijn volgens de Belgische wetgeving. Deze strafbaarheid is ook van belang bij de samenwerking tussen havenstaten om lozingsovertredingen te beteugelen, en draagt bij tot een betere tenuitvoerlegging van artikel 218, Zeerechtverdrag.

2. De rechtsbasis voor het uitoefenen van rechtsmacht in de EEZ ligt vervat in het Zee-rechtverdrag van 1982

2.1. De verplichting om het mariene milieu te beschermen

In zijn EEZ bezit de kuststaat volgens het Zee-rechtverdrag « rechtsmacht » ten aanzien van onder meer de bescherming en het behoud van het mariene milieu (artikel 56 (1) (b) (III)), waarbij dit artikel verwijst naar de andere bepalingen van het Zee-rechtverdrag. Deze rechtsmacht is gebaseerd op de uitoefening van soevereine rechten door de kuststaat in zijn EEZ en is bijgevolg een functionele rechtsmacht ⁽¹⁾.

Deze rechtsmacht wordt in het Verdrag, Deel XII « Bescherming en behoud van het mariene milieu » meer gedetailleerd uiteengezet.

Niet alleen hebben staten de gewoonterechtelijke en verdragsrechtelijke verplichting om het mariene milieu te beschermen en te behouden (artikel 192, Zeerechtverdrag), ze hebben ook de plicht om, afzonderlijk of gezamenlijk, alle met het Verdrag verenigbare maatregelen te nemen ter voorkoming, vermindering en bestrijding van verontreiniging van het mariene milieu, waarbij onder meer de voorkoming van opzettelijke en onopzettelijke lozingen door schepen is begrepen (artikel 194 (3) (b)).

⁽¹⁾ De EEZ heeft een *sui generis* karakter en behoort niet tot het grondgebied van de kuststaat (geen territoriale rechtsmacht), maar ook niet tot de volle zee (gekenmerkt door het primaat van rechtsmacht ten gunste van de vlagstaat, behoudens het Interventieverdrag van 1969 dat onder bepaalde voorwaarden rechtsmacht toekent aan de kuststaat en behoudens de gevallen van piraterij die door gelijk welke staat kunnen worden vervolgd).

terre la plus proche, des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures provenant de la cargaison, des mélanges d'hydrocarbures provenant de l'eau de cales machines mélangée avec des résidus de cargaison d'hydrocarbures ou transférée vers les citernes de décantation, ou de l'eau de cale provenant de la cargaison pompes. Le projet de loi limite le champ d'application à l'égard des navires étrangers aux infractions commises dans la mer territoriale (12 milles marins). La Belgique doit dès lors avoir la possibilité d'agir contre un pétrolier qui rejette des hydrocarbures en mer entre la limite des 50 milles marins et celle des 12 milles marins délimitant la mer territoriale.

Ces infractions à la Convention Marpol par des navires étrangers doivent pouvoir être punissables au sens de la législation belge. La reconnaissance du caractère répréhensible de ces infractions permettrait également aux Etats côtiers de collaborer pour réprimer les rejets et de mieux mettre en œuvre l'article 218 de la Convention sur le droit de la mer.

2. La Convention sur le droit de la mer de 1982 constitue le fondement juridique de l'exercice d'une juridiction dans la ZEE

2.1. L'obligation de préserver le milieu marin

Dans sa ZEE, l'Etat côtier a, selon la Convention sur le droit de la mer, « juridiction » en ce qui concerne notamment la protection et la préservation du milieu marin (article 56 (1) (b) (III), cet article renvoyant aux autres dispositions de la Convention sur le droit de la mer). Cette juridiction est fondée sur l'exercice de droits souverains par l'Etat côtier dans sa ZEE et constitue dès lors une juridiction fonctionnelle ⁽¹⁾.

Cette juridiction est explicitée dans la Partie XII « Protection et préservation du milieu marin » de la Convention.

Les Etats ont non seulement l'obligation coutumière et conventionnelle de protéger et de préserver le milieu marin (article 192, Convention sur le droit de la mer), ils ont également l'obligation de prendre, séparément ou conjointement, toutes les mesures compatibles avec la Convention qui sont nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, y compris notamment celles tendant à prévenir les rejets, qu'ils soient intentionnels ou non, des navires (article 194 (3) (b)).

⁽¹⁾ La ZEE revêt un caractère *sui generis* et ne fait pas partie du territoire de l'Etat côtier (pas de juridiction territoriale), ni de la haute mer (caractérisée par la primauté de juridiction en faveur de l'Etat du pavillon, sous réserve de la Convention sur l'intervention de 1969 qui octroie, dans certaines conditions, la juridiction à l'Etat côtier et sous réserve des cas de piraterie qui peuvent être poursuivis par tout Etat).

2.2. *Rechtsmacht om wetten en voorschriften uit te vaardigen* (« *jurisdiction to prescribe* »)

Kuststaten kunnen « ten aanzien van hun EEZ wetten en voorschriften aannemen ter voorkoming, vermindering en bestrijding van verontreiniging door schepen, welke overeenstemmen en uitvoering geven aan algemeen aanvaarde internationale regels en normen, vastgesteld via de bevoegde internationale organisatie of een algemene diplomatieke conferentie » (artikel 211 (5), Zeerechtverdrag). Deze « bevoegde internationale organisatie » is hier de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en de « algemeen aanvaarde internationale regels en normen » zijn onder meer deze uit het Marpol-Verdrag.

Deze internationale regels en normen omvatten onder meer deze die « betrekking hebben op onverwijld kennisgeving van kuststaten, wier kustlijn of daarmee samenhangende belangen kunnen worden getroffen door voorvallen, met inbegrip van maritieme ongevallen, die lozingen of het risico op lozingen met zich meebrengen » (artikel 215 (7), Zeerechtverdrag).

2.3. *Rechtsmacht om wetten en voorschriften af te dwingen, sensu lato* (« *jurisdiction to adjudicate and to enforce* »).

De handhaving van die wetten en voorschriften door kuststaten bij overtredingen in de EEZ, worden verder uiteengezet in artikel 220. In artikel 220 (1) wordt aan de kuststaat de bevoegdheid gegeven om een rechtsvervolgning in te stellen tegen een schip dat in zijn haven ligt en een overtreding heeft begaan tegen het Marpol-Verdrag. De locatie van die overtreding kan zowel de territoriale zee, als de EEZ van de kuststaat zijn.

Wanneer er duidelijke redenen zijn om aan te nemen dat een schip varende in de EEZ of territoriale zee van de kuststaat, een overtreding heeft begaan in de EEZ van de kuststaat, voorziet artikel 220 (3) (5) en (6) in het volgen van een welbepaalde procedure naargelang de ernst van de overtreding en de gevolgen voor het maritieme milieu. In eerste instantie heeft dat schip de verplichting tot het verstrekken van informatie van belang om te kunnen vaststellen of het schip een overtreding heeft begaan (artikel 220 (3)). Heeft dat schip zich schuldig gemaakt aan een aanzienlijke lozing die een aanmerkelijke verontreiniging van het mariene milieu veroorzaakt of dreigt te veroorzaken, dan kan de kuststaat overgaan tot een feitelijke inspectie van dat schip, indien het schip geweigerd heeft informatie te verstrekken of valse informatie heeft verstrekt, en indien de omstandigheden een inspectie rechtvaardigen (220 (5)).

Een inspectie van het schip dient te gebeuren door overheidsfunctionarissen of door oorlogsschepen of andere schepen waaruit de kentekens duidelijk blijkt

2.2. *Pouvoir d'adopter des lois et règlements* (« *jurisdiction to prescribe* »)

Les Etats côtiers peuvent adopter « pour leur zone économique exclusive des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui soient conformes et donnent effet aux règles et normes internationales généralement acceptées établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale » (article 211 (5), Convention sur le droit de la mer). Cette « organisation internationale compétente » est, en l'occurrence, l'Organisation maritime internationale (OMI) et les « règles et normes internationales généralement acceptées » sont notamment celles prévues dans la Convention Marpol.

Ces règles et normes internationales comprennent notamment celles relatives à la notification sans délai aux Etats côtiers dont le littoral ou les intérêts connexes risquent d'être affectés par des accidents de mer, notamment ceux qui entraînent ou risquent d'entraîner des rejets (article 211 (7), Convention sur le droit de la mer).

2.3. *Pouvoir d'imposer des lois et règlements au sens large* (« *jurisdiction to adjudicate and to enforce* »)

L'article 220 décrit les pouvoirs dont disposent les Etats côtiers pour assurer le respect de ces lois et règlements en ce qui concerne les infractions commises dans leur zone économique exclusive. En vertu de l'article 220, 1, l'Etat côtier peut intenter une action contre un navire qui se trouve dans son port et qui a commis une infraction à la Convention Marpol, si l'infraction a été commise dans la mer territoriale ou dans la zone économique exclusive de l'Etat côtier.

Lorsqu'un Etat côtier a de sérieuses raisons de penser qu'un navire naviguant dans sa zone économique exclusive ou sa mer territoriale a commis une infraction dans sa zone économique exclusive, il suivra les procédures prévues à l'article 220, 3, 5 et 6, procédures qui varient selon la gravité de l'infraction et ses conséquences pour le milieu marin. Tout d'abord, l'Etat côtier peut demander au navire de lui fournir les renseignements requis pour établir si une infraction a été commise (article 220, 3). Lorsque ce navire est suspecté de s'être rendu coupable de rejets importants dans le milieu marin qui ont causé ou risquent de causer une pollution notable, l'Etat côtier peut procéder à l'inspection matérielle du navire, si le navire a refusé de donner des renseignements ou si les renseignements fournis sont en contradiction flagrante avec les faits, et si les circonstances de l'affaire justifient cette inspection (220, 5).

L'inspection d'un navire ne peut être effectuée que par des agents officiellement habilités, par des navires de guerre ou par d'autres navires qui portent des

dat ze in staatsdienst zijn en daartoe gemachtigd (artikel 224).

Het Verdrag maakt een onderscheid tussen een feitelijke inspectie en een nadere inspectie, en legt vast waarop de inspectie betrekking heeft (artikel 226). In artikel 220 (6) wordt de mogelijkheid opgenomen tot het instellen van een rechtsvervolgging door de kuststaat, met inbegrip van het vasthouden van het schip in de EEZ, overeenkomstig de wetten van de kuststaat die bijvoorbeeld de tenuitvoerlegging zijn van het Marpol-Verdrag. In dit laatste geval moeten er duidelijke redenen zijn dat het schip in de EEZ een overtreding heeft begaan en die lozing moet een grote schade of het risico van grote schade aan de kustlijn of de « daarmee samenhangende belangen » van de kuststaat tot gevolg hebben, dan wel aan de rijkdommen van de exclusieve economische zone of de territoriale zee van die kuststaat.

3. De rechtsmacht van kuststaten in hun EEZ wordt eveneens bevestigd in andere internationale verdragen en bijgevolg door de opinio juris van staten

a) Het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door olieverontreiniging (aansprakelijkheidsverdrag) van Brussel van 29 november 1969 (wet van 20 juli 1976, *Belgisch Staatsblad* van 13 april 1977), werd in 1984 geamendeerd door een Protokool waardoor onder meer het toepassingsgebied van het verdrag wordt uitgebreid tot de exclusieve economische zone van de kuststaten of tot 200 zeemijl indien de verdragsstaat geen exclusieve economische zone heeft afgekondigd (artikel 3, Protokool). Het Protokool van 1992 laat die uitbreiding onverlet.

b) Het Internationaal Fondsverdrag van Brussel van 18 december 1971 (wet van 6 augustus 1993, *Belgisch Staatsblad* van 5 november 1993) werd eveneens in 1984 geamendeerd door een Protokool, waardoor het toepassingsgebied voor de tussenkomst van het Fonds bij schade veroorzaakt door olie afkomstig van olietankschepen, wordt uitgebreid naar de exclusieve economische zone of 200 zeemijl indien de kuststaat geen EEZ heeft afgekondigd. Het Protokool van 1992 laat die uitbreiding onverlet.

c) De 11de Consultatieve Vergadering van het London Dumping Verdrag stelde op 8 november 1988 in LDC 11/14 dat het verdrag ook van toepassing is in de exclusieve economische zone van de verdragspartijen. Meer bijzonder voor wat Artikel VII, c, betreft, waar iedere verdragspartij de voor de uitvoering van het verdrag vereiste maatregelen moet toepassen op alle schepen, luchtvaartuigen en vaste en drijvende platforms die onder haar « rechtsmacht » vallen en waarvan mag worden aangenomen dat zij stortingswerkzaamheden verrichten.

marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet (article 224).

La Convention établit une distinction entre une inspection matérielle et une inspection matérielle plus poussée et elle précise en quoi consiste l'inspection (article 226). L'article 220, 6, permet à l'Etat côtier d'intenter une action, notamment d'ordonner l'immobilisation du navire dans la zone économique exclusive, conformément à ses lois, prises par exemple en exécution de la Convention Marpol. Dans ce dernier cas, l'Etat côtier doit avoir de sérieuses raisons de penser que le navire a commis, dans la zone économique exclusive, une infraction ayant entraîné des rejets qui ont causé ou risquent de causer des dommages importants à son littoral ou à ses « intérêts connexes » ou à toutes ressources de sa zone économique exclusive ou de sa mer territoriale.

3. La juridiction des Etats côtiers dans leur zone économique exclusive est également confirmée par d'autres conventions internationales et donc par l'opinio juris des Etats

a) La Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention sur la responsabilité civile), faite à Bruxelles le 29 novembre 1969 (loi du 20 juillet 1976, *Moniteur belge* du 13 avril 1977), a été amendée par un protocole qui en étend notamment le champ d'application à la zone économique exclusive des Etats côtiers ou à 200 milles marins lorsqu'un Etat ayant ratifié la convention n'a pas signalé de zone économique exclusive (article 3, Protocole). Le protocole de 1992 ne modifie pas cette extension du champ d'application de la convention.

b) La Convention portant création d'un fonds international, faite à Bruxelles le 18 décembre 1971 (loi du 6 août 1993, *Moniteur belge* du 25 novembre 1993), a également été amendée en 1984 par un protocole qui étend le champ d'application de l'intervention du Fonds, en cas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures provenant de pétroliers, à la zone économique exclusive ou à 200 milles marins si l'état côtier n'a pas institué de ZEE. Le protocole de 1992 ne remet pas en cause cette extension.

c) La 11^e Assemblée consultative de la Convention de Londres sur l'immersion a précisé dans celle-ci (11/14), le 8 novembre 1988, que la convention s'applique également à la zone économique exclusive des parties à la convention. En particulier pour ce qui concerne l'article VII, c, en vertu duquel chaque partie à la convention doit appliquer toutes les mesures nécessaires à l'exécution de la convention à l'ensemble des navires, aéronefs et plates-formes fixes et flottantes ressortissant à sa « juridiction » et dont on peut supposer qu'ils effectuent des opérations d'immersion.

d) Het Verdrag van Parijs van september 1992 ter bescherming van het mariene milieu van de noord-oostelijke Atlantische Oceaan, is ook van toepassing in de EEZ. Het wetsontwerp van 15 juli 1994 (Senaat 1167-1 (1993-1994)) verwijst dienaangaande in artikel 1 (a) naar de « maritieme zone » als zijnde : « de binnenwateren en de territoriale zee van de verdrag-sluitende partijen, de zee voorbij en grenzend aan de territoriale zee onder de rechtsmacht van de kuststaat voor zover erkend door de internationale wetgeving, en de volle zee, met inbegrip van de zeebodem van al deze wateren en de ondergrond ervan, gelegen binnen de volgende grenzen : »

4. Het afkondigen van een EEZ door België is onvermijdelijk : de voorgeschiedenis

Onafgezien van het belangrijke feit dat het Zee-rechtverdrag van 1982 op 16 november 1994 van kracht is geworden, wordt de afkondiging van EEZ's door kuststaten reeds geruime tijd aanvaard als behorende tot het Internationaal gewoonterecht. Het Internationaal Gerechtshof bevestigde dit in 1984, in de zaak rond de Golf van Maine en in de rechtsleer twijfelt heden ten dage niemand eraan dat het afkondigen van EEZ de rechtskracht put uit het internationaal gewoonterecht en los staat van de ratificatie van het Zeerechtverdrag.

Het instellen van een exclusieve economische zone wordt onder meer door Nederland als een belangrijke mogelijkheid aanzien om de rechtsmacht van de kuststaten over schepen tot in de exclusieve economische zone uit te breiden, ten einde het Marpol-Verdrag meer effectief ten uitvoer te kunnen leggen.

Op initiatief van de Nederlandse Regering zijn de Noordzeestaten in 1990 tijdens de derde Ministeriële Conferentie ter bescherming van de Noordzee tegen verontreiniging, overeengekomen om « actie te ondernemen, in overeenstemming met het internationaal recht, met als doel de rechtsmacht van kuststaten te vergroten, met inbegrip van de mogelijkheid exclusieve economische zones in te stellen ».

Nederland is er terecht van overtuigd dat het unilateraal afkondigen van een exclusieve economische zone niet noodzakelijk aanleiding geeft tot een betere naleving en afdwinging van de Marpol-verplichtingen indien de Noordzeelanden niet samenwerken om gegevens uit te wisselen, het vervolgingsbeleid op elkaar afstemmen, en samenwerken bij de inspectie-procedures, ...

Het louter afkondigen van een exclusieve economische zone, zonder daar een verder concrete toepassing aan te geven is inderdaad niet zinvol. Op dit initiatief zijn verschillende coördinatievergaderingen gevolgd met vertegenwoordigers van de Noordzeelanden. Het initiatief om jurisdictie uit te breiden voorbij de territoriale zee wordt bekrachtigd door de verklaring van de Noordzeeministers op hun bijeen-

d) La Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est, faite à Paris en septembre 1992, est également d'application dans les ZEE. Le projet de loi du 15 juillet 1994 (Doc. Sénat n° 1167/1, 1993-1994) renvoie à l'article 1^{er} (a), qui définit la « zone maritime » comme étant « les eaux intérieures et la mer territoriale des parties contractantes, la zone située au-delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci sous juridiction de l'Etat côtier dans la mesure reconnue par le droit international, ainsi que la haute mer, y compris l'ensemble des fonds marins correspondants et leur sous-sol, situées dans les limites suivantes : »

4. La Belgique doit impérativement instituer une ZEE : rétroactes

Indépendamment du fait important que constitue l'entrée en vigueur, le 16 novembre 1994, de la Convention sur le droit de la mer de 1982, l'institution de ZEE par les Etats côtiers est considérée depuis longtemps déjà comme relevant du droit coutumier international. La Cour internationale de justice l'a confirmé en 1984 dans le cadre de l'affaire du Golfe du Maine et tous les auteurs s'accordent aujourd'hui à considérer que l'institution de ZEE puise sa force juridique dans le droit coutumier international, indépendamment de la ratification de la Convention sur le droit de la mer.

Les Pays-Bas, notamment, considèrent l'institution d'une zone économique exclusive comme un instrument important permettant d'étendre la juridiction des Etats côtiers sur les navires jusqu'à l'intérieur de la zone économique exclusive, afin d'exécuter plus efficacement la Convention Marpol. Au cours de la Troisième conférence ministérielle sur la protection de la mer du Nord, les Etats de la mer du Nord sont convenus en 1990, sur l'initiative du gouvernement néerlandais, « d'entreprendre une action, conformément au droit international, dans le but d'étendre la juridiction des Etats côtiers, y compris la possibilité d'instituer des zones économiques exclusives ».

Les Pays-Bas ont, à juste titre, la conviction que, si les Etats de la mer du Nord ne collaborent pas en vue d'échanger des données, d'harmoniser leurs politiques en matière de poursuites et de s'entendre quant aux procédures d'inspection, l'institution unilatérale d'une zone économique exclusive ne se traduira pas nécessairement par un meilleur respect des obligations résultant de la Convention Marpol.

Il est en effet absurde d'instituer une zone économique exclusive sans en tirer des conséquences concrètes. Cette initiative a donné lieu à différentes réunions de coordination avec les représentants des Etats de la mer du Nord. L'initiative visant à étendre la juridiction au-delà de la mer territoriale a été entérinée par la déclaration qu'ont faite les ministres des Etats de la mer du Nord lorsqu'ils se sont réunis

komst in de marge van het goedkeuren van het Verdrag van Parijs op 22 september 1992 ⁽²⁾.

In deze verklaring gaan de ministers ermee akkoord dat een verhoogde jurisdictie van de kuststaten in de Noordzee een betere bescherming biedt tegen verontreiniging van het mariene milieu door de scheepvaart.

Een verhoogde jurisdictie slaat zowel op geografische uitbreiding van de rechtsmacht tot maximum 200 zeemijl (EEZ), als op een uitbreiding van de juridische mogelijkheid om internationaal aanvaarde regels en normen ter voorkoming, vermindering en controle van verontreiniging af te dwingen.

Bijgevolg is de instelling van een exclusieve economische zone één van de mogelijkheden om de jurisdictie uit te breiden. De jurisdictie kan ook worden uitgebreid via nationale wetgeving zonder het instellen van exclusieve economische zones. België, Denemarken, Duitsland, Nederland en Groot-Brittannië beschikken ook reeds over een visserijzone. De belangrijkste garantie die bepaalde Noordzeelanden willen bij het instellen van exclusieve economische zones in de Noordzee blijkt de vrijheid van wetenschappelijk onderzoek te zijn, temeer daar de statenpraktijk in de Noordzee hieromtrent bijzonder intens is en een formele uitdrukking heeft gekregen in het nieuwe verdrag van Parijs (1992).

Sedert de Verklaring van Parijs van september 1992 houden de Noordzeelanden intense bijeenkomsten in de EEZ Task Force, met de bedoeling hun EEZ-initiatieven te coördineren. Nadat Frankrijk en Noorwegen reeds in 1976 een (E)EZ hadden afgekondigd, heeft Zweden eind 1993 eveneens een EEZ afgekondigd, terwijl in Nederland en Denemarken de wetsontwerpen hiertoe in de eindfase zitten. Duitsland heeft het Zeerechtverdrag van 1982 geratificeerd en is druk bezig zijn interne wetgeving aan te passen. In Groot-Brittannië wordt in het House of Lords een wetsvoorstel behandeld waardoor de Verklaring van Parijs kan worden ten uitvoer gelegd. De bedoeling is om een « ad hoc » zone in te stellen, waarbij aan de regering de nodige bevoegdheden worden verstrekt om Deel XII van het Zeerechtverdrag toe te passen.

Ook België zal in de toekomst een EEZ instellen, hoewel dit momenteel wordt gekoppeld aan onderhandelingen met Nederland om tot een gemeenschappelijke afbakening van de Belgisch-Nederlandse Territoriale Zee en EEZ te komen.

Nochtans staat de afkondiging van een (Belgische) EEZ los van de afbakening ervan. België kan een EEZ afkondigen en de afbakening ervan later regelen.

Trouwens de Belgisch-Nederlandse territoriale zee is ook nog niet afgebakend. Staten kunnen bijgevolg unilateraal een exclusieve economische zone afkondigen, onafgezien of er een overeenkomst is met

à l'occasion de l'approbation du Traité de Paris le 22 septembre 1992 ⁽²⁾.

Aux termes de cette déclaration, les ministres marquent leur accord sur le fait qu'une extension de la juridiction des Etats riverains de la mer du Nord permet d'accroître la protection du milieu marin contre la pollution par la navigation.

Cette déclaration prévoit tant l'extension géographique de la juridiction jusqu'à deux cents milles marins (ZEE) que l'extension de la possibilité juridique d'imposer le respect des règles et normes internationales visant à prévenir, à réduire et à maîtriser la pollution.

L'institution d'une zone économique exclusive est par conséquent un des moyens permettant d'étendre la juridiction. La juridiction peut également être étendue par le biais de la législation nationale sans instituer de zones économiques exclusives. La Belgique, le Danemark, l'Allemagne, les Pays-Bas et la Grande-Bretagne disposent d'ores et déjà d'une zone de pêche. En instituant des zones économiques exclusives en mer du Nord, certains Etats riverains de celle-ci souhaitent avant tout garantir la liberté en matière de recherche scientifique, d'autant que la pratique des Etats en ce domaine est particulièrement intense en mer du Nord et qu'elle a été formalisée dans le cadre du nouveau Traité de Paris (1992).

Depuis la déclaration de Paris de septembre 1992, les Etats de la mer du Nord tiennent de fréquentes réunions au sein du groupe d'experts ZEE, afin de coordonner leurs initiatives en la matière. Après que la France et la Norvège eurent institué une ZEE en 1976, la Suède a également institué une ZEE fin 1993, tandis qu'on met la dernière main à des projets de loi en la matière aux Pays-Bas et au Danemark. L'Allemagne a ratifié la Convention sur le droit de la mer en 1982 et est actuellement occupée à adapter sa législation interne. En Grande-Bretagne, la Chambre des Lords examine une proposition de loi visant à mettre en œuvre la déclaration de Paris. L'objectif est d'instituer une zone *ad hoc* en habilitant le gouvernement à appliquer la partie XII de la Convention sur le droit de la mer.

A l'avenir, la Belgique établira également une ZEE, bien que cela soit actuellement lié aux négociations en cours avec les Pays-Bas en vue de la délimitation commune de la mer territoriale et de la ZEE belgo-néerlandaise.

L'établissement d'une ZEE (belge) ne dépend toutefois pas de la délimitation de celle-ci. La Belgique peut décréter une ZEE et régler ultérieurement la question de sa délimitation.

Au demeurant, la mer territoriale belgo-néerlandaise n'a pas encore été délimitée. Les Etats peuvent par conséquent décréter unilatéralement une zone économique exclusive, qu'il existe ou non un accord

⁽²⁾ Declaration on the coordinated extensions of jurisdiction in the North Sea, 22 september 1992, tekst in : 23 *Law of the Sea Bulletin* 65 (juni 1993) en 8 *TIJMCL* 173 (1993).

⁽²⁾ Declaration on the coordinated extensions of jurisdiction in the North Sea, 22 septembre 1992, dans : 23 *Law of the Sea Bulletin* 65 (juin 1993) et 8 *TIJMCL* 173 (1993).

de buurstaten betreffende de laterale begrenzing van deze zone, zoals bijvoorbeeld het geval geweest is met de Verenigde Staten in 1983 ⁽³⁾.

Sedert 1992 maakt de Verenigde Staten ook effectief gebruik van de rechtsmacht om overtredingen door schepen op Bijlage V van het Marpol-Verdrag die zich voordoen in de exclusieve economische zone, enkel nog te bestraffen volgens de eigen wetgeving en dit op het ogenblik dat de overtreder een haven aandoet in de Verenigde Staten.

Voorheen hanteerden de Verenigde Staten het principe van de voorrang aan de jurisdictie van de vlagstaat bij overtredingen buiten de territoriale zee van de Verenigde Staten of indien de lokatie van de overtreding onduidelijk was. Ook de Oil Pollution Act van 1990 is impliciet van toepassing in de Amerikaanse EEZ.

5. De loutere afkondiging van een Belgisch EEZ kan in beginsel een daad zijn van de uitvoerende macht

Natuurlijk kan men argumenteren dat indien België een EEZ heeft afgekondigd, men dan de Marpol-wet expliciet kan wijzigen. Voor diegenen die vertrouwd zijn met de lange lijdensweg die het wetsontwerp ter tenuitvoerlegging van het Marpol-Verdrag reeds heeft ondervonden, is dit geen overtuigende argumentatie. Temeer daar men in dit geval de wet slechts kan wijzigen via een wetswijziging.

Het is echter niet evident dat de afkondiging van een Belgisch EEZ tot de bevoegdheid van de wetgever behoort. Een afkondiging van een EEZ is in ieder geval geen uitbreiding van het grondgebied of territorium van de Belgische Staat, maar enkel een uitbreiding van mogelijk materiële bevoegdheid. De strafbepalingen bijvoorbeeld, worden via dit wetsontwerp op een impliciete wijze van toepassing gesteld voor overtredingen begaan door vreemde schepen in de Belgische EEZ, nadat deze is afgekondigd.

III. — ALGEMENE BESPREKING

A. OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

De heer Barbé merkt op dat het onderhavige wetsontwerp, alsmede het toegevoegde wetsvoorstel behoren tot de enkele milieuaangelegenheden waarvoor de federale Staat bevoegd is gebleven; de andere milieuaspecten vallen onder de bevoegdheid van de gewesten.

Hij betreurt dat men zich slechts sporadisch met de zee bezighoudt, bijvoorbeeld wanneer er potvissen op het strand aanspoelen of wanneer zomerse zwem-

avec les Etats voisins au sujet de la limitation latérale de cette zone, comme l'ont fait les Etats-Unis en 1983 ⁽³⁾. Depuis 1992, les Etats-Unis usent effectivement de leur pouvoir juridictionnel pour ne plus punir que sur la base de leur législation, les infractions commises par des navires aux dispositions de l'annexe V de la Convention Marpol et ce, au moment où le contrevenant touche un port situé aux Etats-Unis.

Auparavant, les Etats-Unis appliquaient le principe de la priorité de la juridiction de l'Etat-pavillon lorsqu'il s'agissait d'infractions commises hors de la mer territoriale des Etats-Unis ou si le lieu où l'infraction avait été commise n'était pas clairement établi. Le Oil Pollution Act de 1990 est également implicitement d'application dans la ZEE américaine

5. Le simple établissement d'une ZEE belge peut être en principe un acte du pouvoir exécutif

On pourrait évidemment objecter que si la Belgique a décrété une ZEE, on pourrait modifier explicitement la loi Marpol. Cet argument ne convaincra pas ceux qui savent combien long et laborieux a été le cheminement du projet de loi portant application de la Convention Marpol, d'autant plus qu'en l'espèce, la loi ne peut être modifiée que par une loi. Il n'est toutefois pas sûr que l'établissement d'une ZEE belge relève de la compétence du législateur. L'établissement d'une ZEE ne constitue en tout cas pas une extension du territoire de l'Etat belge mais une extension d'une compétence matérielle possible. Le projet à l'examen rend, par exemple, les dispositions pénales implicitement applicables dans le cas d'infractions commises par des navires étrangers dans la ZEE belge après que celle-ci aura été décrétée.

III. — DISCUSSION GENERALE

A. INTERVENTIONS DES MEMBRES

M. Barbé fait remarquer que le présent projet de loi ainsi que la proposition de loi jointe relèvent des quelques compétences restées fédérales en matière d'environnement; les autres aspects environnementaux ressortant aux régions.

Il regrette que l'on ne se préoccupe de la mer qu'à l'occasion d'événements sporadiques lorsque par exemple des cachalots échouent sur la plage ou lors-

⁽³⁾ Proclamation 5030, 10 March 1983 by the President of the United States of America. Tekst in : UN, The Law of the Sea, National Legislation on the Exclusive Economic Zone, the Economic Zone and the Exclusive Fishery Zee, New York, UN, 1986, 329-330.

⁽³⁾ Proclamation 5030, 10 March 1983 by the President of the United States of America. Tekst in : UN, The Law of the Sea, National Legislation on the Exclusive Economic Zone, the Economic Zone and the Exclusive Fishery Zee, New York, UN, 1986, 329-330.

partijen gevaar voor salmonellabesmetting opleveren.

Afgezien daarvan houdt de overheid zich nauwelijks bezig met het probleem van de verontreiniging van de zee in het algemeen. Als bewijs daarvan voert spreker aan dat het onderhavige wetsontwerp pas twintig jaar na het Marpol-Verdrag 73/78 bij het Parlement is ingediend. Dit wetsontwerp is bovendien op 30 maart 1994 ingediend en slechts op 17 januari 1995 in de commissie besproken.

Spreker is verbaasd over de bijzondere complexiteit van de wetgeving inzake verontreiniging van de zee. Het gaat hoofdzakelijk om wetten die zijn aangenomen ter uitvoering van internationale akkoorden. Hij stelt de minister voor om hem een bundeling van de gehele internationale en nationale wetgeving ter zake te verstrekken.

Sommigen beweren dat de regelgeving betreffende de verontreiniging door schepen minder streng is dan die voor de verontreiniging door de luchtvaart en door het vervoer per vrachtwagen. Is dat inderdaad zo?

De heer Barbé signaleert in dat verband dat overeenkomstig het internationale recht de overtredingen van internationale verdragen die binnen de territoriale wateren worden begaan, behandeld worden voor de rechtbanken van de Staat waarvan de vlag wordt gevoerd. Nu blijkt dat de Staat waarvan de vlag wordt gevoerd vaak nalaat om België op de hoogte te brengen van de resultaten van het rechts-geding.

Een mogelijke oplossing bestaat erin dat de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) eigen inspectiediensten of een eigen gerechtshof zou krijgen.

De heer Barbé is van oordeel dat het heilige beginsel van de staatssoevereiniteit een bedreiging vormt voor de bescherming van het milieu en de duurzame ontwikkeling.

Spreker nodigt de minister vervolgens uit om een ecologisch standpunt te verdedigen tijdens de internationale besprekingen — op het niveau van de EU en de IMO — over de opleiding van de scheepskapiteins en van hun bemanning.

Hij vraagt of dit ontwerp oplossingen voorstelt voor het probleem van de baggerwerken en het storten van verontreinigd slib in de territoriale wateren.

De heer Barbé is opgetogen over de zware sancties voor overtreders waarin het ontwerp voorziet.

Hij onderstreept daarna dat het toegevoegde wetsvoorstel, in tegenstelling tot het wetsontwerp, voorziet in de oprichting van inrichtingen voor de ontvangst van schadelijke stoffen in de havens van Gent, Brugge en Oostende. Behoort die materie tot de bevoegdheid van de gewesten of tot die van de federale Staat?

De heer Barbé vraagt de minister of hij enkele toelichtingen kan verstrekken met betrekking tot de koninklijke besluiten die ter uitvoering van de wet zullen worden genomen (inhoud, termijn ...).

que les baignades estivales présentent un risque de salmonellose.

A part cela, les autorités ne se préoccupent guère du problème de la pollution de la mer en général. L'intervenant en veut pour preuve que le présent projet de loi est soumis au Parlement vingt ans après la convention Marpol 73/78. En outre, le présent projet de loi a été déposé le 30 mars 1994 et n'est examiné en commission que le 17 janvier 1995.

L'intervenant se dit frappé par la complexité toute particulière de la législation en matière de pollution de la mer. Il s'agit principalement de lois prises en exécution d'accords internationaux. Il suggère au ministre de lui fournir un recueil contenant l'ensemble de la législation internationale et nationale en la matière.

D'aucuns prétendent que la réglementation de la pollution par les navires est moins sévère que la pollution occasionnée par le transport aérien et par le transport par poids lourds. Qu'en est-il?

M. Barbé signale à cet égard que le droit international stipule que les infractions aux conventions internationales commises dans les eaux territoriales sont traitées par les tribunaux de l'Etat du pavillon. Or, il apparaît que bien souvent l'Etat du pavillon n'informe pas la Belgique de l'issue du procès.

Une solution pourrait consister à doter l'organisation maritime internationale (OMI) de ses propres services d'inspection ou d'une cour de justice propre.

M. Barbé est d'avis que le sacro-saint principe de la souveraineté nationale hypothèque la protection de l'environnement et le développement durable.

L'intervenant invite ensuite le ministre à défendre un point de vue écologique lors des discussions internationales — au niveau de la CEE et de l'OMI — relatives à la formation des capitaines des navires et de leur équipage.

Il demande dans quelle mesure le présent projet apporte des solutions au problème du dragage et du rejet des boues polluées dans les eaux territoriales.

M. Barbé se réjouit des sanctions sévères prévues dans le projet à l'égard des contrevenants.

Il souligne ensuite que contrairement au projet de loi, la proposition jointe prévoit la création d'installations de réception des substances nuisibles dans les ports de Gand, Bruges, et Ostende. Cette matière est-elle de la compétence des régions ou de l'Etat fédéral?

M. Barbé demande au ministre s'il peut apporter quelques précisions en ce qui concerne les arrêtés royaux qui seront pris en exécution de la loi (contenu, délai, ...).

Spreker sluit zich aan bij de argumenten die door de heer De Mol zijn aangevoerd met betrekking tot de bepaling van de exclusieve economische zone.

Hij wijst voorts op een tegenstrijdigheid in de memorie van toelichting van het ontwerp : er is niet duidelijk in vermeld of alle bijlagen bij het Verdrag zijn goedgekeurd.

Hij wenst tot slot nadere toelichtingen over de procedure met betrekking tot de « stilzwijgende aanvaarding » van de wijzigingen die in de bijlagen bij het Verdrag worden aangebracht.

*
* *

De heer Vandendriessche verklaart dat zijn fractie het wetsontwerp steunt.

De duurzame ontwikkeling van de zee moet als basis voor het milieubeleid dienen en dit wetsontwerp is de kaderwet die het toezicht op die duurzame ontwikkeling mogelijk moet maken. De regeringsverklaring heeft trouwens die strekking.

Het gaat om een dringend ontwerp, te meer daar België een van de weinige landen is die de bepalingen van het Marpol-Verdrag nog niet in hun nationale recht hebben omgezet.

Met betrekking tot de uiteenzetting van de heer De Mol over de exclusieve economische zone twijfelt spreker of het moment wel goed gekozen is om problemen in detail te behandelen, aangezien het om een spoedeisend ontwerp gaat. Dreigt er geen gevaar dat de werkzaamheden daardoor vertraging oplopen?

Spreker vraagt hoever de voorbereiding is gevorderd van de 4de Noordzeeconferentie die tijdens de maand juni 1995 wordt gehouden.

*
* *

De heer Devolder deelt mee dat zijn fractie het wetsontwerp steunt en onderstreept dat het ontwerp dringend nodig is, te meer daar de thans geldende bepalingen uitsluitend betrekking hebben op de vervuiling door olie. Alle mariene biologen zijn nochtans van oordeel dat de zee ook door vele andere schadelijke stoffen wordt verontreinigd.

Spreker is verwonderd over het door het ontwerp ingestelde onderscheid tussen Belgische en buitenlandse schepen. De Belgische schepen moeten een certificaat hebben waaruit blijkt dat het schip voldoet aan de door de Koning gestelde eisen; de buitenlandse schepen moeten slechts een certificaat hebben wanneer het Verdrag dat eist. Gelet op dat onderscheid en ten einde enige discriminatie te voorkomen, moet er volgens de heer Devolder op worden toegezien dat de voorwaarden die door de Koning worden gesteld, niet strenger zijn dan de voorwaarden van het Verdrag.

L'intervenant déclare se rallier aux arguments avancés par M. De Mol en ce qui concerne la détermination de la zone économique exclusive.

Il relève encore une contradiction dans l'exposé des motifs du projet qui ne stipule pas clairement si toutes les annexes de la Convention ont été approuvées.

Il souhaiterait enfin obtenir des éclaircissements sur la procédure relative à « l'approbation tacite » des modifications apportées aux annexes de la Convention.

*
* *

M. Vandendriessche déclare que son groupe soutient le projet de loi.

Le développement durable de la mer doit constituer la base de la politique environnementale et ce projet constitue une loi-cadre permettant de contrôler ce développement durable. La déclaration gouvernementale va d'ailleurs dans ce sens.

Ce projet est urgent d'autant plus que la Belgique est un des derniers pays à ne pas encore avoir communiqué en droit belge les dispositions de la Convention Marpol.

En ce qui concerne l'exposé de M. De Mol sur la zone économique exclusive, l'intervenant doute que vu l'urgence du projet, le moment soit bien choisi pour discuter de problèmes aussi détaillés. Ne risque-t-on pas de retarder ainsi l'avancement des travaux?

L'orateur demande où en est la préparation de la 4^{ème} Conférence de la Mer du Nord qui se tiendra au mois de juin 1995.

*
* *

M. Devolder fait part du soutien de son groupe au projet de loi et en souligne l'urgente nécessité d'autant que les dispositions actuellement en vigueur ne concernent que la pollution par les hydrocarbures. Tous les biologistes marins s'accordent pourtant à dire que la mer est polluée par de nombreuses autres substances nuisibles.

L'intervenant s'étonne que le projet établisse une distinction entre les navires belges et étrangers. Ainsi, les navires belges doivent posséder un certificat attestant qu'ils remplissent les conditions fixées par le Roi; les navires étrangers quant à eux ne doivent être en possession d'un certificat que lorsque la Convention l'exige. M. Devolder est d'avis qu'étant donné cette distinction et afin d'éviter toute discrimination, il conviendra de veiller à ce que les conditions fixées par le Roi ne soient pas plus sévères que celles déterminées par la Convention.

Hij betreurt eveneens het gebrek aan duidelijkheid van de definitie van de schadelijke stoffen, aangezien dat tot interpretatiemoeilijkheden kan leiden.

Hij onderstreept tot slot dat de tekst van het ontwerp vaag is, veel bevoegdheden aan de Koning overlaat en onvoldoende waarborgen bevat.

Hij erkent evenwel dat de vrijheid van de wetgever wordt beperkt door de tekst van het Verdrag en dat de Raad van State geen fundamentele opmerkingen heeft gemaakt.

*
* *

De heer Dejonckheere merkt op dat de afwezigheid van talrijke Franstalige parlementsleden bij de bespreking van een wetsontwerp betreffende de duurzame ontwikkeling van de Noordzee voldoende bewijst dat andere aspecten van de watervervuiling worden veronachtzaamd (lozingen van nutriënten, micro-vervuiling ...).

Hij vraagt nadere toelichtingen betreffende de instanties die bevoegd zijn voor het beheer en de behandeling van de afvalstoffen, voor de gewestplannen, de exploitatievoorwaarden, de retributies, de rechtsmiddelen ...

*
* *

Mevrouw Burgeon vraagt meer uitleg over het aantal ontvangstinrichtingen voor schadelijke stoffen dat zal worden opgericht, alsmede over de geografische ligging en de kosten ervan.

IV. — ANTWOORDEN VAN DE MINISTER VAN MAATSCHAPPELIJKE INTEGRATIE, VOLKSGEZONDHEID EN LEEFMILIEU

De minister verklaart dat hij gedeeltelijk kan instemmen met de argumenten van de heer De Mol, inzonderheid met betrekking tot de vervanging van de woorden « in de Belgische territoriale zee bevinden » door de woorden « onder de jurisdictie van België bevinden, overeenkomstig het internationaal recht » [zie infra].

Hij preciseert dat er nog tijd nodig is om een definitie van de exclusieve economische zone uit te werken. Over die definitie moet onderhandeld worden, onder meer met Nederland, en de huidige vooruitzichten op dat stuk zijn weinig hoopgevend. De minister schaart zich achter het amendement van de heer De Mol waardoor het mogelijk wordt met dat begrip, zodra het is gedefinieerd, rekening te houden, zonder dat daartoe de wetgeving moet worden gewijzigd.

In antwoord op de vraag van de heer Barbé antwoordt de minister dat de gewesten zich ertoe hebben verbonden de bepalingen toe te passen in het

Il déplore également le manque de clarté de la définition des substances nuisibles, ce qui risque d'induire des difficultés d'interprétation.

Il souligne enfin que le texte du projet est plutôt vague, laisse beaucoup de pouvoir au Roi et ne prévoit pas assez de mesures de précaution.

Il concède toutefois que la liberté du législateur est bridée par le texte de la Convention et que le Conseil d'Etat n'a pas formulé de remarques fondamentales.

*
* *

M. Dejonckheere souligne que l'absence de nombreux parlementaires francophones lors de la discussion d'un projet de loi visant le développement durable de la Mer du Nord démontre à suffisance combien les autres aspects de la pollution des eaux sont négligés (les rejets de nutriments, de micro-polluants,...).

Il demande des précisions quant aux instances compétentes en ce qui concerne la gestion et le traitement de déchets, les plans de secteur, les conditions d'exploitation, les redevances, les recours,...

*
* *

Mme Burgeon demande des précisions quant au nombre d'installations de réception de substances nuisibles qui seront installées, à leur situation géographique et à leur coût.

IV. — REPONSES DU MINISTRE DE L'INTEGRATION SOCIALE, DE LA SANTE PUBLIQUE ET DE L'ENVIRONNEMENT

Le ministre déclare qu'il partage les arguments avancés par M. De Mol notamment en ce qui concerne le remplacement des termes « mer territoriale belge » par les termes « juridiction belge » (voir infra).

Il précise qu'il faudra encore du temps avant de pouvoir établir une définition de la zone économique exclusive. Cette définition doit faire l'objet de négociations, notamment avec les Pays-Bas et les perspectives actuelles à cet égard ne sont pas très encourageantes. Le ministre se rallie à l'amendement de M. De Mol qui permettra de tenir compte de cette notion dès qu'elle sera définie, sans devoir modifier en cela la législation.

Le ministre répond à M. Barbé qu'en ce qui concerne les compétences régionales, comme par exemple le dragage, les Régions se sont engagées à appliquer les

kader van hun eigen bevoegdheden zoals bijvoorbeeld de baggerwerken.

In de havens zullen gerichte controles plaatsvinden van onder meer de technische kenmerken van de schepen, de lading enz.

De minister merkt op dat de overheid zich niet kan bemoeien met de opleiding van de bemanningen van de schepen.

Hij preciseert dat België bij de wet van 17 januari 1984 het gehele Verdrag heeft goedgekeurd, met inbegrip van de vijf bijlagen.

Met betrekking tot de voorbereiding van de 4de Noordzeeconferentie, verduidelijkt de minister dat de voorbereidende documenten zijn overgemaakt aan de « North Sea Task Force ». Deze heeft onder tussen haar werkzaamheden beëindigd.

De minister neemt nota van de opmerkingen van heer Devolder en stelt hem gerust : hij zal er namelijk over waken dat tussen de Belgische en de buitenlandse schepen geen concurrentievervalsingen worden gecreëerd.

Hij bevestigt dat de koninklijke besluiten de bepalingen uit het Verdrag in acht zullen nemen.

Tot slot brengt de minister in herinnering dat hij krachtens dit ontwerp alleen voor de Noordzee bevoegd is. Voor het vraagstuk van de scheepvaart is de vice-eerste minister en minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven bevoegd.

V. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Artikel 1

Mevrouw Burgeon heeft vragen bij de definitie van het woord « schip ». Wat wordt verstaan onder « elk vaartuig (...) dat in het mariene milieu opereert »?

De heer M. Harmegnies vraagt dat hem de lijst van de verdragsluitende landen ter beschikking wordt gesteld.

De minister antwoordt mevrouw Burgeon dat de installaties voor de opslag van schadelijke stoffen gewestelijke bevoegdheid zijn.

*
* *

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

Art. 2

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Het wordt eenparig aangenomen.

dispositions dans le cadre de leurs propres compétences.

Des contrôles précis auront lieu dans les ports en ce qui concerne notamment les spécificités techniques des navires, la cargaison, et cetera.

Le ministre fait remarquer qu'il n'appartient pas aux autorités de s'immiscer dans la formation de l'équipage des navires.

Il précise que par la loi du 17 janvier 1984, la Belgique a approuvé la Convention dans son ensemble, en ce compris les cinq annexes.

En ce qui concerne la préparation de la 4^{ème} Conférence de la Mer du Nord, le ministre précise que les documents préparatoires ont été transmis à la « North Sea Task Force ». Entre-temps, celle-ci a terminé ses travaux.

Le ministre prend bonne note des remarques de M. Devolder et le rassure en lui faisant part de son souci de ne pas créer de distorsion de concurrence entre les navires belges et étrangers.

Il confirme que les arrêtés royaux seront pris dans le respect des dispositions de la Convention.

Le ministre rappelle enfin que dans le présent projet, sa compétence se limite à la Mer du Nord; le problème de la navigation concerne le Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications et des Entreprises publiques.

V. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Article 1^{er}

Mme Burgeon demande ce que l'on entend, dans la définition du terme « navire », par « tout bâtiment exploité en milieu marin ».

M. Harmegnies demande à pouvoir obtenir la liste des pays signataires à la Convention.

Le ministre répond à Mme Burgeon que les installations de réception de substances nuisibles relèvent des compétences régionales.

*
* *

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité.

Art. 2

Cet article ne suscite aucun commentaire et est adopté à l'unanimité.

Art. 3

De heren Dejonckheere en Barbé dienen een amendement nr. 15 (Stuk n° 1387/2) in, dat ertoe strekt het artikel weg te laten.

Volgens de indieners moet de overheid het goede voorbeeld geven. Hoewel deze bepaling letterlijk uit de tekst van het Verdrag werd overgenomen, rijst er geen bezwaar dat een verdragsluitende Staat een stap verder zet.

De minister preciseert dat het Verdrag uitdrukkelijk in die uitzondering voorziet en dat die derhalve behouden moet blijven.

*
* *

Artikel 3 wordt eenparig aangenomen.

Dientengevolge vervalt amendement n° 15 van de heren Dejonckheere en Barbé, dat ertoe strekt het artikel weg te laten.

Art. 4

De heren Dejonckheere en Barbé dienen een amendement nr. 16 (Stuk n° 1387/2) in, dat ertoe strekt het artikel weg te laten. Volgens de indieners gaat deze bepaling te ver doordat ze de Koning machtigt bepaalde categorieën van schepen geheel of gedeeltelijk vrij te stellen van de toepassing van een of meer krachtens dit ontwerp uitgevaardigde voorschriften. De tekst van het artikel preciseert immers geenszins op grond van welke criteria die uitsluitingen kunnen worden toegepast.

De minister antwoordt dat het overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag om marginale gevallen gaat, bijvoorbeeld kleine boten.

De heer De Mol stipt aan dat de Raad van State dezelfde opmerking heeft geformuleerd. De oplossing bestaat er volgens hem in dat de koninklijke besluiten worden genomen met inachtneming van de bepalingen van het Verdrag.

*
* *

Artikel 4 wordt eenparig aangenomen.

Dientengevolge vervalt amendement n° 16 van de heren Dejonckheere en Barbé, dat ertoe strekt het artikel weg te laten.

Art. 5

De heer De Mol dient in hoofdorde een amendement nr. 1 (Stuk n° 1387/2) in. Het heeft tot doel te preciseren dat het eerste lid van dit artikel eveneens van toepassing is op schepen die een vreemde vlag

Art. 3

MM. Dejonckheere et Barbé déposent un amendement n° 15 (voir Doc. n° 1387/2) visant à supprimer l'article.

Ils estiment que les autorités doivent donner le bon exemple. Bien que cette disposition ait été littéralement reprise du texte de la Convention, rien n'empêche un état signataire d'aller plus en avant.

Le ministre précise que la Convention prévoit explicitement cette exception et qu'il faut dès lors la maintenir.

*
* *

L'article 3 est adopté à l'unanimité.

L'amendement n° 15 de *MM. Dejonckheere et Barbé* tendant à supprimer l'article, devient dès lors sans objet.

Art. 4

MM. Dejonckheere et Barbé déposent un amendement n° 16 (Doc. n° 1387/2) visant à supprimer l'article. Ils estiment que cette disposition va trop loin en permettant au Roi d'exclure entièrement ou partiellement certaines catégories de navires de l'application d'une ou de plusieurs règles et prescriptions édictées dans le présent projet. En effet, le texte de l'article ne précise nullement sur base de quels critères les exclusions pourront avoir lieu.

Le ministre répond qu'il s'agit, comme le prévoit la Convention, de cas marginaux tels que les petits navires.

M. De Mol souligne que la même remarque a été formulée par le Conseil d'Etat. La solution consiste, selon lui, à ce que les arrêtés royaux soient pris dans le respect des dispositions de la Convention.

*
* *

L'article 4 est adopté à l'unanimité.

L'amendement n° 16 de *MM. Dejonckheere et Barbé* tendant à supprimer l'article devient dès lors sans objet.

Art. 5

M. De Mol introduit un amendement n° 1 en ordre principal (Doc. n° 1387/2) visant à préciser que le premier alinéa de cet article est également applicable aux navires battant pavillon étranger durant leur

voeren gedurende de tijd dat ze zich onder de jurisdictie van België bevinden, overeenkomstig het internationaal recht.

De heer De Mol dient in bijkomende orde tevens een amendement n° 2 (Stuk n° 1387/2) in, dat bepaalt dat het eerste lid van dit artikel ook van toepassing is op schepen die een vreemde vlag voeren :

— gedurende de tijd dat ze zich in de Belgische territoriale zee bevinden;

— gedurende de tijd dat ze zich in een andere maritieme zone bevinden die onder de rechtsmacht van België valt, overeenkomstig het internationaal recht.

Artikel 5, tweede lid van het wetsontwerp, verbiedt het lozen van schadelijke stoffen door vreemde schepen in de territoriale zee. Door dit artikel beperkt de wetgever het lozingsverbod en het optreden van de Belgische autoriteiten bij vreemde schepen zeewaarts tot de territoriale zee. Deze beperking kan aanleiding geven tot een verschuiving van de lozings-overtredingen buiten de territoriale zee, zonder dat de Belgische overheid krachtens deze wet kan optreden.

De heer De Mol kondigt nu al aan dat hij op artikel 11 twee soortgelijke amendementen (n°s 3 en 4, Stuk n° 1387/2) zal indienen.

Ten aanzien van de artikelen 5 en 11 van het wetsontwerp, biedt het internationaal zeerecht zoals gecodificeerd in het Zeerechtverdrag van 1982, aan kuststaten de mogelijkheid om een exclusieve economische zone (EEZ) af te kondigen. In de EEZ beschikt de kuststaat over soevereine rechten en een functionele rechtsmacht.

Beide artikelen kunnen reeds verwijzen naar de EEZ, zonder dat hierover expliciet sprake is. België heeft namelijk nog geen EEZ afgekondigd. Niettemin moet de deur worden opgehouden voor een soepele uitbreiding van deze wet naar de toekomstige EEZ toe, vanaf het ogenblik dat de EEZ wordt afgekondigd en zelfs alvorens België het Zeerechtverdrag heeft geratificeerd. Bij de afkondiging van de Belgische EEZ moet deze wet onmiddellijk daarop van toepassing kunnen zijn, zonder enig nieuw wetgevingsinitiatief. Een verwijzing naar de toekomstige EEZ werd in het wetsvoorstel aangeduid als « schepen die onder de Belgische rechtsmacht vallen » (cf. artikelen 2 en 3 van het wetsvoorstel op de verontreiniging van de zee — *De Mol* (Vande Lanotte) c.s., 21 december 1992, Kamer 830/2(1)-92/93). De bepaling « overeenkomstig het internationaal recht » biedt de garantie dat België geen rechtsmacht opeist, waarover ons land volgens het internationaal recht niet beschikt. Naar het internationaal recht wordt verwezen omdat in het internationaal zeerecht de rechtsgrondslag ligt voor het optreden van de Belgische autoriteiten in de EEZ, alsook de beperkingen op dit optreden.

De minister sluit zich aan bij amendement n° 1 op artikel 5.

séjour dans la juridiction belge, conformément au droit international.

M. De Mol introduit également un amendement n° 2 en ordre subsidiaire qui stipule que le premier alinéa de cet article est également applicable aux navires battant pavillon étranger :

— durant leur séjour dans la mer territoriale belge;

— durant leur séjour dans une autre zone maritime où la Belgique exerce sa juridiction, conformément au droit international.

L'article 5, § 2, de la loi en projet interdit aux navires battant pavillon étranger de rejeter une substance nuisible dans la mer territoriale. Par cet article, le législateur limite à la seule mer territoriale l'interdiction de rejet et la possibilité d'intervention des autorités belges sur des navires étrangers. Cette limitation peut entraîner un déplacement des rejets illégaux en dehors de la mer territoriale sans que les autorités belges aient la possibilité d'intervenir en vertu de cette loi.

D'emblée, *M. De Mol* annonce le dépôt de deux amendements similaires à l'article 11 (les amendements n°s 3 et 4 (Doc. n° 1387/2)).

En ce qui concerne les articles 5 et 11 de la loi en projet, le droit maritime international, tel qu'il a été codifié dans la Convention sur le droit de la mer de 1982, offre la possibilité aux Etats côtiers d'instituer une zone économique exclusive (ZEE). Dans cette ZEE, l'Etat côtier exerce des droits souverains et une juridiction fonctionnelle.

Ces deux articles peuvent dès à présent faire référence à la ZEE sans la mentionner explicitement, étant donné que la Belgique n'a pas encore institué de ZEE. Il faut néanmoins conserver la possibilité d'étendre en souplesse le champ d'application de cette loi à la future ZEE, à partir du moment où celle-ci sera instituée et même avant que la Belgique ait ratifié la Convention sur le droit de la mer. Lorsque la Belgique instituera sa ZEE, il faudra que la loi puisse s'y appliquer immédiatement sans qu'il faille recourir à une nouvelle initiative législative. Dans la proposition de loi, il est fait référence à la future ZEE par les termes « aux navires qui relèvent de la juridiction belge » (cf. articles 2 et 3 de la proposition de loi relative à la pollution de la mer, déposée le 21 décembre 1992 par MM. De Mol (Vande Lanotte) et consorts — Doc. n° 830/2 (1) - 1992/1993). La formule « conformément au droit international » offre la garantie que la Belgique ne revendiquera pas une juridiction dont elle ne dispose pas selon le droit international. Il est fait référence au droit international parce que c'est dans le droit maritime international que réside le fondement juridique de l'intervention des autorités belges dans la ZEE et parce que c'est ce droit qui fixe les limites de cette intervention.

Le ministre se rallie à l'amendement n° 1 à l'article 5.

Amendement nr. 2 van de heer de Mol wordt diens gevolgge ingetrokken.

*
* *

Amendement n° 1 van de heer de Mol wordt eenparig aangenomen.

Het aldus gewijzigde artikel 5 wordt eenparig aangenomen.

Art. 6

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Het wordt eenparig aangenomen.

Art. 7

De heer Barbé onderstreept de essentiële rol van de zeevaartinspectie bij de controle op de naleving van de wettelijke bepalingen en de uitvoeringsbesluiten. Wat is de personeelsformatie van de zeevaartinspectie?

De minister deelt mee dat op dit ogenblik 13 inspecteurs bij de zeevaartinspectie werken.

*
* *

Artikel 7 wordt eenparig aangenomen.

Art. 8, 9 en 10

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt. Ze worden eenparig aangenomen.

Art. 11

De heer De Mol dient in hoofdorde een amendement n° 3 (Stuk n° 1387/2) in, en in bijkomende orde een amendement n° 4 (Stuk n° 1387/2). Die amendementen hebben dezelfde strekking als zijn amendementen n° 1 en 2 op artikel 5.

Hij verwijst naar de verantwoording van zijn amendementen op artikel 5. Wat dit artikel betreft, brengt hij volgende preciseringen aan.

Uit artikel 11, derde lid, van het wetsontwerp volgt dat kapiteins van buitenlandse schepen door de Koning verplicht kunnen worden om gebeurtenissen te melden die daadwerkelijk of vermoedelijk tot een lozing kunnen leiden (= voorval) en die plaatsvinden in de territoriale zee of een bedreiging vormen voor het mariene milieu van de Belgische territoriale zee. Voorvallen die plaatsgrijpen buiten de territoriale zee, moeten een bedreiging zijn voor het mariene milieu van laatstgenoemd gebied.

En conséquence, l'amendement n° 2 de M. De Mol est retiré.

*
* *

L'amendement n° 1 de M. De Mol est adopté à l'unanimité.

L'article 5 ainsi modifié est adopté à l'unanimité.

Art. 6

L'article 6 n'appelle aucun commentaire et est adopté à l'unanimité.

Art. 7

M. Barbé met en évidence le rôle primordial de l'inspection maritime dans le contrôle du respect des dispositions législatives et des arrêtés d'exécution. A cet égard, il souhaiterait connaître le cadre de l'inspection maritime.

Le ministre signale que l'inspection maritime compte actuellement 13 inspecteurs.

*
* *

L'article 7 est adopté à l'unanimité.

Art. 8, 9 et 10

Ces articles n'appellent aucune question et sont successivement adoptés à l'unanimité.

Art. 11

M. De Mol dépose un amendement n° 3 en ordre principal et un amendement n° 4 en ordre subsidiaire (Doc. n° 1387/2) ayant la même portée que ses amendements n° 1^{er} et 2 à l'article 5.

Il renvoie à la justification des amendements déposés à l'article 5 et apporte au présent article les précisions suivantes :

Il ressort de l'article 11, alinéa 3, du projet de loi que le Roi peut obliger les capitaines de navires étrangers à signaler les incidents qui entraînent ou sont susceptibles d'entraîner un rejet à la mer (= événement) et qui se produisent dans la mer territoriale ou présentent une menace pour le milieu marin de la mer territoriale belge. Les événements qui se produisent en dehors de la mer territoriale doivent présenter une menace pour le milieu marin de cette dernière.

Het voorval met de Mont Louis indachtig, is het wenselijk om de meldingsplicht door buitenlandse schepen uit te breiden tot die voorvallen die plaatsgrijpen buiten de territoriale zee, los van de kwalificatie « bedreiging ». Zo worden discussies vermeden over wat precies een « bedreiging » is en wie die moet kwalificeren. Als dit aan kapiteins wordt overgelaten, bestaat het risico dat een meerderheid van de voorvallen niet als een bedreiging zal worden beschouwd.

De minister sluit zich aan bij de argumenten die de heer De Mol aanhaalt inzake zijn amendement n° 3.

De heer de Mol trekt bijgevolg zijn amendement n° 4 in.

*
* *

Amendement n° 3 van de heer De Mol en het aldus gewijzigde artikel 11 worden eenparig aangenomen.

Art. 12

De heer De Mol dient een amendement n° 9 (Stuk n° 1387/2) in, dat ertoe strekt het begrip « schip dat de vlag van een verdragsluitende Staat voert » te vervangen door het begrip « schip onder vreemde vlag ».

Het Marpol-Verdrag berust immers op het principe dat een zelfde behandeling geldt voor de schepen die de vlag van een verdragsluitende Staat voeren en de schepen die de vlag voeren van een Staat die niet tot de verdragsluitende Staten behoort.

De minister preciseert dat de Belgische schepen voorzien moeten zijn van de certificaten waarvan de nadere regels bij koninklijk besluit zullen worden bepaald. Die certificaten zijn precies dezelfde als die welke het Verdrag aan de schepen van de verdragsluitende partijen oplegt. Hoewel uit de bewoordingen van artikel 12 zou kunnen worden afgeleid dat niet voor alle schepen dezelfde regels gelden, bevestigt de minister dat zulks niet het geval zal zijn.

Voor alle duidelijkheid stelt de regering een amendement n° 21 (Stuk n° 1387/2) voor, dat bepaalt dat het « een schip als bedoeld in artikel 7, eerste lid en een schip dat de vlag van een verdragsluitende Staat voert, en dat ingevolge het Verdrag en de wet certificaten aan boord moet hebben (verboden is) een Belgische haven te verlaten indien het niet is voorzien van de vereiste geldige certificaten als bedoeld in het Verdrag ».

De heer De Mol sluit zich bij het standpunt van het regeringsamendement aan en trekt zijn eigen amendement (n° 9) in.

*
* *

Ayant en mémoire l'accident du Mont Louis, nous estimons opportun d'élargir cette obligation de communication de la part des navires étrangers aux événements qui se produisent en dehors de la mer territoriale, que ceux-ci présentent ou non une menace. Cette mesure permettrait d'éviter des discussions quant à la portée de la notion de « menace » et quant à la personne qui devra qualifier celle-ci. Si ce sont les capitaines qui en sont chargés, il y a fort à parier que la majorité des événements ne seront pas considérés comme une menace.

Le ministre se rallie aux arguments développés par M. De Mol pour son amendement n° 3.

M. De Mol retire dès lors son amendement n° 4.

*
* *

L'amendement n° 3 de M. De Mol et l'article 11 ainsi modifié sont adoptés à l'unanimité.

Art. 12

M. De Mol dépose un amendement n° 9 (Doc. n° 1387/2) visant à remplacer la notion de « navire battant pavillon d'un Etat Partie à la Convention » par la notion de « navire battant pavillon étranger ».

La convention Marpol est en effet fondée sur le principe de l'unanimité de traitement entre les navires battant pavillon d'un Etat partie à la Convention et aux navires battant pavillon d'un Etat qui n'est pas partie à la Convention.

Le ministre précise que les navires belges seront tenus de posséder des certificats dont les modalités seront fixées par arrêté royal. Ces certificats seront identiques à ceux imposés par la Convention aux navires des Etats signataires. Bien que la rédaction de l'article 12 puisse donner l'impression d'une différence de traitement entre navires, le ministre confirme que ce ne sera pas le cas.

Afin d'éviter toute confusion, le gouvernement dépose dès lors un amendement n° 21 (Doc. n° 1387/2) qui précise que « un navire visé à l'article 7, alinéa 1^{er}, ou battant pavillon d'un Etat Partie à la Convention et qui, conformément à cette Convention et à la loi, est tenu d'avoir des certificats à bord, ne peut quitter un port belge s'il n'est pas nuni des certificats valables prévus dans la Convention ».

M. De Mol se rallie à l'amendement du Gouvernement et retire son amendement n° 9.

*
* *

Amendement n° 21 van de regering en het aldus gewijzigde artikel 12 worden eenparig aangenomen.

Art. 13

De heer Vandendriessche stelt een amendement n° 18 (Stuk n° 1387/2) voor, dat ertoe strekt in het tweede lid van artikel 13 uitdrukkelijk te vermelden dat de ambtenaren van de zeevaartinspectie, de waterschouten en de agenten van de zeevaartpolitie kunnen ingrijpen ten einde een lozing te voorkomen of te beperken.

De minister is het met de strekking van het amendement eens.

*
* *

Amendement n° 18 van de heer Vandendriessche en het aldus gewijzigde artikel 13 worden eenparig aangenomen.

Art. 14

De heer Vandendriessche dient een amendement n° 20 (Stuk n° 1387/2) in, dat de zeevaartinspectie in staat moet stellen bij betrapting op heterdaad onmiddellijk op te treden.

De minister ontkent niet dat het amendement gegrond is, maar wijst erop dat het geld voor de uitvoering van de voorgestelde maatregel (250 miljoen) ontbreekt.

De heer Vandendriessche trekt zijn amendement in en verklaart dat hij het later in de vorm van een wetsvoorstel zal indienen.

*
* *

Artikel 14 wordt eenparig aangenomen.

Art. 15

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Het wordt eenparig aangenomen.

Art. 16

De heer De Mol dient een amendement n° 7 (Stuk n° 1387/2) in dat ertoe strekt het begrip « Belgisch grondgebied » te vervangen door « de Belgische territoriale zee of (...) een andere maritieme zone (...) waarover België jurisdictie kan uitoefenen, overeenkomstig het internationaal recht ».

Samen met artikel 18 heeft dit artikel betrekking op de schepen onder vreemde vlag die zich op Belgisch grondgebied bevinden. De Raad van State was

L'amendement n° 21 du Gouvernement et l'article 12 ainsi modifiés sont adoptés à l'unanimité.

Art. 13

M. Vandendriessche introduit un amendement n° 18 (Doc. n° 1387/2) visant à préciser au deuxième alinéa de cet article que les fonctionnaires de l'inspection maritime, les commissaires maritimes et les agents de la police maritime peuvent intervenir en vue de prévenir ou de limiter un déversement.

Le ministre se rallie à l'amendement.

*
* *

L'amendement n° 18 de M. Vandendriessche et l'article 13 ainsi modifié sont adoptés à l'unanimité.

Art. 14

M. Vandendriessche dépose un amendement n° 20 (Doc. n° 1387/2) en vue de permettre l'intervention immédiate de l'inspection maritime en cas de flagrant délit.

Le ministre ne nie pas le bien fondé de l'amendement mais souligne l'absence des crédits nécessaires à l'exécution de la disposition préconisée (250 millions).

M. Vandendriessche retire son amendement et déclare qu'il le déposera ultérieurement sous forme d'une proposition de loi.

*
* *

L'article 14 est adopté à l'unanimité.

Art. 15

Cet article n'appelle aucun commentaire et est adopté à l'unanimité.

Art. 16

M. De Mol dépose un amendement n° 7 (Doc. n° 1387/2) visant à remplacer la notion de « territoire belge » par les notions de « mer territoriale » et de « zone maritime où la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international ».

Cet article, ainsi d'ailleurs que l'article 18 concernent les navires étrangers qui se trouvent sur le territoire belge. Or, le Conseil d'Etat a estimé que la

evenwel van mening dat de territoriale zee geen deel van het Belgische grondgebied uitmaakt. Bovendien staat nu nog niet vast welke uitlegging aan dat artikel zal worden gegeven. De memorie van toelichting biedt ter zake weinig duidelijkheid. Daarom moet uitdrukkelijk worden bepaald dat het schip zich in de Belgische territoriale zee of in een andere maritieme zone moet bevinden waarover België overeenkomstig het internationaal recht zijn rechtsmacht kan uitoefenen.

De minister is het eens met de inhoud van dat amendement.

*
* *

Amendement n° 7 van de heer De Mol en het aldus gewijzigde artikel 16 worden eenparig aangenomen.

Art. 17

De heer Barbé wenst enige toelichting in verband met het derde lid van het artikel, luidens hetwelk « een schip dat een vreemde vlag voert en dat ingevolge het Verdrag geen certificaat behoeft (...) in een Belgische haven [kan] worden gecontroleerd 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 naar zee kan vertrekken ».

De heer Barbé vindt die bewoordingen nogal vaag. Het artikel kan gemakkelijk aanleiding geven tot betwisting. Voorts wenst hij te vernemen hoe die controles in de praktijk kunnen worden uitgevoerd en of de procedure bij koninklijk besluit zal worden geregeld.

De minister verduidelijkt dat schepen die een vlag voeren van een land dat het Verdrag niet heeft ondertekend, moeten worden gecontroleerd. Vervolgens antwoordt hij op een vraag van *de heer Harmegnies* dat schepen die de Belgische territoriale wateren uitsluitend aandoen om naar een andere bestemming door te varen, maar kunnen worden gecontroleerd als de bevoegde ambtenaren zich aan boord kunnen begeven en de schepen zonodig mogen stilleggen. Daartoe moeten zij vanzelfsprekend over de nodige middelen beschikken (een patrouillevaartuig bijvoorbeeld).

Het Marpol-Verdrag bepaalt uitdrukkelijk dat schepen die de vlag voeren van een land dat niet tot het Verdrag is toegetreden in de havens niet op een voorkeursbehandeling voor de uitoefening van hun handelsactiviteiten kunnen rekenen. Bijgevolg zijn alle havenstaten gemachtigd om na te gaan of die schepen de bepalingen van het Verdrag naleven, hen aan de ketting te leggen en zonodig maatregelen te nemen als blijkt dat zij gevaar voor het mariene milieu opleveren.

mer territoriale ne faisait pas partie du territoire belge. Actuellement, il est impossible de déterminer comment cet article sera interprété. L'exposé des motifs n'est pas très clair à cet égard. Il convient dès lors de préciser que le navire doit se trouver dans la mer territoriale belge ou dans une autre zone maritime où la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international.

Le ministre se rallie à cet amendement.

*
* *

L'amendement n° 7 de M. De Mol et l'article 16 ainsi modifié sont adoptés à l'unanimité.

Art. 17

M. Barbé demande des précisions sur le troisième alinéa de cet article qui stipule qu'un navire battant pavillon étranger et qui conformément à la Convention, ne doit pas être muni d'un certificat, peut, dans un port belge être soumis au contrôle d'un fonctionnaire du service de l'inspection maritime, en vue de vérifier s'il est construit, aménagé et équipé de façon à pouvoir appareiller sans danger de pollution du milieu marin.

M. Barbé estime que la rédaction de cet alinéa est plutôt vague et qu'elle risque de provoquer des contestations. De quelle manière ces contrôles seront-ils exécutés dans la pratique? La procédure sera-t-elle précisée par arrêté royal?

Le ministre précise que les navires battant pavillon d'un Etat qui n'est pas partie à la Convention doivent être soumis à un contrôle. Il répond à une question posée par *M. H. Harmegnies* que les navires en transit dans les eaux territoriales belges ne peuvent être contrôlés qu'à la condition que les fonctionnaires compétents puissent se rendre à bord et faire stopper les navires. Il doivent toutefois pouvoir disposer des moyens nécessaires à cet effet, par exemple pouvoir disposer d'un bateau qui puisse patrouiller de manière constante.

La convention Marpol stipule clairement que les navires battant pavillon d'un Etat qui n'est pas partie à la Convention ne peuvent bénéficier dans les ports d'un traitement préférentiel dans l'exercice de leurs activités commerciales. Dès lors, la Convention habilite tout état portuaire à vérifier si ces navires respectent les dispositions de la Convention et à les arrêter en prenant les mesures adéquates s'il s'avère qu'il représentent un danger pour le milieu marin.

De heer De Mol voegt eraan toe dat de controle van schepen die onder vreemde vlag varen ook mogelijk is op grond van het « Memorandum on Port State Control ».

Vervolgens verklaart *de minister* dat voor de Belgische schepen de nodige uitvoeringsbesluiten zullen worden genomen; voor schepen onder vreemde vlag zullen de verdragsbepalingen worden toegepast.

In verband met de controle van schepen op doorvaart vraagt *de heer Harmegnies* zich af of de marine zich niet van die taak kan kwijten.

De heer Devolder deelt die mening en stelt voor dat de minister een samenwerkingsovereenkomst zou sluiten met de minister van Landsverdediging, naar het voorbeeld van wat voor de ontmanteling van de munitie in Houthulst werd geregeld.

De minister verklaart dat daarover een wetsontwerp op stapel staat.

*
* *

Artikel 17 wordt eenparig aangenomen.

Art. 18

De heer De Mol stelt een amendement n° 8 (Stuk n° 1387/2) voor, dat dezelfde strekking heeft als amendement nr. 7 op artikel 16. Hij verwijst dan ook naar de verantwoording van laatstgenoemd amendement.

*
* *

Amendement n° 8 van de heer De Mol en het aldus gewijzigde artikel 18 worden eenparig aangenomen.

Art. 19

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Het wordt eenparig aangenomen.

Art. 20

De heer De Mol stelt twee amendementen (n°s 10 en 11 - Stuk n° 1387/2) voor, die dezelfde strekking hebben als amendement n° 9 op artikel 12 en tot doel hebben het beginsel van de niet-voorkeursbehandeling van schepen van verdragsluitende Staten en schepen van Staten die niet tot het Verdrag zijn toegetreden in acht te nemen. Daarbij moet duidelijk worden vooropgesteld dat schepen die de vlag voeren van een Staat die niet tot het Verdrag is toegetreden ook aan de Marpol-verplichtingen moeten voldoen,

M. De Mol ajoute que le contrôle des navires étrangers peut également intervenir sur base du « Mémoire sur le Port State Control ».

Le ministre précise encore que des arrêtés d'exécution seront pris en ce qui concerne les navires belges; pour les navires battant pavillon étranger, ce seront les dispositions de la Convention qui seront appliquées.

En ce qui concerne le contrôle des navires en transit, *M. M. Harmegnies* se demande si ces contrôles ne pourraient pas être effectués par des navires militaires.

M. Devolder partage ce point de vue et suggère que le ministre conclue un accord de coopération avec le Ministre de la Défense nationale comme c'est déjà le cas pour le démantèlement des munitions à Houthulst.

Le ministre déclare qu'un projet de loi est en préparation à cet égard.

*
* *

L'article 17 est adopté à l'unanimité.

Art. 18

M. De Mol dépose un amendement n° 8 (Doc. n° 1387/2) ayant la même portée que son amendement n° 7 à l'article 16. Il se réfère à la justification de cet amendement.

*
* *

L'amendement n° 8 de M. De Mol et l'article 18 ainsi modifié sont adoptés à l'unanimité.

Art. 19

Cet article n'appelle aucun commentaire et est adopté à l'unanimité.

Art. 20

M. De Mol dépose deux amendements n°s 10 et 11 (Doc. n° 1387/2) ayant la même portée que l'amendement n° 9 à l'article 12 et visant à respecter le principe de l'égalité de traitement entre les navires battant pavillon d'un Etat partie à la Convention et ceux battant pavillon d'un Etat qui n'est pas partie à la Convention. Il doit être clairement stipulé que les navires battant pavillon d'un Etat qui n'est pas partie à la Convention doivent également satisfaire aux obligations Marpol et pas uniquement lorsque ces

ook als zij niet meteen een gevaar voor het mariene milieu vormen.

De minister betuigt zijn instemming met beide amendementen.

*
* *

De amendementen n^{rs} 10 en 11 van de heer De Mol en het aldus gewijzigde artikel 20 worden eenparig aangenomen.

Art. 21, 22 en 23

Over die artikelen worden geen opmerkingen gemaakt en ze worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Art. 24

De heren Dejonckheere en Barbé dienen een amendement n^o 17 (Stuk n^o 1387/2) in dat ertoe strekt dat artikel weg te laten.

De heer Barbé vreest dat die bepaling de wet kan uithollen en aan de Koning een te verregaande bevoegdheid toekent voor het verlenen van vrijstellingen van de besluiten die ter uitvoering van de wet met betrekking tot de bouw, de inrichting en de uitrusting van een schip zullen worden genomen. Hij stelt derhalve voor het artikel weg te laten.

De minister meent dat de formulering van dat artikel geen wijziging vereist.

*
* *

Artikel 24 wordt eenparig aangenomen.

Amendement n^o 17 van de heren Dejonckheere en Barbé dat ertoe strekt het artikel weg te laten, wordt bijgevolg overbodig.

Art. 25, 26 en 27

Over die artikelen worden geen vragen gesteld en ze worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Art. 28

De heer De Mol dient een amendement n^o 12 (Stuk n^o 1387/2) in met dezelfde strekking als zijn amendementen n^o 1 op artikel 5 en n^o 3 op artikel 11.

Hij verwijst naar de verantwoording van die amendementen.

*
* *

navires constituent un danger de pollution pour le milieu marin.

Le ministre se rallie aux deux amendements.

*
* *

Les amendements n^{os} 10 et 11 de M. De Mol et l'article 20 ainsi modifié sont adoptés à l'unanimité.

Art. 21, 22 et 23

Ces articles n'appellent aucun commentaire et sont successivement adoptés à l'unanimité.

Art. 24

MM. Dejonckheere et Barbé déposent un amendement n^o 17 (Doc. n^o 1387/2) tendant à supprimer l'article.

M. Barbé craint que cette disposition n'ait pour effet de vider la loi de sa substance en ce qu'elle accorde un énorme pouvoir au Roi pour l'octroi de dispenses aux arrêtés qui seront pris en exécution de la loi et portant sur la construction, l'aménagement ou l'équipement d'un navire. Il propose dès lors de supprimer l'article.

Le ministre estime que la rédaction de cet article ne nécessite aucune modification.

*
* *

L'article 24 est adopté à l'unanimité.

En conséquence, l'amendement n^o 17 de MM. Dejonckheere et Barbé tendant à supprimer l'article devient sans objet.

Art. 25, 26 et 27

Ces articles ne soulèvent aucune question et sont successivement adoptés à l'unanimité.

Art. 28

M. De Mol dépose un amendement n^o 12 (Doc. n^o 1387/2) ayant la même portée que ses amendements n^o 1^{er} à l'article 5 et n^o 3 à l'article 11.

Il renvoie à la justification de ces amendements.

*
* *

Amendement nr. 12 van de heer De Mol en het aldus gewijzigde artikel 28 worden eenparig aangenomen.

Art. 29

De heer Barbé verwijst naar de memorie van toelichting en stelt een vraag over het bedrag van de geldboeten waarmee de overtredingen van de bepalingen van het Verdrag zullen worden gestraft. Zijn de in dat artikel vermelde bedragen nog altijd geldig en dienen ze, gelet op de verhoging van de opcentiemen per 1 januari 1995, niet te worden aangepast?

De minister antwoordt dat in de wet alleen de basisbedragen vermeld zijn. Deze moeten nadien met de opdecimen worden verhoogd.

Artikel 29 wordt eenparig aangenomen.

*
* *

Art. 29bis (nieuw) en 34bis (nieuw)

De heer De Mol dient een amendement n° 13 (Stuk n° 1387/2) in, dat ertoe strekt een artikel 29bis (nieuw) in te voegen, luidend als volgt: « De eigenaar, de bevrachter, de beheerder of de exploitant van een schip die voor overtreding van het artikel 5 bij deze wet of de uitvoeringsbesluiten ervan veroordeeld werd een geldboete, bedoeld in artikel 29 van de huidige wet te betalen, zal 2 % van dit bedrag storten in het Fonds Leefmilieu. »

De heer De Mol dient tegelijkertijd een amendement n° 14 (Stuk n° 1387/2) in tot invoering van een hoofdstuk VIbis (nieuw) en van een artikel 34bis (nieuw) ter aanvulling van de tabel, gevoegd bij de wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen, met een Fonds Leefmilieu dat met de bij het vorige amendement bedoelde geldboeten gestijfd wordt. De op grond van dat fonds gemachtigde uitgaven slaan op allerlei kosten in verband met de controle en het toezicht op de naleving van de bepalingen van de onderhavige wet.

De minister betuigt zijn instemming met beide amendementen.

De heer Barbé, die daarin wordt bijgevalen door *de heer Devolder*, verzet zich met klem tegen de oprichting van een nieuw begrotingsfonds, een techniek die volgens hem bewijst dat het de regering aan politieke wil ontbreekt om de kredieten vrij te maken die noodzakelijk zijn voor het voeren van een echt beleid op het stuk van bestrijding van de zeeverontreiniging.

De heer De Mol merkt op dat de oprichting van een begrotingsfonds geen nieuwe techniek is. Het spreekt vanzelf dat dit fonds zal kunnen worden

L'amendement n° 12 de M. De Mol et l'article 28 ainsi modifié sont adoptés à l'unanimité.

Art. 29

M. Barbé se réfère à l'exposé des motifs et pose une question sur le montant des amendes relatives aux infractions aux dispositions de la Convention. Les montants mentionnés à ces articles, sont-ils encore valables actuellement et ne doivent-ils pas être actualisés en fonction de la majoration des décimes additionnels au 1^{er} janvier 1995?

Le ministre répond que seuls les montants de base sont mentionnés dans la loi. Ceux-ci doivent être majorés des décimes additionnels.

L'article 29 est adopté à l'unanimité.

*
* *

Art. 29bis (nouveau) et art. 34bis (nouveau)

M. De Mol dépose un amendement n° 13 (Doc. n° 1387/2) visant à introduire un article 29bis (nouveau) prévoyant que le propriétaire, l'affrètement, l'administrateur ou l'exploitant d'un navire, qui a été condamné pour infraction à l'article 5 de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution, à payer une amende visée à l'article 29 de la présente loi, versera 20 % du montant de cette amende au Fonds Environnement.

Parallèlement, *M. De Mol* dépose un amendement n° 14 (Doc. n° 1387/2) créant un chapitre VIbis (nouveau) ainsi qu'un article 34bis (nouveau) complétant le tableau annexé à la loi du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires par un Fonds Environnement alimenté par les amendes visées à l'amendement précédent. Les dépenses autorisées sur base de ce fonds concernent les frais de toute nature relatifs au contrôle et à la surveillance du respect des dispositions de la présente loi.

Le ministre se rallie à ces deux amendements.

M. Barbé, en ce suivi par *M. Devolder*, s'insurge contre la création d'un nouveau fonds budgétaire. Cette technique témoigne du manque de volonté politique du gouvernement de débloquent les crédits nécessaires à une véritable politique de lutte contre la pollution de la mer.

M. De Mol fait remarquer que la création d'un fonds budgétaire n'est pas une technique nouvelle. Il va de soi que ce fonds pourra être alimenté par

gestijfd met andere middelen dan de boeten die krachtens de wet zullen worden geïnd.

*
* *

De amendementen n^o 13 en 14 van de heer De Mol worden aangenomen met 24 tegen 2 stemmen.

Art. 30

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Het wordt eenparig aangenomen.

Art. 31

De heer Vandendriessche dient een amendement n^o 20 in (Stuk n^o 1387/2), dat ertoe strekt de ambtenaren en agenten van de Beheerseenheid van het mathematisch model van de Noordzee en het Schelde-estuarium eveneens te belasten met « de opsporingstaken van de overtredingen van het Verdrag die volgens internationale afspraken inzake het toezicht vanuit de lucht van de zeeverontreiniging aan de Belgische autoriteiten zijn toevertrouwd. »

De indiener van het amendement is de menig toegedaan dat het toezicht vanuit de lucht integraal deel uitmaakt van de aan België toegekende bevoegdheid op het stuk van het toezicht op de naleving van het Marpol-Verdrag.

Zoals hij dat reeds gedaan had bij de bespreking van de begroting voor 1995, legt *de heer Barbé* de nadruk op de dringende noodzakelijkheid om de Beheerseenheid van het mathematisch model van de Noordzee en het Schelde-estuarium het nodige personeel en de nodige middelen te bezorgen om haar in staat te stellen de bepalingen van deze wet toe te passen. Dat het hier om een eerder kleine eenheid gaat, neemt niet weg dat ze een dynamisch en doorzichtig beleid voert, zoals onder meer blijkt uit het feit dat zij uit eigen beweging haar verslagen verstuurt, hetgeen door het lid bijzonder op prijs wordt gesteld.

De minister betuigt zijn instemming met het amendement van de heer Vandendriessche. Ter attentie van de heer Barbé wijst hij erop dat op dit ogenblik vier personen belast zijn met het toezicht vanuit de lucht op de zeeverontreiniging.

*
* *

Amendement nr 21 van de heer Vandendriessche en het aldus gewijzigde artikel 31 worden eenparig aangenomen.

d'autres moyens que les amendes perçues en vertu de la loi.

*
* *

Les amendements n^{os} 13 et 14 de *M. De Mol* sont adoptés par 24 voix contre 2.

Art. 30

Cet article ne donne matière à aucune observation et est adopté à l'unanimité.

Art. 31

M. Vandendriessche dépose un amendement n^o 20 (Doc. n^o 1387/2) précisant que 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 chargés des missions de recherche des infractions à la Convention, qui sont confiées aux autorités belges en vertu des accords internationaux relatifs à la surveillance aérienne de la pollution marine.

L'auteur de l'amendement est d'avis que la surveillance aérienne fait partie intégrante de la compétence de contrôle du respect de la Convention Marpol attribuée à la Belgique.

Comme il l'a déjà fait lors de la discussion du budget 1995, *M. Barbé* souligne l'impérieuse nécessité de doter l'Unité de Gestion du modèle Mathématique de la Mer du Nord et de l'Estuaire de l'Escaut du personnel et des moyens nécessaires pour lui permettre d'appliquer les dispositions de la présente loi. Bien qu'il s'agisse d'une unité de petite taille, elle a le mérite de mener une politique dynamique et transparente qui se traduit notamment par l'envoi spontané de ses rapports, ce que l'intervenant apprécie tout particulièrement.

Le ministre se rallie à l'amendement de *M. Vandendriessche*. Il précise à *M. Barbé* que quatre personnes sont actuellement chargées de la surveillance aérienne de la pollution marine.

*
* *

L'amendement n^o 21 de *M. Vandendriessche* et l'article 31 ainsi modifié sont adoptés à l'unanimité.

Art. 32 en 33

Over die artikelen worden geen opmerkingen gemaakt en ze worden eenparig aangenomen.

Art. 34

De heer De Mol dient een amendement n° 5 in hoofdorde in, alsmede een amendement n° 6 in bijkomende orde (Stuk n° 1387/2) met dezelfde strekking als de respectievelijk op artikel 1 en artikel 11 ingediende amendementen nrs 1 en 3.

Daarbij zit de bedoeling voor het begrip territoriale zee uit te breiden tot de maritieme zone waarover België, conform het internationaal recht zijn rechtsmacht kan uitoefenen.

De minister betuigt zijn instemming met amendement n° 5 van de heer De Mol.

Bijgevolg trekt *de heer De Mol* zijn amendement n° 6 in bijkomende orde in.

*
* *

Amendement n° 5 van de heer De Mol en het aldus gewijzigde artikel 34 worden eenparig aangenomen.

Art. 34bis (nieuw)

Er wordt verwezen naar de bespreking van artikel 29bis(nieuw).

Art. 35, 36 en 37

Over die artikelen worden geen opmerkingen gemaakt en ze worden eenparig aangenomen.

*
* *

Het gehele wetsontwerp, zoals het werd geamendeerd en in Stuk n° 1387/4 is opgenomen, wordt eenparig aangenomen.

Het toegevoegde wetsvoorstel dient derhalve geen doel meer.

De rapporteurs,

V. VAUTMANS
D. VANPOUCKE

De voorzitters,

T. MERCKX-VAN GOEY
M. HARMEGNIES

Art. 32 et 33

Ces articles ne suscitent aucune commentaire et sont successivement adoptés à l'unanimité.

Art. 34

M. De Mol dépose un amendement n° 5 en ordre principal et un amendement n° 6 en ordre subsidiaire (Doc. n° 1387/2) ayant la même portée que les amendements n°s 1 et 3 déposés respectivement à l'article 1^{er} et à l'article 11.

Il s'agit d'étendre la notion de mer territoriale à la notion de zone maritime où la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international.

Le ministre se rallie à l'amendement n° 5 de M. De Mol.

En conséquence, *M. De Mol* retire son amendement n° 6 en ordre subsidiaire.

*
* *

L'amendement n° 5 de M. De Mol et l'article 34 ainsi modifié sont adoptés à l'unanimité.

Art. 34bis (nouveau)

Il est référé à la discussion de l'article 29bis (nouveau).

Art. 35, 36 et 37

Les articles n'appellent aucun commentaire et sont adoptés à l'unanimité.

*
* *

L'ensemble du projet de loi, tel qu'il a été amendé et figure dans le Doc. n° 1387/4, est adopté à l'unanimité.

La proposition de loi jointe devient dès lors sans objet.

Les rapporteurs,

V. VAUTMANS
D. VANPOUCKE

Les présidents,

T. MERCKX-VAN GOEY
M. HARMEGNIES