

**Belgische Kamer
van Volksvertegenwoordigers**

GEWONE ZITTING 1994-1995 (*)

17 JANUARI 1995

WETSONTWERP

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

AMENDEMENTEN

N^o 1 VAN DE HEER DE MOL
(In hoofdorde)

Art. 5

**In fine van het tweede lid, de woorden « in de
Belgische territoriale zee bevinden » vervangen
door de woorden « onder de jurisdictie van België
bevinden, overeenkomstig het internationaal recht ».**

N^o 2 VAN DE HEER DE MOL
(In bijkomende orde)

Art. 5

Het tweede lid vervangen door wat volgt :
« Het eerste lid is eveneens van toepassing op schepen die een vreemde vlag voeren :
1^o gedurende de tijd dat deze zich in de Belgische territoriale zee bevinden;

Zie :

- 1387 - 93 / 94 :
— N^o 1 : Wetsontwerp.

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

**Chambre des Représentants
de Belgique**

SESSION ORDINAIRE 1994-1995 (*)

17 JANVIER 1995

PROJET DE LOI

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

AMENDEMENTS

N^o 1 de M. DE MOL
(En ordre principal)

Art. 5

**A la fin de l'alinéa 2, remplacer les mots « du-
rant leur séjour dans la mer territoriale belge » par
« pendant la période au cours de laquelle ils relèvent
de la juridiction de la Belgique conformément au
droit international ».**

N^o 2 de M. DE MOL
(En ordre subsidiaire)

Art. 5

Remplacer l'alinéa 2 par ce qui suit :
*« L'alinéa 1^{er} est également applicable aux navires
battant pavillon étranger :*
1^o durant leur séjour dans la mer territoriale belge;

Voir :

- 1387 - 93 / 94 :
— N^o 1 : Projet de loi.

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

2° gedurende de tijd dat deze zich in een andere maritieme zone bevinden waarin België jurisdictie kan uitoefenen, overeenkomstig het internationaal recht ».

N° 3 VAN DE HEER DE MOL
(In hoofdorde)

Art. 11

Het derde lid vervangen door wat volgt :

« De in het eerste en tweede lid bedoelde verplichting geldt ook ten aanzien van een schip dat een vreemde vlag voert, indien het voorval plaatsvindt onder de Belgische jurisdictie overeenkomstig het internationaal recht. »

N° 4 VAN DE HEER DE MOL
(In bijkomende orde)

Art. 11

Het derde lid vervangen door wat volgt :

« De in het eerste en tweede lid bedoelde verplichting geldt ook ten aanzien van een schip dat een vreemde vlag voert :

1° indien het voorval plaatsvindt in de Belgische territoriale zee;

2° indien het voorval plaatsvindt in een andere maritieme zone waarin België jurisdictie kan uitoefenen, overeenkomstig het internationaal recht. »

N° 5 VAN DE HEER DE MOL
(In hoofdorde)

Art. 34

Het derde lid vervangen door wat volgt :

« Voor schepen die een vreemde vlag voeren en die in de territoriale zee varen of een andere maritieme zone waarin België jurisdictie kan uitoefenen, overeenkomstig het internationaal recht, zonder een Belgische haven aan te doen, is de bevoegde rechtbank die van Brugge ».

N° 6 VAN DE HEER DE MOL
(In bijkomende orde)

Art. 34

Het derde lid vervangen door wat volgt :

« De rechtbank van Brugge is bevoegd voor schepen die een vreemde vlag voeren en die in de territoriale zee varen of een andere maritieme zone waarin België jurisdictie kan uitoefenen, overeenkomstig het internationaal recht, zonder dat deze schepen een Belgische haven aandoen ».

2° durant leur séjour dans une autre zone maritime où la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international. »

N° 3 de M. DE MOL
(En ordre principal)

Art. 11

Remplacer l'alinéa 3 par ce qui suit :

« L'obligation visée aux alinéas 1^{er} et 2 vaut également pour un navire battant pavillon étranger, si l'événement se produit dans une zone maritime où la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international. »

N° 4 de M. DE MOL
(En ordre subsidiaire)

Art. 11

Remplacer l'alinéa 3 par ce qui suit :

« L'obligation visée aux alinéas 1^{er} et 2 vaut également pour un navire battant pavillon étranger :

1° si l'événement se produit dans la mer territoriale belge;

2° si l'événement se produit dans une autre zone maritime où la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international. »

N° 5 DE M. DE MOL
(En ordre principal)

Art. 34

Remplacer l'alinéa 3 par ce qui suit :

« Pour les navires battant pavillon étranger et naviguant dans la mer territoriale ou toute autre zone maritime où la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international, sans faire escale dans un port belge, le tribunal compétent est celui de Bruges ».

N° 6 DE M. DE MOL
(En ordre subsidiaire)

Art. 34

Remplacer l'alinéa 3 par ce qui suit :

« Le tribunal de Bruges est compétent pour les navires battant pavillon étranger et naviguant dans la mer territoriale ou toute autre zone maritime, où la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international, sans faire escale dans un port belge ».

VERANTWOORDING

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 lozingsovertredingen buiten de territoriale zee, zonder dat de Belgische overheid krachtens deze wet kan optreden.

Uit artikel 11, derde lid, van het wetsontwerp volgt dat kapiteins van vreemde 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. Voor vallen die plaatsgrijpen buiten de territoriale zee, moet er een bedreiging zijn voor het mariene milieu van laatstgenoemd gebied.

Het voorval met de Mont Louis indachtig, is het wenselijk om de meldingsplicht door vreemde schepen uit te breiden naar die voorvallen die plaatsgrijpen buiten de territoriale zee, los van de kwalificatie « bedreiging ». Zo worden discussies vermeden 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.

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 opengehouden 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) - 1992/1993). 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.

Twee amendementen zijn mogelijk :

1. ofwel omvat de verwijzing « onder de Belgische jurisdictie, overeenkomstig het internationaal recht » zowel een verwijzing naar de Belgische interne wateren en territoriale zee, alsook een Belgische EEZ. Dit moet worden verduidelijkt ofwel in artikel 1 van de wet over de toepassing ofwel in de Memorie van Toelichting bij de desbetreffende artikelen;

JUSTIFICATION

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.

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.

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 les 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.

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.

Deux amendements sont possibles :

1. ou bien la formule « où la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international » fait aussi bien référence aux eaux intérieures belges et à la mer territoriale qu'une ZEE belge. Cela doit être précisé soit à l'article 1^{er} de la loi relatif à son champ d'application, soit dans l'exposé des motifs concernant les articles concernés.

2. ofwel wordt de verwijzing naar de territoriale zee uitdrukkelijk behouden, waardoor diegenen die de wet moeten toepassen duidelijk kunnen opmaken dat door de bijkomende verwijzing een andere maritieme zone dan de territoriale zee wordt bedoeld. Dit sluit iedere beperkende interpretatie van het toepassingsgebied van de wet uit. In dit geval kan België jurisdictie uitoefenen in zijn EEZ, het is geen verplichting uit grond van deze wet.

De bewoording « rechtsmacht uit het artikel 3 van het wetsvoorstel De Mol (Vande Lanotte) wordt vervangen door « jurisdictie », omdat ook in artikel 20 (5) van het wetsontwerp het woord « jurisdictie » wordt gebruikt.

(Nota : beide amendementsvoorstellen kunnen zowel slaan op een toekomstige Belgische EEZ, als op de huidige Belgische visserijzone die werd ingesteld door de wet van 10 oktober 1978).

Deze amendementen zijn in overeenstemming met artikel 18 van het wetsontwerp, volgens hetwelk aan boord van vreemde schepen een onderzoek kan worden ingesteld wanneer ze zich op Belgisch grondgebied bevinden, met de bedoeling na te gaan of ze geen lozingsovertredingen hebben begaan in « zee » op deze wet.

De Memorie van Toelichting bij dit artikel vermeldt dat hierbij ook lozingsovertredingen worden gevisieerd buiten de Belgische territoriale zee. In artikel 18 wordt met « zee », zowel de territoriale zee bedoeld, als er buiten.

N^o 7 VAN DE HEER DE MOL

Art. 16

Dit artikel vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 16. — *De artikelen 14 en 15 gelden ook voor een schip dat een vreemde vlag voert en dat zich in een Belgische haven, in de Belgische territoriale zee of in een andere maritieme zone bevindt waarover België jurisdictie kan uitoefenen, overeenkomstig het internationaal recht.* ».

N^o 8 VAN DE HEER DE MOL

Art. 18

Dit artikel vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 18. — *De waterschout en de agenten van de zeevaartpolitie kunnen aan boord van een schip dat een vreemde vlag voert een onderzoek instellen, wanneer het schip zich bevindt in een Belgische haven, in de Belgische territoriale zee of in een andere maritieme zone waarover België jurisdictie kan uitoefenen, overeenkomstig het internationaal recht, teneinde na te gaan of in strijd met de bepalingen van het Verdrag, van deze wet of de uitvoeringsbesluiten ervan, schadelijke stoffen in zee zijn geloosd.* ».

2. ou bien on maintient explicitement le renvoi à la mer territoriale, ce qui permettra à ceux qui devront appliquer la loi d'inférer clairement que le renvoi supplémentaire vise une autre zone maritime que la mer territoriale. Cela exclut toute interprétation limitative du champ d'application de la loi. Si, dans ce cas, la Belgique peut exercer sa juridiction dans sa ZEE, elle n'y est pas obligée en vertu de la loi en projet.

Dans le texte néerlandais, le mot « rechtsmacht » utilisé à l'article 3 de la proposition de loi De Mol (Vande Lanotte) est remplacé par le mot « jurisdictie », étant donné que c'est ce terme qui est utilisé également à l'article 20, 5°, du projet à l'examen.

(Note : les deux propositions d'amendement peuvent porter aussi bien sur la future ZEE belge que sur la zone de pêche belge actuelle, établie par la loi du 10 octobre 1978).

Ces amendements sont conformes à l'article 18 du projet de loi, aux termes duquel il peut être procédé à l'inspection de navires étrangers lorsqu'ils se trouvent sur le territoire belge, afin de vérifier s'ils n'ont pas effectué des rejets en mer en infraction à la loi en projet.

Le commentaire de cet article précise que sont également visées, les infractions en matière de déversement qui sont commises en dehors de la mer territoriale belge. A l'article 18, il y a lieu d'entendre par « mer », tant la mer territoriale que les eaux en dehors de celle-ci.

N^o 7 DE M. DE MOL

Art. 16

Remplacer cet article par la disposition suivante :

« Art. 16. — *Les articles 14 et 15 sont également applicables à un navire battant pavillon étranger et se trouvant dans un port belge, dans la mer territoriale belge ou dans une autre zone maritime où la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international.* ».

N^o 8 DE M. DE MOL

Art. 18

Remplacer cet article par la disposition suivante :

« Art. 18. — *Le commissaire maritime et les agents de la police maritime peuvent procéder à l'inspection d'un navire battant pavillon étranger lorsqu'il se trouve dans un port belge, dans la mer territoriale belge ou dans une autre zone maritime où la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international, afin de vérifier si, en infraction aux dispositions de la Convention, de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution, des substances nuisibles ont été rejetées en mer.* ».

VERANTWOORDING

— De artikelen 16 en 18 verwijzen naar vreemde schepen die zich op Belgisch grondgebied bevinden. We moeten hier volledigheidshalve aan toe voegen dat de Raad van State in zijn arrest van 2 april 1976 (vzw Koninklijk Belgisch Yachting Verbond/Provincie West-Vlaanderen, Verz. Arresten R.v.S., 1976, 426-433) de mening heeft verwoord dat de territoriale zee niet behoort tot het Belgisch grondgebied. Hoewel deze mening van de Raad van State sterk kan worden betwist en ook de Regering ten tijde van de uitbreiding van de territoriale zee van 3 zeemijl naar 12 zeemijl vond dat deze uitbreiding bij de wet diende te gebeuren (waarschijnlijk als een toevoeging van grondgebied), is het niet duidelijk hoe dit artikel heden ten dage zal worden geïnterpreteerd.

— 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 de artikelen te amenderen.

— De verwijzing naar de maritieme zone waarin België jurisdictie uitoefent, overeenkomstig het internationaal recht, slaat hier op de EEZ en artikel 220 (5), Zeerechtverdrag. De beperkingen op het onderzoek van vreemde 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 op 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 afkomstig van de

JUSTIFICATION

— Les articles 16 et 18 concernent les navires étrangers qui se trouvent sur le territoire belge. Dans un souci d'exhaustivité, nous devons ajouter à cet égard que dans son arrêt du 19 avril 1976 (VZW Koninklijk Belgisch Yachting Verbond / Provincie West-Vlaanderen, Recueil des arrêts du Conseil d'Etat, 1976, 426-433), le Conseil d'Etat a estimé que la mer territoriale ne fait pas partie du territoire belge. Bien que cette opinion du Conseil d'Etat soit très contestable et que le gouvernement ait estimé, au moment où l'étendue de la mer territoriale a été portée de 3 à 12 milles marins, que cette extension devait faire l'objet d'une loi (sans doute en tant qu'extension de territoire), il n'est pas possible de déterminer à l'heure actuelle comment cet article sera interprété.

— 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 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 terre la plus

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 dichtsbijzijnde 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 moet 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 Zeerechtverdrag van 1982

2.1. De verplichting om het mariene milieu te beschermen

In zijn EEZ bezit de kuststaat volgens het Zeerechtverdrag, « 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 Zeerechtverdrag. 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)).

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 In-

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)).

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 internatio-

⁽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).

⁽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).

ternationale 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 onverwijlde kennisgeving aan 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 211 (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 maritieme 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 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 rechtsvervolgning 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

nale competente » 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 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 au traité 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 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

1969 (wet van 20 juli 1976, *Belgisch Staatsblad* 13 april 1977), werd in 1984 geamendeerd door een Protocol 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, Protocol). Het Protocol van 1992 laat die uitbreiding onverlet.

b) Het Internationaal Fondsverdrag van Brussel van 18 december 1971 (wet van 6 augustus 1993, *Belgisch Staatsblad* 5 november 1993) werd eveneens in 1984 geamendeerd door een Protocol, 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 Protocol 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.

d) Het Verdrag van Parijs van september 1992 ter bescherming van het mariene milieu van de noordoostelijke 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 verdragsluitende 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 Zeerechtverdrag 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 in de Golf van Maine zaak bevestigde dit in 1984 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 Zee-rechtverdrag.

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 ».

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) 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 ».

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 inspectieprocedures,...

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 bijeenkomst in de marge van het goedkeuren van het Verdrag van Parijs op 22 september 1992 ⁽¹⁾.

In deze verklaring gaat de minister ermee akkoord dat aan 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 de 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 Zee-rechtverdrag 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.

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 à l'occasion de l'approbation du Traité de Paris le 22 septembre 1992 ⁽¹⁾.

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.

⁽¹⁾ 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).

⁽¹⁾ 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).

Trouwens de Belgisch-Nederlandse territoriale zee is ook nog niet afgebakend. Staten kunnen bijgevolg unilateraal een exclusieve economische zone afkondigen, onafhankelijk of er een overeenkomst is met de buurstaten betreffende de laterale begrenzing van deze zone, zoals bijvoorbeeld het geval geweest is met de Verenigde Staten in 1983 ⁽¹⁾. 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 hanteerde 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 locatie 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. Voor mij is het 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.

N° 9 VAN DE HEER DE MOL

Art. 12

Het tweede lid vervangen door wat volgt :

« Het schip onder vreemde vlag dat ingevolge het Verdrag certificaten aan boord moet hebben, wordt verboden een Belgische haven te verlaten indien het niet is voorzien van de vereiste geldige certificaten als bedoeld in het Verdrag ».

⁽¹⁾ Proclamation 5030, 10 March 1983 bij 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.

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 avec les Etats voisins au sujet de la limitation latérale de cette zone, comme l'ont fait les Etats-Unis en 1983 ⁽¹⁾. 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. En ce qui nous concerne, nous ne sommes toutefois pas sûrs 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.

N° 9 DE M. DE MOL

Art. 12

Remplacer l'alinéa 2 par ce qui suit :

« Le navire battant pavillon étranger qui, conformément à la Convention, est tenu d'avoir des certificats à bord ne peut quitter un port belge s'il n'est pas muni des certificats valables prévus dans la Convention ».

⁽¹⁾ Proclamation 5030, 10 March 1983 bij 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.

N° 10 VAN DE HEER DE MOL

Art. 20

Het eerste lid vervangen door wat volgt :

« *Het districtshoofd van de dienst van de zeevaart-inspectie of zijn gemachtigde heeft het recht een schip onder vreemde vlag en dat zich in een Belgische haven bevindt, te doen ophouden* ».

N° 11 VAN DE HEER DE MOL

Art. 20

Het tweede lid vervangen door wat volgt :

« *Het districtshoofd van de dienst van de zeevaart-inspectie of zijn gemachtigde heeft het recht een schip onder vreemde vlag en dat zich in een Belgische haven bevindt, op te houden, indien het zodanig is gebouwd, ingericht, of uitgerust dat het een gevaar vormt voor verontreiniging van het mariene milieu* ».

VERANTWOORDING

1. Het MARPOL-Verdrag hanteert het beginsel van de niet-voorkeursbehandeling tussen schepen van verdragstaten en schepen van niet-verdragstaten.

MARPOL is immers ook van toepassing op schepen die niet gerechtigd zijn de vlag te voeren van een verdragspartij, indien zij aan het gezag (ook in de betekenis van rechtsmacht) van een verdragspartij zijn onderworpen (artikel 3 (1) (b), MARPOL 73/78).

Voor Timangenis is dit een verdragsverplichting die de kuststaat heeft ten aanzien van de andere verdragspartijen (Timangenis, G.J., *International Control of Marine Pollution*, New York, Oceana Publications, 1980, 383; zie ook Abecassis, D.W. en Jarashow, R.L., *Oil Pollution from Ships*, London, Stevens & Sons, 1985, 84-89). Er zijn trouwens nog geen andere argumenten aan te halen die deze stelling bevestigen. Het MARPOL-Verdrag is bijgevolg een uitzondering op het adagium « *pacta tertiis nec nocent nec prosunt* » en de regel dat verdragen een « *res inter alios acta* » zijn voor derden.

Het is moeilijk te begrijpen waarom het wetsontwerp het beginsel van de niet-voorkeursbehandeling wel toepast bij de bouw, inrichting en uitrusting van het schip (artikel 20, tweede lid), maar niet wat de noodzakelijke certificaten betreft (artikel 12, tweede lid). Daarom moet ook artikel 20, eerste lid worden aangepast, omdat diegenen die de wet moet toepassen duidelijk kan weten dat ook schepen van niet-verdragspartijen moeten voldoen aan de MARPOL-verplichtingen en niet enkel wanneer het schip « een gevaar vormt voor verontreiniging van het mariene milieu ». De praktijk wijst uit dat zelfs schepen met geldige certificaten ook een verontreinigingsgevaar kunnen vormen voor het mariene milieu. Dit probleem is niet te wijten aan de verdragen zelf, maar aan praktijken van malafide classificatiemaatschappijen die erin slagen om aan onzwaardige schepen de noodzakelijke certificaten af te leveren. Om dergelijke praktijken uit te roeien, hebben havenstaten een belangrijke verantwoordelijkheid.

N° 10 DE M. DE MOL

Art. 20

Remplacer l'alinéa 1^{er} par ce qui suit :

« *Le chef de district du service de l'inspection maritime ou son délégué a le droit de retenir un navire battant pavillon étranger et se trouvant dans un port belge* ».

N° 11 DE M. DE MOL

Art. 20

Remplacer l'alinéa 2 par ce qui suit :

« *Le chef de district du service de l'inspection maritime ou son délégué a le droit de retenir un navire battant pavillon étranger et se trouvant dans un port belge s'il est construit, aménagé ou équipé de façon à constituer un danger de pollution du milieu marin* ».

JUSTIFICATION

1. La Convention MARPOL est fondée sur le principe de l'égalité de traitement entre les navires battant le pavillon d'un Etat partie à la Convention et ceux battant le pavillon d'un Etat qui n'est pas partie à la Convention.

La Convention MARPOL s'applique en effet aussi aux navires qui ne sont pas autorisés à battre le pavillon d'une Partie s'ils sont exploités sous l'autorité (également au sens de « *juridiction* ») d'une telle Partie (article 3 (1) (b), MARPOL 73/78).

Selon Timangenis, il s'agit d'une obligation conventionnelle que l'Etat côtier doit assumer à l'égard des autres Parties à la Convention (Timangenis, G.J., *International Control of Marine Pollution*, New York, Oceana Publications, 1980, 383; voir également Abecassis, D.W., et Jarashow, R.L., *Oil Pollution from Ships*, London, Stevens & Sons, 1985, 84-89). Il est d'ailleurs encore d'autres arguments qui peuvent être avancés à l'appui de cette thèse. La convention MARPOL constitue par conséquent une exception à l'adage « *pacta tertiis nec nocent nec prosunt* » et à la règle qui veut que les conventions soient une « *res inter alios acta* » pour les tiers.

On a du mal à comprendre pourquoi le projet de loi à l'examen applique le principe du traitement non préférentiel en ce qui concerne la construction, l'aménagement et l'équipement du navire (article 20, deuxième alinéa), et non en ce qui concerne les certificats requis (article 12, deuxième alinéa). Il convient dès lors d'adapter également l'article 20, premier alinéa, afin que ceux qui sont appelés à appliquer la loi sachent clairement que même les navires des Etats non Parties à la Convention doivent satisfaire aux obligations MARPOL et pas uniquement lorsque le navire constitue « un danger de pollution pour le milieu marin ». La pratique montre que même les navires munis de certificats valables peuvent constituer un danger de pollution pour le milieu marin. Ce problème ne résulte pas des conventions mêmes, mais des pratiques des sociétés de classification de mauvaise foi qui parviennent à délivrer les certificats requis pour des navires incapables de tenir la mer. Il appartient aux Etats portuaires de prendre leurs responsabilités et d'éradiquer pareilles pratiques.

2. Onder het Memorandum on Port State Control worden in de praktijk ook de schepen van staten die geen verdragspartij zijn bij MARPOL-Verdrag, verplicht te voldoen aan de MARPOL-regelgeving. Deze verplichting vloeit voort uit het Memorandum en is voor Ierland, hoewel geen verdragspartij bij MARPOL, de basis om schepen op de MARPOL-regelgeving te controleren. Alle schepen die een gevaar vormen voor het mariene milieu kunnen in beginsel onder het Memorandum worden opgehouden in de havens.

3. In artikel 6 (3) van het wetsontwerp zelf, wordt van schepen onder vreemde vlag van een niet-verdragspartij, geëist dat ze voldoen aan de bouw, inrichting en uitrusting van het schip overeenkomstig de bepalingen van het MARPOL-Verdrag.

4. Men kan hier aan toevoegen dat schepen van niet-verdragspartijen bij het MARPOL-Verdrag, MARPOL of gelijkwaardige certificaten moeten hebben indien de vlagstaat het Zeerechtverdrag heeft geratificeerd.

Luidens artikel 217 (3), Zeerechtverdrag moeten vlagstaten verzekeren dat de schepen onder hun vlag of bij hen geregistreerd, aan boord beschikken over de certificaten die worden vereist door « de van toepassing zijnde internationale regels en normen » uitgevaardigd door de IMO. Dit slaat uiteraard ook op MARPOL-certificaten.

Artikel 226 (1) (a), Zeerechtverdrag verwijst bij de feitelijke inspectie van het schip naar de « certificaten, registers of andere documenten die het schip volgens de algemeen aanvaarde internationale regels en normen aan boord dient te hebben of van soortgelijke documenten die het aan boord heeft », waarmee ook de certificaten onder het MARPOL-Verdrag worden bedoeld.

N° 12 VAN DE HEER DE MOL

Art. 28

Het eerste lid vervangen door wat volgt :

« De Onderzoeksraad voor de zeevaart kan, op verzoek van de rijkscommissaris, voorvallen onderzoeken die een verontreiniging van de Belgische territoriale zee of een andere maritieme zone waarin België jurisdictie kan uitoefenen overeenkomstig het internationaal recht, hebben veroorzaakt of hadden kunnen veroorzaken, ongeacht de vlag die het schip voert. »

VERANTWOORDING

Zie de verantwoording van de amendementen n° 1 tot 6 op artikelen 5, 11 en 34.

N° 13 VAN DE HEER DE MOL

Art. 29bis (nieuw)

Een artikel 29bis (nieuw) invoegen luidend als volgt :

« Art. 29bis. — De eigenaar, de bevrachter, de beheerder of de exploitant van een schip die voor overtre-

2. Le « Memorandum on Port State Control » oblige dans la pratique également les navires des Etats non Parties à la Convention MARPOL à satisfaire à la réglementation MARPOL. C'est en vertu de cette obligation, qui découle du Memorandum, que l'Irlande, quoique non Partie à la Convention, contrôle les navires pour vérifier s'ils satisfont à la réglementation MARPOL. En principe, tous les navires constituant un danger pour le milieu marin peuvent être retenus dans les ports en vertu du Memorandum.

3. L'article 6, alinéa 3, du projet de loi exige que les navires des Etats non Parties à la Convention satisfassent aux dispositions de la Convention MARPOL en matière de construction, d'aménagement et d'équipement du navire.

4. On peut ajouter à cet égard que les navires des Etats non Parties à la Convention MARPOL doivent être munis des certificats MARPOL ou équivalents si l'Etat du pavillon a ratifié la Convention sur le droit de la mer.

L'article 217, (3), de la Convention sur le droit de la mer dispose que les Etats du pavillon doivent veiller à ce que les navires battant leur pavillon ou immatriculés par eux soient munis des certificats requis en « application des règles et normes internationales » établies par l'OMI. Cette disposition s'applique évidemment aussi aux certificats MARPOL.

L'article 226, (1), (a), de la Convention sur le droit de la mer limite l'inspection matérielle du navire, aux « certificats, registres ou autres documents dont le navire est tenu d'être muni en vertu des règles et normes internationales généralement acceptées, ou de tous documents similaires ». Cette disposition vise également les certificats prévus par la Convention MARPOL.

N° 12 DE M. DE MOL

Art. 28

Remplacer l'alinéa 1^{er} par ce qui suit :

« Le Conseil d'enquête maritime peut, à la demande du commissaire de l'Etat, examiner les événements survenus à un navire, qui ont entraîné ou auraient pu entraîner une pollution de la mer territoriale belge ou d'une autre zone maritime où la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international, quel que soit le pavillon de ce navire. »

JUSTIFICATION

Voir la justification des amendements n°s 1 à 6 aux articles 5, 11 et 34.

N° 13 DE M. DE MOL

Art. 29bis (nouveau)

Insérer un article 29bis (nouveau), libellé comme suit :

« Art. 29bis. — Le propriétaire, l'affrèteur, l'administrateur ou l'exploitant d'un navire, qui a été con-

ding 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 20 % van dit bedrag storten in het Fonds Leefmilieu. »

N° 14 VAN DE HEER DE MOL

Art. 34bis (nieuw)

Onder een hoofdstuk VIbis (nieuw), met als opschrift « Wijziging van de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen-Oprichting van het begrotingsfonds « Leefmilieu » », een artikel 34bis (nieuw) invoegen, luidend als volgt :

« Art. 34bis. — In de tabel gevoegd bij de wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen, wordt de rubriek « 25-Volksgezondheid en Leefmilieu » aangevuld met de volgende bepalingen :

*Benaming van het organiek begrotingsfonds
25-4 Fonds Leefmilieu*

*Aard van de toegewezen ontvangsten
De geldboeten bedoeld in artikel 29bis van de wet van ... betreffende de voorkoming van de verontreiniging van de zee door schepen.*

Aard van de gemachtigde uitgaven

Personeels-, bestuurs-, werkings-, studie- en investeringskosten en kosten van alle aard, onder andere interventiekosten teweeggebracht door de controle en het toezicht op de naleving van de bepalingen van artikel 5 van de wet van ... betreffende de voorkoming van de verontreiniging van de zee door schepen en de uitvoeringsbesluiten ervan evenals elke actie die als doel heeft de schade aan het milieu te beperken. »

VERANTWOORDING

De verontreinigingen veroorzaakt door schepen die in overtreding zijn met de bepalingen van deze wet, brengen kosten met zich mee zowel voor de bestrijdingsactiviteiten die de schade dienen te beperken als voor het herstel van het marinemilieu en de kustzone.

Volgens het principe van de vervuiler betaalt, zullen deze kosten gedekt worden door een gedeelte van de boetes die door de overtreders worden betaald.

Om de schade aan het marien milieu te vermijden of te beperken is het nodig dat een aangepast preventiesysteem wordt uitgebouwd, dat ondermeer voorziet in : de vorming van gekwalificeerd personeel, de aankoop van bestrijdings- en herstellingsmiddelen, het uitvoeren van controles, enz.

J. DE MOL

damné 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 de l'environnement. »

N° 14 DE M. DE MOL

Art. 34bis (nouveau)

Sous un chapitre VIbis (nouveau), intitulé « Modification de la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires-Création du fonds budgétaire « Environnement », insérer un article 34bis (nouveau), libellé comme suit :

« Art. 34bis. — Au tableau annexé à la loi du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires, la rubrique « 25 - Santé publique et Environnement » est complétée par les dispositions suivantes :

*Dénomination du fonds budgétaire organique
25-4 Fonds Environnement*

*Nature des recettes attribuées
Les amendes visées à l'article 29bis de la loi du ... relative à la prévention de la pollution de la mer par les navires.*

Nature des dépenses autorisées.

Les frais de personnel, d'administration, de fonctionnement, d'études et d'investissement ainsi que les frais de toute nature, notamment les frais d'intervention afférents au contrôle et à la surveillance du respect des dispositions de l'article 5 de la loi du ... relative à la prévention de la pollution de la mer par les navires et de ses arrêtés d'exécution, ainsi qu'à toute action ayant pour but de limiter les atteintes à l'environnement. »

JUSTIFICATION

Les pollutions causées par les navires qui contreviennent aux dispositions de la loi en projet occasionnent des coûts aussi bien en raison des actions entreprises afin de limiter la pollution que pour la reconstitution du milieu marin et la dépollution de la zone côtière.

Conformément au principe du pollueur-payeur, ces coûts seront couverts par une partie des amendes infligées aux contrevenants.

Pour éviter ou limiter la pollution du milieu marin, il faut créer un système de prévention adéquat qui prévoie notamment la formation de personnel qualifié, l'achat de moyens de lutte contre la pollution et de dépollution, l'exécution de contrôles, etc.

N° 15 VAN DE HEREN BARBE EN DEJONCKHEERE

Art. 3

Dit artikel weglaten.

VERANTWOORDING

De overheid en het leger dienen het goede voorbeeld te geven.

N° 16 VAN DE HEREN BARBE EN DEJONCKHEERE

Art. 4

Dit artikel weglaten.

VERANTWOORDING

Dit is een te verregaande bepaling.

N° 17 VAN DE HEREN BARBE EN DEJONCKHEERE

Art. 24

Dit artikel weglaten.

VERANTWOORDING

Deze bepaling kan de wet uithollen.

L. BARBE
R. DEJONCKHEERE

N° 18 VAN DE HEER VANDENDRIESSCHE

Art. 13

Het tweede lid vervangen door wat volgt :

« De ambtenaren van de zeevaartinspectie, de waterschouten en de agenten van de zeevaartpolitie kunnen te allen tijde richtlijnen geven die zij voor de toepassing van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan nodig achten, onder meer het doen uitvoeren van bepaalde werken of de uitvoering van zekere handelingen met het oog een lozing te voorkomen of te beperken. »

VERANTWOORDING

De Scheepvaartpolitie (de waterschouten) moeten kunnen optreden om mogelijke lozingen te voorkomen of te

N° 15 DE MM. BARBE ET DEJONCKHEERE

Art. 3

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Les Etats et les Forces armées doivent donner l'exemple.

N° 16 DE MM. BARBE ET DEJONCKHEERE

Art. 4

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Cette disposition va trop loin.

N° 17 DE MM. BARBE ET DEJONCKHEERE

Art. 24

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Cette disposition risque de rendre la loi inopérante.

N° 18 DE M. VANDENDRIESSCHE

Art. 13

Remplacer l'alinéa 2 par ce qui suit :

« Les fonctionnaires de l'inspection maritime et les agents de la police maritime peuvent à tout moment donner les directives qu'ils jugent nécessaires pour l'application de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, entre autres faire exécuter certains travaux ou certains actes en vue d'éviter ou de limiter un rejet. »

JUSTIFICATION

La police maritime (les commissaires maritimes) doit pouvoir intervenir pour éviter ou limiter d'éventuels rejets.

beperken; dit was nergens expliciet in het wetsontwerp voorzien.

N^o 19 VAN DE HEER VANDENDRIESSCHE

Art. 14

Dit artikel aanvullen met een vierde lid, luidend als volgt :

« Indien het vaststaat dat een schip (dat de Belgische of een buitenlandse vlag voert) zich schuldig heeft gemaakt aan een lozing van een schadelijke stof in de zone onder de Belgische jurisdictie overeenkomstig het internationaal recht, hebben de in dit artikel bedoelde ambtenaren het recht om binnen de grenzen van een veilig optreden, het schip de opdracht te geven zijn snelheid te verminderen of de vaart stop te zetten, aan boord te gaan en er over te gaan tot de in dit artikel voorziene controles. Indien noodzakelijk kunnen ze zich door de publieke macht laten bijstaan. Zij kunnen bovendien, binnen de grenzen gesteld door het internationaal recht, gebruik maken van het recht op achtervolging indien het schip de voormelde zone verlaat. ».

VERANTWOORDING

Het moet mogelijk zijn om onmiddellijk op te treden na de opsporing van een lozing, om verdere lozingen te verhinderen en alle nodige vaststellingen te doen.

N^o 20 VAN DE HEER VANDENDRIESSCHE

Art. 31

Het laatste lid aanvullen met wat volgt :

« Ze worden eveneens belast 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. »

VERANTWOORDING

Het luchttoezicht buiten de territoriale zee geeft vaak aanleiding tot vaststellingen die aan andere vlaggestaten of kuststaten worden overgemaakt. Deze opdracht maakt integraal deel uit van de Belgische toezichtsbevoegdheid op de naleving van MARPOL. »

B. VANDENDRIESSCHE

N^o 21 VAN DE REGERING

Art. 12

Dit artikel vervangen door de volgende bepaling :

Aucune disposition de la loi en projet ne le précisait explicitement.

N^o 19 DE M. VANDENDRIESSCHE

Art. 14

Compléter cet article par un alinéa 4, libellé comme suit :

« S'il est établi qu'un navire (battant pavillon belge ou étranger) s'est rendu coupable d'un rejet dans la zone placée sous la juridiction de la Belgique en vertu du droit international, les fonctionnaires visés au présent article ont le droit, pour autant que l'intervention ne présente aucun risque, d'ordonner au navire de réduire sa vitesse ou de stopper ses machines, de monter à bord et d'y effectuer les contrôles prévus par le présent article. Ils peuvent, si nécessaire, se faire assister par la force publique. Ils peuvent en outre, dans les limites fixées par le droit international, faire usage du droit de poursuite si le navire quitte les eaux de la zone précitée. ».

JUSTIFICATION

Il doit être possible d'intervenir immédiatement dès qu'un rejet a été décelé afin d'éviter d'autres rejets et de procéder aux constatations nécessaires.

N^o 20 DE M. VANDENDRIESSCHE

Art. 31

Compléter le dernier alinéa par ce qui suit :

« Ils sont également 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. »

JUSTIFICATION

La surveillance aérienne effectuée hors des limites de la mer territoriale donne souvent lieu à des constatations qui sont transmises à d'autres Etats du pavillon ou à d'autres Etats côtiers. Cette mission fait partie intégrante de la compétence de contrôle du respect de la Convention MARPOL attribuée à la Belgique. »

N^o 21 DU GOUVERNEMENT

Art. 12

Remplacer cet article par la disposition suivante :

« Art. 12. — Het is 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 een Belgische haven te verlaten indien het niet is voorzien van de vereiste geldige certificaten als bedoeld in het Verdrag. »

*De Minister van Maatschappelijke Integratie,
Volksgezondheid en Leefmilieu,*

J. SANTKIN

« Art. 12. — 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 muni des certificats valables prévus dans la Convention. »

*Le Ministre de l'Intégration sociale,
de la Santé publique et de l'Environnement,*

J. SANTKIN