

**Chambre des Représentants
de Belgique**

SESSION ORDINAIRE 1993-1994 (*)

30 MARS 1994

PROJET DE LOI

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

EXPOSE DES MOTIFS

EXPOSE GENERAL

MESDAMES, MESSIEURS,

La Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, et Annexes, faites à Londres le 2 novembre 1973 et le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, et Annexe, faits à Londres le 17 février 1978 (dénommés ci-après Marpol 73/78) ont été approuvés par loi du 17 janvier 1984.

L'instrument d'adhésion ayant été déposé le 6 mars 1984 auprès de l'OMI, la Convention est applicable pour la Belgique depuis le 6 juin 1984.

Cet instrument comportait la déclaration selon laquelle les annexes III, IV et V n'avaient pas été acceptées, jusqu'à nouvel ordre.

Ce sont les trois annexes facultatives.

La Convention prévoit que les Parties contractantes peuvent accepter ces annexes à une date postérieure.

La Belgique a ratifié l'Annexe III (substances nuisibles transportées en colis) et l'Annexe V (ordures des navires) le 27 octobre 1988.

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

**Belgische Kamer
van Volksvertegenwoordigers**

GEWONE ZITTING 1993-1994 (*)

30 MAART 1994

WETSONTWERP

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

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMENE TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van de verontreiniging door schepen, en Bijlagen, opgemaakt te Londen op 2 november 1973 en het Protocol van 1978 bij het internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van de verontreiniging door schepen, en Bijlage, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978 (hierna vermeld als Marpol 73/78) werd bij wet van 17 januari 1984 goedgekeurd.

De toetredingsakte werd bij de IMO neergelegd op 6 maart 1984, waardoor het Verdrag voor België, van toepassing werd op 6 juni 1984.

Deze akte bevatte de verklaring dat de bijlagen III, IV en V voorlopig niet werden aanvaard.

Dit zijn de drie optionele bijlagen.

Het Verdrag voorziet dat deze op latere datum door de Verdragsluitende partijen kunnen aanvaard worden.

Op 27 oktober 1988 heeft België Bijlage III (verpakte schadelijke stoffen) en Bijlage V (afval van scheepshuishouding) geratificeerd.

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

L'Annexe III n'est internationalement pas encore entrée en vigueur à cause du nombre insuffisant de ratifications.

L'Annexe V est entrée en vigueur le 27 janvier 1989.

L'Annexe IV (eaux usées des navires) n'est pas encore ratifiée par la Belgique.

La loi du 17 janvier 1984 a toutefois approuvé la Convention dans son ensemble, donc avec les 5 annexes.

Dans l'exposé des motifs accompagnant la loi susvisée il est précisé que l'on a procédé ainsi pour éviter de devoir redemander l'approbation parlementaire dès que nous serions en mesure d'appliquer ces annexes. Il suffit donc de notifier au dépositaire (OMI) que la Belgique accepte ces annexes qui avaient déjà été approuvées par notre pays sur le plan interne.

Actuellement, plusieurs lois et arrêtés royaux se rapportent à la pollution de la mer.

Les principaux sont :

— la loi du 29 mars 1957 portant approbation de la Convention OILPOL du 12 mai 1954. Cette Convention ayant été amendée à plusieurs reprises, la loi a également été adaptée les 14 janvier 1966, et 19 mars 1973;

— la loi du 4 juillet 1962 sur la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, telle que modifiée par la loi du 19 mars 1973. Cette loi avait pour but de faire sortir les effets de la Convention du 12 mai 1954 (OILPOL) et d'en fixer les modalités d'application;

— ces deux lois ont ensuite servi de base à l'élaboration d'un certain nombre d'arrêtés royaux et ministériels.

En ce qui concerne les eaux de surface (parmi lesquelles la mer territoriale) il y a lieu de se référer à la loi du 26 mars 1971 et aux Décrets des 2 juillet 1981 et 22 octobre 1986 de la Communauté flamande.

L'arrêté royal du 4 août 1981 portant règlement de police et de la navigation pour la mer territoriale belge prévoit l'interdiction de polluer ces eaux.

Cependant, la réglementation sur la pollution de la mer ne porte que sur la seule pollution par les hydrocarbures.

Etant donné la teneur de la Convention Marpol 73/78, il y a lieu par conséquent d'établir en exécution de cette convention, une nouvelle loi, où il ne serait pas seulement question de pollution par les hydrocarbures, mais également de toute pollution par des « Substances nuisibles ».

Le projet comprend deux éléments principaux. D'une part, les aspects écologiques (interdiction de rejeter) et, d'autre part, les prescriptions techniques auxquelles doivent répondre les navires en vue d'une prévention optimale de la pollution de la mer par les navires (construction, aménagement et équipement des navires). Les certificats qui ont été délivrés restent bien entendu valables.

Bijlage III is echter internationaal nog niet in voege getreden, bij gebrek aan voldoende ratificaties.

Bijlage V is op 27 januari 1989 wel in voege getreden.

Bijlage IV (afvalwaters van toiletten en dergelijke) is door België nog niet geratificeerd.

De wet van 17 januari 1984 heeft het Verdrag echter in zijn geheel goedgekeurd, dus met de 5 bijlagen.

In de memorie van toelichting bij deze wet staat dat dit gedaan wordt om te vermijden dat, eens deze bijlagen kunnen toegepast worden, daarvoor opnieuw de parlementaire goedkeuring moet gevraagd worden. Het volstaat dus aan de depositaris (IMO) te notificeren dat België deze bijlagen, welke door ons land op intern vlak goedgekeurd waren, aanvaardt.

Op het huidig ogenblik bestaan er verschillende wetten en koninklijke besluiten betreffende de verontreiniging van de zee.

De voornaamste zijn :

— de wet van 29 maart 1957 tot goedkeuring van het OILPOL verdrag van 12 mei 1954. Aangezien dit verdrag herhaaldelijk werd gewijzigd, werd ook de wet aangepast op 14 januari 1966 en 19 maart 1973;

— de wet van 4 juli 1962 op de verontreiniging van de zee door olie, zoals gewijzigd door de wet van 19 maart 1973. Deze wet had tot doel uitwerking te verlenen aan en de toepassingsmodaliteiten vast te leggen voor het verdrag van 12 mei 1954 (OILPOL);

— op basis van deze beide wetten werden dan een aantal koninklijke en ministeriële besluiten genomen.

Voor wat de oppervlaktewateren betreft (daaronder begrepen de territoriale zee) dient verwezen te worden naar de wet van 26 maart 1971, en de Decreten van de Vlaamse Gemeenschap dd. 2 juli 1981 en 22 oktober 1986.

Het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement van de Belgische territoriale zee voorziet het verbod deze wateren te verontreinigen.

De reglementering betreffende de bezoedeling van de zee betreft echter uitsluitend de verontreiniging door koolwaterstoffen.

Gelet op de inhoud van het Marpol 73/78 Verdrag dient bijgevolg een nieuwe wet opgesteld te worden ter uitvoering van dit Verdrag, waarin niet alleen oliebezoedeling wordt behandeld maar elke verontreiniging door « Schadelijke stoffen ».

Het ontwerp bevat twee hoofdelementen. Enerzijds milieu-aspecten (verbod tot lozen) en anderzijds de technische vereisten waaraan de schepen moeten voldoen om een optimale voorkoming van verontreiniging van de zee door schepen tot stand te brengen (bouw, inrichting en uitrusting van schepen). De certificaten die thans reeds aan de schepen zijn uitgereikt blijven uiteraard geldig.

Etant donné que la concrétisation de ces deux aspects est étroitement liée au progrès technologique en la matière, et qu'il est souhaitable du point de vue de l'environnement de mettre en pratique le plus tôt possible les évolutions dans les possibilités et idées technologiques, il y a été opté pour une loi cadre, confiant au Roi le soin de rédiger des prescriptions techniques en fonction de la nature du produit nuisible et, si besoin y est, d'adapter ces prescriptions à l'évolution de la technologie et les idées écologiques.

Ainsi on suit la conception de la Convention même, où les prescriptions techniques figurent dans des annexes. Par la méthode de « l'acceptation tacite », des changements à ces annexes peuvent rapidement être mises en vigueur.

Il va sans dire que la surveillance et le contrôle du respect de la loi ont également été organisés et qu'une procédure d'appel a été prévue.

Les amendes prévues peuvent être jugées lourdes. Ceci est intentionnel. En effet les peines doivent être suffisamment sévères afin d'éviter que des capitaines et/ou des armements ne préfèrent, par intérêt purement financier, enfreindre la loi, plutôt que de livrer les substances polluantes aux installations de réception à créer à cet effet.

Les peines ne s'appliquent pas quand la pollution est causée dans des circonstances qui dans la Convention sont énumérées comme des exceptions, par exemple : sécurité des vies humaines, danger pour le navire, abordages etc ...

Les montants prévus par la loi doivent évidemment être majorés par des décimes additionnels légaux. C'est également avec intention qu'un faible écart a été instauré entre les minima et les maxima. Ces sommes sont d'ailleurs reprises de la loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention CLC — 29 novembre 1969). La reprise de telles dispositions pénales (les pays voisins sont tout aussi sévères) doit clairement faire comprendre à tout navigateur que la pollution illégale des eaux de la mer est considérée par la Belgique comme un délit grave. Pareille mesure ne peut que profiter à la protection de l'environnement marin.

EXAMEN ARTICLE PAR ARTICLE

Article 1^{er}

Cet article comprend un certain nombre de définitions. Celles des points 1, 2, 4, 5 et 6 reprennent littéralement le texte de la Convention. Le point 7 définit aussi largement que possible le terme « port ».

Etant donné que la Convention Marpol accorde d'importantes compétences à l'Etat portuaire, il est

Aangezien de verwezenlijking van deze beide aspecten nauw verbonden is met de technologische vooruitgang terzake en het uit milieu-oogpunt wenselijk is veranderingen in de technologische mogelijkheden en inzichten zo snel mogelijk te realiseren, werd geopteerd voor een kaderwet waarbij het aan de Koning overgelaten wordt de nodige technische voorschriften in functie van de aard van de schadelijke stof op te stellen en indien nodig aan te passen aan de technologische evolutie en ecologische inzichten.

Aldus wordt een gelijkaardig stramien gehanteerd als dit van het Verdrag zelf, waar de technische voorschriften in de bijlagen zijn opgenomen. Veranderingen daaraan kunnen via de methode van de « stilzwijgende aanvaarding » snel in voege gebracht worden.

Uiteraard wordt ook het toezicht en de controle op de naleving van de wet georganiseerd en is er een procedure in beroep voorzien.

De boetes welke voorzien zijn, kunnen als zwaar omschreven worden. Dit is intentioneel. De straffen moeten immers voldoende zwaar zijn om te beletten dat gezagvoerders en/of rederijen uit zuiver financiële overwegingen verkiezen de wet te overtreden in plaats van bezoedelende stoffen aan de daartoe op te richten ontvangstinstallaties af te leveren.

De strafbepalingen zijn niet van toepassing indien de verontreiniging is ontstaan in omstandigheden die als uitzonderingen in het Verdrag zijn opgenomen zoals veiligheid van mensenlevens, gevaar voor het schip, aanvaringen en dergelijke.

De bedragen voorzien in de wet moeten uiteraard vermeerderd worden met de voorziene gerechtelijke opdecimen. Ook de speling tussen minima en maxima werd opzettelijk klein gehouden. Deze sommen zijn trouwens overgenomen uit de wet van 20 juli 1976 houdende goedkeuring en uitvoering van het internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie (CLC-Verdrag, 29 november 1969). Door dergelijke strafbepalingen op te nemen (in onze buurlanden zijn ze even streng) moet het ieder zeevarende duidelijk zijn, dat de illegale bezoedeling der zeevaten in België als een ernstig misdrijf wordt aanzien. Dit kan de bescherming van het mariene milieu enkel ten goede komen.

ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

Dit artikel bevat een aantal definities. Deze van de punten 1, 2, 4, 5 en 6 zijn de letterlijke weergave van de tekst van het Verdrag. Onder punt 7 wordt een zo ruim mogelijke definitie van haven opgenomen.

Aangezien het Marpol Verdrag belangrijke bevoegdheden toekent aan de havenstaat is het ge-

souhaitable de considérer par exemple comme port, les zones de mouillage situées dans la mer territoriale.

Il a été partiellement tenu compte des remarques du Conseil d'Etat.

A l'article 1^{er}, 2^o, B, b), le Conseil d'Etat propose d'employer les termes « au large des côtes » tels qu'ils apparaissent dans la version française de la Convention. Toutefois, ces termes sont une traduction malheureuse du mot anglais « *offshore* ».

Bien que les deux versions soient authentiques, la préférence doit être donnée au mot anglais qui exprime mieux le sens réel du concept.

En outre, ce terme est suffisamment intégré dans la langue française et la langue néerlandaise. Les mots « *offshore* » ont donc été maintenus, tant en français qu'en néerlandais, à l'article 1^{er}, 2^o, B, b).

La définition de navire pose également des problèmes de traduction.

Le texte néerlandais de la loi du 17 janvier 1984 approuvant la Convention ne correspond pas au texte français. « Les engins submersibles » (en anglais « *submersibles* ») ne sont pas des « *onderwatervaartuigen* » mais des « *afzinkbare vaartuigen* ».

« Les engins flottants » (en anglais « *floating craft* ») ne sont pas des « *vaartuigen in drijvende toestand* » comme écrit dans la loi, mais des « *drijvende tuigen* ».

C'est pourquoi, les termes « *afzinkbare vaartuigen* » et « *drijvende tuigen* » ont été utilisés dans le projet pour définir le mot navire à l'article 1^{er}, 4^o, à la place des termes erronés employés dans la loi du 17 janvier 1984. Il n'y a aucun problème pour la version française.

La remarque du Conseil d'Etat concernant l'article 1^{er}, 2^o, B, a) relatif à la Convention sur l'immersion, est apparemment un malentendu car le texte du projet est identique à celui de la Convention tel qu'il est repris dans la loi du 17 janvier 1984. Par conséquent, la référence à la Convention signée à Londres le 13 novembre 1972 doit être maintenue et l'avis du Conseil d'Etat ne peut pas être suivi.

En ce qui concerne la définition de port (article 1^{er}, 7^o), le Conseil d'Etat estime que celle-ci est superflue parce qu'elle correspond à la signification usuelle de ce mot. Pourtant, les lieux d'amarrage en mer, par exemple : les endroits d'ancrage et les endroits en mer où un navire peut embarquer ou débarquer des marchandises ou des personnes, ne sont pas considérés comme un port dans le langage courant. Ces endroits peuvent, par exemple, être situés à 10 milles de la côte, de sorte qu'ils ne sont pas considérés normalement comme des ports. Toutefois, dans le cadre du présent projet, ces endroits doivent être considérés comme des ports, d'où le maintien de cette définition.

wenst ook bijvoorbeeld ankergebieden in de territoriale zee als haven te aanzien.

De opmerkingen van de Raad van State werden gedeeltelijk overgenomen.

In artikel 1, 2^o, B, b) stelt de Raad van State voor de woorden « au large des côtes » op te nemen, zoals deze voorkomen, in de Franse versie van het Verdrag. Die woorden blijken echter een ongelukkige vertaling te zijn van de Engelse term « *offshore* ».

Alhoewel beide versies authentiek zijn dient de voorkeur gegeven te worden aan de Engelse term, daar deze beter de werkelijke bedoeling weergeeft.

Bovendien is deze term voldoende ingeburgerd in het Nederlands en in het Frans. Vandaar dat de woorden « *offshore* » zowel in het Nederlands als in het Frans in artikel 1, 2^o, B, b) werden opgenomen.

Bij de definitie van schip stelt zich eveneens een vertalingsprobleem.

De Nederlandse tekst zoals die voorkomt in de wet van 17 januari 1984 waarbij het Verdrag bekrachtigd werd, strookt niet met de Franse tekst. « *Les engins submersibles* » (in het Engels « *submersibles* ») zijn geen « *onderwatervaartuigen* » zoals in de wet staat, maar wel « *afzinkbare vaartuigen* ».

« *Les engins flottants* » (in het Engels « *floating craft* ») zijn geen « *vaartuigen in drijvende toestand* » zoals in de wet staat, maar « *drijvende tuigen* ».

Vandaar dat in het ontwerp bij de definitie van schip in artikel 1, 4^o de woorden « *afzinkbare vaartuigen* » en « *drijvende tuigen* » zijn opgenomen en niet de verkeerde termen uit de wet van 17 januari 1984. Voor de Franse versie stelt er zich geen probleem.

De opmerking van de Raad van State betreffende artikel 1, 2^o, B, a) in verband met de dumpingsconventie berust blijkbaar op een misverstand daar de tekst van het ontwerp identiek is aan die van het Verdrag zoals opgenomen in de wet van 17 januari 1984. Bijgevolg dient de verwijzing naar het Verdrag van Londen van 13 november 1972 behouden te blijven en kan het advies van de Raad van State niet nagevolgd worden.

Met betrekking tot de definitie van haven (artikel 1, 7^o) meent de Raad van State dat deze overbodig is omdat deze overeenstemt met de gebruikelijke betekenis van dat woord. De ligplaatsen op zee bijvoorbeeld ankergebieden en de plaatsen op zee waar een schip goederen of opvarenden kan inschepen of ontschepen, worden in het normale taalgebruik niet als een haven aanzien. Deze gebieden kunnen bijvoorbeeld tien mijl van de kust verwijderd zijn, zodat deze normaal niet als een haven kunnen aanzien worden. Deze gebieden moeten voor de toepassing van het ontwerp echter wel als haven omschreven worden. Vandaar dat de definitie werd behouden.

Art. 2

Celui-ci stipule que la loi s'applique aux navires belges où qu'ils puissent se trouver. Cependant d'autres articles imposent aussi des obligations aux navires étrangers navigant dans nos eaux. Voir par exemple les articles 5, 6 et 10. D'où l'énoncé du point 1^{er}. La disposition du 2^e point est nécessaire étant donné l'évolution technologique des méthodes de transport en mer, ainsi que d'exploration et d'exploitation des fonds marins.

Si, dans l'avenir l'on concevait des engins ne correspondant pas entièrement aux termes de l'article 1^{er}, 4^e point, on pourrait par arrêté royal rendre la loi applicable pour ces engins.

Le Conseil d'Etat propose de supprimer l'alinéa 1^{er}.

Si cet avis est suivi, il doit être précisé dans chaque article si les dispositions ne concernent que les navires belges ou s'appliquent également aux navires battant pavillon étranger. Il est plus simple de signaler d'emblée que, sauf disposition contraire, la loi ne s'applique qu'aux navires belges et que son applicabilité aux navires battant pavillon étranger sera stipulée dans chaque article où cela s'avère effectivement nécessaire. L'avis n'a donc pas été suivi.

Le Conseil d'Etat propose de supprimer l'article 2, 2 et l'article 4 parce que la possibilité accordée au Roi d'exclure certaines catégories de navires de l'application de règles serait contraire à la Convention. Cela est apparemment un malentendu puisque la Convention prévoit la possibilité d'accorder des dérogations à certains navires et engins; voir par exemple, règle 2, 3, 9, § 2 de l'annexe 1, règle 3, § 2 de l'annexe 4. La loi doit faire preuve d'une certaine flexibilité, vu d'une part, les progrès techniques qui permettent de développer des engins qui ne peuvent pas être considérés comme des navires et d'autre part, la nécessité de pouvoir imposer des normes différentes selon le tonnage des navires.

Cette possibilité est d'ailleurs prévue explicitement dans la Convention même.

Les articles 2, § 2 et 4 du projet doivent donc être maintenus.

Art. 3

Cet article reprend le contenu de l'article 3, alinéa 3 de la Convention et constitue une exception d'usage dans les Conventions internationales. Cela ne veut pas dire pour autant que les navires de guerre et les navires de l'Etat peuvent sans plus déverser des substances polluantes dans la mer. En effet, l'alinéa 3 de l'article 3 de la Convention Marpol prévoit que l'Etat doit s'assurer que ces navires agissent d'une manière compatible avec la Convention « pour autant que cela soit raisonnable dans la pratique ».

Art. 2

Hierin wordt bepaald dat de wet van toepassing is op Belgische schepen, waar ze zich ook mogen bevinden. In verdere artikelen worden echter ook verplichtingen opgelegd voor vreemde schepen welke onze wateren bevaren, zie bijvoorbeeld artikelen 5, 6 en 10. Vandaar de bewoordingen in punt 1. De bepaling in punt 2 is noodzakelijk gelet op de technologische evolutie inzake de vervoersmethodes op zee en de exploratie en exploitatie van de zeebodem.

Indien in de toekomst tuigen zouden ontworpen worden die niet volledig vallen onder de termen van artikel 1, 4^e punt, dan kan bij koninklijk besluit deze wet ook op hen toepasselijk worden gemaakt.

Hier stelt de Raad van State voor om het 1^{ste} lid te schrappen.

Indien dit advies gevolgd wordt, moet er in elk artikel voorzien worden of de bepalingen ervan enkel op Belgische schepen van toepassing zijn, of ook op vreemde schepen. Het is eenvoudiger om vooraan in de wet duidelijk te stellen dat tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, de wet enkel geldt voor Belgische schepen, en de toepasselijkheid voor vreemde schepen enkel op te nemen in die artikelen waar het effectief nodig is. Op dit punt werd het advies bijgevolg niet gevolgd.

Met betrekking tot artikel 2, 2 en artikel 4 stelt de Raad van State voor deze te schrappen daar de daarin voorziene mogelijkheid voor de Koning om bepaalde categorieën van schepen van de toepassing uit te zonderen in strijd zou zijn met het Verdrag. Dit is blijkbaar een misverstand daar het Verdrag zelf de mogelijkheid voorziet om voor bepaalde schepen en tuigen afwijkingen toe te staan; zie bijvoorbeeld voorschrift 2, 3, 9, § 2 van bijlage 1, voorschrift 3, § 2 van bijlage 4. Er dient een flexibiliteit in de wet voorzien te worden gelet enerzijds op de technische vooruitgang waarbij tuigen kunnen ontstaan die niet als een schip kunnen worden aanzien en anderzijds op de noodzaak om aan kleine schepen andere normen te kunnen opleggen dan aan grote.

Die mogelijkheid is trouwens uitdrukkelijk in het Verdrag zelf voorzien.

Vandaar dat de artikelen 2, § 2 en 4 in het ontwerp dienen behouden te blijven.

Art. 3

Dit is de weergave van artikel 3, derde lid van het Verdrag en is een gebruikelijke uitzondering in internationale Verdragen. Dit betekent echter niet dat oorlogsschepen en staatsschepen zomaar bezoedende stoffen in de zee kunnen brengen. Immers alinea 3 van artikel 3 van het Marpol Verdrag voorziet dat de Staat er dient voor te zorgen dat dergelijke schepen « voor zover redelijk en uitvoerbaar » opereren in overeenstemming met het Verdrag.

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. Ce seront des cas marginaux comme des petits navires, des navires qui ne vont qu'exceptionnellement en mer, des navires d'estuaires etc. pour lesquels les stipulations de la Convention doivent être appliquées avec une certaine souplesse.

La Convention elle-même prévoit aussi la possibilité de déroger, par exemple pour les petits navires.

Art. 5

Cet article prévoit l'interdiction fondamentale de rejeter des substances nuisibles, hormis les exceptions prévues par la loi. En l'occurrence, l'on suit ici une fois de plus le schéma de la Convention. Le texte du 2^e point a les mêmes raisons d'être que l'article 4. Cette stipulation est nécessaire pour pouvoir suivre le schéma de la Convention même où il est prévu que pour certaines catégories de navires l'applicabilité dépend d'une décision des autorités nationales.

La Convention prévoit des catégories déterminées de navires, des limites en matière de tonnage, des périodes transitoires, différentes dates d'entrée en vigueur, diverses catégories de substances transportées, des zones spéciales etc.

A titre d'exemple il peut être fait référence aux règles 1.6; 2.2; 9.2 de l'annexe I, aux règles 5 et 8 de l'annexe II, à la règle 2 de l'annexe V etc. La disposition du 2^e alinéa permet aussi de soumettre à l'interdiction fondamentale de rejet, les navires étrangers se trouvant dans la mer territoriale belge.

Conformément au point de vue développé à l'article 2, le troisième alinéa de l'article 5 doit être maintenu. Il s'agit d'un des articles qui ne s'appliquent pas exclusivement aux navires belges, mais aussi aux navires battant pavillon étranger, d'où cette mention explicite que la loi belge est également applicable aux navires battant pavillon étranger, lorsqu'ils se trouvent dans la mer territoriale belge.

Art. 6

Pour les mêmes raisons qu'exposées ci-dessus, cet article est nécessaire pour permettre de suivre le schéma de la Convention. A cet effet, il faudra adapter certains arrêtés royaux existants portant des prescriptions techniques pour la construction, l'équipement et l'aménagement des navires, afin de les aligner sur les dispositions de la Convention. Ici aussi il est prévu que les navires étrangers doivent satisfaire aux dispositions correspondantes de la Convention.

Art. 4

Dit artikel voorziet dat de Koning voor bepaalde categorieën van schepen kan bepalen dat deze niet volledig onder de toepassing van de wet vallen. Het zal hier randgevallen betreffen zoals kleine schepen, schepen welke slechts sporadisch op zee gaan, estuaire vaartuigen en dergelijke waarbij de bepalingen van het Verdrag met een zekere soepelheid dienen te kunnen worden toegepast.

Het Verdrag zelf voorziet ook de mogelijkheid tot afwijkingen bijvoorbeeld voor kleine schepen.

Art. 5

Dit artikel voorziet het principieel verbod tot het lozen van schadelijke stoffen, behoudens de door de wet voorziene uitzonderingen. Hier wordt eens te meer het stramien van het Verdrag gevolgd. De tekst van punt 2 heeft dezelfde bestaansredenen als artikel 4. Deze bepaling is nodig om het systeem van het Verdrag te kunnen volgen, waarbij immers voor bepaalde categorieën van schepen de toepasselijkheid wordt overgelaten aan de nationale overheden.

Het Verdrag voorziet bepaalde categorieën van schepen, grenzen betreffende tonnenmaat, overgangsperiodes, verschillende data van in voege treden, verschillende categorieën van vervoerde stoffen, bijzondere gebieden en dergelijke.

Hierbij kan als voorbeeld verwezen worden naar de voorschriften 1.6; 2.2; 9.2 van bijlage I, voorschriften 5 en 8 van bijlage II, voorschrift 2 van bijlage V enz. Door de bepaling van het tweede lid is het mogelijk ook vreemde schepen, die zich in de Belgische territoriale wateren bevinden, aan het principieel lozingsverbod te onderwerpen.

Gelet op hetgeen bij artikel 2 werd uiteengezet dient het derde lid van artikel 5 behouden te blijven. Dit is één van de artikelen dat niet enkel van toepassing is op Belgische schepen, maar ook op vreemde. Vandaar dat dit uitdrukkelijk hier dient vermeld te worden zodat de Belgische wet ook van toepassing is op vreemde schepen wanneer zij zich in de territoriale wateren bevinden.

Art. 6

Dit artikel is nodig, voor dezelfde redenen als hierboven beschreven, om het mogelijk te maken het stramien van het Verdrag te volgen. Daartoe zullen bestaande koninklijke besluiten houdende technische voorschriften voor de bouw, de uitrusting en de inrichting van schepen dienen aangepast te worden om deze in overeenstemming te brengen met de bepalingen van het Verdrag. Ook hier wordt voorzien dat vreemde schepen moeten voldoen aan de overeenkomstige bepalingen welke in het Verdrag zijn opgenomen.

Le Conseil d'Etat estime que les compétences du Roi doivent être définies par référence aux dispositions de la Convention qui fixent certaines exigences minimales.

Cela est superflu, eu égard à la primauté du droit international : la Convention a déjà été approuvée par la loi du 17 janvier 1984, de sorte qu'elle est totalement d'application.

Comme déjà exposé à l'article 2, la présente loi doit permettre une certaine flexibilité dans l'application. Là où la convention permet des dérogations, elles seront reprises en détail dans les arrêtés royaux ultérieurs.

En outre, les annexes à la Convention sont continuellement adaptées. Si la loi reprenait nominativement chaque règle, toute modification exigerait une adaptation de la loi. Comme il s'agit, le plus souvent, de règles purement techniques, il est préférable qu'elles fassent l'objet d'arrêtés royaux.

Les modifications à la Convention entrent d'ailleurs en vigueur par « approbation tacite », liant ainsi la Belgique qui n'a plus qu'à les rendre exécutoires.

Il n'est pas indiqué d'apporter à chaque fois une modification de loi à cet effet.

Art. 7 et 8

Ces articles portent sur la manière dont les certificats requis sont délivrés, retirés ou déclarés échus. Conformément à la Convention, l'article 7, 2^e point prévoit que l'inspection maritime belge peut, à la demande d'un autre Etat contractant, délivrer des certificats à des navires battant pavillon de cet Etat. L'élaboration des détails concernant la demande, le renouvellement ou la prorogation de ces certificats, leur modèle et les rétributions à percevoir est confiée au Roi.

L'avis du Conseil d'Etat pose le même problème qu'à l'article 6.

Il va de soi que le Roi devra respecter les exigences minimales, mais il peut poser des exigences complémentaires pour certaines catégories de navires.

La Convention fixe une durée maximale de validité pour les certificats; le Roi peut toutefois la réduire.

Ici aussi, la flexibilité doit rester garantie : moyennant respect des exigences minimales de la Convention, tous les navires ne doivent pas répondre aux mêmes conditions, mais des exigences complémentaires peuvent être imposées à certaines catégories d'entre eux.

Dans une deuxième remarque concernant le point 7, le Conseil d'Etat s'oppose à l'emploi du mot « rétribution » et allègue qu'il s'agit d'un impôt dont le montant doit être fixé dans la loi.

Hier stelt de Raad van State dat de bevoegdheid van de Koning moet worden omschreven door middel van een verwijzing naar de bepalingen van het Verdrag die bepaalde minimumeisen vastleggen.

Gelet op de primauté van het internationaal recht is dit overbodig : het Verdrag werd reeds bij wet goedgekeurd op 17 januari 1984 zodat het volledig van toepassing is.

Zoals reeds uiteengezet onder artikel 2 moet deze wet een zekere flexibiliteit in de toepassing mogelijk maken. Daar waar het Verdrag afwijkingen toestaat zullen die in detail in de op te stellen koninklijke besluiten worden opgenomen.

Bovendien worden de bijlagen bij het Verdrag voortdurend aangepast. Indien in de wet de voorschriften nominatief zouden opgenomen worden, zou elke wijziging een wetsaanpassing noodzakelijk maken. Daar het hier meestal zuiver technische voorschriften betreft is het aangewezen deze in koninklijke besluiten op te nemen.

De wijzigingen aan het Verdrag worden immers door middel van de « stilzwijgende goedkeuring » doorgevoerd, zodat ze ook voor België bindend worden en enkel nog moeten uitgevoerd worden.

Het is niet aangewezen daartoe telkens een wetswijziging door te voeren.

Art. 7 en 8

Deze artikelen hebben betrekking op de wijze waarop de vereiste certificaten worden afgegeven, ingetrokken of vervallen verklaard. In overeenstemming met het Verdrag voorziet artikel 7, punt 2 dat de Belgische zeevaartinspectie, op verzoek van een andere Verdragsluitende Staat, certificaten mag afleveren aan schepen welke de vlag voeren van die Staat. De detailuitwerking betreffende de manier van aanvragen, het vernieuwen of verlengen van die certificaten, het model ervan en de te heffen retributies wordt overgelaten aan de bevoegdheid van de Koning.

Het advies van de Raad van State betreft hetzelfde probleem als onder artikel 6 uiteengezet.

Uiteraard zal de Koning de minimumeisen van het Verdrag moeten respecteren, maar hij kan voor bepaalde categorieën van schepen nog bijkomende eisen stellen.

In het Verdrag staat een maximum geldigheidsduur voor de certificaten : de Koning kan deze eventueel lager stellen.

Ook hier moet de flexibiliteit gegarandeerd blijven, zodat uiteraard met inachtnaam van de minimumeisen van het Verdrag niet alle schepen aan dezelfde voorwaarden moeten voldoen, maar er voor bepaalde categorieën van schepen bijkomende eisen kunnen gesteld worden.

In de tweede opmerking bij punt 7 verzet de Raad van State zich tegen de term « retributie » en voert aan dat het hier een belasting betreft waarvan het bedrag in de wet zelf dient vastgelegd te worden.

Ce point de vue ne peut pas être partagé.

Le montant qui sera demandé, servira à couvrir (partiellement) les frais d'une inspection et ne peut pas être considéré comme un impôt. Ces sommes ne répondent pas aux principes de généralité et d'annalite inhérents aux impôts et varieront d'ailleurs fortement selon le cas : l'inspection d'un petit navire prendra moins de temps que l'inspection d'un grand navire; les montants varieront aussi en fonction de la période d'inspection : travail de nuit, travail le dimanche et les jours fériés, etc.

Par ailleurs, il y a suffisamment de précédents dans des lois sur l'inspection maritime où le Conseil d'Etat a approuvé l'idée d'une rétribution, dont le montant était à fixer par le Roi :

— la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires, article 30;

— la loi du 12 juillet 1983 sur le jaugeage des navires, article 3.

D'ailleurs, l'arrêté royal du 13 juillet 1989, qui a été soumis à l'avis du Conseil d'Etat, instaure 24 tarifs de rétributions pour les prestations effectuées par l'inspection maritime.

Ces rétributions rémunèrent les opérations effectuées par les inspecteurs maritimes. Les inspections que ces fonctionnaires effectueront dans le cadre de l'article 7 du projet de loi sont semblables à celles visées par les lois précitées et doivent donc être partiellement rétribuées.

Les montants ne peuvent pas, comme le propose le Conseil d'Etat, être repris dans une loi. Dans le passé, les tarifs pour les services de l'inspection maritime ont déjà été adaptés à plusieurs reprises au coût de la vie. Si l'avis du Conseil d'Etat était suivi, chaque adaptation devrait faire l'objet d'une modification de loi, ce qui n'est pas faisable.

Néanmoins, la rétribution devra être soumise à l'approbation du ministre du Budget.

Art. 9

Ici aussi le Roi est chargé d'adapter la réglementation belge en la matière aux exigences techniques fixées dans les Résolutions OMI, acceptées par l'assemblée générale mais en réalité élaborées par les différents comités techniques de cet organisme. Le texte du 1^{er} point b) est nécessaire pour pouvoir adapter la réglementation interne aux dispositions de l'annexe III de la Convention et les prescriptions ultérieures qui seront élaborées par l'OMI.

Cette annexe prévoit en effet explicitement que chaque Partie Contractante décrètera des prescriptions de détail en ce qui concerne le mode d'emballa-

Dit standpunt kan niet bijgetreden worden.

Het bedrag dat zal gevraagd worden dient om de kosten van een inspectie (gedeeltelijk) te dekken en kan niet aanzien worden als een belasting. Deze sommen vertonen niet de principes van algemeenheid en analiteit die eigen zijn aan belastingen en zullen bovendien sterk variëren : het inspecteren van een klein schip zal vlugger verlopen dan dat van een groot schip en de bedragen zullen ook variëren naar gelang van het tijdstip van de inspectie : nachtwerk, zon- en feestdagen en dergelijke.

Bovendien zijn er voldoende precedentes in wetten op de zeevaartinspectie waar de Raad van State wel akkoord was met een retributie, waarbij het aan de Koning wordt overgelaten de hoegrootheid ervan vast te stellen :

— de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen, artikel 30;

— de wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting, artikel 3.

In het koninklijk besluit van 13 juli 1989 dat aan het advies van de Raad van State werd onderworpen worden trouwens 24 tarieven van retributies ingevoerd voor de prestaties uitgevoerd door de zeevaartinspectie.

De daarin voorziene retributies zijn vergoedingen voor de werkzaamheden van de zeevaartspecteurs. De inspecties die deze ambtenaren zullen uitvoeren in het kader van artikel 7 van het wetsontwerp zijn gelijkaardig aan deze voorzien in de hierboven geciteerde wetten en moeten dus ook gedeeltelijk vergoed worden door retributies.

De bedragen kunnen niet, zoals de Raad van State voorstelt, opgenomen worden in een wet. De tarieven voor de diensten van de Zeevaartinspectie werden in het verleden herhaaldelijk aangepast wegens de stijging van de levensduurte. Indien het advies van de Raad van State zou opgevolgd worden zou dit telkens moeten geschieden door een wetswijziging wat niet doenbaar is.

Wel zal voor de retributie het akkoord van de minister van Begroting worden aangevraagd.

Art. 9

Ook hier wordt de Koning opgedragen de Belgische reglementering terzake aan te passen aan de technische vereisten, vastgelegd in de IMO resoluties, aangenomen door de algemene vergadering, maar in feite uitgewerkt door de verschillende technische comités van dit organisme. De tekst van punt 1 b) is nodig om het mogelijk te maken de interne reglementering aan te passen aan de bepalingen van bijlage III bij het Verdrag en de verdere voorschriften welke door de IMO terzake zullen opgesteld worden.

Deze bijlage voorziet immers expliciet dat elke Verdragsluitende Staat gedetailleerde voorschriften zal uitvaardigen met betrekking tot de wijze van

ge, l'étiquetage et l'arrimage des substances nuisibles ainsi que les documents de charge y ayant trait.

L'avis du Conseil d'Etat a été suivi.

Art. 10

Cet article prévoit l'obligation pour le capitaine de tenir un journal concernant les opérations relatives aux substances nuisibles. Alors que dans la loi du 4 juillet 1962 il n'était question que de la tenue d'un registre des hydrocarbures, cette obligation est à présent étendue à toutes les substances nuisibles transportées par le navire, selon le cas et, bien entendu, conformément aux dispositions de la Convention.

Comme d'habitude, les stipulations de détail concernant le modèle, la tenue du journal, sa conservation etc... sont confiées au Roi. Ceci est d'autant plus nécessaire qu'il s'agit en pratique de la tenue de plusieurs journaux selon la nature des substances transportées.

Il est en outre prévu que le capitaine doit autoriser les autorités compétentes à examiner les différents journaux, qu'il doit certifier conformes les copies et que ces copies font foi des faits jusqu'à preuve du contraire.

L'avis a été suivi pour les points 1 et 2.

L'avis n'a pas été suivi en ce qui concerne le point 3 pour les mêmes raisons que celles invoquées aux articles 2 et 5.

L'article 10, 3° est une des dispositions qui s'applique tant aux navires belges qu'aux navires battant pavillon étranger, d'où la mention explicite.

Art. 11

Cet article prévoit l'obligation de communiquer tout événement dans lequel est impliqué le navire. Ceci est conforme aux dispositions du Protocole I de la Convention.

Le 2° point stipule que cette obligation n'incombe pas seulement au capitaine, mais également au propriétaire ou à l'exploitant du navire ou à leurs représentants. Ainsi donc, en cas de non-respect de cette obligation, non seulement le capitaine pourra être puni (ce qui s'avère souvent difficile, si non impossible) mais également les autres personnes soumises à cette obligation. Le 4° point prévoit que cette obligation de communication existe aussi pour les navires étrangers, non seulement quand ils se trouvent dans la mer territoriale belge, mais également quand l'événement se produit en dehors de ces eaux, mais présente une menace pour l'environnement marin des eaux belges. Rappelons à ce propos la catastrophe du navire RO/RO français « Mont Louis » survenue fin août 1984.

verpakken, etikettering en stuwen van schadelijke stoffen alsmede de daarop betrekking hebbende ladingdocumenten.

Het advies van de Raad van State werd opgevolgd.

Art. 10

Dit artikel voorziet de verplichting voor de gezagvoerder een journaal bij te houden betreffende de handelingen welke gebeurd zijn met betrekking tot schadelijke stoffen. Daar waar er in de wet van 4 juli 1962 enkel sprake was van het bijhouden van een oliejournaal wordt dit nu uitgebreid tot alle schadelijke stoffen welke het schip vervoert, al naargelang het geval en uiteraard in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag.

Zoals gebruikelijk wordt de detail inzake model, manier van bijhouden, bewaring en dergelijke overgelaten aan de Koning. Dit is des te meer noodzakelijk daar het hier in de praktijk meerdere journalen betreft al naar gelang de aard van de vervoerde stoffen.

Er wordt verder voorzien dat de gezagvoerder de bevoegde autoriteiten inzage moet verlenen van de verschillende journaals, dat hij de afschriften voor eensluidend dient te waarmerken en dat deze afschriften tot bewijs van het tegendeel gelden als bewijs van de feiten.

In punten 1 en 2 werd het advies gevolgd.

In punt 3 niet, gelet op de redenen opgegeven onder artikel 2 en 5.

Artikel 10, 3° is één van de bepalingen die zowel op Belgische als vreemde schepen van toepassing is en dit dient uitdrukkelijk te worden vermeld.

Art. 11

Dit artikel voorziet de verplichting tot het melden van elk voorval waarbij het schip is betrokken. Dit in overeenstemming met de bepalingen van Protocol I bij het Verdrag.

In punt 2 wordt bepaald dat deze verplichting niet alleen berust bij de gezagvoerder maar eveneens bij de eigenaar of uitbater van het schip of hun vertegenwoordigers. Aldus kan bij niet naleving van deze verplichting niet alleen de gezagvoerder bestraft worden (wat dikwijls moeilijk zoniet onmogelijk is) maar ook de andere personen bij wie die verplichting gelegd wordt. Punt 4 voorziet dat die meldingsplicht ook bestaat voor vreemde schepen, niet alleen wanneer deze zich in de Belgische territoriale zee bevinden, maar ook wanneer het voorval buiten die wateren gebeurt, maar een dreiging oplevert voor het mariene milieu van de Belgische wateren. Terzake kan verwezen worden naar de ramp met het Franse RO/RO schip « Mont Louis » eind augustus 1984.

Mêmes remarques que pour les articles 6 et 7.

Le but de l'article 11 n'est pas d'autoriser le Roi à entraver ou à restreindre l'application de la Convention mais de Lui accorder la possibilité de poser des exigences supplémentaires et de développer plus en détail, les dispositions de détail de la Convention.

En ce qui concerne le deuxième et le troisième point de l'article, l'avis du Conseil d'Etat a été suivi.

Art. 12

Cet article contient l'interdiction pour un capitaine de quitter le port si son navire n'est pas muni des certificats valables requis. Pour les navires belges, il s'agit de l'interdiction de quitter tout port quelconque.

La même interdiction est prévue pour les navires étrangers mouillant dans nos ports.

L'avis du Conseil d'Etat a été suivi.

Art. 13 à 16

Ces articles régissent la surveillance et le contrôle. En principe cela est confié à l'inspection maritime et en ce qui concerne les matières administratives ainsi que les infractions sur l'interdiction propre de rejeter, aux commissaires maritimes et aux agents de la police maritime.

Ces personnes sont les mieux placées à cet effet, puisqu'elles doivent monter à bord des navires lors de leur entrée et sortie et peuvent à ce moment contrôler les documents requis.

En plus les commissaires maritimes sont des officiers de la police judiciaire et peuvent dès lors, lorsqu'ils constatent une infraction, dresser tout de suite un procès-verbal.

Les fonctionnaires chargés de la surveillance peuvent éventuellement se faire assister par des experts. Le 2^e point de l'article 14 prévoit que les fonctionnaires peuvent vérifier la nature, la composition, le transport, etc ... des substances nuisibles pour autant que ce soit raisonnablement requis pour l'accomplissement de leur tâche.

L'intention n'est donc nullement de surveiller certains procédés de production ou de découvrir des secrets de fabrication, mais bien de créer la possibilité de vérifier en cas de doute la nature exacte, la composition et le degré de danger des produits chargés ou déchargés à bord d'un navire.

Dans l'industrie chimique, où la diversité des substances est énorme, il est certainement nécessaire de prévoir un contrôle effectif et par exemple la possibilité de prélever des échantillons à cet effet.

L'article 15 prévoit que le capitaine et la direction de l'entreprise traitant de telles substances sont obligés d'autoriser l'accès et de fournir les renseigne-

Hier gelden opnieuw de opmerkingen zoals vervat in artikelen 6 en 7.

De bedoeling van artikel 11 is niet de Koning de macht te verlenen om de uitwerking van het Verdrag te belemmeren of te beperken, maar wel om de mogelijkheid te creëren verdere eisen te stellen, en de bepalingen van het Verdrag verder in detail uit te werken.

Voor het tweede en derde punt van de opmerkingen bij dit artikel, werd het advies van de Raad van State gevolgd.

Art. 12

Dit artikel houdt het verbod in voor een gezagvoerder de haven te verlaten, indien zijn schip niet is voorzien van de vereiste geldige certificaten. Voor Belgische schepen is dit een afvaartverbod uit welke haven dan ook.

Voor de vreemde schepen welke in onze havens liggen is hetzelfde voorzien.

Het advies van de Raad van State werd opgevolgd.

Art. 13 tot 16

Deze artikelen regelen het toezicht en de controle. Deze wordt in de algemene zin opgedragen aan de zeevaartinspectie en voor de meer administratieve aangelegenheden en overtreding op het eigenlijk lozingsverbod aan de waterschouten en de agenten van de zeevaartpolitie.

Deze personen zijn daartoe het best geplaatst aangezien zij zich bij het in- en uitvaren van de schepen aan boord moeten begeven en de vereiste documenten kunnen controleren.

Bovendien zijn de waterschouten officieren van gerechtelijke politie zodat zij bij het vaststellen van overtredingen onmiddellijk verbaliserend kunnen optreden.

De met het toezicht belaste ambtenaren kunnen zich eventueel laten vergezellen door deskundigen. In artikel 14 punt 2 is voorzien dat de ambtenaren de aard, de samenstelling, het vervoer enz ... van schadelijke stoffen kunnen nagaan, indien dit voor de vervulling van hun taak redelijkerwijze noodzakelijk is.

Het is dus geenszins de bedoeling bepaalde produktieprocedures na te gaan of fabrieksgeheimen te achterhalen, maar wel de mogelijkheid te creëren om in twijfelachtige gevallen te kunnen nagaan welke de juiste aard, samenstelling en gevaarsgraad is van produkten die aan boord van een schip worden geladen of gelost.

Zeker in de chemische nijverheid, met de vele verscheiden stoffen, is het noodzakelijk dat een effectieve controle wordt voorzien en dat daartoe bijvoorbeeld stalen kunnen genomen worden.

In artikel 15 wordt zowel voor de gezagvoerder als voor de bedrijfsleiding waar dergelijke stoffen worden behandeld, de verplichting voorzien om inlich-

ments et l'assistance nécessaire pour rendre le contrôle possible. La disposition de l'article 16 permet également le contrôle des navires étrangers, non seulement quand ils se trouvent déjà dans le port mais aussi dans la mer territoriale par exemple de sorte qu'il soit déjà possible de les contrôler et de prendre les mesures qui s'imposent.

L'avis a été suivi pour les points 1 à 3 de l'article 13.

Au point 4, le Conseil d'Etat fait remarquer qu'aucune sanction n'est prévue pour ceux qui ne suivent pas les instructions des fonctionnaires. Le non-respect des instructions, entraîne la retenue du navire par la police maritime jusqu'à ce que, par exemple, les travaux nécessaires auront été effectués. Cette sanction « économique » est bien plus efficace que l'application de l'une ou l'autre amende, vu les coûts d'exploitation journaliers très élevés des navires.

L'avis a été suivi pour le point 1^{er} de l'article 14.

Au point 2, le Conseil d'Etat propose de remplacer les mots « Les fonctionnaires (...) sont en droit d'exiger de prendre connaissance » par « Les fonctionnaires (...) peuvent exiger de prendre connaissance ... ».

Les mots « sont en droit ... » ont plus de force que « ... peuvent exiger... » et doivent donc être maintenus : il doit être stipulé clairement qu'il s'agit d'un droit pour les fonctionnaires et pas seulement d'une possibilité.

L'avis du Conseil d'Etat en ce qui concerne l'article 15 a été suivi.

Pour les mêmes raisons que celles invoquées aux articles 1^{er}, 1^o, 5 et 10, l'avis pour l'article 16 n'a pas été suivi. Ici aussi, il faut stipuler clairement que les dispositions des articles 14 et 15 s'appliquent également aux navires battant pavillon étranger, de sorte que des fonctionnaires belges peuvent aussi contrôler ces navires.

Art. 17

Cet article prévoit les deux phases dans lesquelles doit s'effectuer le contrôle des navires étrangers. Le 1^{er} point prévoit la phase administrative (vérifier si les certificats sont à bord).

Au cas où ce contrôle révélerait une irrégularité, le navire pourra être soumis à une inspection technique approfondie.

Le 3^{ème} point prévoit que les navires pour lesquels la Convention n'exige pas de certificats, peuvent aussi bien être contrôlés afin de vérifier s'ils peuvent prendre la mer sans danger de pollution. Il en est de même pour les navires battant pavillon d'un Etat qui n'est pas partie à la Convention (ce qui est exceptionnel).

Ces navires peuvent eux aussi être soumis à un contrôle. Cela équivaut au principe du « traitement non préférentiel » des navires qui, selon le droit des

tingen, toegang, hulp en bijstand te verlenen, om de controle in de praktijk mogelijk te maken. Door de bepaling van artikel 16 is de controle ook mogelijk voor de vreemde schepen, niet alleen wanneer deze reeds in de haven liggen, maar ook bijvoorbeeld in de territoriale zee zodat reeds daar een onderzoek kan plaatsvinden en de nodige maatregelen kunnen getroffen worden.

Voor de punten 1 tot 3 van artikel 13 werd het advies gevolgd.

In punt 4 merkt de Raad van State op dat er geen strafmaatregelen zijn voorzien voor degene die de instructies van de ambtenaren niet opvolgen. De sanctie bij het niet uitvoeren van de instructies zal zijn dat het schip door de diensten van de zeevaartpolitie zal opgehouden worden totdat bijvoorbeeld de nodige werkzaamheden zullen uitgevoerd zijn. Deze « bedrijfseconomische bestraffing » is veel efficiënter dan het opleggen van één of andere geldboete, gelet op de hoge dagelijkse exploitatiekosten van schepen.

Bij punt 1 van artikel 14 wordt het advies gevolgd.

Bij punt 2 stelt de Raad van State voor de woorden uit het ontwerp « ... de ambtenaren hebben het recht inzage te eisen ... » te vervangen door « ... de ambtenaren kunnen eisen inzage te krijgen ... ».

De woorden « ... hebben het recht ... » zijn strenger dan « ... kunnen eisen inzage ... » en dienen daarom behouden te blijven : er moet duidelijk gesteld worden dat het voor de ambtenaren een recht is zekere zaken te eisen en niet enkel een mogelijkheid om het te doen.

Het advies betreffende artikel 15 werd gevolgd.

Om dezelfde redenen zoals uiteengezet onder artikel 1, 1^o, 5 en 10, wordt het advies voor artikel 16 niet opgevolgd. Ook hier moet duidelijk gesteld worden dat de bepalingen van de artikelen 14 en 15 ook van toepassing zijn op vreemde schepen, zodat Belgische ambtenaren ook op vreemde schepen toezicht kunnen uitoefenen.

Art. 17

Dit artikel voorziet de twee fazen waarin de controle over vreemde schepen dient te gebeuren. In punt 1 wordt de administratieve faze voorzien (nagaan of certificaten aan boord zijn).

Indien uit die controle een onregelmatigheid zou blijken, kan het schip onderworpen worden aan een grondige technische inspectie.

Punt 3 voorziet dat ook schepen welke volgens het Verdrag geen certificaten behoeven, toch gecontroleerd kunnen worden om na te gaan of ze zonder gevaar voor verontreiniging naar zee kunnen vertrekken. Hetzelfde geldt voor schepen die de vlag voeren van een Staat die geen partij is bij het Verdrag (dit is uitzonderlijk).

Ook die schepen kunnen gecontroleerd worden. Dit komt neer op het principe van « niet voorkeurbehandeling » voor schepen die verdragrechtelijk niet

conventions, ne sont pas liés par les dispositions de la Convention. Ce principe figure à l'article 5, § 4 de la Convention.

Art. 18

Cet article prévoit le contrôle des déversements illégaux. Ceci vaut aussi bien pour les navires belges que pour les navires étrangers, que ces déversements aient lieu dans la mer territoriale belge ou en dehors de celle-ci.

Dans ce dernier cas, ce contrôle peut aussi s'effectuer à la demande d'une autorité compétente étrangère soupçonnant un navire déterminé d'avoir effectué des rejets illégaux.

Le Conseil d'Etat remarque que le projet ne prévoit rien quant à l'obligation de donner suite aux demandes d'enquête émanant d'autres Etats. Cette mention est superflue car cette obligation est stipulée dans la Convention même (règle 6, 5°) et lie donc la Belgique. En outre, cette matière a été réglée en détail dans le « *Memorandum on Port State Control* », établi à Paris le 26 janvier 1982.

Art. 19

Alors que l'article 12 prévoit qu'il est interdit au capitaine de quitter le port si son navire n'est pas en ordre, l'article 19 réserve au chef de district de l'inspection maritime le droit actif de retenir le navire quand celui-ci n'est pas en ordre.

L'avis du Conseil d'Etat a été suivi.

Art. 20

Cet article prévoit le même droit de retenue pour les navires étrangers.

Alors que pour les navires belges le contrôle se fait d'après la loi (et donc implicitement aussi d'après la Convention), il doit pour les navires étrangers évidemment s'effectuer sur la base de la Convention. Le 2° point contient de nouveau le principe du « traitement non préférentiel » de sorte que les navires non soumis aux dispositions de la Convention peuvent également être retenus.

Le 3° point prévoit la procédure habituelle en vigueur en droit maritime international : sauf en cas d'urgence, le consul local de l'Etat du pavillon doit être informé préalablement. Si cela ne peut se faire en raison de l'extrême urgence, le consul doit tout de même être informé dans les plus brefs délais.

Le Conseil d'Etat propose de remplacer les mots « Le chef de district (...) a le droit de retenir un navire ... » par « Le chef de district (...) peut retenir un navire ... ». Pour les mêmes raisons que celles invoquées à l'article 14, les termes utilisés dans le

aan de bepalingen van het Verdrag gebonden zijn. Dit is vervat in artikel 5, § 4 van het Verdrag.

Art. 18

Hierin wordt de controle op de illegale lozingen voorzien. Dit geldt zowel voor Belgische als vreemde schepen ongeacht of deze lozingen in de Belgische territoriale zee of erbuiten zijn gebeurd.

In dit laatste geval kan die controle ook gebeuren op verzoek van een vreemde bevoegde overheid wanneer vermoedens bestaan dat een bepaald schip illegale lozingen zou gepleegd hebben.

Hier merkt de Raad van State op dat er in het ontwerp niets is voorzien over de verplichting om gevolg te geven aan enquêteverzoeken van andere Staten. Dit is overbodig daar die verplichting in het Verdrag zelf staat (voorschrift 6, 5°) en dus voor België bindend is. Bovendien wordt deze materie uitvoerig geregeld in het « *Memorandum on Port State Control* », opgemaakt te Parijs op 26 januari 1982.

Art. 19

Daar waar artikel 12 een verbod aan de gezagvoerder voorziet om uit te varen wanneer zijn schip niet in orde is, bevat artikel 19 het actief ophoudingsrecht voor het districtshoofd van de zeevaartinspectie wanneer het schip niet in orde is.

Het advies van de Raad van State werd gevolgd.

Art. 20

Hierin wordt hetzelfde ophoudingsrecht voorzien voor vreemde schepen.

Daar waar voor Belgische schepen de toetsing gebeurt aan de hand van de wet (en dus impliciet ook het Verdrag) dient voor vreemde schepen de controle uiteraard te gebeuren aan de hand van het Verdrag. In punt 2 is opnieuw het principe van de « niet voorkeur behandeling » voorzien, zodat ook schepen die niet onder de bepalingen van het Verdrag vallen, kunnen opgehouden worden.

Punt 3 voorziet de in internationaal zeerecht gebruikelijke manier van handelen : tenzij in dringende gevallen dient eerst de plaatselijke consul van de vlaggestaat ingelicht te worden. Als dit wegens de hoogdringendheid niet kan, dient de consul wel zo vlug mogelijk op de hoogte te worden gesteld.

Hier stelt de Raad van State voor de woorden « het districtshoofd heeft het recht een schip ... te doen ophouden » te vervangen door « het districtshoofd kan een schip ... doen ophouden ». Zoals uiteengezet onder artikel 14 dienen de woorden in het ontwerp

projet doivent être maintenus : il s'agit d'un droit du chef de district et non d'une simple possibilité.

Les remarques concernant le point 2 ont été suivies.

La proposition visée au point 3 n'a pas été suivie.

Le Conseil d'Etat veut supprimer la dernière phrase de l'article 20 de sorte que les mesures ne pourraient être prises qu'après avoir contacté le consul ou le représentant diplomatique. Si ces derniers ne peuvent pas être contactés, il ressort de la proposition du Conseil d'Etat qu'aucune mesure ne peut être prise.

L'article 20 est la pierre angulaire de tout le projet et la proposition du Conseil d'Etat mine sérieusement la possibilité d'intervenir rapidement pour protéger le milieu marin contre une pollution. Il faut veiller à ce que les services compétents puissent toujours intervenir rapidement et efficacement.

Pour ces raisons, l'avis ne peut pas être suivi et l'exception prévue pour les cas d'urgence, est maintenue.

Art. 21

Le navire ne peut être retenu qu'au moment où les conditions requises sont remplies à la satisfaction du chef de district de l'inspection maritime.

Art. 22

L'exécution pratique de la retenue et de la libération ultérieure du navire relève de la compétence du Commissaire maritime.

Ainsi cet article prévoit que le chef de district de l'inspection maritime doit communiquer ses décisions au commissaire maritime.

Art. 23 et 24

Ces articles prévoient une certaine souplesse dans l'application de la loi.

S'il s'avère que le navire est effectivement en ordre, mais qu'il a par exemple à bord un certificat échu depuis quelques jours seulement ou que ce document s'est égaré récemment, etc ..., l'autorisation de départ peut tout de même être accordée. Cette possibilité est également prévue pour un navire qui n'est pas en ordre, afin de permettre à celui-ci de se rendre dans un chantier naval pour y faire effectuer les réparations nécessaires. Il est clair que cette autorisation sera assortie de certaines conditions telles que par exemple, se rendre au port de réparation le plus proche, interdiction de charger, etc.

Cette souplesse est nécessaire non seulement pour des considérations d'ordre économique, mais aussi pour des raisons pratiques : il est aberrant de retenir dans un port un navire qui n'est pas en ordre s'il

behouden te blijven : het betreft een recht voor het districtshoofd en niet louter een mogelijkheid.

De opmerkingen onder punt 2 werden opgevolgd.

Het voorstel onder punt 3 werd niet opgevolgd.

De Raad van State neemt de laatste zin van artikel 20 niet over zodat de maatregelen slechts zouden kunnen genomen worden nadat de consul of de diplomatieke vertegenwoordiger is kunnen bereikt worden. Indien deze dan niet kan bereikt worden, mogen er in het voorstel van de Raad van State ook geen maatregelen genomen worden.

Artikel 20 is de hoeksteen van het gehele ontwerp en het voorstel van de Raad van State ondermijnt ernstig de mogelijkheid om snel op te treden indien nodig om het mariene milieu tegen bezoedeling te beschermen. Er dient over gewaakt te worden dat de bevoegde diensten steeds snel en efficiënt de nodige maatregelen kunnen treffen.

Om die redenen kan het uitgebrachte advies niet gevolgd worden, en werd de uitzondering voor de dringende gevallen behouden.

Art. 21

Het schip kan slechts opgehouden worden totdat ten genoegen van het districtshoofd van de zeevaartinspectie de gestelde voorwaarden zijn vervuld.

Art. 22

De praktische uitvoering van het ophouden en later vrijlaten van het schip behoort tot de bevoegdheid van de waterschout

Daarom voorziet dit artikel dat het districtshoofd van de zeevaartinspectie zijn beslissingen dient mede te delen aan de waterschout.

Art. 23 en 24

Deze artikelen voorzien een zekere soepelheid in de toepassing van de wet.

Indien blijkt dat het schip feitelijk in orde is maar bijvoorbeeld een pas enkele dagen vervallen certificaat aan boord heeft, of dit document onlangs verloren is gegaan, enz ... kan toch toelating tot afvaart worden verleend. Ook is dit voorzien voor een schip dat niet in orde is, om het in staat te stellen naar een scheepswerf te varen voor het uitvoeren van de nodige werkzaamheden. Uiteraard zal die toelating gebonden zijn aan bepaalde voorwaarden bijvoorbeeld het naar de dichtstbijzijnde reparatiehaven varen, verbod tot het opnemen van lading en dergelijke.

Deze soepelheid is noodzakelijk niet alleen uit economische overwegingen, maar ook om praktische redenen : het heeft geen zin een schip dat niet in orde is in de haven te houden wanneer blijkt dat de nood-

s'avère que les réparations nécessaires ne peuvent être effectuées dans ce port.

En outre, la Convention prévoit que son application ne peut constituer un obstacle déraisonnable pour la navigation.

Par ailleurs, certaines catégories de navires (par exemple les petits navires citernes côtiers) peuvent être dispensées de certaines exigences s'il s'avère qu'ils transportent toujours les mêmes marchandises et qu'ils ne doivent donc pas nettoyer leurs citernes. Des exigences moins sévères peuvent également être imposées aux navires effectuant de petits trajets et s'arrêtant pratiquement chaque jour dans un port.

Comme déjà exposé à l'article 2, la Convention prévoit explicitement la possibilité d'accorder des dérogations à certains navires. L'application de la Convention doit faire preuve d'une certaine flexibilité : il n'est pas question d'imposer à des petits navires ou à des engins qui vont sporadiquement en mer, les mêmes exigences que celles imposées aux grands navires. Tout comme aux articles 2, 2° et 4, l'avis du Conseil d'Etat ne peut pas être suivi.

Art. 25

Il constitue une protection pour l'armateur ou le propriétaire intéressé.

Si le certificat est refusé ou si le navire est retenu, l'inspection maritime doit dresser un procès-verbal circonstancié à transmettre dans les 24 heures à l'intéressé.

L'avis du Conseil d'Etat a été suivi.

Art. 26 et 27

Ces articles prévoient une procédure d'appel contre les décisions de l'inspection maritime. L'intéressé peut interjeter appel contre cette décision auprès du ministre.

Ce dernier doit statuer dans les 60 jours. A cet effet, il peut requérir l'avis du Conseil d'enquête maritime.

Ce Conseil est présidé par un magistrat et a comme assesseurs un nombre de capitaines et de chefs-mécaniciens désignés pour chaque cas séparément. Dans chaque cas spécifique, un certain nombre de personnes jouissant d'une expérience pratique peuvent donc être appelées à siéger.

Ce Conseil présente le grand avantage de pouvoir, le cas échéant, être convoqué à toute heure, permettant ainsi un traitement rapide de l'affaire, ce qui n'est pas toujours le cas des tribunaux, surtout quand il s'agit de rendre un jugement quant au fond.

C'est pour ces raisons que l'article 18 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires a également prévu la possibilité d'interjeter appel auprès du Con-

zakelijke werkzaamheden in die haven niet kunnen uitgevoerd worden.

Bovendien voorziet het Verdrag dat de toepassing ervan geen onredelijke hinder voor de scheepvaart mag veroorzaken.

Verder kunnen bepaalde categorieën van schepen (bijvoorbeeld kleine kusttankers) ontslagen worden van bepaalde vereisten wanneer blijkt dat zij altijd dezelfde goederen vervoeren, en dus geen tanks moeten kuisen. Voor schepen die op kleine trajecten varen en praktisch dagelijks in een haven vertoeven kunnen ook minder strenge eisen worden opgelegd.

Zoals reeds uiteengezet onder artikel 2 voorziet het Verdrag zelf uitdrukkelijk de mogelijkheid om voor bepaalde schepen afwijkingen op de voorschriften toe te staan. Er dient een zekere flexibiliteit te bestaan bij het toepassen van het Verdrag : het gaat niet op om voor kleine schepen of tuigen die slechts sporadisch op zee gaan dezelfde eisen te stellen als voor grote zeeschepen. Zoals bij artikel 2, 2° en artikel 4 kan het advies van de Raad van State niet opgevolgd worden.

Art. 25

Dit is een bescherming voor de betrokken reder of eigenaar.

Indien het certificaat wordt geweigerd of indien het schip wordt opgehouden dient daarover door de zeevaartinspectie een omstandig proces-verbaal te worden opgemaakt dat binnen de 24 uur aan de betrokkene dient overgemaakt te worden.

Het advies van de Raad van State werd opgevolgd.

Art. 26 en 27

In deze artikelen wordt een beroepsprocedure voorzien tegen de beslissingen van de zeevaartinspectie. De betrokkene kan bij de minister beroep aantekenen tegen die beslissing.

Deze dient binnen de 60 dagen te beslissen. Hij kan daartoe het advies inwinnen van de Onderzoeksråd voor de zeevaart.

Deze Raad wordt voorgezeten door een magistrat en heeft als bijzitters een aantal gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen die per zaak worden aangeduid. Aldus kan in elk specifiek geval een aantal personen met praktijk ervaring worden aangesteld om te zetelen.

Deze Raad heeft het grote voordeel, indien nodig van uur tot uur te kunnen worden samengeroepen, wat een vlugge afhandeling van de zaak mogelijk maakt, wat bij rechtbanken niet altijd het geval is zeker als er een uitspraak ten gronde moet gegeven worden.

Het is om deze redenen dat artikel 18 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen eveneens het beroep tegen de beslissingen van de Zee-

seil d'enquête contre les décisions de l'Inspection maritime.

La loi de 1926 contient les dispositions nécessaires concernant l'audition des personnes intéressées et des témoins, en vue de garantir l'objectivité de l'enquête. Depuis 1926, le Conseil a d'ailleurs déjà prouvé son utilité dans des centaines de cas en tant qu'organe spécialisé en matière de navigation.

Les avis du Conseil d'Etat ont été suivis.

Art. 28

Cet article prévoit que le Conseil d'enquête maritime est compétent pour enquêter sur les accidents de navigation qui provoquent ou auraient pu provoquer une pollution, indépendamment du pavillon du navire. La loi du 30 juillet 1926 instituant ce Conseil ne prévoit cette compétence que pour les navires belges.

L'enquête des causes de la pollution se fait selon la procédure de la loi de 1926 : le Commissaire de l'Etat recueille tous les documents et renseignements, invite le Conseil à se réunir, peut y faire comparaître des témoins et émet ensuite un avis.

Quand il s'agit de navires belges, une peine disciplinaire peut être requise et éventuellement prononcée.

Cela n'est cependant pas possible pour les navires et les équipages étrangers. Dans le cas de navires belges, les constatations du Conseil seront transmises par le Commissaire de l'Etat à l'Administration des Affaires Maritimes et de la Navigation et, pour les navires étrangers, aux autorités maritimes du pays dont le navire bat pavillon, en vue d'éventuelles poursuites ultérieures.

Etant donné que le nombre de navires étrangers navigant dans nos eaux est supérieur à celui des navires belges, cette extension de la compétence du Conseil est devenue nécessaire surtout en cas de pollution ou risque de pollution.

L'enquête menée par le Conseil n'empêche pas la poursuite des personnes concernées devant les tribunaux correctionnels qui conservent toute leur compétence.

D'ailleurs, le Conseil d'enquête ne peut imposer ni amendes ni peines d'emprisonnement mais doit, dans le cadre de cette loi, vérifier uniquement les causes et formuler des recommandations afin d'éviter que de tels faits ne se reproduisent.

L'avis du Conseil d'Etat a été suivi.

Art. 29 et 30

Ces articles prévoient les amendes et le versement d'un cautionnement.

Les amendes afférentes aux infractions aux dispositions de la Convention et des articles 5 et 12 de la

vaartinspectie, bij de Onderzoeksraad heeft voorzien.

De wet van 1926 bevat de nodige bepalingen in verband met het horen van betrokkenen en getuigen, welke moeten instaan voor een eerlijk onderzoek. Vanaf 1926 heeft de Raad trouwens reeds in honderden gevallen zijn nut bewezen als een gespecialiseerd orgaan met betrekking tot de scheepvaart.

De adviezen van de Raad van State werden opgevolgd.

Art. 28

Dit artikel voorziet de bevoegdheid van de Onderzoeksraad voor de zeevaart om scheepvaartongevallen welke een verontreiniging veroorzaken of hadden kunnen veroorzaken te onderzoeken, ongeacht de vlag van het schip. De wet van 30 juli 1926 tot oprichting van die Raad voorziet enkel die bevoegdheid voor Belgische schepen.

Bij het onderzoek naar de oorzaken van de bezoeiding wordt de procedure van de wet van 1926 gevolgd : de Rijkscommissaris verzamelt alle documenten en inlichtingen, verzoekt de Raad samen te komen, kan daar getuigen laten horen en verleent dan een advies.

Wanneer het Belgische schepen betreft kan dan een disciplinaire straf gevorderd worden en eventueel uitgesproken.

Voor de vreemde schepen en bemanningen is dit echter onmogelijk. In gevallen van Belgische schepen zullen de bevindingen van de Raad door de Rijkscommissaris aan het Bestuur van de Maritieme zaken en van de Scheepvaart worden medegedeeld, en voor de vreemde schepen aan de maritieme overheden van het land waarvan het schip de vlag voert, voor eventueel verdere vervolging.

Aangezien er meer vreemde schepen dan Belgische onze wateren bevaren is deze uitbreiding van de bevoegdheid van de Raad noodzakelijk zeker als er een verontreiniging is opgetreden of had kunnen optreden.

Het onderzoek door de Raad belet niet de vervolging van betrokkenen voor de correctionele rechtbanken die hun volle bevoegdheid behouden.

De Onderzoeksraad kan trouwens geen geldboetes of gevangenisstraffen opleggen, maar dient in het kader van deze wet enkel de oorzaken na te gaan en aanbevelingen te formuleren met het doel gelijkaardige feiten in de toekomst te vermijden.

Het advies van de Raad van State werd opgevolgd.

Art. 29 en 30

Deze artikelen voorzien de boetes en het storten van een borgsom.

De boetes bij overtreding op de bepalingen van het Verdrag en artikel 5 en 12 van de wet (illegaal stor-

présente loi (déversement illégal et quitter le port sans certificats) sont délibérément sévères. Les montants de 500 000 francs et de 1 000 000 de francs doivent évidemment être majorés des décimes additionnels (990 actuellement).

L'amende minimale sera donc de 50 millions de francs et l'amende maximale de 100 millions de francs. Ces montants semblent suffisamment élevés pour intimider et empêcher les propriétaires et/ou les capitaines de navires de déverser illégalement leurs déchets par intérêt purement financier plutôt que de les livrer à des installations de réception. L'écart entre les montants minimal et maximal de l'amende est délibérément maintenu faible. Ces montants sont d'ailleurs identiques à ceux prévus par la loi du 20 juillet 1976 en matière de responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Les législations des pays limitrophes prévoient d'ailleurs des peines similaires.

Afin de ne pas entraver indûment la navigation, l'article 30 prévoit que s'il existe de sérieuses présomptions d'infraction, le navire ne peut partir qu'après le versement d'un cautionnement d'un montant égal à l'amende maximale prévue pour les différentes infractions.

Cette somme peut être versée à la Caisse des Dépôts et Consignations.

Cependant, ce service n'étant pas accessible en permanence (de nuit, les week-ends, jours fériés, etc.) et la navigation étant actuellement de plus en plus liée à de rigoureux schémas de navigation, il est prévu que le versement de la somme peut être remplacé par une garantie bancaire, accordée par une banque établie en Belgique.

L'avis a été suivi, à l'exception du point 4 du commentaire du Conseil d'Etat concernant l'article 29. Le projet prévoit que le capitaine d'un navire qui enfreint les articles 5, 10, 12, 14 et 15 de la loi ou de ses arrêtés d'exécution, peut être puni. Le Conseil d'Etat propose de remplacer dans le texte néerlandais : « ... de artikelen 5, 10, 12, 14 en 15 van de wet of haar uitvoeringsbesluiten. », le mot « haar » par « ervan ». Ce changement donne l'illusion qu'une sanction n'est possible qu'en cas d'infraction des arrêtés d'exécution des articles 5, 10, 12, 14 et 15 alors que l'article vise à punir tout capitaine qui enfreint les dispositions de tous les arrêtés d'exécution et pas seulement ceux concernant ces articles spécifiques de la loi.

Art. 31

Cet article régit la compétence de rechercher et de constater les infractions.

Comme il est d'usage pour les affaires de navigation, cette compétence est confiée au commissariat maritime, à l'inspection maritime et aux capitaines de port.

ten en haven verlaten zonder certificaten te hebben) zijn opzettelijk zwaar gesteld. De bedragen 500 000 frank en 1 000 000 frank moeten uiteraard vermeerderd worden met de gerechtelijke opdecimes (thans 990).

Aldus zal de minimale boete 50 miljoen frank en de maximale 100 miljoen frank bedragen. Deze bedragen lijken voldoende hoog om afschrikwekkend te zijn, om te beletten dat scheepseigenaars en/of gezagvoerders uit financiële overwegingen zouden overgaan tot illegale stortingen in plaats van hun afvalstoffen aan ontvangstinstallaties af te geven. De speling tussen de minimale en maximale boete werd opzettelijk klein gehouden. Deze bedragen zijn trouwens identiek aan deze voorzien in de wet van 20 juli 1976 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie.

De wetgevingen van onze buurlanden voorzien trouwens gelijkaardige straffen.

Om de scheepvaart niet nodeloos te hinderen wordt in artikel 30 voorzien dat bij zware vermoedens van overtreding het schip slechts mag vertrekken nadat een borgsom is gestort ten bedrage van de maximale boete welke voor de verschillende overtredingen is voorzien.

Deze som kan gestort worden in de Deposito- en Consignatiekas.

Aangezien deze dienst echter niet permanent kan bereikt worden ('s nachts, week-ends, feestdagen en dergelijke) en de scheepvaart thans meer en meer aan strikte vaarschema's is gebonden, is voorzien dat het storten van de som kan vervangen worden door een bankgarantie, verleend door een in België gevestigde bank.

Hier werd het advies gevolgd met uitzondering voor het vierde punt van het commentaar van de Raad van State bij artikel 29. In het ontwerp staat dat de kapitein van een schip die een overtreding begaat op de artikelen 5, 10, 12, 14 en 15 van de wet of haar uitvoeringsbesluiten kan bestraft worden. De Raad van State stelt voor het woord « haar » te vervangen door « ervan ». Daarbij wordt echter de indruk gewekt dat de bestraffing enkel mogelijk is bij overtreding van de uitvoeringsbesluiten van de artikelen 5, 10, 12, 14 en 15 terwijl het de bedoeling is kapiteins te bestraffen die de bepalingen van alle uitvoeringsbesluiten overtreden, dus niet beperkt tot die specifieke artikelen uit de wet.

Art. 31

Hierin wordt de bevoegdheid tot het opsporen en vaststellen van de overtredingen geregeld.

Deze is zoals gebruikelijk voor scheepvaartzaken opgedragen aan het waterschoutsambt, de zeevaartinspectie en de havenkapiteins.

Outre ces personnes, les fonctionnaires et agents de l'Unité de gestion du modèle mathématique de la Mer du Nord et de l'Escaut contrôlent également l'interdiction des rejets illégaux.

L'avis du Conseil d'Etat a été suivi.

Art. 32

Cet article contient la référence au Livre I^{er} du Code Pénal et n'appelle pas d'autre commentaire.

L'avis du Conseil d'Etat a été suivi.

Art. 33

L'article 33 stipule que toute personne enfreignant les dispositions de la loi ou de ses arrêtés d'exécution à bord d'un navire belge peut, dans tous les cas, être poursuivie en Belgique, indépendamment du lieu de l'infraction.

Le principe de droit général « *non bis in idem* » reste bien entendu d'application pour éviter qu'une personne déjà punie dans un pays étranger ne soit recondamnée en Belgique pour les mêmes faits.

L'avis du Conseil d'Etat a été suivi.

Art. 34

Cet article régit la compétence territoriale du tribunal : pour les navires belges, le tribunal compétent est celui où se situe leur port d'attache; pour les navires battant pavillon étranger, le tribunal compétent est celui où se situe le port d'escale ou de départ dans le Royaume et pour les navires étrangers navigant dans les eaux territoriales sans faire escale dans un port belge, le tribunal compétent est celui de Bruges qui est d'ailleurs le plus proche.

L'avis du Conseil d'Etat a été suivi.

Art. 35

Cet article prévoit que le Roi peut éventuellement autoriser des sociétés de classification maritime ou autres organismes spécialisés à effectuer certaines tâches pour l'inspection maritime.

C'est le cas par exemple lorsqu'un navire belge doit être examiné dans un port étranger ou lorsque des travaux doivent être effectués sur un chantier naval situé à l'autre bout du monde.

Cette possibilité est d'ailleurs déjà prévue dans les règlements concernant l'inspection maritime.

Naast deze personen zien de ambtenaren en agenten van de Beheerseenheid van het mathematisch model van de Noordzee en de Schelde ook toe op het verbod van illegale lozingen.

Het advies van de Raad van State werd opgevolgd.

Art. 32

Dit bevat de verwijzing naar Boek I van het Strafwetboek en vergt geen verder commentaar.

Het advies van de Raad van State werd opgevolgd.

Art. 33

Artikel 33 bepaalt dat alle personen welke aan boord van Belgische schepen overtredingen van de bepalingen van de wet of haar uitvoeringsbesluiten begaan, in alle gevallen in België kunnen vervolgd worden, ongeacht de plaats waar de overtreding zich heeft voorgedaan.

Uiteraard blijft het algemeen rechtsprincipe « *non bis in idem* » behouden, zodat een persoon die reeds in een vreemd land werd bestraft voor dezelfde feiten niet nogmaals hier kan gestraft worden.

Het advies van de Raad van State werd opgevolgd.

Art. 34

Dit artikel regelt de territoriale bevoegdheid van de rechtbank : voor Belgische schepen is dat deze van de thuishaven, voor schepen onder vreemde vlag deze van de aanloop- of vertrekhaven in het Rijk en voor vreemde schepen die door de territoriale wateren varen zonder een haven aan te doen, deze te Brugge die trouwens de dichtsbijzijnde gelegen rechtbank is.

Het advies van de Raad van State werd opgevolgd.

Art. 35

Hierin wordt voorzien dat de Koning eventueel scheepsclassificatiemaatschappijen of andere gespecialiseerde organismen kan machtigen om bepaalde taken ten behoeve van de zeevaartinspectie uit te voeren.

Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn wanneer een Belgisch schip in een vreemde haven dient onderzocht te worden of werkzaamheden dienen uitgevoerd te worden op een scheepswerf aan het andere einde van de wereld.

Deze mogelijkheid is trouwens thans reeds voorzien in de reglementen inzake de zeevaartinspectie.

Art. 36

Cet article a pour but de reprendre au plus tôt dans la réglementation nationale les modifications apportées par l'OMI aux Annexes. Il s'agit en l'occurrence de règlements techniques complétant en détail les règles générales de la Convention même. Pour de telles questions, une procédure d'approbation simplifiée est d'ailleurs prévue dans la Convention même; il s'agit de « l'acceptation tacite ».

Dans la proposition du Conseil d'Etat, le Roi est autorisé à approuver et à faire exécuter selon la procédure visée à l'article 16 de la Convention, les modifications apportées aux annexes de la Convention qui sont entrées en vigueur.

L'article 16 prévoit l'approbation tacite. Par le biais de cette procédure, les modifications lient automatiquement les Etats, parties à la Convention, après une certaine période et sous certaines conditions et le Roi n'a pas à les approuver ou à les désapprouver. Il Lui appartient de veiller à ce que ces modifications approuvées sur le plan international, soient transposées en droit interne, par des arrêtés royaux. C'est cette procédure que le projet prévoit et le texte doit donc être maintenu.

Art. 37

La loi du 4 juillet 1962 sur la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures étant dépassée par les dispositions de la Convention, et la loi actuelle ne régissant pas seulement la pollution par les hydrocarbures, mais la pollution en général, la loi du 4 juillet 1962 peut être abrogée.

L'avis du Conseil d'Etat a été suivi.

Telle est, Mesdames et Messieurs, la teneur du projet de loi que le Gouvernement a l'honneur de soumettre à Votre approbation.

Son acceptation marquera un pas décisif dans la poursuite d'une meilleure protection de notre environnement marin.

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications et des Entreprises publiques,

E. DI RUPO

Le Vice-Premier Ministre et Ministre de la Justice,

M. WATHELET

Le Ministre de l'Environnement,

J. SANTKIN

Art. 36

Dit artikel heeft tot doel de door de IMO aangebrachte wijzigingen aan de Bijlagen snel in de nationale reglementering op te nemen. Het betreft hier technische reglementen welke in detail de algemene regelen van het Verdrag zelf aanvullen. Voor dergelijke zaken is trouwens in het Verdrag zelf een vereenvoudigde goedkeuringsprocedure voorzien de zogenaamde « stille aanvaarding ».

Volgens het voorstel van de Raad van State wordt de Koning gemachtigd de wijzigingen van de bijlagen van het Verdrag welke van kracht zijn geworden, goed te keuren en te laten uitvoeren volgens de procedure bepaald in artikel 16 van het Verdrag.

In dat artikel staat de stilzwijgende goedkeuring beschreven. Door deze procedure worden de wijzigingen na een zekere periode en onder bepaalde voorwaarden automatisch van kracht voor de Verdragsluitende Partijen en kan de Koning ze niet goed- of afkeuren. Wat wel moet gebeuren is dat de Koning uitwerking moet verlenen aan de internationaal aanvaarde wijzigingen, met andere woorden dat deze in het interne recht moeten ingevoegd worden door middel van koninklijke besluiten. Dit is hetgeen in het ontwerp is voorzien en de tekst kan bijgevolg behouden blijven.

Art. 37

Aangezien de wet van 4 juli 1962 op de verontreiniging door olie door de bepalingen van het Verdrag is voorbijgestreefd, en de huidige wet niet enkel de verontreiniging door olie, maar de pollutie in het algemeen regelt, kan de wet van 4 juli 1962 worden opgeheven.

Het advies van de Raad van State werd opgevolgd.

Ziedaar, Dames en Heren, de inhoud van het wetsontwerp welke de regering de eer heeft aan Uw goedkeuring voor te leggen.

De aanvaarding ervan zal een wezenlijke stap betekenen in de verdere en betere bescherming van ons mariene milieu.

De Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven,

E. DI RUPO

De Vice-Eerste Minister en Minister van Justitie,

M. WATHELET

De Minister voor het Leefmilieu,

J. SANTKIN

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'Etat

Avant-projet de loi relatif à la prévention de la pollution de la mer par les navires**CHAPITRE I^{er}****Définitions et applications****Article 1^{er}**

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

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

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

(b) le terme « rejet » ne couvre pas :

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

(ii) les déversements de substances nuisibles qui résultent directement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement connexe de ressources minérales du fond des mers; ni

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

3. « Ministre » : le Ministre ayant l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure dans ses attributions;

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

5. « Événement » : un incident qui entraîne ou est susceptible d'entraîner le rejet à la mer de substances nuisibles ou d'effluents contenant de telles substances;

6. « Convention » : la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, avec ses Protocoles, Annexes et Appendices, signée à Londres le 2 novembre 1973, modifiée et complétée par le Protocole relatif à cette Convention, avec son Annexe et ses Appendices, fait à Londres le 17 février 1978, approuvé par la loi du 17 janvier 1984, ainsi que les modifications ultérieures de cette Convention engageant la Belgique sur le plan international;

7. « Port » : une rade, une jetée, un embarcadère et, en général, tout endroit situé ou non en mer et permettant l'amarrage de navires ou l'embarquement ou le débarquement de personnes et de marchandises;

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet betreffende de voorkoming van de verontreiniging van de zee door schepen**HOOFDSTUK I****Definities en toepassingen****Artikel 1**

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

1. « Schadelijke stof » : elke stof die, indien zij in zee terecht komt, gevaar kan opleveren voor de gezondheid van de mens, schade kan toebrengen aan de zee flora en -fauna, de recreatiemogelijkheden die de zee biedt kan schaden of storend kan werken op enig ander rechtmatig gebruik van de zee;

2. (a) « Lozen », wanneer het betrekking heeft op schadelijke stoffen of afvalwateren die dergelijke stoffen bevatten : elk vrijkomen van dergelijke stoffen van een schip, hoe ook veroorzaakt, met inbegrip van ontsnappen, over boord zetten, wegvloeien, weglekken, uitpompen, uitstorten of ledigen;

(b) onder « lozen » wordt niet verstaan :

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

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

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

3. « Minister » : de Minister die het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart in zijn bevoegdheid heeft;

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

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

6. « Verdrag » : het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van de verontreiniging door schepen met Protocollen en Bijlagen met Aanhangsels, opgemaakt te Londen op 2 november 1973, gewijzigd en aangevuld door het Protocol bij dit Verdrag, met Bijlage en Aanhangsels, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978, goedgekeurd bij wet van 17 januari 1984, alsook latere wijzigingen van dit Verdrag welke voor België internationaal bindend zijn;

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

8. « Mer territoriale » : la partie de la mer comme stipulée dans la loi du 6 octobre 1987 fixant la largeur de la mer territoriale de la Belgique.

Art. 2

1. Sauf disposition expresse contraire la présente loi et ses arrêtés d'exécution s'appliquent aux navires battant pavillon belge.

2. Le Roi peut rendre la présente loi applicable, en tout ou en partie, à d'autres bâtiments ou engins que ceux mentionnés à l'article 1.4.

Art. 3

Les dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution ne s'appliquent ni aux navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires ni aux autres navires appartenant à un Etat ou exploités par cet Etat tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales.

Art. 4

Sans préjudice des dispositions de l'article 3, le Roi peut exclure entièrement ou partiellement certaines catégories de navires de l'application d'une ou de plusieurs règles et prescriptions édictées en vertu de la présente loi.

CHAPITRE II

Obligations générales

Art. 5

1. Il est interdit à tout navire battant pavillon belge de rejeter une substance nuisible à la mer sauf dans les cas et de la façon prévus par ou en vertu de la présente loi.

2. Dans les cas visés au premier alinéa, les règles à prescrire par ou en vertu de la présente loi peuvent notamment diverger selon les différentes catégories de navires auxquelles elles se rapportent, les zones maritimes à parcourir, les voyages à effectuer ou les substances nuisibles à transporter.

3. Le premier alinéa est également applicable aux navires battant pavillon étranger durant leur séjour dans la mer territoriale belge.

Art. 6

1. Le Roi fixe les conditions auxquelles doivent répondre la construction, l'aménagement et l'équipement d'un navire battant pavillon belge afin de prévenir ou de limiter le rejet de substances nuisibles.

2. Les conditions visées au premier alinéa peuvent notamment diverger selon les différentes catégories de navires auxquelles elles se rapportent, les zones maritimes à parcourir, les voyages à effectuer ou les substances nuisibles à transporter.

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

Art. 2

1. Deze wet en haar uitvoeringsbesluiten zijn, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, van toepassing op schepen die de Belgische vlag voeren.

2. De Koning kan deze wet geheel of gedeeltelijk toepasselijk verklaren op andere vaartuigen of tuigen dan deze bedoeld in artikel 1.4.

Art. 3

Het bepaalde van deze wet en van haar uitvoeringsbesluiten is niet van toepassing op oorlogsschepen, schepen in gebruik als marinehulpschepen of andere schepen in eigendom van of in beheer bij een Staat die tijdelijk, uitsluitend, worden gebruikt in dienst van de overheid voor andere dan handelsdoeleinden.

Art. 4

Onverminderd het bepaalde in artikel 3 kan de Koning bepaalde categorieën van schepen geheel of gedeeltelijk van de toepassing van één of meer krachtens deze wet gegeven regels en voorschriften uitzonderen.

HOOFDSTUK II

Algemene verplichtingen

Art. 5

1. Het is een schip dat de Belgische vlag voert verboden een schadelijke stof in zee te lozen, behoudens in de gevallen en op de wijze bij of krachtens deze wet voorzien.

2. In de gevallen bedoeld in het eerste lid, kunnen de bij of krachtens deze wet te geven regelen ondermeer verschillen al naar gelang zij verschillende categorieën van schepen, te bevaren zeegebieden, te maken reizen of te vervoeren schadelijke stoffen betreffen.

3. Het eerste lid is eveneens van toepassing op schepen die een vreemde vlag voeren, gedurende de tijd dat deze zich in de territoriale zee bevinden.

Art. 6

1. De Koning stelt de eisen vast waaraan de bouw, de inrichting en de uitrusting van een schip dat de Belgische vlag voert, dienen te voldoen ter voorkoming of beperking van het lozen van schadelijke stoffen.

2. De in het eerste lid bedoelde eisen kunnen ondermeer verschillen naar gelang zij verschillende categorieën van schepen, te bevaren zeegebieden, te maken reizen of te vervoeren schadelijke stoffen betreffen.

3. Les navires battant pavillon étranger doivent, à l'égard des dispositions du premier alinéa, satisfaire aux dispositions correspondantes de la Convention.

Art. 7

1. A tout navire battant pavillon belge et appartenant à une catégorie de navires désignée par le Roi, il est délivré par le service de l'Inspection maritime, contre paiement d'une rétribution, un certificat attestant, après inspection, qu'il est prouvé à suffisance que le navire répond aux conditions visées à l'article 6.

2. Le service de l'inspection maritime peut accéder à la demande d'une Autorité compétente d'un Etat Partie à la Convention, de délivrer à un navire qui bat ou battra le pavillon de cet Etat, un certificat tel que visé au premier alinéa, contre paiement d'une rétribution et à la condition stipulée dans ledit alinéa.

3. Le Roi détermine :

- a) le modèle de la demande et les conditions d'obtention, de renouvellement ou de prorogation du certificat ainsi que les documents à produire à cet effet;
- b) la teneur, le modèle et la durée de validité du certificat ainsi que de sa prorogation;
- c) le montant des rétributions perçues pour l'inspection, la délivrance, le renouvellement et la prorogation du certificat.

Art. 8

1. Les certificats cessent d'être valables si :
 - a) le navire n'appartient plus à la catégorie de navires pour laquelle un tel certificat est délivré;
 - b) le navire est transformé ou si son aménagement ou équipement subit des modifications importantes;
 - c) le navire passe sous pavillon étranger.

2. Les certificats peuvent être retirés par le chef de district du service de l'inspection maritime ou son délégué lorsqu'il s'avère que la construction, l'aménagement ou l'équipement du navire diffère considérablement des données du certificat.

3. Le certificat échu ou retiré doit être envoyé dans les plus brefs délais par le propriétaire du navire au chef de district du service de l'inspection maritime.

Art. 9

1. Le Roi peut fixer des règles pour la prévention de la pollution par les navires, notamment en ce qui concerne :

- a) la présence requise à bord d'instructions, de modes d'emploi et d'avertissements;
 - b) l'arrimage, le mode d'emballage et l'étiquetage de substances nuisibles, ainsi que les documents de chargement y relatifs;
 - c) la présence requise à bord et la nature des appareils de mesurage et d'enregistrement ainsi que leur utilisation;
 - d) les manipulations effectuées à bord en rapport avec des substances nuisibles et leurs résidus ainsi que la gestion y afférente.
2. Les règles visées au premier alinéa peuvent notamment diverger selon les différentes catégories de navires

3. Schepen die een vreemde vlag voeren dienen ten aanzien van het bepaalde in het eerste lid te voldoen aan de overeenkomstige bepalingen van het Verdrag.

Art. 7

1. Aan een schip dat de Belgische vlag voert, behorende tot een door de Koning aangewezen categorie van schepen, wordt, indien na een onderzoek genoegzaam blijkt dat het schip voldoet aan de in artikel 6 bedoelde eisen, ten blijke daarvan, door de dienst van de zeevaartinspectie een certificaat afgegeven tegen betaling van een retributie.

2. De dienst van de zeevaartinspectie mag ingaan op het verzoek van een bevoegde Overheid van een Verdrag-sluitende Staat om ten behoeve van een schip dat de vlag van die Staat voert of zal voeren een certificaat zoals bedoeld in het eerste lid af te geven tegen betaling van een retributie en onder de in dat lid bepaalde voorwaarde.

3. De Koning bepaalt :

- a) de wijze van aanvraag en de voorwaarden ter verkrijging, vernieuwing of verlenging van het certificaat alsmede de daartoe over te leggen bescheiden;
- b) de inhoud, het model en de geldigheidsduur van het certificaat alsmede de verlenging daarvan;
- c) het bedrag van de retributies geheven in verband met het onderzoek, de afgifte, de vernieuwing en de verlenging van het certificaat.

Art. 8

1. Certificaten vervallen indien :
 - a) het schip ophoudt te behoren tot de categorie van schepen waaraan een dergelijk certificaat wordt verstrekt;
 - b) het schip wordt verbouwd of aan zijn inrichting of uitrusting ingrijpende wijzigingen worden aangebracht;
 - c) het schip onder vreemde vlag wordt gebracht.
2. Certificaten kunnen door het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie of zijn gedelegeerde worden ingetrokken wanneer blijkt dat de bouw, de inrichting of de uitrusting van het schip in belangrijke mate afwijkt van de gegevens van het certificaat.
3. Het vervallen of ingetrokken certificaat dient door de eigenaar van het schip zo spoedig mogelijk aan het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie te worden toegezonden.

Art. 9

1. Door de Koning kunnen, ter voorkoming van verontreiniging door schepen, regelen worden gesteld, onder meer ten aanzien van :
 - a) de aan boord vereiste aanwezigheid van instructies, gebruiksaanwijzingen en waarschuwingen;
 - b) de stuwage, de wijze van verpakking en de etikettering van schadelijke stoffen, alsmede de daarop betrekking hebbende ladingdocumenten;
 - c) de aan boord vereiste aanwezigheid en hoedanigheid van meet- en registratie-apparatuur alsmede het gebruik daarvan;
 - d) het aan boord verrichten van handelingen met betrekking tot schadelijke stoffen en restanten ervan alsmede de daarmee verbandhoudende bedrijfsvoering.
2. De in het eerste lid bedoelde regelen kunnen onder meer verschillen al naargelang deze regelen verschillende

auxquelles elles se rapportent, les zones maritimes à parcourir, les voyages à effectuer ou les substances nuisibles à transporter.

CHAPITRE III

Obligations du capitaine

Art. 10

1. Le capitaine d'un navire battant pavillon belge et appartenant à une catégorie de navires désignée par le Roi, doit veiller à ce que soit tenu à bord un journal dans lequel sont consignées les opérations relatives au transport, à la manutention et au rejet de substances nuisibles et de leurs résidus, conformément aux règles fixées en vertu du deuxième alinéa.

2. Pour l'exécution du premier alinéa, le Roi fixe des règles, concernant entre autres :

- a) la teneur et le modèle du journal;
- b) les données à mentionner dans le journal et le mode d'enregistrement;
- c) le lieu où et la période durant laquelle le journal doit être conservé.

3. Le capitaine d'un navire battant pavillon belge ou autre, à bord duquel doit être tenu un journal, doit autoriser les autorités compétentes qui en font la demande, à examiner ce journal et à prendre copie de toute mention y figurant.

Au besoin, le capitaine doit certifier la conformité de la copie.

4. Toute copie certifiée conforme d'une mention figurant dans le journal fait foi des faits repris dans ce journal jusqu'à preuve du contraire.

Art. 11

1. Le Roi détermine les cas où le capitaine d'un navire battant pavillon belge est obligé de communiquer immédiatement, aux autorités désignées par Lui, tout événement dans lequel est impliqué le navire.

2. Si le navire est abandonné ou si la communication visée au premier alinéa est incomplète ou ne peut être obtenue, il appartient aux propriétaires du navire, aux exploitants ou à leurs représentants de se conformer à cette obligation.

3. Le Roi fixe les règles entre autres en ce qui concerne le contenu de la communication ainsi qu'à la manière dont elle doit être faite et les services publics auxquels elle est destinée.

4. L'obligation visée aux premier et deuxième alinéas vaut également pour un navire battant pavillon étranger, si l'événement se produit dans, ou présente une menace pour, le milieu marin de la mer territoriale belge.

Art. 12

1. Il est interdit à un navire tel que visé à l'article 7, premier alinéa, de quitter un port s'il n'est pas muni des certificats requis et valables.

categorieën van schepen, te bevaren zeegebieden, te maken reizen of te vervoeren schadelijke stoffen betreffen.

HOOFDSTUK III

Verplichtingen van de kapitein

Art. 10

1. De kapitein van een schip dat de Belgische vlag voert, en behoort tot een door de Koning aangewezen categorie van schepen, is verplicht ervoor te zorgen dat aan boord een journaal wordt bijgehouden waarin de handelingen met betrekking tot het vervoer, de behandeling en de lozing van schadelijke stoffen en restanten daarvan worden aangetekend overeenkomstig de krachtens het tweede lid gestelde regelen.

2. Ter uitvoering van het eerste lid, stelt de Koning regelen vast, onder meer ten aanzien van :

- a) de inhoud en het model van het journaal;
- b) de gegevens die in het journaal moeten worden vermeld en de wijze van vermelding;
- c) de plaats waarop en de periode gedurende welke het journaal dient te worden bewaard.

3. De kapitein van een schip dat de Belgische of een vreemde vlag voert en aan boord waarvan een journaal dient te worden gehouden, is verplicht de bevoegde autoriteiten op hun verzoek inzage in het journaal te verlenen en dient hen toe te staan van elke in het journaal geplaatste aantekening een afschrift te maken.

Desgevraagd dient de kapitein het afschrift voor eensluidend te verklaren.

4. Elk voor eensluidend verklaard afschrift van een aantekening in het journaal geldt, als bewijs van de feiten vermeld in de aantekening.

Art. 11

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

2. Indien het schip verlaten is of indien de melding onvolledig dan wel niet verkrijgbaar is, rust dezelfde verplichting op de eigenaars van het schip of de uitbaters ervan, dan wel op hun vertegenwoordigers.

3. De Koning stelt regelen vast ondermeer ten aanzien van de inhoud van de melding, alsmede de wijze waarop en de overheidsdiensten aan wie deze melding dient te geschieden.

4. De verplichting bedoeld in het eerste lid en tweede lid geldt ook ten aanzien van een schip dat een vreemde vlag voert, indien het voorval plaatsvindt in, of een bedreiging vormt voor, het mariene milieu van de Belgische territoriale zee.

Art. 12

1. Het is een schip als bedoeld in artikel 7, eerste lid, verboden een haven te verlaten, indien het niet is voorzien van de vereiste geldige certificaten.

2. Il est interdit à un navire battant le pavillon d'un Etat Partie à la Convention et qui conformément à cette Convention, est tenu d'avoir des certificats à bord, de quitter un port belge s'il n'est pas muni des certificats valables prévus dans la Convention.

CHAPITRE IV

Surveillance et Contrôle

Art. 13

1. Le service de l'inspection maritime surveille les navires soumis à la présente loi pour s'assurer de l'application de cette loi et de ses arrêtés d'exécution. La surveillance doit se faire sans indûment entraver l'exploitation des navires.

2. Le service de l'inspection maritime vérifie si les obligations imposées par la loi et ses arrêtés d'exécution aux capitaines et aux équipages ainsi qu'aux propriétaires, aux exploitants ou à leurs représentants sont respectées.

3. Les fonctionnaires visés dans le présent article 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.

4. Sans préjudice des compétences accordées en vertu de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution aux fonctionnaires du service de l'inspection maritime, les commissaires maritimes et les agents de la police maritime sont compétents pour contrôler :

- a) si un navire est muni d'un certificat valable conformément aux dispositions de l'article 7;
- b) s'il est tenu un journal comme exigé à l'article 10;
- c) si les mentions figurant dans le journal sont exactes et complètes;
- d) si, en infraction aux dispositions de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution, des substances nuisibles ont été rejetées en mer par le navire.

Art. 14

1. Les fonctionnaires visés à l'article 13 ont à tout moment droit à l'accès aux navires, entreprises, lieux d'amarrage et autres endroits, pour autant que leur présence y soit raisonnablement requise pour l'accomplissement de leur tâche, en vue de procéder aux constatations inhérentes à leur mission. Ils ont la compétence de se faire assister par des experts qu'ils désignent à cet effet. Au besoin, ils recourent à la main forte pour s'introduire dans ces lieux.

2. Les fonctionnaires visés dans le présent article sont en droit d'exiger de prendre connaissance et copie des pièces concernant la nature, la composition, le transport, le stockage et le rejet de substances nuisibles ainsi que des documents y relatifs, pour autant que ce soit raisonnablement requis pour l'accomplissement de leur tâche.

3. Les fonctionnaires visés dans le présent article sont en droit, pour autant que ce soit raisonnablement requis pour l'accomplissement de leur tâche, de procéder ou de faire procéder à un examen des substances découvertes en

2. Het is een schip dat de vlag van een Verdragsluitende Staat voert en dat ingevolge het Verdrag certificaten moet aan boord hebben, verboden een Belgische haven te verlaten, indien het niet is voorzien van de vereiste geldige certificaten als bedoeld in het Verdrag.

HOOFDSTUK IV

Toezicht en Controle

Art. 13

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

2. De dienst van de zeevaartinspectie gaat na of de verplichtingen die door de wet en haar uitvoeringsbesluiten aan de kapiteins en de bemanningen, alsook aan de eigenaars, uitbaters of hun vertegenwoordigers zijn opgelegd, worden nageleefd.

3. De in dit artikel bedoelde ambtenaren kunnen te allen tijde de door hen voor de toepassing van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten nodig geachte richtlijnen geven, onder meer het doen uitvoeren van bepaalde werken.

4. Onverminderd de bevoegdheden die krachtens deze wet en haar uitvoeringsbesluiten aan de ambtenaren van de dienst van de zeevaartinspectie zijn toegekend, zijn de waterschouten en de agenten van de zeevaartpolitie bevoegd te controleren :

- a) of een schip is voorzien van een geldig certificaat overeenkomstig het bepaalde in artikel 7;
- b) of een journaal zoals vereist in artikel 10 bijgehouden wordt;
- c) of de aantekeningen in het journaal juist en volledig zijn;
- d) of het schip in strijd met de bepalingen van deze wet of haar uitvoeringsbesluiten schadelijke stoffen in zee heeft geloosd.

Art. 14

1. De in artikel 13 bedoelde ambtenaren hebben het recht te allen tijde schepen, bedrijven, ligplaatsen en andere plaatsen te betreden voor zover de betreding daarvan redelijkerwijs voor de vervulling van hun taak noodzakelijk is, teneinde er de vaststellingen te doen welke tot hun opdracht behoren. Zij zijn bevoegd zich te doen vergezellen van daartoe door hen aangewezen deskundigen. Zonodig verschaffen zij zich toegang met behulp van de sterke arm.

2. De in dit artikel bedoelde ambtenaren hebben het recht inzage te eisen en afschrift te nemen van de bescheiden die betrekking hebben op de aard, de samenstelling, het vervoer, de opslag en de lozing van schadelijke stoffen, alsmede de hiermee verband houdende documenten, voorzover dit redelijkerwijs voor de vervulling van hun taak noodzakelijk is.

3. De in dit artikel bedoelde ambtenaren zijn, voor zover dit redelijkerwijs voor de vervulling van hun taak nodig is, bevoegd stoffen die zij aantreffen op plaatsen waar zij ingevolge het eerste lid toegang hebben, aan een

des endroits auxquels ils ont accès en vertu du premier alinéa, et d'en prendre ou d'en faire prendre des échantillons.

Art. 15

1. A leur demande, le capitaine est obligé de fournir aux fonctionnaires et aux personnes qui les accompagnent, visés à l'article 13, un accès convenable et sûr au navire et à ses cales. Par ailleurs le capitaine, à la demande de ces fonctionnaires, met à leur disposition tous les renseignements, moyens et assistance que ces fonctionnaires jugent raisonnablement nécessaires pour effectuer l'inspection à bord.

2. Toute personne chargée de la gestion journalière d'une entreprise, ou responsable d'un lieu d'amarrage ou de tout autre endroit auquel les fonctionnaires visés à l'article 13 et les personnes qui les accompagnent ont accès, est obligée de leur fournir les renseignements, moyens et assistance qu'ils jugent nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

Art. 16

Les articles 14 et 15 sont également applicables à un navire battant pavillon étranger et se trouvant sur le territoire belge.

Art. 17

1. Un navire battant pavillon étranger et qui, conformément à la Convention, doit être muni d'un certificat peut, dans un port belge, être soumis au contrôle d'un fonctionnaire visé à l'article 13 en vue de vérifier si le navire est pourvu d'un certificat valable.

2. Si un navire visé au premier alinéa n'est pas muni d'un certificat valable ou s'il y a des raisons fondées d'admettre que la construction, l'aménagement ou l'équipement du navire ne sont pas conformes aux données du certificat, le navire peut être soumis à une inspection plus approfondie par un fonctionnaire du service de l'inspection maritime.

3. Un navire battant pavillon étranger et qui, conformément à la Convention, n'a pas besoin de certificat, peut, dans un port belge être soumis au contrôle d'un fonctionnaire du service de l'inspection maritime, en vue de vérifier si le navire est construit, aménagé et équipé de façon à pouvoir appareiller sans danger de pollution pour le milieu marin.

4. Le troisième alinéa est également applicable à un navire battant le pavillon d'un Etat qui n'est pas Partie à la Convention.

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 sur le territoire belge, afin de vérifier si, en infraction aux dispositions de la Convention, cette loi ou ses arrêtés d'exécution, des substances nuisibles ont été rejetées en mer.

onderzoek te onderwerpen of te doen onderwerpen en daarvan monsters te nemen of te doen nemen.

Art. 15

1. De kapitein is verplicht de in artikel 13 bedoelde ambtenaren en de personen die hen vergezellen desgevraagd behoorlijke en veilige toegang tot het schip en zijn ruimen te verschaffen. Voorts stelt de kapitein op verzoek van die ambtenaren hen alle inlichtingen, middelen en hulp ter beschikking die deze ambtenaren redelijkerwijs menen nodig te hebben voor de uitvoering van het onderzoek aan boord.

2. Ieder persoon belast met het dagelijks beheer van een bedrijf, of verantwoordelijk voor een ligplaats of andere plaatsen waar de in artikel 13 bedoelde ambtenaren en de personen die hen vergezellen toegang hebben, is verplicht hun de inlichtingen, middelen en hulp te verstrekken welke zij voor de vervulling van hun opdracht nodig achten.

Art. 16

De artikelen 14 en 15 gelden ook voor een schip dat een vreemde vlag voert en dat zich op Belgisch grondgebied bevindt.

Art. 17

1. Een schip dat een vreemde vlag voert en dat ingevolge het Verdrag een certificaat behoeft kan in een Belgische haven worden onderworpen aan een controle door een ambtenaar als bedoeld in artikel 13, ten einde na te gaan of het schip is voorzien van een geldig certificaat.

2. Indien een in het eerste lid bedoeld schip niet is voorzien van een geldig certificaat of indien er gegronde redenen zijn om aan te nemen dat de bouw, inrichting of uitrusting van het schip niet in overeenstemming is met de gegevens van het certificaat, kan het schip worden onderworpen aan een nader onderzoek door een ambtenaar van de dienst van de zeevaartinspectie.

3. Een schip dat een vreemde vlag voert en dat ingevolge het Verdrag geen certificaat behoeft, kan in een Belgische haven 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.

4. Het derde lid is van overeenkomstige toepassing op het schip dat de vlag voert van een Staat die geen Partij is bij het Verdrag.

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 zich op Belgisch grondgebied bevindt, 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.

Art. 19

1. Le chef de district du service de l'inspection maritime ou son délégué a le droit de retenir un navire battant pavillon belge :

- a) si le navire n'est pas muni de tous les certificats valables, requis en vertu de l'article 12, premier alinéa;
- b) s'il constate que le navire ne satisfait pas aux conditions requises pour l'obtention de ces certificats;
- c) lorsqu'il s'agit d'un navire n'appartenant pas à une des catégories visées à l'article 7, premier alinéa, si le navire est construit, aménagé ou équipé de façon à constituer un danger de pollution pour le milieu marin.

Art. 20

1. Le chef de district du service de l'inspection maritime ou son délégué a le droit de retenir un navire battant pavillon d'une Partie à la Convention et se trouvant dans un port belge :

- a) si le navire n'est pas muni de tous les certificats valables, exigés en vertu de la Convention;
- b) si la construction, l'aménagement ou l'équipement du navire diffère considérablement des données du certificat;
- c) lorsqu'il s'agit d'un navire qui en vertu de la Convention n'a pas besoin de certificat, si le navire est construit, aménagé ou équipé de façon à constituer un danger de pollution pour le milieu marin;
- d) si une demande est formulé à cet effet par les autorités compétentes de l'Etat du pavillon de ce navire pour une infraction aux dispositions légales fixées par cet Etat en exécution de la Convention.

2. Le chef de district du service de l'inspection maritime ou son délégué a le droit de retenir un navire battant le pavillon d'un Etat qui n'est pas Partie à la Convention et qui se trouve dans un port belge, s'il est construit, aménagé ou équipé de façon à constituer un danger de pollution pour le milieu marin.

3. Sauf en cas d'urgence, le chef de district ou son délégué n'exerce le droit visé dans le présent article qu'après que le Consul de l'Etat dont le navire bat le pavillon ait été informé des mesures à prendre et des raisons qui y ont donné lieu.

En cas d'urgence, cette information se fait aussitôt que les mesures ont été prises.

Art. 21

Le navire est libéré dès que les conditions requises sont remplies à la satisfaction du chef de district du service de l'inspection maritime ou de son délégué.

Art. 22

Le chef de district du service de l'inspection maritime informe le commissaire maritime de sa décision de retenir ou de libérer un navire, lequel veille à l'exécution de ces mesures.

Art. 19

1. Het districtshoofd van de dienst van de Zeevaartinspectie of zijn gemachtigde heeft het recht een schip dat de Belgische vlag voert te doen ophouden :

- a) indien het schip niet is voorzien van alle krachtens artikel 12, eerste lid vereiste geldige certificaten;
- b) indien hij vaststelt dat het schip niet voldoet aan de voor de verkrijging van die certificaten gestelde eisen;
- c) waar het een schip betreft dat niet behoort tot een in artikel 7, eerste lid, bedoelde categorie, indien het schip zodanig is gebouwd, ingericht of uitgerust dat het een gevaar vormt voor verontreiniging van het mariene milieu.

Art. 20

1. Het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie of zijn gemachtigde heeft het recht een schip, dat de vlag voert van een Staat die Partij is bij het Verdrag en dat zich in een Belgische haven bevindt, te doen ophouden :

- a) indien het schip niet is voorzien van alle krachtens het Verdrag vereiste, geldige certificaten;
- b) indien de bouw, de inrichting of de uitrusting van het schip in belangrijke mate afwijkt van de gegevens van het certificaat;
- c) waar het een schip betreft dat niet behoort tot een in artikel 7, eerste lid, bedoelde categorie, indien het schip zodanig is gebouwd, ingericht of uitgerust dat het een gevaar vormt voor verontreiniging van het mariene milieu;
- d) indien daartoe een verzoek wordt gedaan door de bevoegde autoriteiten van de vlaggestaat van dit schip wegens een overtreding van de in die Staat ter uitvoering van het Verdrag gestelde wettelijke regelen.

2. Het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie of zijn gemachtigde heeft het recht een schip dat de vlag voert van een Staat die Partij is bij het Verdrag 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.

3. Behoudens in dringende gevallen oefent het districtshoofd of zijn gemachtigde het in dit artikel bedoeld recht eerst uit nadat de Consul van de Staat waarvan het schip de vlag voert, is ingelicht over de te nemen maatregelen en de redenen welke daartoe aanleiding hebben gegeven.

In dringende gevallen geschiedt deze mededeling onmiddellijk nadat de maatregelen zijn genomen.

Art. 21

Het schip wordt vrijgelaten zodra de gestelde voorwaarden ten genoegte van het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie of van zijn gemachtigde zijn vervuld.

Art. 22

Het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie stelt de waterschout, die de uitvoering van de maatregelen verzekert, in kennis van zijn beslissing om het schip op te houden of vrij te laten.

Art. 23

Dans des cas particuliers, le chef de district du service de l'inspection maritime peut accorder à un navire non muni d'un certificat valable, comme prévu à l'article 12, une dispense de l'interdiction visée dans cet article :

- a) s'il est démontré à sa satisfaction que le navire répond aux conditions requises pour l'obtention de ce certificat;
- b) si le navire ne répond pas aux conditions requises pour l'obtention de ce certificat, pour le permettre de se rendre au port de réparation approprié le plus proche en vue d'y pourvoir au nécessaire.

Art. 24

1. Le Roi fixe les conditions auxquelles les chefs de district du service de l'inspection maritime peuvent, si des circonstances particulières l'exigent, accorder dispense de l'application d'une ou de plusieurs dispositions des arrêtés pris en exécution de la présente loi et portant sur la construction, l'aménagement ou l'équipement d'un navire.

2. La dispense, telle que prévue à l'alinéa précédent peut être assortie de restrictions ou de conditions.

Art. 25

Si un certificat, tel que visé à l'article 7, est refusé ou si un navire est retenu sur la base de l'article 19 ou de l'article 20, il est dressé par le service de l'inspection maritime un procès-verbal motivé. Copie de ce procès-verbal est envoyée dans les 24 heures après la décision à la personne qu'elle peut intéresser.

CHAPITRE V

Procédure d'appel

Art. 26

1. Dans les 14 jours après la date d'envoi de la copie visée à l'article 25, il peut être interjeté appel contre la décision du service de l'inspection maritime.

2. L'appel peut être interjeté par l'intéressé auprès du Ministre par l'introduction d'une réclamation motivée.

3. L'interjection de l'appel ne suspend pas l'effet de la décision.

Art. 27

1. Avant de statuer, il peut requérir l'avis du Conseil d'enquête maritime, créé par la loi du 30 juillet 1926, lequel doit émettre son avis dans les 30 jours. En tout cas, le Ministre statue endéans les 60 jours après réception de la réclamation.

Art. 23

In bijzondere gevallen kan het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie aan een schip, dat niet is voorzien van een geldig certificaat, als bedoeld in artikel 12, ontheffing verlenen van het in dat artikel 12 genoemd verbod :

- a) indien te zijnen genoegen is aangetoond dat het schip voldoet aan de voor het verkrijgen van dat certificaat gestelde eisen;
- b) indien het schip niet voldoet aan de voor het verkrijgen van dat certificaat gestelde eisen, teneinde het in staat te stellen zich naar de dichtstbijzijnde geschikte reparatiehaven te begeven met het doel aldaar in het ontbrekende te voorzien.

Art. 24

1. De Koning bepaalt de voorwaarden waaronder de districtshoofden van de dienst van de zeevaartinspectie, indien bijzondere omstandigheden daartoe nopen, ontheffing kunnen verlenen van één of meer bepalingen van de ter uitvoering van deze wet genomen uitvoeringsbesluiten die betrekking hebben op de bouw, inrichting of uitrusting van een schip.

2. Aan de ontheffing zoals bedoeld in het vorige lid kunnen beperkingen of voorwaarden worden verbonden.

Art. 25

Indien een certificaat zoals bedoeld in artikel 7 wordt geweigerd of indien een schip op grond van artikel 19 of artikel 20 wordt opgehouden, wordt door de dienst van de zeevaartinspectie een gemotiveerd proces-verbaal opge maakt. Een afschrift van dit proces-verbaal wordt binnen de 24 uur na de beslissing toegezonden aan de persoon wie de beslissing kan aanbelangen.

HOOFDSTUK V

Beroepsprocedure

Art. 26

1. Binnen de 14 dagen na de datum van verzending van het in artikel 25 bedoelde afschrift kan beroep worden ingesteld tegen de beslissing van de dienst van de zeevaartinspectie.

2. Het beroep kan door de belanghebbende bij de Minister worden ingesteld door het indienen van een gemotiveerd bezwaarschrift.

3. Het instellen van beroep schorst de uitwerking van de beslissing niet.

Art. 27

1. Alvorens hij een beslissing neemt kan hij advies inwinnen van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart, ingesteld bij de wet van 30 juli 1926, die dit advies dient te verlenen binnen de 30 dagen. De Minister beslist in ieder geval binnen de 60 dagen na ontvangst van het bezwaarschrift.

2. Le réclamant peut demander au Conseil d'enquête maritime à être entendu avant l'émission de l'avis.

3. La décision motivée du Ministre est notifiée à l'intéressé.

Art. 28

1. Les événements survenus à des navires et qui ont entraîné ou auraient pu entraîner une pollution de la mer territoriale belge peuvent, à la demande du Commissaire de l'Etat, être examinés par le Conseil d'enquête maritime, indépendamment du pavillon de ces navires.

2. L'enquête tend à rechercher les causes de la pollution et à établir comment celle-ci aurait pu être prévenue. Le Conseil peut en l'occurrence formuler des recommandations, s'il le juge utile.

3. Le Commissaire de l'Etat rassemble tous les documents et dossiers et peut convoquer des témoins à comparaître devant le Conseil.

4. Les constatations du Conseil d'enquête maritime sont transmises par le Commissaire de l'Etat au Directeur général de l'Administration de la Marine.

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

CHAPITRE VI

Dispositions pénales

Art. 29

1. Sans préjudice des dispositions du deuxième alinéa, est puni d'une amende de cinq cent mille à un million de francs, ou un emprisonnement de six mois à deux ans, celui qui enfreint les dispositions des articles 5 et 11 de la présente loi ou les arrêtés d'exécution pris en vertu de ces articles.

Si l'infraction est commise entre le coucher du soleil et le lever du soleil, l'amende mentionnée ci-dessus est doublée.

2. Est puni d'une amende de dix mille francs à vingt-cinq mille francs et d'un emprisonnement de huit jours à six mois, le capitaine d'un navire qui enfreint les articles 10, 12, 14, 15 et 16 de la présente loi ou ses arrêtés d'exécution.

3. Les dispositions des premier et deuxième alinéas s'appliquent également aux propriétaires, commandants et équipages des navires battant pavillon étranger, lorsqu'ils se trouvent dans les eaux maritimes belges.

4. Sont punis d'une amende de deux mille à dix mille francs, les officiers d'un navire qui enfreignent les articles 10, 12, 14, 15 et 16 de la présente loi ou ses arrêtés d'exécution.

Art. 30

1. Quand il y a des présomptions sérieuses d'infractions aux articles 5, 10, 11, 12, 14, 15 et 16, le commissaire maritime peut donner au capitaine l'interdiction de quitter, avec son navire, les eaux maritimes belges, à moins qu'une caution ne soit versée à la Caisse des Dépôts et

2. Degene die het bezwaarschrift heeft ingediend kan de Onderzoeksraad voor de zeevaart verzoeken te worden gehoord, alvorens het advies wordt uitgebracht.

3. De gemotiveerde beslissing van de Minister wordt aan de belanghebbende betekend.

Art. 28

1. Voorvallen overkomen aan schepen waarbij een verontreiniging van de Belgische territoriale zee is ontstaan of had kunnen ontstaan, kunnen op verzoek van de Rijkscommissaris door de Onderzoeksraad voor de Zeevaart worden onderzocht, ongeacht de vlag die deze schepen voeren.

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

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

4. De bevindingen van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart worden door de Rijkscommissaris overgemaakt aan de Directeur-generaal van het Bestuur van het Zeewezen.

Betreft het een schip dat een vreemde vlag voert, dan worden die bevindingen langs diplomatieke weg toegezonden aan de maritieme overheden van het land waarvan het schip de vlag voert.

HOOFDSTUK VI

Strafbepalingen

Art. 29

1. Onverminderd het bepaalde in het tweede lid wordt gestraft met een geldboete van vijfhonderdduizend tot één miljoen frank, of een gevangenisstraf van zes maanden tot twee jaar, hij die de bepalingen van de artikelen 5 en 11 van deze wet of op basis van deze artikelen genomen uitvoeringsbesluiten overtreedt.

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

2. Wordt gestraft met een geldboete van tienduizend tot vijftienduizend frank en een gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden, de kapitein van een schip die een overtreding begaat op de artikelen 10, 12, 14, 15 en 16 van deze wet of haar uitvoeringsbesluiten.

3. De bepalingen van het eerste en tweede lid eveneens van toepassing op de eigenaars, gezagvoerders en andere opvarenden van schepen die een vreemde vlag voeren wanneer deze de Belgische zeevaten bevaaren.

4. Worden bestraft met een geldboete van tweeduizend tot tienduizend frank, de officieren van een schip die een overtreding begaan op de artikelen 10, 12, 14, 15 en 16 van deze wet, of haar uitvoeringsbesluiten.

Art. 30

1. Bij zware vermoedens van overtreding op de bepalingen van de artikelen 5, 10, 11, 12, 14, 15 en 16 kan door de waterschout aan de kapitein bevel worden gegeven dat het schip de Belgische zeevaten niet mag verlaten, dan nadat als borgtocht in de Deposito- en Consignatiekas een

Consignations d'un montant égal à l'amende maximale prévue à l'article 29 pour les infractions spécifiques, augmentée des décimes additionnels. La consignation de cette somme peut, sans occasionner des frais pour l'autorité, être remplacée par une garantie bancaire accordée par une banque ayant son siège en Belgique.

2. La peine pécuniaire imposée par une sentence judiciaire définitive est récupérée sur le cautionnement.

La partie restante est immédiatement mise à la disposition des intéressés.

3. Les intérêts de la somme consignée s'ajoutent au cautionnement.

CHAPITRE VII

Dispositions diverses

Art. 31

1. Sont chargés de rechercher et de constater les infractions à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution :

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

2. 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, sans préjudice des dispositions de l'alinéa 1^{er}, également chargés de rechercher et de constater les infractions à l'article 5.

Art. 32

A l'exception de l'article 85, les dispositions du Livre I^{er} du Code pénal sont d'application aux infractions prévues par la présente loi.

Art. 33

Tout Belge ou étranger se trouvant à bord d'un navire belge qui, en dehors du territoire belge, commet une infraction aux dispositions de la présente loi ou aux arrêtés d'exécution pris en vertu de cette loi peut dans tous les cas être poursuivi en Belgique.

Art. 34

1. Le tribunal compétent est celui de la région où se situe le port d'attache du navire.

2. Pour des navires battant pavillon étranger, le tribunal compétent est celui de la région où se situe le port d'escale ou de départ dans le Royaume.

3. Pour les navires battant pavillon étranger et naviguant dans les eaux territoriales sans faire escale dans un port belge, le tribunal compétent est celui de Bruges.

som is gestort ten bedrage van de maximale boete welke in artikel 29 voor de specifieke overtredingen is voorzien, dit vermeerderd met de opdecimen. Het storten van bedoelde som kan zonder kosten voor de overheid vervangen worden door een bankgarantie, verleend door een in België gevestigde bank.

2. De opgelegde geldboete, in een in kracht van gewijsde gegane rechterlijke uitspraak, wordt op de borgtocht verhaald.

Het overblijvend gedeelte wordt onmiddellijk terugbetaald.

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

HOOFDSTUK VII

Diverse bepalingen

Art. 31

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

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

2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid zijn de ambtenaren en agenten van de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee en het Scheldeestuarium eveneens belast met het opsporen en vaststellen van inbreuken op van artikel 5.

Art. 32

De bepalingen van Boek I van het Strafwetboek, met uitsluiting van artikel 85, zijn van toepassing op de bij deze wet voorziene inbreuken.

Art. 33

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

Art. 34

1. De bevoegde rechtbank is deze van het gebied in dewelke de thuishaven van het schip gelegen is.

2. Voor schepen die een vreemde vlag voeren is de bevoegde rechtbank deze van het gebied in dewelke de aanloop- of vertrekhaven in het Rijk is gelegen.

3. Voor schepen die een vreemde vlag voeren en die in de territoriale wateren varen, zonder een Belgische haven aan te lopen, is de bevoegde rechtbank deze van Brugge.

Art. 35

Le Roi peut autoriser des organismes ou des personnes à effectuer certaines activités désignées par Lui au profit du service de l'Inspection maritime.

Art. 36

Le Roi peut, aux conditions à fixer par Lui, accorder effet aux modifications des Annexes à la Convention qui sont entrées en vigueur pour les Etats Parties à la Convention selon la procédure prévue à l'article 16 de ladite Convention.

Art. 37

La loi du 4 juillet 1962 sur la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, modifiée par la loi du 19 mars 1973, est abrogée.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur belge*.

Art. 35

De Koning kan organisaties of personen machtigen bepaalde door hem aangewezen werkzaamheden ten behoeve van de dienst van de Zeevaartinspectie te verrichten.

Art. 36

De Koning kan onder door Hem te bepalen voorwaarden uitwerking verlenen aan de wijzigingen van de Bijlagen van het Verdrag, welke voor de Verdragsluitende Staten van kracht zijn geworden volgens de procedure voorzien in artikel 16 van gezegd Verdrag.

Art. 37

De wet van 4 juli 1962 op de verontreiniging van de zee door olie, gewijzigd bij de wet van 19 maart 1973 wordt opgeheven.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's lands zegel zal worden bekleed en door het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, neuvième chambre, saisi par le Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications et des Réformes institutionnelles, le 14 mars 1991, d'une demande d'avis sur un projet de loi « relative à la prévention de la pollution de la mer par les navires », a donné le 27 mai 1991 l'avis suivant :

DISPOSITIF

CHAPITRE I^{er}

L'intitulé du chapitre I^{er} serait mieux rédigé comme suit :

« Chapitre I^{er}. — Définitions et champ d'application ».

Article 1^{er}

1. « Article premier » doit s'écrire « article 1^{er} ».
2. La subdivision de l'article devrait s'effectuer en 1°, 2°, 3° ... puis en A, B, C, et ensuite en a, b, c.

L'observation vaut pour la suite du projet.

3. Aux points 1, 2, 4, 5 : les définitions ne reprennent pas littéralement les définitions de la convention.

Certaines modifications sont de pure forme, mais on voit mal ce qui les justifie.

D'autres touchent au fond. Ainsi, les termes « aux ressources biologiques » sont omis dans la définition des substances nuisibles (article 1.1). De même, les mots « au large des côtes » sont omis dans la définition de la notion de rejet (article 1.2. b (ii)).

De même encore, en ce qui concerne plus particulièrement le mot « navire », figurant au point 4, la définition s'écarte de celle donnée par la convention.

Il convient d'adopter les définitions de la convention.

4. Au point 2, b, (i), devenant 2, B, a), est visée la « Convention sur la prévention de la pollution marine causée par l'immersion de déchets et autres matières, faite à Londres le 13 novembre 1972 ».

Le Conseil d'Etat se pose la question de savoir si, en réalité, l'auteur du projet ne doit pas viser la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets conclue à Londres, Mexico, Moscou et Washington, le 29 décembre 1972, modifiée à Londres les 12 octobre et 1^{er} décembre 1978, et le 1^{er} décembre 1980, approuvée par la loi du 20 décembre 1984.

5. Au point 2, b, (i) et (ii) devenant 2, B, a et b, les « ni » sont inutiles et doivent être omis.

6. Au point 6, devenant 6°, la définition du terme « convention » contient plusieurs erreurs :

— il n'y a pas lieu de faire référence aux « Appendices » puisque ceux-ci font partie intégrante de la convention;

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, negende kamer, op 14 maart 1991 door de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « betreffende de voorkoming van de verontreiniging van de zee door schepen », heeft op 27 mei 1991 het volgend advies gegeven :

BEPALEND GEDEELTE

HOOFDSTUK I

Het zou beter zijn het opschrift van hoofdstuk I als volgt te stellen :

« Hoofdstuk I. — Definities en werkingsfeer ».

Artikel 1

1. In de Franse tekst schrijve men « Article 1^{er} » in plaats van « Article premier ».

2. De indeling van het artikel dient als volgt te geschieden : eerst 1°, 2°, 3°, ..., vervolgens A, B, C, ..., en daarna a, b, c, ...

Die opmerking geldt voor het vervolg van het ontwerp.

3. In de punten 1, 2, 4, 5 : de definities nemen niet letterlijk de definities over van het Verdrag.

Sommige wijzigingen zijn van louter vormelijke aard, maar het is niet duidelijk op welke grond zij berusten.

Andere wijzigingen hebben betrekking op de grond van de zaak. Aldus vervallen de woorden « aux ressources biologiques » in de Franse tekst van de definitie van het begrip « substances nuisibles » (artikel 1.1). Zo ook vervallen de woorden « au large des côtes » in de Franse tekst van de definitie van het begrip « rejet » (artikel 1.2.b (ii)).

Bovendien wijkt meer bepaald de begripsomschrijving van het woord « schip » in punt 4 af van die welke in het Verdrag wordt gegeven.

De in het Verdrag aangegeven begripsomschrijvingen dienen te worden overgenomen.

4. In punt 2, b, (i), dat punt 2, B, a), wordt, wordt bedoeld het « Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door het storten van afval en vuil, gedaan te Londen op 13 november 1972 ».

De Raad van State vraagt zich af of de steller van het ontwerp in werkelijkheid niet behoort te verwijzen naar het Verdrag inzake de voorkoming van de verontreiniging van de zeeën ten gevolge van het storten van afvalstoffen, gesloten te Londen, Mexico, Moskou en Washington op 29 december 1972, gewijzigd te Londen op 12 oktober en 1 december 1978, en op 1 december 1980, goedgekeurd bij de wet van 20 december 1984.

5. In de tekst van punt 2, b, (i) en (ii), dat punt 2, B, a en b wordt, is het woord « of » overbodig en dient het derhalve te vervallen.

6. In punt 6, dat 6° wordt, komen bij de definitie van de term « Verdrag » verscheidene vergissingen voor :

— er is geen reden om te verwijzen naar de « Aanhang-sels », vermits deze wezenlijk deel uitmaken van het Verdrag;

— en droit des traités, le terme « Protocole » implique un amendement à la convention originaire. Les mots « modifiée et complétée par ... » sont donc superflus;

— la convention prévoit un système d'amendement. On préférera donc le terme « amendement » au terme « modification ».

7. Au point 7, la définition que le projet donne du mot « port » correspond à la définition usuelle et est, par conséquent, superflue.

Les explications fournies par l'exposé des motifs au sujet du point 7 trouveraient, dès lors, mieux leur place sous le commentaire de l'article 12.

8. Au point 8 : la « mer territoriale » étant une notion juridique définie par la loi du 6 octobre 1987 fixant la largeur de la mer territoriale de la Belgique ⁽¹⁾ et le texte en projet se bornant à s'y référer, il ne s'indique pas d'en donner une définition. Le point 8 doit être omis.

Art. 2

Les dispositions de la loi en projet doivent préciser elles-mêmes si elles s'appliquent à tout navire ou uniquement aux navires battant pavillon belge.

L'article 2.1 doit, par conséquent, être omis et les autres dispositions du projet doivent être vérifiées en fonction de l'observation et adaptées le cas échéant.

L'article 2.2 ne semble pas avoir beaucoup de raison d'être. En effet, il a été donné du terme « navire » une définition tellement large qu'elle permet d'inclure dans le champ d'application de la loi tous les nouveaux engins nés des progrès techniques (article 1.4 : « tout bâtiment exploité en milieu marin, de quelque type que ce soit, ... »).

De plus, l'article 4 est contraire aux règles de droit international et à la convention elle-même. En effet, il permet au Roi de limiter le champ d'application de la convention en dispensant totalement ou partiellement certaines catégories de navires du respect d'une ou de plusieurs règles édictées par la loi.

Il y a lieu d'omettre l'article 2.2 et l'article 4.

La numérotation des articles doit être adaptée en conséquence.

Art. 5 (devenant l'art. 3)

1. Il n'est pas d'usage de numéroter des alinéas. Cette observation vaut pour la suite du projet.

2. Il serait préférable de fusionner les alinéas 1^{er} et 2 et d'écrire :

« Art. 3. — Il est interdit à tout navire de rejeter ... de la présente loi. Les règles à prescrire par ou en vertu de la présente loi peuvent notamment varier selon ... transporter ».

3. L'alinéa 3 doit être omis, compte tenu du texte proposé pour l'alinéa unique (« tout navire »).

— in het verdragsrecht houdt de term « Protocol » een wijziging in van het oorspronkelijk verdrag. De woorden « gewijzigd en aangevuld door ... » zijn derhalve overbodig;

— het verdient aanbeveling in de Franse tekst de term « amendement » te gebruiken, in plaats van « modification ».

7. In punt 7 stemt de definitie die in het ontwerp aan het woord « haven » wordt gegeven, overeen met de gebruikelijke definitie en is derhalve overbodig.

De uitleg die in de memorie van toelichting met betrekking tot punt 7 wordt gegeven, zou bijgevolg beter worden ondergebracht bij de commentaar op artikel 12.

8. Punt 8. Aangezien de « territoriale zee » een juridisch begrip is, omschreven in de wet van 6 oktober 1987 tot bepaling van de territoriale zee van België ⁽¹⁾ en de ontworpen tekst zich ertoe beperkt ernaar te verwijzen, is het niet aangewezen er een definitie van te geven. Punt 8 dient te vervallen.

Art. 2

In de bepalingen zelf van de ontworpen wet moet worden gepreciseerd of deze van toepassing zijn op alle schepen, dan wel uitsluitend op die welke de Belgische vlag voeren.

Artikel 2.1 dient derhalve te vervallen, en de overige bepalingen van het ontwerp moeten in het licht van deze opmerking worden nagekeken en, in voorkomend geval, aangepast.

Het nut van artikel 2.2 is niet geheel duidelijk. Van de term « schip » is immers een dermate ruime begripsomschrijving gegeven dat tot de werkingssfeer van de wet alle nieuwe tuigen kunnen worden gerekend welke de technische vooruitgang heeft voortgebracht (artikel 1.4 : « elk vaartuig, van welk type ook, dat in het mariene milieu opereert ... »).

Bovendien is het bepaalde in artikel 4 strijdig met de bepalingen van internationaal recht en van het Verdrag zelf. Volgens artikel 4 kan de Koning immers de werkingssfeer van het Verdrag beperken door bepaalde categorieën van schepen geheel of gedeeltelijk te ontslaan van de verplichting tot naleving van één of meer krachtens de wet gegeven regels.

Artikel 2.2 en artikel 4 dienen te vervallen.

De nummering van de artikelen moet dienovereenkomstig worden aangepast.

Art. 5 (dat art. 3 wordt)

1. Het is niet gebruikelijk leden te nummeren. Deze opmerking geldt voor het vervolg van het ontwerp.

2. Het zou beter zijn de leden 1 en 2 samen te voegen en te schrijven :

« Art. 3. — Het is een schip ... verboden ... krachtens deze wet bepaald. De bij of krachtens deze wet te geven regels kunnen inzonderheid verschillen al naargelang ... betreffen ».

3. Het derde lid dient te vervallen, gelet op de tekst voorgesteld voor het enig lid (« een schip »).

⁽¹⁾ Voyez l'article 2 de la loi du 6 octobre 1987 précitée.

⁽¹⁾ Zie artikel 2 van voornoemde wet van 6 oktober 1987.

Art. 6 (devenant l'art. 4)

Il s'impose de circonscrire les pouvoirs du Roi en la matière par une référence aux dispositions de la convention qui précisent les conditions minimales auxquelles doit répondre la construction, l'aménagement et l'équipement des navires. Le Roi ne pourrait, en effet, imposer des conditions moins sévères que la convention.

La même observation vaut pour l'article 24.

Art. 7 (devenant l'art. 5)

1. Ici encore, il y a lieu d'imposer au Roi l'obligation de respecter les conditions minimales établies par la convention, notamment en ce qui concerne la durée de validité des certificats et les conditions de leur prorogation.

2. Aux points 1 et 3, devenant les alinéas 1^{er} et 3, le terme « rétribution » est impropre. Il s'agit, en réalité, d'une taxe puisqu'en effet sa déduction est obligatoire et qu'en outre elle n'est pas la rémunération d'un service spécialement rendu à l'intéressé. En conséquence, il convient de remplacer le mot « rétribution » par le mot « taxe ».

3. Au point 3, les a) et b) doivent être remplacés par 1^o et 2^o. Le point c) doit être omis. En effet, conformément à la Constitution, c'est à la loi elle-même qu'il appartient de fixer le montant de l'impôt.

En outre, l'accord du ministre du Budget est requis pour l'adoption d'une telle disposition.

L'observation vaut également pour l'article 11, alinéa 3, et pour l'article 23.

Art. 8 (devenant l'art. 6)

Au c), devenant 3^o, il y a lieu d'écrire :
« 3^o le navire passe sous un autre pavillon ».

En effet, il est possible que le certificat de validité ait été délivré, en vertu de l'article 7, alinéa 2, à un navire battant pavillon étranger.

Art. 9 (devenant l'art. 7)

Au point 2, devenant l'alinéa 2, le mot « diverger » doit être remplacé par le mot « varier ».

Art. 10 (devenant l'art. 8)

Au point 1, devenant l'alinéa 1^{er}, à la fin, il convient d'écrire : « ... en vertu de l'alinéa 2 ».

Le texte néerlandais du point 2, c), devrait être rédigé ainsi qu'il est proposé dans la partie néerlandaise du présent avis.

Au point 3, devenant l'alinéa 3, le début de l'alinéa doit s'écrire : « Le capitaine de tout navire, à bord duquel ... ».

Art. 6 (dat art. 4 wordt)

De desbetreffende bevoegdheid van de Koning moet nader worden omschreven door middel van een verwijzing naar de bepalingen van het Verdrag die de minimumeisen vastleggen waaraan de bouw, de inrichting en de uitrusting van de schepen dienen te voldoen. De Koning kan immers geen eisen stellen die minder streng zijn dan die welke in het Verdrag zijn vervat.

Dezelfde opmerking geldt voor artikel 24.

Art. 7 (dat art. 5 wordt)

1. Ook hier dient aan de Koning de verplichting te worden opgelegd om de minimumeisen na te leven die zijn vastgelegd in het Verdrag, inzonderheid met betrekking tot de geldigheidsduur van de certificaten en de voorwaarden tot verlenging ervan.

2. In de punten 1 en 3, die het eerste en het derde lid worden, is de term « retributie » ongeschikt. In werkelijkheid gaat het om een belasting, omdat het betalen ervan een verplichting is, en ook omdat zij niet de vergoeding voorstelt van een speciaal aan de betrokkene geleverde prestatie. Bijgevolg dient het woord « retributie » vervangen te worden door het woord « recht ».

3. In punt 3 moeten a) en b) vervangen worden door 1^o en 2^o. Punt c) dient te vervallen. Overeenkomstig de Grondwet moet immers in de eigenlijke wet het bedrag van de belasting worden vastgelegd.

Overigens is voor de goedkeuring van zodanige bepaling de akkoordbevinding van de minister van Begroting vereist.

Die opmerking geldt eveneens voor artikel 11, derde lid, alsmede voor artikel 23.

Art. 8 (dat art. 6 wordt)

In c), dat 3^o wordt, schrijve men :
« 3^o het schip onder een andere vlag wordt gebracht ».

Het is immers mogelijk dat het certificaat van geldigheid krachtens artikel 7, tweede lid, afgegeven is voor een schip dat een vreemde vlag voert.

Art. 9 (dat art. 7 wordt)

In de Franse tekst van punt 2, dat het tweede lid wordt, moet het woord « diverger » worden vervangen door het woord « varier ».

Art. 10 (dat art. 8 wordt)

Aan het slot van de Franse tekst van punt 1, dat het eerste lid wordt, schrijve men : « ... en vertu de l'alinéa 2 ».

In punt 2, dat het tweede lid wordt, schrijve men onder c) : « ... gedurende welke ... ».

Punt 3 wordt het derde lid, waarvan de tekst als volgt moet beginnen : « De kapitein van elk schip, aan boord waarvan ... ».

Art. 11 (devenant l'art. 9)

1. L'article 11 n'est pas conforme aux intentions exprimées dans l'exposé des motifs. En outre, tel qu'il est rédigé, il viole la convention en permettant au Roi de déterminer les cas dans lesquels un rapport doit être établi. En effet, l'alinéa 1^{er} permettrait au Roi de limiter les cas dans lesquels un rapport doit être établi conformément à la convention.

L'alinéa 1^{er} doit être rédigé comme suit :

« Art. 9. — Le Roi désigne les services publics auxquels le capitaine d'un navire battant pavillon belge est obligé de communiquer immédiatement tout événement dans lequel est impliqué le navire. »

2. Par ailleurs, il y aurait lieu de remplacer l'alinéa 2 par le texte exact de la convention, libellé, lui, de manière beaucoup plus large et précise en ce qui concerne les personnes susceptibles de devoir assumer les obligations du capitaine.

3. Au point 4, devenant l'alinéa 4, du texte français, il faut écrire : « L'obligation visée aux alinéas 1^{er} et 2 vaut ... ».

Art. 12 (devenant l'art. 10)

1. Au point 1, devenant l'alinéa 1^{er}, du texte français, les mots « tel que » doivent être supprimés.

2. Au point 2, devenant l'alinéa 2, à la deuxième ligne, du texte français, l'article « le » doit être supprimé.

Le texte néerlandais du point 2 devrait être rédigé ainsi qu'il est proposé dans la version néerlandaise.

Art. 13 (devenant l'art. 11)

1. Au point 1, devenant l'alinéa 1^{er}, il convient d'écrire : « ... pour s'assurer de l'application de celle-ci ... ».

2. Le début du point 3, devenant l'alinéa 3, serait mieux rédigé comme suit :

« Les fonctionnaires de l'inspection maritime peuvent à tout moment ... ».

3. Au point 4, devenant l'alinéa 4, il s'indiquerait d'écrire, conformément à l'usage, « Sous réserve des compétences accordées par ou en vertu de la ... ».

4. Enfin, le Conseil d'Etat fait observer qu'aucune sanction pénale — alors que les articles 5, 10, 11, 12, 13, 14 et 15 sont sanctionnés pénalement — n'est prévue dans le projet à l'encontre de celui qui ne se conforme pas aux directives qui lui sont données par les fonctionnaires ou qui ne fournissent pas certains travaux à exécuter.

Art. 14 (devenant l'art. 12)

1. Au point 1, devenant l'alinéa 1^{er}, les deuxième et troisième phrases seraient mieux rédigées comme suit :

« Art. 12. — Ils peuvent se faire assister par des experts. Au besoin, ils peuvent recourir à la force publique pour s'introduire dans ces lieux ».

Art. 11 (dat art. 9 wordt)

1. Artikel 11 is niet in overeenstemming met de bedoelingen die te kennen gegeven worden in de memorie van toelichting. Zoals het geredigeerd is, schendt het bovendien het verdrag doordat het de Koning de gevallen laat bepalen waarin een verslag moet worden opgesteld. Het eerste lid zou de Koning immers in staat stellen de gevallen te beperken waarin een verslag moet worden opgesteld overeenkomstig het verdrag.

Het eerste lid moet als volgt worden geredigeerd :

« Art. 9. — De Koning wijst de openbare diensten aan waaraan de kapitein van een schip dat de Belgische vlag voert, verplicht is elk voorval waarbij het schip betrokken is, onverwijld te melden. »

2. Bovendien zou het tweede lid moeten worden vervangen door de juiste tekst van het verdrag, welke tekst ruimer en preciezer gesteld is wat de personen betreft die mogelijkwijs de verplichtingen van de kapitein op zich moeten nemen.

3. In de Franse tekst van punt 4, dat het vierde lid wordt, schrijve men : « L'obligation visée aux alinéas 1^{er} et 2 vaut ... ».

Art. 12 (dat art. 10 wordt)

1. In de Franse tekst van punt 1, dat het eerste lid wordt, moeten de woorden « tel que » vervallen.

2. In de Franse tekst van punt 2, dat het tweede lid wordt, moet het lidwoord « le », op de tweede regel, vervallen.

In de Nederlandse tekst schrijve men :

« Het is een schip dat de vlag van een Verdragsluitende Staat voert en dat ingevolge het Verdrag Certificaten aan boord moet hebben ... (voorts zoals in het ontwerp) ».

Art. 13 (dat art. 11 wordt)

1. In punt 1, dat het eerste lid wordt, schrijve men : « ... teneinde de toepassing van deze wet en van de uitvoeringsbesluiten ervan ... ».

2. Het zou beter zijn het begin van punt 3, dat het derde lid wordt, als volgt te stellen :

« De ambtenaren van de zeevaartsinspectie kunnen te allen tijde ... ».

3. In punt 4, dat het vierde lid wordt, zou het aangewezen zijn, overeenkomstig het gevestigde gebruik, te schrijven : « Onder voorbehoud van de bevoegdheden die door of krachtens de wet en de uitvoeringsbesluiten ervan ... ».

4. Ten slotte merkt de Raad van State op dat terwijl op de overtreding van de artikelen 5, 10, 11, 12, 13, 14 en 15 straffen worden gesteld, er in het ontwerp geen strafmaatregel wordt bepaald ten laste van degene die zich niet gedraagt naar de instructies die hem door de ambtenaren worden gegeven.

Art. 14 (dat art. 12 wordt)

1. In punt 1, dat het eerste lid wordt, zou het beter zijn de tweede en de derde volzin als volgt te redigeren :

« Art. 12. — Zij kunnen zich doen bijstaan door deskundigen. Zo nodig kunnen ze een beroep doen op de openbare macht om zich tot die plaatsen toegang te verschaffen ».

2. Le point 2, devenant l'alinéa 2, serait mieux rédigé comme suit :

« Les fonctionnaires visés par le présent article peuvent exiger de ... ».

Art. 15 (devenant l'art. 13)

1. Au point 1, devenant l'alinéa 1^{er}, seconde phrase, on écrira :

« Art. 13. — Par ailleurs, le capitaine, à la demande de ces fonctionnaires, procure les renseignements, moyens et ... ».

2. Au point 2, devenant l'alinéa 2, septième ligne, du texte français, le mot « obligée » doit être remplacé par le mot « tenue ».

Art. 16

Les articles 14 et 15 s'appliquant à tout navire, il ne paraît pas utile de les déclarer applicables aux navires battant pavillon étranger et se trouvant sur le territoire belge.

La disposition doit être omise et la numérotation des articles adaptée en conséquence.

Art. 17 et 18
(devenant les art. 14 et 15)

Les articles 17 et 18 reproduisent partiellement les règles des articles 5 et 6 de la convention. A l'article 18, le projet ne mentionne cependant pas l'obligation des autorités compétentes de donner suite aux demandes d'enquête d'autres Etats à propos de navires soupçonnés d'avoir rejeté des substances nuisibles dans un lieu quelconque.

Art. 17 (devenant l'art. 14)

Au point 4, devenant l'alinéa 4, du texte français, il y a lieu d'écrire : « L'alinéa 3 est ... ».

Art. 18 (devenant l'art. 15)

Une virgule devrait être insérée entre les mots « d'exécution » et « des substances ».

Art. 19 (devenant l'art. 16)

Conformément à l'article 19, a), les autorités compétentes peuvent retenir un navire battant pavillon belge qui ne possède pas à son bord de certificat en cours de validité. Référence est faite, en ce qui concerne un tel certificat, à l'article 12.1 du projet de loi. Or, cet article ne concerne pas les conditions de validité d'un tel certificat, mais l'interdiction pour un navire de quitter un port s'il n'a pas à son bord de certificat valable. Il y aurait donc lieu de faire référence aux articles 7 et 8 qui concernent les conditions de validité des certificats et non à l'article 12.

2. Het zou beter zijn punt 2, dat het tweede lid wordt, als volgt te redigeren :

« De in dit artikel bedoelde ambtenaren kunnen eisen inzage te krijgen en ... ».

Art. 15 (dat art. 13 wordt)

1. In de tweede zin van punt 1, dat het eerste lid wordt, schrijve men :

« Art. 13. — Voorts verschaft de kapitein, op verzoek van die ambtenaren, de inlichtingen, middelen en hulp die ... ».

2. In de Franse tekst van punt 2, dat het tweede lid wordt, moet op de zevende regel het woord « obligée » worden vervangen door het woord « tenue ».

Art. 16

Aangezien de artikelen 14 en 15 van toepassing zijn op elk schip, lijkt het niet nuttig ze van toepassing te verklaren op de schepen die een vreemde vlag voeren en zich op Belgisch grondgebied bevinden.

De bepaling moet vervallen en de artikelen moeten dienovereenkomstig vernummerd worden.

Art. 17 en 18
(die de art. 14 en 15 worden)

De artikelen 17 en 18 zijn de gedeeltelijke weergave van de regels 5 en 6 van het verdrag. In artikel 18 zegt het ontwerp evenwel niets over de verplichting van de bevoegde overheden om gevolg te geven aan enquêteverzoeken van andere Staten in verband met schepen die ervan verdacht worden op een of andere plaats schadelijke stoffen te hebben geloosd.

Art. 17 (dat art. 14 wordt)

In de Franse tekst van punt 4, dat het vierde lid wordt, schrijve men : « L'alinéa 3 est ... ».

Art. 18 (dat art. 15 wordt)

Er zou een komma moeten worden geplaatst tussen de woorden « uitvoeringsbesluiten » en « schadelijke ».

Art. 19 (dat art. 16 wordt)

Overeenkomstig artikel 19, a), kunnen de bevoegde overheden een schip dat de Belgische vlag voert en dat geen geldig certificaat aan boord heeft, ophouden. Wat zulk een certificaat betreft, wordt verwezen naar artikel 12.1 van het wetsontwerp. Dat artikel heeft echter niet betrekking op de voorwaarden inzake de geldigheid van zulk een certificaat, maar op het verbod voor een schip een haven te verlaten als het geen geldig certificaat aan boord heeft. Er zou dus moeten worden verwezen naar de artikelen 7 en 8, die betrekking hebben op de voorwaarden inzake geldigheid van de certificaten, en niet naar artikel 12.

Art. 20 (devenant l'art. 17)

1. Au point 1, devenant l'alinéa 1^{er}, on écrira : « ... ou son délégué peut retenir un navire ... ».

2. Au c), devenant 3^o, il convient d'écrire :

« 3^o si, en vertu de la convention, aucun certificat n'est requis, le navire est ... ».

3. Afin de respecter davantage le texte de l'article 5.3 de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, il est proposé de rédiger le point 3, devenant l'alinéa 3, comme suit :

« ... ou son délégué n'exerce les pouvoirs visés par le présent article qu'après avoir informé des mesures envisagées et des raisons qui les motivent le consul de l'Etat dont le navire bat pavillon ou, en cas d'impossibilité, le consul ou le représentant diplomatique ou le Gouvernement de l'Etat dont le navire bat pavillon ».

Art. 23 (devenant l'art. 20)

1. Il y a lieu de remplacer la référence faite à l'article 12 par une référence aux articles 7 et 8. Par contre, il faut faire référence à l'article 12 à la fin du 1^{er} alinéa de cet article.

Il faut, dès lors, écrire : « ... comme il est prévu aux articles 7 et 8, une dispense de l'interdiction visée à l'article 12 : ... ».

2. Au b), devenant 2^o, du texte français, il faut écrire : « ..., pour lui permettre de ... ».

Art. 24 (devenant l'art. 21)

1. En ce qui concerne le point 1, devenant l'alinéa 1^{er}, les pouvoirs des autorités compétentes ne peuvent excéder les limites fixées par la convention en ce qui concerne les conditions minimales qu'elle impose pour la construction et l'équipement des navires. En prévoyant la possibilité d'accorder des dispenses à certains navires, la disposition en projet viole la convention.

2. Sous réserve de l'observation consacrée au point 1, le texte du point 2, devenant l'alinéa 2, serait mieux rédigé comme suit :

« La dispense prévue à l'alinéa 1^{er} peut être ... ».

Art. 25 (devenant l'art. 22)

La sécurité juridique exige que la personne à laquelle une copie du procès-verbal doit être communiquée soit identifiée. Les mots « la personne qu'elle peut intéresser » doivent être précisés.

La même observation vaut pour l'article 26.

Par ailleurs, le texte suivant est proposé pour l'article 25 :

« Art. 22. — Si le certificat visé à l'article 5 est refusé ou si un navire est retenu en application de l'article 15 ou 16, il ... ».

Art. 20 (dat art. 17 wordt)

1. In punt 1, dat het eerste lid wordt, schrijf men : « ... of zijn gemachtigde kan een schip dat ... ».

2. In c, dat 3^o wordt, schrijf men :

« 3^o indien krachtens het verdrag geen certificaat vereist is en het schip ... ».

3. Om zich nog meer te houden aan de tekst van artikel 5.3 van het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van de verontreiniging door schepen, wordt voorgesteld punt 3, dat het derde lid wordt, als volgt te redigeren :

« ... of zijn gemachtigde de in dit artikel bedoelde bevoegdheden eerst uit nadat hij van de voorgenomen maatregelen en de redenen waarom ze worden genomen kennis heeft gegeven aan de consul of aan de diplomatieke vertegenwoordiger van de Staat waarvan het schip de vlag voert of, zo dit niet mogelijk is, aan de Regering van de Staat waarvan het schip de vlag voert ».

Art. 23 (dat art. 20 wordt)

1. De verwijzing naar artikel 12 dient te worden vervangen door een verwijzing naar de artikelen 7 en 8. Daarentegen dient aan het slot van het eerste lid van dit artikel te worden verwezen naar artikel 12.

Men schrijf derhalve : « ... als bepaald in de artikelen 7 en 8, ontheffing verlenen van het in artikel 12 bedoelde verbod : ... ».

2. In de Franse tekst van b), dat 2^o wordt, schrijf men : « ..., pour lui permettre de ... ».

Art. 24 (dat art. 21 wordt)

1. Wat punt 1 betreft, dat het eerste lid wordt, mogen de bevoegdheden van de bevoegde overheden de door het verdrag gestelde grenzen niet te buiten gaan, wat de minimumvoorwaarden betreft die het verdrag oplegt voor de bouw en de uitrusting van de schepen. De ontworpen bepaling schendt het verdrag doordat zij voorziet in de mogelijkheid om ontheffing te verlenen aan bepaalde schepen.

2. Onder voorbehoud van de aan punt 1 bestede opmerking zou het beter zijn de tekst van punt 2, dat het tweede lid wordt, als volgt te stellen :

« Aan de in het vorige lid bedoelde ontheffing kunnen ... ».

Art. 25 (dat art. 22 wordt)

De rechtszekerheid vereist dat de persoon aan wie een afschrift van het proces-verbaal moet worden toegezonden wordt geïdentificeerd. De uitdrukking « de persoon wie de beslissing kan aanbelangen » moet scherper worden geformuleerd.

Dezelfde opmerking geldt voor artikel 26.

Voor artikel 25 wordt bovendien de volgende tekst voorgesteld :

« Art. 22. — Indien het in artikel 5 bedoelde certificaat wordt geweigerd of indien een schip met toepassing van artikel 15 of 16 wordt opgehouden, wordt ... Een afschrift van dit proces-verbaal wordt binnen 24 uur ... ».

Art. 26 (devenant l'art. 23)

L'article 26 serait mieux rédigé comme suit :
« Art. 23. — Dans les quinze jours de la date d'envoi de la copie visée à l'article 21, un recours peut être intenté contre la décision du service de l'inspection maritime.
Ce recours peut être ...
Le recours n'est pas suspensif. »

Art. 27 (devenant l'art. 24)

L'article 27 serait mieux rédigé comme suit :
« Art. 24. — Avant de statuer, le ministre peut ... la loi du 30 juillet 1926 instituant un conseil d'enquête maritime, lequel doit émettre son avis dans les trente jours. En tout cas, le ministre statue dans les soixante jours de la réception du recours. »

L'intéressé peut demander au conseil d'enquête maritime d'être entendu.
La décision motivée ... »

Toutefois, le délai de soixante jours prévu par la disposition en projet peut paraître excessif.

Art. 28 (devenant l'art. 25)

1. Au point 1, devenant l'alinéa 1^{er}, à l'avant-dernière ligne, du texte français, il faut écrire : « ... maritime, quel que soit le pavillon de ces navires ».
2. Au point 2, devenant l'alinéa 2, il est indiqué que « L'enquête tend à rechercher les causes de la pollution ... ». Ce libellé ne correspond pas entièrement à ce que prévoit l'alinéa 1^{er} qui vise : « Les événements survenus à des navires et qui ont entraîné ... une pollution ... ». Le texte devrait, dès lors, être revu.
3. Au point 4 remplacer le mot « overgemaakt » par le mot « toegezonden ».

Art. 29 (devenant l'art. 26)

1. a) Au point 1, devenant l'alinéa 1^{er}, les mots « Sans préjudice des dispositions du deuxième alinéa » sont inutiles et doivent, par conséquent, être omis.
b) Il est inhabituel de faire de l'amende et de l'emprisonnement des peines alternatives et principales. Il est plus fréquent de prévoir l'emprisonnement et l'amende en précisant qu'au surplus le juge peut ne prononcer que l'une d'elles.
L'alinéa 1^{er} serait mieux rédigé comme suit :
« Art. 26. — Est puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans et d'une amende de cinq cent mille francs à un million de francs ou d'une de ces peines seulement, celui qui enfreint les articles 3 et 8 ou leurs arrêtés d'exécution. »
2. Le point 1, alinéa 2, devenant l'alinéa 2, serait mieux rédigé comme suit :
« Si l'infraction est commise entre le coucher et le lever du soleil, l'amende est doublée ».
3. Du point 2, devenant l'alinéa 3, l'exposé des motifs ne donne aucune justification quant au cumul des peines

Art. 26 (dat art. 23 wordt)

Het zou beter zijn artikel 26 als volgt te stellen :
« Art. 23. — Binnen 14 dagen na de datum van verzending van het artikel 21 bedoelde afschrift, kan ...
Het beroep kan ...
Het beroep schorst de tenuitvoerlegging niet. »

Art. 27 (dat art. 24 wordt)

Het zou beter zijn artikel 27 als volgt te stellen :
« Art. 24. — Alvorens hij een beslissing neemt, kan de minister het advies inwinnen van de Onderzoeksraad voor de zeevaart, ingesteld bij de wet van 30 juli 1926 tot instelling van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart, welke raad binnen dertig dagen zijn advies moet uitbrengen. De minister beslist in elk geval binnen zestig dagen na ontvangst van het beroep.
De belanghebbende kan de Onderzoeksraad voor de zeevaart verzoeken om te worden gehoord.
De gemotiveerde beslissing van de minister wordt ter kennis gebracht van de belanghebbende. »
De termijn van zestig dagen waarin de ontworpen bepaling voorziet kan evenwel overdreven lijken.

Art. 28 (dat art. 25 wordt)

1. In punt 1, dat het eerste lid wordt, schrijf men op de voorlaatste regel van de Franse tekst : « ... maritime, quel que soit le pavillon de ces navires ».
2. In punt 2, dat het tweede lid wordt, staat te lezen : « Het onderzoek strekt ertoe de oorzaken van de bezoedeling na te gaan ... ». Die bewoording strookt niet volledig met het bepaalde in het eerste lid, namelijk : « Voorvallen overkomen aan schepen waarbij een verontreiniging ... is ontstaan ». De tekst zou bijgevolg moeten worden herzien.
3. In punt 4 vervang men het woord « overgemaakt » door het woord « toegezonden ».

Art. 29 (dat art. 26 wordt)

1. a) In punt 1, dat het eerste lid wordt, zijn de woorden « Onverminderd het bepaalde in het tweede lid » overbodig en moeten bijgevolg vervallen.
b) Het is ongewoon dat geldboete en gevangenisstraf als alternatieve en als hoofdstraf worden aangewend. Het is gebruikelijker dat wordt voorzien in gevangenisstraf en in geldboete onder vermelding dat de rechter bovendien slechts één van die straffen kan uitspreken.
Het zou beter zijn het eerste lid als volgt te stellen :
« Art. 26. — Met gevangenisstraf van zes maanden tot twee jaar en met geldboete van vijfhonderdduizend frank tot één miljoen frank of met één van die straffen, alleen wordt gestraft hij die de artikelen 3 en 8 of de uitvoeringsbesluiten ervan overtreedt. »
2. Het zou beter zijn punt 1, tweede lid, dat het tweede lid wordt, als volgt te stellen :
« Indien de overtreding wordt begaan tussen zonsondergang en zonsopgang, wordt de geldboete verdubbeld ».
3. Voor punt 2, dat het derde lid wordt, wordt in de memorie van toelichting geen enkele verantwoording ver-

prévues par la disposition en projet. Sous cette réserve, le début du texte en projet serait mieux rédigé comme suit :

« Est puni d'une amende de dix mille francs à ... ».

4. A la fin du point 2, devenant l'alinéa 3, il faut écrire :

« ... les articles 10, 12, 14, 15 et 16 ou leurs arrêtés d'exécution ».

Cette observation vaut également pour le point 4, devenant l'alinéa 5.

5. Le point 3 est superflu, en raison du principe de la territorialité du droit pénal. Il doit être omis.

6. Enfin, le Conseil d'Etat relève, à propos de l'article 29, bien qu'il ne soit pas d'usage qu'il critique l'exposé des motifs, que le commentaire qui y est consacré contient une double erreur :

— les décimes additionnels se comptent actuellement en centaines et non en dizaines : il y a manifestement confusion entre le nombre de décimes et le coefficient multiplicateur à appliquer à l'amende;

— les décimes additionnels sont actuellement au nombre de 790 (loi du 22 décembre 1989) et le coefficient multiplicateur est 80. Par conséquent, l'amende minimale est de 40 000 000 francs et l'amende maximale de 80 000 000 francs.

Art. 30 (devenant l'art. 27)

L'article 30 serait mieux rédigé comme suit :

« Art. 27. — Lorsqu'il existe des présomptions sérieuses d'infractions aux articles ..., le commissaire maritime peut interdire au capitaine de quitter, avec son navire, la mer territoriale, à moins ... d'un montant égal au maximum prévu à l'article 25 pour les infractions, augmentée des ... en Belgique.

L'amende prononcée par une décision judiciaire définitive est récupérée sur le cautionnement.

La partie restante est immédiatement restituée.

Les intérêts ... ».

Il y a lieu d'inclure les articles 31 à 33 dans le chapitre VI puisqu'ils concernent des dispositions pénales.

Art. 31 (devenant l'art. 28)

Au point 2, devenant l'alinéa 2, les mots « sans préjudice des dispositions de l'alinéa premier » sont inutiles et doivent dès lors être omis et le mot « également » doit être remplacé par les mots « en outre ».

Le texte néerlandais du point 2 devrait être rédigé ainsi qu'il est proposé dans la version néerlandaise du présent avis.

strekt wat het samen opleggen van de in de ontworpen bepaling voorgeschreven straffen betreft. Onder dit voorbehoud zou het begin van de ontworpen tekst beter als volgt worden gesteld :

« Met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en met geldboete van tienduizend frank tot vijftienduizend frank wordt gestraft ... ».

4. Aan het slot van punt 2, dat het derde lid wordt, schrijve men :

« ... die de artikelen 10, 12, 14, 15 en 16 of de uitvoeringsbesluiten ervan overtreedt ».

Deze opmerking geldt ook voor punt 4, dat het vijfde lid wordt.

5. Punt 3 is overbodig wegens de territorialiteit van het strafrecht. Het moet vervallen.

6. Ofschoon het niet gebruikelijk is dat de Raad van State kritiek levert op de memorie van toelichting, wijst de Raad er in verband met artikel 29 ten slotte op dat de commentaar die eraan is gewijd een dubbele vergissing bevat :

— de opdecimes worden thans in honderdtallen en niet in tientallen berekend : er bestaat duidelijk verwarring tussen het aantal decimes en de vermenigvuldigingscoëfficiënt die op de geldboete moet worden toegepast;

— er zijn thans 790 opdecimes (wet van 22 december 1989) en de vermenigvuldigingscoëfficiënt is 80. De minimumgeldboete bedraagt bijgevolg 40 000 000 frank en de maximumgeldboete 80 000 000 frank.

Art. 30 (dat art. 27 wordt)

Het zou beter zijn artikel 30 als volgt te stellen :

« Art. 27. — Bij zware vermoedens van overtreding van de artikelen ..., kan de waterschout de kapitein verbieden om met zijn schip de territoriale zee te verlaten, tenzij in de Deposito- en Consignatiekas als borgtocht een som wordt gestort ter grootte van het in artikel 25 voorgeschreven maximum voor de overtredingen, vermeerderd met de opdecimes ... in België gevestigde bank.

De geldboete die is opgelegd door een in kracht van gewijsde gegane rechterlijke beslissing, wordt op de borgtocht verhaald.

Het overblijvende gedeelte wordt onmiddellijk terugbetaald.

De rente van de in consignatie gegeven som wordt bij de borgtocht gevoegd ».

De artikelen 31 tot 33 moeten in hoofdstuk VI worden opgenomen aangezien zij strafbepalingen betreffen.

Art. 31 (dat art. 28 wordt)

In punt 2, dat het tweede lid wordt, zijn de woorden « onverminderd het bepaalde in het eerste lid » overbodig en moeten bijgevolg vervallen; het woord « eveneens » moet worden vervangen door het woord « bovendien ». De volgende tekst wordt voorgesteld :

« De ambtenaren en agenten van ... Schelde-estuarium zijn bovendien belast met het opsporen en vaststellen van overtredingen van artikel 5 ».

Art. 32 (devenant l'art. 29)

Contrairement à ce qui est indiqué dans l'exposé des motifs, la formule usuelle est la suivante :

« Art. 29. — Toutes les dispositions du Livre I^{er} du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont d'application ».

Art. 33 (devenant l'art. 30)

L'article 33 serait mieux rédigé comme suit :

« Art. 30. — Quiconque se trouvant à bord d'un navire belge, commet, en dehors du territoire belge, une infraction ... en vertu de celle-ci peut être poursuivi en Belgique ».

Art. 34 (devenant l'art. 31)

1. Au point 1, devenant l'alinéa 1^{er}, les tribunaux n'étant pas rattachés à des régions, les mots « la région » devraient chaque fois être remplacés par les mots « l'arrondissement ».

2. Au point 2, devenant l'alinéa 2, il faut écrire : « Pour les navires battant pavillon étranger, le tribunal compétent est celui dans le ressort duquel se situe le port ... ».

3. Au point 3, devenant l'alinéa 3, les mots « les eaux territoriales » doivent être remplacés par les mots « la mer territoriale ».

Art. 36 (devenant l'art. 33)

L'article 36 devrait être rédigé comme suit :

« Art. 33. — Le Roi est autorisé à approuver et à faire exécuter les modifications aux annexes à la convention, qui sont entrées en vigueur, pour les États parties à celle-ci, selon la procédure prévue à l'article 16 de la convention ».

Art. 37 (devenant l'art. 34)

La formule de promulgation est, à tort, présentée comme l'alinéa 2 de cet article.

Cette formule doit être présentée de manière autonome.

Art. 32 (dat art. 29 wordt)

In tegenstelling tot wat in de memorie van toelichting wordt vermeld, is de gebruikelijke formule de volgende :

« Art. 29. — Alle bepalingen van Boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing ».

Art. 33 (dat art. 30 wordt)

Het zou beter zijn artikel 33 als volgt te stellen :

« Art. 30. — Hij die zich aan boord van een Belgisch schip bevindt en buiten het Belgisch grondgebied de bepalingen van deze wet of van de uitvoeringsbesluiten ervan overtreedt, kan in België worden vervolgd ».

Art. 34 (dat art. 31 wordt)

1. Aangezien de rechtbanken niet verbonden zijn aan gebieden, moet in punt 1, dat het eerste lid wordt, het woord « gebied » telkens worden vervangen door het woord « arrondissement ». De tekst zou dan als volgt luiden :

« Art. 31. — De bevoegde rechtbank is die van het arrondissement waarin de thuishaven van het schip is gelegen ».

2. In punt 2, dat het tweede lid wordt, schrijve men : « Voor schepen die een vreemde vlag voeren, is de bevoegde rechtbank die binnen wier rechtsgebied de aanloop- of vertrekhaven in het Rijk is gelegen ».

3. De tekst van punt 3, die het derde lid wordt, zou beter als volgt worden gesteld :

« Voor schepen die een vreemde vlag voeren en die in de territoriale zee varen zonder een Belgische haven aan te doen, is de bevoegde rechtbank die van Brugge ».

Art. 36 (dat art. 33 wordt)

Artikel 36 zou als volgt moeten worden gesteld :

« Art. 33. — De Koning is gemachtigd om de wijzigingen van de bijlagen bij het Verdrag, welke voor de verdragsluitende Staten van kracht zijn geworden, goed te keuren en te laten uitvoeren volgens de procedure bepaald in artikel 16 van het Verdrag ».

Art. 37 (dat art. 34 wordt)

Het afkondigingsformulier dient zich ten onrechte aan als het tweede lid van dit artikel.

Dat formulier moet als een zelfstandige bepaling worden voorgesteld.

La chambre était composée de

MM. :

C.-L. CLOSSET, *président de chambre*;

R. ANDERSEN,
J. MESSINNE, *conseillers d'Etat*;

C. DESCHAMPS,
P. GOTHOT, *assesseurs de la section de législation*;

Mme :

J. GIELISSEN, *greffier assumé*.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. R. ANDERSEN.

Le rapport a été présenté par M. P. HERBIGNAT, auditeur adjoint. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par M. S. SAINT-VITEUX, référendaire adjoint.

Le Greffier,

J. GIELISSEN

Le Président,

C.-L. CLOSSET

De kamer was samengesteld uit

HH. :

C.-L. CLOSSET, *kamervoorzitter*;

R. ANDERSEN,
J. MESSINNE, *staatsraden*;

C. DESCHAMPS,
P. GOTHOT, *assessoren van de afdeling wetgeving*;

Mevr. :

J. GIELISSEN, *toegevoegd griffier*.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer R. ANDERSEN.

Het verslag werd uitgebracht door de heer P. HERBIGNAT, adjunct-auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door de heer S. SAINT-VITEUX, adjunct-referendaris.

De Griffier,

J. GIELISSEN

De Voorzitter,

C.-L. CLOSSET

PROJET DE LOI

ALBERT II, ROI DES BELGES

A tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications et des Entreprises publiques, de Notre Ministre de la Justice et de Notre Ministre de l'Environnement, et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Vu l'avis de Notre Ministre du Budget,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Communications, et des Entreprises Publiques, Notre Ministre de la Justice et Notre Ministre de l'Environnement sont chargés de présenter en Notre nom aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

CHAPITRE I^{er}

Définitions et champ d'application

Article 1^{er}

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

1° « Substance nuisible » : toute substance dont l'introduction dans la mer est susceptible de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marines, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer;

2° A « Rejet », lorsqu'il se rapporte aux substances nuisibles ou aux effluents contenant de telles substances : tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, et comprend tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange;

B le terme « rejet » ne couvre pas :

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

b) les déversements de substances nuisibles qui résultent directement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement connexe « offshore » des ressources minérales du fond des mers et des océans;

WETSONTWERP

ALBERT II, KONING DER BELGEN

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven, Onze Minister van Justitie en Onze Minister voor het Leefmilieu, en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

Gelet op het advies van Onze Minister van Begroting,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven, Onze Minister van Justitie en Onze Minister voor het Leefmilieu zijn gelast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst volgt :

HOOFDSTUK I

Definities en werkingsfeer

Artikel 1

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

1° « Schadelijke stof » : elke stof die, indien zij in zee terechtkomt, gevaar kan opleveren voor de gezondheid van de mens, schade kan toebrengen aan de biologische rijkdommen, zee flora en -fauna, de recreatiemogelijkheden die de zee biedt kan schaden of storend kan werken op enig ander rechtmatig gebruik van de zee;

2° A « Lozen » wanneer het betrekking heeft op schadelijke stoffen of vloeistoffen die dergelijke stoffen bevatten : elk vrijkomen van dergelijke stoffen van een schip, hoe dan ook veroorzaakt, met inbegrip van ontsnappen, over boord zetten, wegvloeiën, lekken, pompen, storten of ledigen;

B onder « lozen » wordt niet verstaan :

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

b) het vrijkomen van schadelijke stoffen als rechtstreeks gevolg van de exploratie, exploitatie en bijhorende verwerking « offshore » van mineralen die zich in de bodem van de zee en de oceanen bevinden;

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

3° « Ministre » : le Ministre ayant l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation dans ses attributions;

4° « Navire » : tout bâtiment exploité en milieu marin, de quel que type que ce soit, et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes;

5° « Événement » : un incident qui entraîne ou est susceptible d'entraîner le rejet à la mer d'une substance nuisible ou d'un effluent contenant une telle substance;

6° « Convention » : la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, et Annexes faites à Londres le 2 novembre 1973, et le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, et Annexe, faites à Londres le 17 février 1978, approuvés par la loi du 17 janvier 1984, ainsi que les amendements ultérieurs de cette Convention engageant la Belgique sur le plan international;

7° « Port » : une rade, une jetée, un embarcadère et, en général, tout endroit situé ou non en mer et permettant l'amarrage de navires ou l'embarquement ou le débarquement de personnes et de marchandises;

Art. 2

1° Sauf disposition expresse contraire la présente loi et ses arrêtés d'exécution s'appliquent aux navires battant pavillon belge.

2° Le Roi peut rendre la présente loi applicable, en tout ou en partie, à d'autres bâtiments ou engins que ceux mentionnés à l'article 1^{er}, 4°.

Art. 3

Les dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution ne s'appliquent ni aux navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires ni aux autres navires appartenant à un Etat ou exploités par cet Etat tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales.

Art. 4

Sans préjudice des dispositions de l'article 2, le Roi peut exclure entièrement ou partiellement certaines catégories de navires de l'application d'une ou de plusieurs règles et prescriptions édictées en vertu de la présente loi.

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

3° « Minister » : de Minister die het Bestuur van de Maritieme Zaken en van de Scheepvaart in zijn bevoegdheid heeft;

4° « Schip » : elk vaartuig, van welk type ook, dat in het mariene milieu opereert waaronder begrepen : draagvleugelboten, luchtkussenvaartuigen, afzinkbare vaartuigen en drijvende tuigen, alsmede vaste en drijvende platforms;

5° « Voorval » : een gebeurtenis die er daadwerkelijk toe leidt of er vermoedelijk toe zal leiden dat schadelijke stoffen dan wel vloeistoffen welke dergelijke stoffen bevatten, in zee worden geloosd;

6° « Verdrag » : het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van de verontreiniging door schepen, en Bijlagen opgemaakt te Londen op 2 november 1973, en het Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen, en Bijlage, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978, goedgekeurd bij wet van 17 januari 1984, alsook latere wijzigingen van dit Verdrag welke voor België internationaal bindend zijn;

7° « Haven » : een rede, pier, steiger en in het algemeen iedere plaats, al of niet in zee, waar schepen ligplaats kunnen hebben of waar opvarenden en zaken ingescheept of ontscheept kunnen worden.

Art. 2

1° Deze wet en haar uitvoeringsbesluiten zijn, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, van toepassing op schepen die de Belgische vlag voeren.

2° De Koning kan deze wet geheel of gedeeltelijk toepasselijk verklaren op andere vaartuigen of tuigen dan deze bedoeld in artikel 1, 4°.

Art. 3

Het bepaalde van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten is niet van toepassing op oorlogsschepen, schepen in gebruik als marinehulpschepen of andere schepen in eigendom van of in beheer bij een Staat die tijdelijk, uitsluitend, worden gebruikt in dienst van de Overheid voor andere dan handelsdoeleinden.

Art. 4

Onverminderd het bepaalde in artikel 2, kan de Koning bepaalde categorieën van schepen geheel of gedeeltelijk van de toepassing van één of meer krachtens deze wet uitgevaardigde voorschriften vrijstellen.

CHAPITRE II

Obligations générales

Art. 5

Il est interdit à tout navire battant pavillon belge de rejeter une substance nuisible à la mer sauf dans les cas et de la façon prévus par ou en vertu de la Convention ou de la présente loi. Les règles à prescrire en vertu de la présente loi peuvent notamment différer selon les différentes catégories de navires auxquelles elles se rapportent, les zones maritimes à parcourir, les voyages à effectuer ou les substances nuisibles à transporter.

Le premier alinéa est également applicable aux navires battant pavillon étranger durant leur séjour dans la mer territoriale belge.

Art. 6

Le Roi fixe les conditions auxquelles doivent répondre la construction, l'aménagement et l'équipement d'un navire battant pavillon belge afin de prévenir ou de limiter le rejet de substances nuisibles.

Les conditions visées au premier alinéa peuvent notamment différer selon les différentes catégories de navires auxquelles elles se rapportent, les zones maritimes à parcourir, les voyages à effectuer ou les substances nuisibles à transporter.

Les navires battant pavillon étranger doivent, à l'égard des dispositions du premier alinéa, satisfaire aux dispositions correspondantes de la Convention.

Art. 7

A tout navire battant pavillon belge et appartenant à une catégorie de navires désignée par le Roi, il est délivré par le Service de l'Inspection maritime, contre paiement d'une rétribution, un certificat attestant, après inspection, que le navire répond aux conditions visées à l'article 6.

Le service de l'inspection maritime peut accéder à la demande d'une autorité compétente d'un Etat Partie à la Convention, de délivrer à un navire qui bat ou battra le pavillon de cet Etat, un certificat tel que visé au premier alinéa, contre paiement d'une redevance et à la condition stipulée dans ledit alinéa.

Le Roi détermine :

1° le modèle de la demande et les conditions d'obtention, de renouvellement ou de prorogation du certificat ainsi que les documents à produire à cet effet;

2° la teneur, le modèle et la durée de validité du certificat ainsi que de sa prorogation;

HOOFDSTUK II

Algemene verplichtingen

Art. 5

Het is een schip dat de Belgische vlag voert verboden een schadelijke stof in zee te lozen, behoudens in de gevallen en op de wijze bij of krachtens het Verdrag of deze wet bepaald. De krachtens deze wet te geven regelen kunnen inzonderheid verschillen al naargelang zij verschillende categorieën van schepen, te bevaren zeegebieden, te maken reizen of te vervoeren schadelijke stoffen betreffen.

Het eerste lid is eveneens van toepassing op schepen die een vreemde vlag voeren, gedurende de tijd dat deze zich in de Belgische territoriale zee bevinden.

Art. 6

De Koning stelt de eisen vast waaraan de bouw, de inrichting en de uitrusting van een schip dat de Belgische vlag voert, dienen te voldoen ter voorkoming of beperking van het lozen van schadelijke stoffen.

De in het eerste lid bedoelde eisen kunnen ondermeer verschillen al naargelang zij verschillende categorieën van schepen, te bevaren zeegebieden, te maken reizen of te vervoeren schadelijke stoffen betreffen.

Schepen die een vreemde vlag voeren, dienen ten aanzien van het bepaalde in het eerste lid te voldoen aan de overeenkomstige bepalingen van het Verdrag.

Art. 7

Aan een schip dat de Belgische vlag voert, en behoort tot een door de Koning aangewezen categorie van schepen, verleent de dienst van de zeevaartininspectie, na een onderzoek waaruit blijkt dat het schip voldoet aan de in artikel 6 gestelde eisen, een certificaat tegen betaling van een retributie.

De dienst van de zeevaartininspectie mag ingaan op het verzoek van een bevoegde overheid van een Verdragsluitende Staat om, ten behoeve van een schip dat de vlag van die Staat voert of zal voeren, een certificaat zoals bedoeld in het eerste lid af te geven tegen betaling van een retributie en onder de in dat lid bepaalde voorwaarde.

De Koning bepaalt :

1° de wijze van aanvraag en de voorwaarden ter verkrijging, vernieuwing of verlenging van het certificaat alsmede de daartoe over te leggen bescheiden;

2° de inhoud, het model en de geldigheidsduur van het certificaat alsmede de verlenging daarvan;

3° le montant des rétributions à percevoir concernant les coûts des visites, inspections et autres prestations en vue de la délivrance, du renouvellement et de la prorogation du certificat.

Art. 8

Les certificats cessent d'être valables si :

1° le navire n'appartient plus à la catégorie de navires pour laquelle un tel certificat est délivré;

2° le navire est transformé ou si son aménagement ou équipement subit des modifications importantes;

3° le navire passe sous un autre pavillon.

Les certificats peuvent être retirés par le chef de district du service de l'inspection maritime ou son délégué lorsqu'il s'avère que la construction, l'aménagement ou l'équipement du navire diffère considérablement des données du certificat.

Le certificat périmé ou retiré doit être envoyé dans les plus brefs délais par le propriétaire du navire au chef de district du service de l'inspection maritime.

Art. 9

Le Roi peut fixer des règles pour la prévention de la pollution par les navires, notamment en ce qui concerne :

1° la présence requise à bord d'instructions, de modes d'emploi et d'avertissements;

2° l'arrimage, le mode d'emballage et l'étiquetage de substances nuisibles, ainsi que les documents de chargement y relatifs;

3° la présence requise à bord et la nature des appareils de mesurage et d'enregistrement ainsi que leur utilisation;

4° les manipulations effectuées à bord en rapport avec des substances nuisibles et leurs résidus ainsi que la gestion y afférente.

Les règles visées au premier alinéa peuvent notamment différer selon les différentes catégories de navires auxquelles elles se rapportent, les zones maritimes à parcourir, les voyages à effectuer ou les substances nuisibles à transporter.

3° het bedrag van de retributies te heffen in verband met de kosten van onderzoeken, inspecties en andere werkzaamheden leidend tot de afgifte, de vernieuwing en de verlenging van het certificaat.

Art. 8

De certificaten vervallen indien :

1° het schip ophoudt te behoren tot de categorie van schepen waaraan een dergelijk certificaat wordt verstrekt;

2° het schip wordt verbouwd of aan zijn inrichting of uitrusting ingrijpende wijzigingen worden aangebracht;

3° het schip onder vreemde vlag wordt gebracht.

De certificaten kunnen door het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie of zijn gedelegeerde worden ingetrokken wanneer blijkt dat de bouw, de inrichting of de uitrusting van het schip in belangrijke mate afwijkt van de gegevens van het certificaat.

Het vervallen of ingetrokken certificaat dient door de eigenaar van het schip zo spoedig mogelijk aan het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie te worden toegezonden.

Art. 9

De Koning kan, ter voorkoming van verontreiniging door schepen, regelen stellen, onder meer ten aanzien van :

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

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

3° de aan boord vereiste aanwezigheid en hoedanigheid van meet- en registratie-apparatuur alsmede het gebruik daarvan;

4° het aan boord verrichten van handelingen met betrekking tot schadelijke stoffen en residuen ervan alsmede de daarmee verbandhoudende bedrijfsvoering.

De in het eerste lid bedoelde regelen kunnen onder meer verschillen al naargelang deze regelen verschillende categorieën van schepen, te bevaren zeegebieden, te maken reizen of te vervoeren schadelijke stoffen betreffen.

CHAPITRE III

Obligations du capitaine

Art. 10

Le capitaine d'un navire battant pavillon belge et appartenant à une catégorie de navires désignées par le Roi, est responsable de la tenue à bord d'un journal dans lequel sont consignées les opérations relatives au transport, à la manutention et au rejet de substances nuisibles et de leurs résidus, conformément aux règles fixées en vertu de l'alinéa 2.

Pour l'exécution du premier alinéa, le Roi fixe des règles concernant entre autres :

- 1° la teneur et le modèle du journal;
- 2° les données à mentionner dans le journal et le mode d'enregistrement;
- 3° le lieu où et la période durant laquelle le journal doit être conservé.

Le capitaine d'un navire battant pavillon belge ou autre, à bord duquel doit être tenu un journal, doit autoriser les autorités compétentes qui en font la demande, à examiner ce journal et à prendre copie de toute mention y figurant.

Si la demande lui en est faite, le capitaine doit certifier la conformité de la copie.

Toute copie certifiée conforme d'une mention figurant dans le journal fait foi des faits repris dans ce journal jusqu'à preuve du contraire.

Art. 11

Le Roi détermine les cas où le capitaine d'un navire battant pavillon belge est obligé de communiquer immédiatement, aux autorités désignées par Lui, tout événement dans lequel est impliqué le navire. Si le navire est abandonné ou si la communication est incomplète ou ne peut être obtenue, il appartient au propriétaire, à l'affréteur, à l'administrateur ou l'exploitant du navire, ou à leurs représentants, de se conformer à cette obligation.

Le Roi fixe les règles, relatives notamment au contenu de la communication ainsi qu'à la manière dont elle doit être faite et aux autorités auxquelles elle est destinée.

L'obligation visée aux alinéas 1^{er} et 2 vaut également pour un navire battant pavillon étranger, si l'événement se produit dans le milieu marin de la mer territoriale belge ou présente une menace pour ce dernier.

HOOFDSTUK III

Verplichtingen van de kapitein

Art. 10

De kapitein van een schip dat de Belgische vlag voert, en behoort tot een door de Koning aangewezen categorie van schepen, is verplicht ervoor te zorgen dat aan boord een journaal wordt bijgehouden waarin de handelingen met betrekking tot het vervoer, de behandeling en de lozing van schadelijke stoffen en hun residuen worden aangetekend overeenkomstig de krachtens het tweede lid bepaalde regelen.

Ter uitvoering van het eerste lid, stelt de Koning regelen vast, onder meer ten aanzien van :

- 1° de inhoud en het model van het journaal;
- 2° de gegevens die in het journaal moeten worden vermeld en de wijze van vermelding;
- 3° de plaats waarop en de periode gedurende welke het journaal dient te worden bewaard.

De kapitein van een schip dat de Belgische of een vreemde vlag voert en aan boord waarvan een journaal dient te worden gehouden, is verplicht de bevoegde overheden toe te laten om op hun verzoek het journaal in te kijken en van eender welke aantekening afschrift te nemen.

Desgevraagd dient de kapitein het afschrift voor eensluidend te verklaren.

Elk voor eensluidend verklaard afschrift van een aantekening in het journaal geldt als bewijs van de daarin vermelde feiten zolang het tegendeel niet beezen is.

Art. 11

De Koning bepaalt de gevallen waarin de kapitein van een schip dat de Belgische vlag voert, verplicht is elk voorval waarbij het schip betrokken is onverwijld te melden aan de door Hem aangeduide overheidsdiensten. Indien het schip verlaten is of indien de melding onvolledig dan wel niet verkrijgbaar is, rust die verplichting op de eigenaar, bevrachter, beheerder of exploitant van het schip of op hun vertegenwoordigers.

De Koning bepaalt ondermeer waarin deze melding moet bestaan, op welke wijze ze dient te gebeuren en aan welke overheidsdiensten ze moet worden gedaan.

De in het eerste lid bedoelde verplichting geldt ook ten aanzien van een schip dat een vreemde vlag voert indien het voorval plaatsvindt in, of een bedreiging vormt voor het mariene milieu van de Belgische territoriale zee.

Art. 12

Un navire visé à l'article 7, premier alinéa, ne peut quitter un port s'il n'est pas muni des certificats requis et valables.

Un navire battant pavillon d'un Etat Partie à la Convention et qui conformément à cette 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.

CHAPITRE IV

Surveillance et Contrôle

Art. 13

Le service de l'inspection maritime veille à l'application de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution. La surveillance doit se faire sans indûment entraver l'exploitation des navires.

Les fonctionnaires de l'inspection 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.

Sous réserve des compétences accordées par ou en vertu de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution aux fonctionnaires du service de l'inspection maritime, les commissaires maritimes et les agents de la police maritime sont compétents pour contrôler :

- 1° si un navire est muni d'un certificat valable conformément aux dispositions de l'article 7;
- 2° s'il est tenu un journal comme exigé à l'article 10;
- 3° si les mentions figurant dans le journal sont exactes et complètes;
- 4° si, en infraction aux dispositions de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution, des substances nuisibles ont été rejetées en mer par le navire.

Art. 14

Les fonctionnaires visés à l'article 13 ont à tout moment droit à l'accès aux navires, entreprises, lieux d'amarrage et autres endroits, pour autant que leur présence y soit raisonnablement requise pour l'accomplissement de leur tâche, en vue de procéder aux constatations inhérentes à leur mission. Ils peuvent se faire assister par des experts. Au besoin, ils peuvent recourir à la force publique pour s'introduire dans ces lieux.

Les fonctionnaires visés dans le présent article sont en droit d'exiger de prendre connaissance et copie des pièces concernant la nature, la composition, le transport, le stockage et le rejet de substances nuisibles ainsi que des documents y relatifs, pour

Art. 12

Het is een schip als bedoeld in artikel 7, eerste lid, verboden een haven te verlaten, indien het niet is voorzien van de vereiste geldige certificaten.

Het is een schip dat de vlag van een Verdragsluitende Staat voert en dat ingevolge het Verdrag 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.

HOOFDSTUK IV

Toezicht en Controle

Art. 13

De dienst van de zeevaartinspectie ziet toe op de naleving van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan. Dit toezicht moet geschieden zonder de uitbating van de schepen onnodig te belemmeren.

De ambtenaren van de zeevaartinspectie 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.

Onder voorbehoud van de bevoegdheden die deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan aan de ambtenaren van de dienst van de zeevaartinspectie toekent, zijn de waterschouten en de agenten van de zeevaartpolitie bevoegd om na te gaan :

- 1° of een schip voorzien is van een geldig certificaat overeenkomstig het bepaalde in artikel 7;
- 2° of een journaal zoals vereist in artikel 10 bijgehouden wordt;
- 3° of de aantekeningen in het journaal juist en volledig zijn;
- 4° of het schip in strijd met de bepalingen van deze wet of haar uitvoeringsbesluiten schadelijke stoffen in zee heeft geloosd.

Art. 14

De in artikel 13 bedoelde ambtenaren hebben het recht te allen tijde schepen, bedrijven, ligplaatsen en andere plaatsen te betreden teneinde er de vaststellingen te doen welke tot hun opdracht behoren voor zover dit redelijkerwijze voor de vervulling van hun taak noodzakelijk is. Zij kunnen zich doen bijstaan door deskundigen. Zo nodig kunnen zij beroep doen op de openbare macht om zich tot die plaatsen toegang te verschaffen.

De in dit artikel bedoelde ambtenaren hebben het recht inzage te eisen en afschrift te nemen van de bescheiden die betrekking hebben op de aard, de samenstelling, het vervoer, de opslag en de lozing van schadelijke stoffen, alsmede de hiermee verband

autant que ce soit raisonnablement requis pour l'accomplissement de leur tâche.

Les fonctionnaires visés dans le présent article sont en droit, pour autant que ce soit raisonnablement requis pour l'accomplissement de leur tâche, de procéder ou de faire procéder à un examen des substances découvertes en des endroits auxquels ils ont accès en vertu du premier alinéa, et d'en prendre ou d'en faire prendre des échantillons.

Art. 15

A leur demande, le capitaine est tenu de fournir aux fonctionnaires et aux personnes qui les accompagnent, visés à l'article 13, un accès convenable et sûr au navire et à ses cales. Par ailleurs le capitaine, à la demande de ces fonctionnaires, procure les renseignements, moyens et assistance que ces fonctionnaires jugent raisonnablement nécessaires pour effectuer l'inspection à bord.

Toute personne chargée de la gestion journalière d'une entreprise ou responsable d'un lieu d'amarrage ou de tout autre endroit auquel les fonctionnaires visés à l'article 13 et les personnes qui les accompagnent ont accès, est tenue de leur fournir les renseignements, moyens et assistance qu'ils jugent nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

Art. 16

Les articles 14 et 15 sont également applicables à un navire battant pavillon étranger et se trouvant sur le territoire belge.

Art. 17

Un navire battant pavillon étranger et qui, conformément à la Convention, doit être muni d'un certificat, peut, dans un port belge, être soumis au contrôle d'un fonctionnaire visé à l'article 13 en vue de vérifier si le navire est pourvu d'un certificat valable.

Si un navire visé au premier alinéa n'est pas muni d'un certificat valable ou s'il y a des raisons fondées d'admettre que la construction, l'aménagement ou l'équipement du navire ne sont pas conformes aux données du certificat, le navire peut être soumis à une inspection plus approfondie par un fonctionnaire du service de l'inspection maritime.

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.

houdende documenten, voorzover dit redelijkerwijs voor de vervulling van hun taak noodzakelijk is.

De in dit artikel bedoelde ambtenaren zijn, voorzover dit redelijkerwijs voor de vervulling van hun taak nodig is, bevoegd stoffen die zij aantreffen op plaatsen waar zij ingevolge het eerste lid toegang hebben, aan een onderzoek te onderwerpen of te doen onderwerpen en daarvan monsters te nemen of te doen nemen.

Art. 15

De kapitein is verplicht de in artikel 13 bedoelde ambtenaren en de personen die hen vergezellen desgevraagd behoorlijke en veilige toegang tot het schip en zijn ruimen te verschaffen. Voorts verschaft de kapitein, op verzoek van die ambtenaren, de inlichtingen, middelen en hulp die deze ambtenaren redelijkerwijs menen nodig te hebben voor de uitvoering van het onderzoek aan boord.

Ieder persoon die belast is met het dagelijks beheer van een bedrijf of verantwoordelijk is voor een ligplaats of andere plaatsen waar de in artikel 13 bedoelde ambtenaren en de personen die hen vergezellen toegang hebben, is verplicht hun de inlichtingen, middelen en hulp te verstrekken welke zij voor de vervulling van hun opdracht nodig achten.

Art. 16

De artikelen 14 en 15 gelden ook voor een schip dat een vreemde vlag voert en dat zich op Belgisch grondgebied bevindt.

Art. 17

Een schip dat een vreemde vlag voert en dat ingevolge het Verdrag een certificaat behoeft, kan in een Belgische haven worden gecontroleerd door een in artikel 13 vermelde ambtenaar, ten einde na te gaan of het schip is voorzien van een geldig certificaat.

Indien een in het eerste lid bedoeld schip niet is voorzien van een geldig certificaat of indien er gegronde redenen zijn om aan te nemen dat de bouw, inrichting of uitrusting van het schip niet in overeenstemming is met de gegevens van het certificaat, kan het schip worden onderworpen aan een nader onderzoek door een ambtenaar van de dienst van de zeevaartinspectie.

Een schip dat een vreemde vlag voert en dat ingevolge het Verdrag geen certificaat behoeft, kan in een Belgische haven 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.

L'alinéa 3 est également applicable à un navire battant le pavillon d'un Etat qui n'est pas Partie à la Convention.

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 sur le territoire belge, afin de vérifier si, en infraction aux dispositions de la Convention, la présente loi ou ses arrêtés d'exécution, des substances nuisibles ont été rejetées en mer.

Art. 19

Le chef de district du service de l'inspection maritime ou son délégué a le droit de retenir un navire battant pavillon belge :

1° si le navire n'est pas muni de tous les certificats valables, requis en vertu des articles 7 et 8;

2° s'il constate que le navire ne satisfait pas aux conditions requises pour l'obtention de ces certificats;

3° lorsqu'il s'agit d'un navire n'appartenant pas à l'une des catégories visées à l'article 7, premier alinéa, si le navire est construit, aménagé ou équipé de façon à constituer un danger de pollution du milieu marin.

Art. 20

Le chef de district du service de l'inspection maritime ou son délégué a le droit de retenir un navire battant le pavillon d'une Partie à la Convention et se trouvant dans un port belge :

1° si le navire n'est pas muni de tous les certificats valables, exigés en vertu de la Convention;

2° si la construction, l'aménagement ou l'équipement du navire diffère considérablement des données du certificat;

3° si, en vertu de la Convention aucun certificat n'est requis mais que le navire est construit, aménagé ou équipé de façon à constituer un danger de pollution du milieu marin;

4° si une demande est formulée à cet effet par les autorités compétentes de l'Etat du pavillon de ce navire pour une infraction aux dispositions légales fixées par cet Etat en exécution de la Convention;

5° si demande en est faite par l'autorité compétente d'un Etat côtier, Partie à la Convention, pour des infractions aux dispositions de la Convention, commises dans des eaux sous la juridiction de cet Etat.

Le chef de district du service de l'inspection maritime ou son délégué a le droit de retenir un navire

Het derde lid is van overeenkomstige toepassing op het schip dat de vlag voert van een Staat die geen Partij is bij het Verdrag.

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 zich op Belgisch grondgebied bevindt 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.

Art. 19

Het districtshoofd van de dienst van de Zeevaartinspectie of zijn gemachtigde heeft het recht een schip dat de Belgische vlag voert te doen ophouden :

1° indien het schip niet is voorzien van alle krachtens de artikelen 7 en 8 vereiste geldige certificaten;

2° indien hij vaststelt dat het schip niet voldoet aan de voor de verkrijging van die certificaten gestelde eisen;

3° waar het een schip betreft dat niet behoort tot een in artikel 7, eerste lid, bedoelde categorie, indien het schip zodanig is gebouwd, ingericht of uitgerust dat het een gevaar vormt voor verontreiniging van het mariene milieu.

Art. 20

Het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie of zijn gemachtigde heeft het recht een schip dat de vlag voert van een Staat die Partij is bij het Verdrag en dat zich in een Belgische haven bevindt, te doen ophouden :

1° indien het schip niet is voorzien van alle, krachtens het Verdrag vereiste, geldige certificaten;

2° indien de bouw, de inrichting of de uitrusting van het schip in belangrijke mate afwijkt van de gegevens van het certificaat;

3° indien krachtens het Verdrag geen certificaat vereist is en het schip zodanig is gebouwd, ingericht of uitgerust dat het een gevaar vormt voor verontreiniging van het mariene milieu;

4° indien daartoe een verzoek wordt gedaan door de bevoegde autoriteiten van de vlaggestaat van dit schip wegens een overtreding van de in die Staat ter uitvoering van het Verdrag gestelde wettelijke regelen;

5° indien daartoe een verzoek wordt gedaan door de bevoegde autoriteit van een kuststaat, partij bij het Verdrag, wegens overtredingen op de bepalingen van het Verdrag, begaan in de wateren onder jurisdictie van die Staat.

Het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie of zijn gemachtigde heeft het recht een

battant le pavillon d'un Etat qui n'est pas Partie à la Convention et qui se trouve dans un port belge, s'il est construit, aménagé, ou équipé de façon à constituer un danger de pollution du milieu marin.

Sauf en cas d'urgence, le chef de district ou son délégué n'exerce les pouvoirs visés par le présent article qu'après avoir informé des mesures envisagées et des raisons qui les motivent le Consul ou le représentant diplomatique de l'Etat dont le navire bat pavillon ou en cas d'impossibilité, le représentant diplomatique ou le Gouvernement de l'Etat dont le navire bat pavillon. En cas d'urgence, cette information se fait aussitôt que les mesures ont été prises.

Art. 21

Le navire est libéré dès que le chef de district du service de l'inspection maritime ou son délégué constate que les conditions requises sont remplies.

Art. 22

Le chef de district du service de l'inspection maritime informe le commissaire maritime de sa décision de retenir ou de libérer un navire, lequel veille à l'exécution de ces mesures.

Art. 23

Dans des cas particuliers, le chef de district du service de l'inspection maritime peut accorder à un navire non muni d'un certificat valable, comme prévu aux articles 7 et 8 une dispense de l'interdiction visée à l'article 12 :

1° s'il constate que le navire répond aux conditions requises pour l'obtention de ce certificat;

2° si le navire ne répond pas aux conditions requises pour l'obtention de ce certificat, pour lui permettre de se rendre au port de réparation approprié le plus proche en vue d'y pourvoir au nécessaire.

Art. 24

Le Roi fixe les conditions auxquelles les chefs de district du service de l'inspection maritime peuvent, si des circonstances particulières l'exigent, accorder dispense de l'application d'une ou de plusieurs dispositions des arrêtés pris en exécution de la présente loi et portant sur la construction, l'aménagement ou l'équipement d'un navire.

schip dat de vlag voert van een Staat die geen Partij is bij het Verdrag 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.

Behoudens in dringende gevallen oefent het districtshoofd of zijn gemachtigde de in dit artikel bedoelde bevoegdheden eerst uit nadat hij van de voorgenomen maatregelen en de redenen waarom ze worden genomen kennis heeft gegeven aan de Consul of aan de diplomatieke vertegenwoordiger van de Staat waarvan het schip de vlag voert of, zo dit niet mogelijk is, aan de Regering van de Staat waarvan het schip de vlag voert. In dringende gevallen geschiedt deze mededeling onmiddellijk nadat de maatregelen zijn genomen.

Art. 21

Het schip mag vertrekken zodra het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie of zijn gemachtigde vaststelt dat aan de gestelde voorwaarden is voldaan.

Art. 22

Het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie stelt de waterschout die de uitvoering van de maatregelen verzekert, in kennis van zijn beslissing om het schip op te houden of te laten vertrekken.

Art. 23

In bijzondere gevallen kan het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie aan een schip dat niet is voorzien van een geldig certificaat, als bepaald in de artikelen 7 en 8, ontheffing verlenen van het in artikel 12 bedoelde verbod :

1° indien hij heeft vastgesteld dat het schip voldoet aan de voor het verkrijgen van dat certificaat gestelde eisen;

2° indien het schip niet voldoet aan de voor het verkrijgen van dat certificaat gestelde eisen, teneinde het in staat te stellen zich naar de dichtsbijzijnde geschikte herstellingshaven te begeven met het doel aldaar in het ontbrekende te voorzien.

Art. 24

De Koning bepaalt de voorwaarden waaronder de districtshoofden van de dienst van de zeevaartinspectie, in bijzondere omstandigheden ontheffing kunnen verlenen van één of meer bepalingen van de uitvoeringsbesluiten van deze wet die betrekking hebben op de bouw, inrichting of uitrusting van een schip.

La dispense prévue à l'alinéa 1^{er} peut être assortie de restrictions ou de conditions.

Art. 25

Si le certificat, visé à l'article 7, est refusé ou si un navire est retenu en application de l'article 19 ou 20, le service de l'inspection maritime dresse un procès-verbal. Copie de ce procès-verbal est envoyée dans les 24 heures suivant la décision au capitaine ou au propriétaire, à l'affrètement, à l'administrateur ou à l'exploitant du navire.

CHAPITRE V

Procédure de recours

Art. 26

Dans les quatorze jours de la date d'envoi de la copie visée à l'article 25, un recours peut être introduit contre la décision du service de l'inspection maritime.

Ce recours peut être introduit par les personnes visées à l'article 25 par écrit, auprès du Ministre.

Le recours n'est pas suspensif.

Art. 27

Avant de statuer, le Ministre peut requérir l'avis du Conseil d'enquête maritime créé par la loi du 30 juillet 1926 instituant un conseil d'enquête maritime, lequel doit émettre son avis dans les trente jours. En tout cas, le Ministre statue dans les soixante jours de la réception du recours.

L'intéressé ou son conseil est entendu à sa demande par le Conseil d'Enquête maritime.

La décision du Ministre est notifiée à l'intéressé.

Art. 28

Les événements survenus à des navires et qui ont entraîné ou auraient pu entraîner une pollution de la mer territoriale belge peuvent, à la demande du Commissaire de l'Etat, être examinés par le Conseil d'enquête maritime, quel que soit le pavillon de ces navires.

L'enquête tend à rechercher les causes des événements prévus à l'alinéa 1^{er} et leurs conséquences ainsi que de déterminer comment ils pouvaient être préve-

Aan de in het vorig lid bedoelde ontheffing kunnen beperkingen of voorwaarden worden verbonden.

Art. 25

Indien het in artikel 7 bedoelde certificaat wordt geweigerd of indien een schip met toepassing van artikel 19 of artikel 20 wordt opgehouden, wordt door de dienst van de zeevaartinspectie een proces-verbaal opgemaakt. Een afschrift van dit proces-verbaal wordt binnen 24 uren na de beslissing toegezonden aan de gezagvoerder of de eigenaar, bevrachter, beheerder of exploitant van het schip.

HOOFDSTUK V

Beroepsprocedure

Art. 26

Binnen veertien dagen na de datum van verzending van het in artikel 25 bedoelde afschrift, kan beroep worden ingesteld tegen de beslissing van de dienst van de zeevaartinspectie.

Het beroep kan door de personen bedoeld in artikel 25 bij de Minister worden ingesteld door het indienen van een gemotiveerd bezwaarschrift.

Het beroep schorst de tenuitvoerlegging niet.

Art. 27

Alvorens hij een beslissing neemt, kan de Minister het advies inwinnen van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart, ingesteld bij de wet van 30 juli 1926 tot instelling van de onderzoeksraad voor de zeevaart die binnen dertig dagen zijn advies moet uitbrengen. De Minister beslist in elk geval binnen zestig dagen na ontvangst van het beroep.

De belanghebbende of zijn raadsman worden op hun verzoek door de Onderzoeksraad voor de zeevaart gehoord.

De beslissing van de Minister wordt ter kennis gebracht van de belanghebbende.

Art. 28

Voorvallen overkomen aan schepen waarbij een verontreiniging van de Belgische territoriale zee is ontstaan of had kunnen ontstaan, kunnen op verzoek van de Rijkscommissaris door de Onderzoeksraad voor de Zeevaart worden onderzocht, ongeacht de vlag die deze schepen voeren.

Het onderzoek strekt ertoe de oorzaken van de in het 1^{ste} lid bedoelde voorvallen en hun gevolgen na te gaan en te bepalen hoe deze voorkomen kunnen wor-

nus. Le Conseil peut en l'occurrence formuler des recommandations, s'il le juge utile.

Le Commissaire de l'Etat rassemble tous les documents et peut convoquer des témoins à comparaître devant le Conseil.

Les constatations du Conseil d'enquête maritime sont transmises par le Commissaire de l'Etat au Directeur général de l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation.

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

CHAPITRE VI

Dispositions pénales

Art. 29

Est puni d'une amende de cinq cent mille à un million de francs, l'administrateur ou l'exploitant, le propriétaire et l'affrèteur d'un navire à bord duquel les dispositions des articles 5 et 12 ou leurs arrêtés d'exécution n'ont pas été respectées.

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

En cas de récidive dans les trois ans qui suivent une condamnation, les amendes mentionnées ci-dessus peuvent être portées au double du maximum.

Est puni d'une amende de dix mille francs à vingt-cinq mille francs, le capitaine d'un navire qui enfreint les articles 5, 10, et 12 ou qui s'oppose à ce qui est stipulé par les articles 14 et 15 ou qui n'observe pas les obligations y prévues.

Sont punis d'une amende de deux mille à dix mille francs, les officiers d'un navire qui enfreignent les articles 5, 10 et 12 ou qui s'opposent à ce qui est stipulé par les articles 14 et 15 ou qui n'observent pas les obligations y prévues.

Art. 30

Lorsqu'il existe des présomptions sérieuses d'infractions aux articles 5, 10, 11, 12, 14 et 15, le commissaire maritime peut interdire au capitaine de quitter, avec son navire, les eaux maritimes belges, à moins qu'un cautionnement ne soit versé à la Caisse des Dépôts et Consignations d'un montant égal au maximum prévu à l'article 29 pour les infractions, augmenté des décimes additionnels. La consignation de cette somme peut, sans occasionner des frais pour l'autorité, être remplacée par une garantie bancaire accordée par une banque établie en Belgique.

den. De Raad kan daarbij aanbevelingen formuleren indien hij dit gewenst acht.

De Rijkscommissaris verzamelt alle documenten en kan getuigen oproepen om voor de Raad te verschijnen.

De bevindingen van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart worden door de Rijkscommissaris toegezonden aan de Directeur-generaal van het Bestuur van de Maritieme Zaken en van de Scheepvaart.

Betreft het een schip dat een vreemde vlag voert, dan worden die bevindingen langs diplomatieke weg toegezonden aan de maritieme overheden van het land waarvan het schip de vlag voert.

HOOFDSTUK VI

Strafbepalingen

Art. 29

Met een geldboete van vijfhonderdduizend tot één miljoen frank wordt gestraft de beheerder of exploitant, de eigenaar of bevrachter van een schip waarop de bepalingen van artikel 5 en 12 of de uitvoeringsbesluiten ervan niet werden nageleefd.

Indien de overtreding wordt begaan tussen zonsondergang en zonsopgang, wordt de geldboete verdubbeld.

In geval van herhaling binnen de termijn van drie jaar welke op een veroordeling volgt kunnen de hierboven voorziene geldboeten op het dubbel van het maximum worden gebracht.

Met een geldboete van tienduizend frank tot vijftienduizend frank wordt gestraft de kapitein van een schip die de artikelen 5, 10 en 12 van deze wet of haar uitvoeringsbesluiten overtreedt, zich verzet tegen het bepaalde in de artikelen 14 en 15 of zich niet houdt aan de daarin opgelegde verplichtingen.

Met een geldboete van tweeduizend tot tienduizend frank worden gestraft, de officieren van een schip die de artikelen 5, 10 en 12 van deze wet of haar uitvoeringsbesluiten overtreden of zich verzetten tegen het bepaalde in de artikelen 14 en 15 of zich niet houden aan de daarin opgelegde verplichtingen.

Art. 30

Bij zware vermoedens van overtreding van de artikelen 5, 10, 11, 12, 14 en 15 kan de waterschout de kapitein verbieden om met zijn schip de Belgische zeevaten te verlaten, tenzij in de Deposito- en Consignatiekas als borgtocht een som wordt gestort ter grootte van het in artikel 29 voorgeschreven maximum voor de overtredingen, verhoogd met de opdecimes. Het storten van bedoelde som kan zonder kosten voor de overheid vervangen worden door een bankgarantie, verleend door een in België gevestigde bank.

L'amende prononcée par une décision judiciaire passée en force de chose jugée est récupérée sur le cautionnement.

La partie restante est immédiatement restituée.

Les intérêts de la somme consignée s'ajoutent au cautionnement.

Art. 31

Sont chargés de rechercher et de constater les infractions à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution :

1° les commissaires maritimes et les agents de la police maritime;

2° les fonctionnaires et agents du service de l'inspection maritime;

3° les capitaines de ports.

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, en outre chargés de rechercher et de constater les infractions à l'article 5.

Art. 32

Toutes les dispositions du Livre I^{er} du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont d'application.

Art. 33

Quiconque se trouvant à bord d'un navire belge, commet, en dehors du territoire belge, une infraction aux dispositions de la présente loi ou aux arrêtés d'exécution pris en vertu de celle-ci, peut être poursuivi en Belgique.

Art. 34

Le tribunal compétent est celui de l'arrondissement où se situe le port d'attache du navire.

Pour des navires battant pavillon étranger, le tribunal compétent est celui dans le ressort duquel se situe le port d'escale ou de départ dans le Royaume.

Pour les navires battant pavillon étranger et naviguant dans la mer territoriale sans faire escale dans un port belge, le tribunal compétent est celui de Bruges.

De geldboete die is opgelegd door in een kracht van gewijsde gegane rechterlijke beslissing, wordt op de borgtocht verhaald.

Het overblijvend gedeelte wordt onmiddellijk terugbetaald.

De rente van de in consignatie gegeven som wordt bij de borgtocht gevoegd.

Art. 31

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

1° de waterschouten en de agenten van de zeevaartpolitie;

2° de ambtenaren en agenten van de dienst van de zeevaartinspectie;

3° de havenkapiteins.

De ambtenaren en agenten van de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee en het Schelde- estuarium zijn bovendien belast met het opsporen en vaststellen van overtredingen van artikel 5.

Art. 32

Alle bepalingen van Boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing.

Art. 33

Hij die zich aan boord van een Belgisch schip bevindt en buiten het Belgisch grondgebied de bepalingen van deze wet of van de uitvoeringsbesluiten ervan overtreedt, kan in België worden vervolgd.

Art. 34

De bevoegde rechtbank is die van het arrondissement waarin de thuishaven van het schip is gelegen.

Voor schepen die een vreemde vlag voeren is de bevoegde rechtbank die binnen wier rechtsgebied de aanloop- of vertrekhaven in het Rijk is gelegen.

Voor schepen die een vreemde vlag voeren en die in de territoriale zee varen zonder een Belgische haven aan te doen, is de bevoegde rechtbank die van Brugge.

CHAPITRE VII

Dispositions finales

Art. 35

Le Roi peut autoriser des organismes ou des personnes à effectuer certaines activités désignées par Lui au profit du service de l'Inspection maritime.

Art. 36

Le Roi peut, aux conditions à fixer par Lui, accorder effet aux modifications des Annexes à la Convention qui sont entrées en vigueur pour les Etats Parties à la Convention selon la procédure prévue à l'article 16 de ladite Convention.

Art. 37

La loi du 4 juillet 1962 sur la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, modifiée par la loi du 19 mars 1973, est abrogée.

Donné à Bruxelles, le 17 mars 1994.

ALBERT

PAR LE ROI :

*Le Vice-Premier Ministre et
Ministre des Communications
et des Entreprises publiques,*

E. DI RUPO

*Le Vice-Premier Ministre et
Ministre de la Justice,*

M. WATHELET

Le Ministre de l'Environnement,

J. SANTKIN

HOOFDSTUK VII

Slotbepalingen

Art. 35

De Koning kan organisaties of personen machtigen bepaalde door hem aangewezen werkzaamheden ten behoeve van de dienst van de Zeevaartinspectie te verrichten.

Art. 36

De Koning kan onder door Hem te bepalen voorwaarden uitwerking verlenen aan de wijzigingen van de Bijlagen aan het Verdrag, welke voor de Verdragsluitende Staten van kracht zijn geworden volgens de procedure voorzien in artikel 16 van het Verdrag.

Art. 37

De wet van 4 juli 1962 op de verontreiniging van de zee door olie, gewijzigd bij de wet van 19 maart 1973, wordt opgeheven.

Gegeven te Brussel, 17 maart 1994.

ALBERT

VAN KONINGSWEGE :

*De Vice-Eerste Minister en
Minister van Verkeerswezen
en Overheidsbedrijven,*

E. DI RUPO

*De Vice-Eerste Minister en
Minister van Justitie,*

M. WATHELET

De Minister van Leefmilieu,

J. SANTKIN