

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

18 janvier 2011

PROJET DE LOI
portant des dispositions diverses
concernant la MobilitéBELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

18 januari 2011

WETSONTWERP
houdende diverse bepalingen
betreffende Mobiliteit

SOMMAIRE

Pages

1. Exposé des motifs	3
2. Avant-projet	6
3. Avis du Conseil d'État.....	15
4. Projet de loi.....	20
5. Annexes.....	25

INHOUD

Blz.

1. Memorie van toelichting	3
2. Voorontwerp	6
3. Advies van de Raad van State	15
4. Wetsontwerp.....	20
5. Bijlagen.....	25

**LE GOUVERNEMENT DEMANDE L'URGENCE CONFORMÉMENT À
L'ARTICLE 80 DE LA CONSTITUTION.**

**DE SPOEDBEHANDELING WORDT DOOR DE REGERING GEVRAAGD
OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 80 VAN DE GRONDWET.**

1275

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 18 janvier 2011.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 20 janvier 2011.

De regering heeft dit wetsontwerp op 18 januari 2011 ingediend.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 20 januari 2011 door de Kamer ontvangen.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie	
PS	:	Parti Socialiste	
MR	:	Mouvement Réformateur	
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams	
sp.a	:	socialistische partij anders	
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
VB	:	Vlaams Belang	
cdH	:	centre démocrate Humaniste	
LDD	:	Lijst Dedecker	
PP	:	Parti Populaire	

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i>	
DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Questions et Réponses écrites	QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Séance plénière	PLEN:	Plenum
COM:	Réunion de commission	COM:	Commissievergadering
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>
<i>Commandes:</i> <i>Place de la Nation 2</i> <i>1008 Bruxelles</i> <i>Tél.: 02/ 549 81 60</i> <i>Fax: 02/549 82 74</i> <i>www.laChambre.be</i> <i>e-mail: publications@laChambre.be</i>	<i>Bestellingen:</i> <i>Natieplein 2</i> <i>1008 Brussel</i> <i>Tel.: 02/ 549 81 60</i> <i>Fax: 02/549 82 74</i> <i>www.deKamer.be</i> <i>e-mail: publicaties@deKamer.be</i>

EXPOSÉ DES MOTIFS

CHAPITRE 1^{ER}

Généralités

L'article 1^{er} n'appelle pas de commentaire.

CHAPITRE 2

Modifications en matière de transport maritime

Les articles 2 et 5 du présent projet visent la transposition partielle de la directive 2009/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant la directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions. La directive 2009/123/CE reprend certaines dispositions, dans une forme légèrement modifiée, de la décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires.

Les articles 2 et 5 modifient les articles 5 et 29 de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires afin qu'ils correspondent d'une manière plus explicite avec la directive 2005/35/CE susmentionnée, telle que modifiée par la directive 2009/123/CE susmentionnée. Les articles 5 et 29 de la loi du 6 avril 1995 susmentionnée prévoient des sanctions pour les rejets provenant de navires de substances nuisibles.

Les autres dispositions de la directive 2009/123/CE sont déjà couvertes par des dispositions de droit national en vigueur et n'ont pas besoin de transposition complémentaire.

L'article 3 du présent projet vise la transposition partielle de la directive 2005/35/CE susmentionnée, suite à une remarque de la Commission européenne à cet égard.

L'article 3 modifie l'article 17*bis* de la loi du 6 avril 1995 susmentionnée afin que, conformément à la directive 2005/35/CE, une inspection appropriée doit se faire d'un navire se trouvant dans un port belge s'il y a un soupçon que le navire a rejeté des substances polluantes.

L'Article 4 du présent projet vise la transposition partielle de la directive 2005/35/CE, suite à la publication d'un erratum dans le Journal officiel de l'Union européenne. Les références à l'Union européenne, dans

MEMORIE VAN TOELICHTING

HOOFDSTUK 1

Algemeen

Artikel 1 behoeft geen commentaar.

HOOFDSTUK 2

Wijzigingen inzake maritiem vervoer

Artikelen 2 en 5 van het voorliggende ontwerp strekken tot de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2009/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot wijziging van richtlijn 2005/35/EG inzake verontreiniging vanaf schepen en invoering van sancties voor inbreuken. Richtlijn 2009/123/EG neemt met een beperkt aantal wijzigingen een aantal bepalingen over van het vernietigde kaderbesluit 2005/667/JBZ van de Raad van 12 juli 2005 tot versterking van het strafrechtelijk kader voor de bestrijding van verontreiniging vanaf schepen.

Artikelen 2 en 5 wijzigen artikel 5 en 29 van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen zodat zij op een meer uitdrukkelijke wijze overeenstemmen met de bovenvermelde richtlijn 2005/35/EG zoals gewijzigd door de bovenvermelde richtlijn 2009/123/EG. De artikelen 5 en 29 van de bovenvermelde wet van 6 april 1995 stellen lozingen van schadelijke stoffen vanaf schepen strafbaar.

De overige bepalingen van richtlijn 2009/123/EG worden reeds gedekt door vigerende nationaalrechtelijke bepalingen en behoeven geen bijkomende omzetting.

Artikel 3 van het voorliggend ontwerp strekt tot de gedeeltelijke omzetting van de bovenvermelde richtlijn 2005/35/EG, naar aanleiding van een opmerking die de Europese Commissie daarover heeft gemaakt.

Artikel 3 wijzigt artikel 17*bis* van de bovenvermelde wet van 6 april 1995 zodat in overeenstemming met richtlijn 2005/35/EG er een passende inspectie moet gebeuren van een schip in een Belgische haven indien het vermoeden bestaat dat het schip verontreinigende stoffen heeft geloosd.

Artikel 4 van het voorliggend ontwerp strekt tot gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2005/35/EG. Naar aanleiding van een erratum gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie worden de verwijzingen

l'article 17^{ter} de la loi du 6 avril 1995 susmentionnée sont complétées par la référence à l'Espace économique européen. Ces références correctes sont aussi repris dans les modifications des articles 5 et 17^{bis} de la loi du 6 avril 1995 susmentionnée, traitées ci-dessus.

CHAPITRE 3

Modifications en matière de transport aérien

Exposé général

Le système de régulation économique de l'aéroport de Bruxelles-National est défini dans l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de BIAC en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires et dans l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme BIAC.

La Directive 2009/12/CE du Parlement Européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires impose de modifier certains aspects du système de régulation économique.

La Directive 2009/12 doit être transposée pour le 15 mars 2011.

La période de régulation actuelle s'achève le 1^{er} avril 2011. Le système de régulation économique actuel impose une période de consultation avec les usagers de neuf mois avant le début de la nouvelle période de régulation. Les modifications du système de régulation doivent donc entrer en vigueur en principe avant juin 2010.

Les articles 6 à 7 visent à donner le pouvoir au Roi de modifier le système de régulation économique.

DISCUSSION ARTICLE PAR ARTICLE

Art. 6

Cet article vise à autoriser le Roi à modifier le système de régulation économique de l'aéroport afin de le moderniser et de le mettre en conformité avec la Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires.

in artikel 17^{ter} van de bovenvermelde wet van 6 april 1995 naar de Europese Unie aangevuld met de verwijzing naar de Europese Economische Ruimte. Ook in de hierboven besproken wijzigingen van artikel 5 en artikel 17^{bis} van de voormelde wet van 6 april 1995 werden de juiste verwijzingen opgenomen.

HOOFDSTUK 3

Wijzigingen inzake luchtvaart

Algemene toelichting

Het economisch regulerende systeem van luchthaven Brussel-Nationaal wordt vastgelegd in het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van BIAC in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties en in het koninklijk besluit van 21 juni 2004 die de exploitatielicense voor luchthaven Brussel-Nationaal toekent aan de naamloze vennootschap BIAC.

Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 11 maart 2009 over de luchthavengelden legt op om bepaalde aspecten van het economisch reguleerde systeem te wijzigen.

Richtlijn 2009/12 moet tegen 15 maart 2011 worden omgezet.

De actuele reguleringsperiode loopt ten einde op 1 april 2011. Het actuele economisch regulerende systeem legt een consultatieperiode van negen maanden op met de gebruikers vooraleer de nieuwe reguleringsperiode begint. De wijzigingen aangebracht aan het regulerende systeem moeten dus in principe van kracht worden vóór juni 2010.

De artikelen 6 tot 7 beogen het verlenen van de bevoegdheid aan de Koning om het economisch regulerende systeem te wijzigen.

ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Art. 6

Dit artikel beoogt het verlenen van de bevoegdheid aan de Koning om het economisch regulerende systeem van de luchthaven te wijzigen teneinde die te moderniseren en in overeenstemming te brengen met Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 11 maart 2009 over de luchthavengelden.

Art. 7

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 8

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Le premier ministre,

Yves LETERME

Le secrétaire d'État à la Mobilité,

Etienne SCHOUPPE

Art. 7

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Art. 8

Dit artikel behoeft geen commentaar.

De eerste minister,

Yves LETERME

De staatssecretaris voor Mobiliteit,

Etienne SCHOUPPE

AVANT-PROJET DE LOI**soumis à l'avis du Conseil d'État****Avant-projet de loi portant des dispositions
diverses concernant la Mobilité****CHAPITRE 1^{ER}****Transposition de la directive 2005/35/CE
et de la directive 2009/123/CE modifiant la loi
du 6 avril 1995 relative à la prévention
de la pollution par les navires****Article 1^{er}**

La présente loi, partiellement en transposition de la directive 2005/35/CE et de la directive 2009/123/CE règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

Dans l'article 5 de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires, modifié par la loi du 19 décembre 2006, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'alinéa 2, les mots "L'alinéa 1^{er}" sont remplacés par les mots "Le présent article";

2° dans l'alinéa 3, les mots "L'annexe I^{re}, règle 11 b), et l'annexe II, règle 6 b)" sont remplacés par les mots "L'annexe I, règle 4.2, et l'annexe II, règle 3.1.2";

3° dans l'élément 1° de l'alinéa 3, les mots "ou de l'Espace économique européen" sont insérés entre les mots "Union européenne" et les mots "y compris";

4° l'élément 2° de l'alinéa 3 est complété par les mots "ou de l'Espace économique européen".

Art. 3

Dans l'article 17*bis* de la même loi, inséré par la loi du 20 janvier 1999 et modifié par les lois des 3 mai 1999 et 19 décembre 2006, les modifications suivantes sont apportées:

1° l'alinéa 1^{er} du paragraphe 1^{er} est remplacé par ce qui suit:

"Si des irrégularités ou des informations amènent à soupçonner un navire battant pavillon étranger qui est volontairement dans un port belge ou à un terminal en mer belge d'avoir été impliqué ou d'être impliqué dans un rejet de substances polluantes, les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet et éventuellement les fonctionnaires de la police fédérale chargée de la police des eaux entreprennent une inspection appropriée, en tenant compte des lignes

VOORONTWERP VAN WET**onderworpen aan het advies van de Raad van State****Voorontwerp van wet houdende diverse bepalingen
inzake Mobiliteit****HOOFDSTUK 1****Omzetting van richtlijn 2005/35/EG
en richtlijn 2009/123/EG, tot wijziging
van de wet van 6 april 1995 betreffende
de voorkoming van verontreiniging door schepen****Artikel 1**

Deze wet, gedeeltelijk tot omzetting van richtlijn 2005/35/EG en richtlijn 2009/123/EG, regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 5 van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen, gewijzigd door de wet van 19 december 2006, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het tweede lid worden woorden "Het eerste lid" vervangen door de woorden "Dit artikel";

2° in het derde lid worden woorden "Bijlage I, voorschrift 11, onder b), en bijlage II, voorschrift 6, onder b)" vervangen door de woorden "Bijlage I, voorschrift 4.2, en bijlage II, voorschrift 3.1.2";

3° in onderdeel 1° van het derde lid, worden de woorden "of van de Europese Economische Ruimte" ingevoegd tussen de woorden "Europese Unie" en de woorden "inclusief de";

4° het onderdeel 2° van het derde lid wordt aangevuld met de woorden "of van de Europese Economische Ruimte".

Art. 3

In artikel 17*bis* van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 20 januari 1999 en gewijzigd door de wetten 3 mei 1999 en 19 december 2006, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het eerste lid van paragraaf 1 wordt vervangen als volgt:

"Indien op grond van onregelmatigheden of van informatie het vermoeden bestaat, dat een schip dat een vreemde vlag voert en dat vrijwillig in een Belgische haven of bij een Belgische *offshoreterminal* ligt schadelijke stoffen heeft geloosd of loost, voeren de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn en eventueel de met de politie te water belaste federale politieambtenaren een passende inspectie uit, rekening houdend met de

directrices pertinentes adoptées par l'Organisation maritime internationale. Cette compétence est également étendue aux infractions commises dans la zone dépendant de la juridiction d'un autre État côtier, mais si cet État côtier n'est pas un État Membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen, à la demande exclusive de cet État côtier ou de l'État du pavillon.”;

2° dans l'élément a) du paragraphe 1^{er} *bis*, les mots “Union européenne” sont remplacés par les mots “Union européenne ou l'Espace économique européen”;

3° dans l'élément b) du paragraphe 1^{er} *bis*, les mots “Union européenne” sont remplacés par les mots “Union européenne ou l'Espace économique européen” .

Art. 4

Dans l'article 17^{ter} de la même loi, inséré par la loi du 19 décembre 2006, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'alinéa 1^{er}, les mots “Union européenne” sont remplacés par les mots “Union européenne ou l'Espace économique européen”.

2° dans l'alinéa 2, les mots “Union européenne” sont remplacés par les mots “Union européenne ou l'Espace économique européen”.

Art. 5

Dans l'article 29 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° l'alinéa 1^{er} est remplacé par ce qui suit:

“Est puni d'une amende de cinq cent mille EUR à un million EUR le propriétaire, l'affrètement, l'administrateur ou l'exploitant du navire à bord duquel les dispositions des articles 5 et 12 ou de leur arrêtés d'exécution n'ont pas été respectées ainsi que , sous réserve des alinéas 4, 5 et 6, toute autre personne qui enfreint l'article 5 ou ses arrêtés d'exécution. Si le navire est un bateau de plaisance ou un bateau de pêche, l'amende sera de dix mille EUR à vingt-cinq mille EUR.”;

2° dans l'alinéa 6, les mots “ou autres membres d'équipage” sont insérés entre les mots “les officiers” et les mots “du navire”.

toepasselijke richtlijnen van de Internationale Maritieme Organisatie. Deze bevoegdheid wordt tevens uitgebreid tot overtredingen begaan in de zone waarover een andere kuststaat jurisdictie bezit, echter indien het een kuststaat betreft die geen lidstaat is van de Europese Unie of de Europese Economische ruimte op uitsluitend verzoek van de kuststaat of van de vlaggenstaat.”;

2° in onderdeel a) van paragraaf 1*bis* worden de woorden “Europese Unie” vervangen door de woorden “Europese Unie of de Europese Economische Ruimte”;

3° in onderdeel b) van paragraaf 1*bis* worden de woorden “Europese Unie” vervangen door de woorden “Europese Unie of de Europese Economische Ruimte”.

Art. 4

In artikel 17^{ter} van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 19 december 2006, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden “Europese Unie” vervangen door de woorden “Europese Unie of de Europese Economische Ruimte”;

2° in het tweede lid worden de woorden “Europese Unie” vervangen door de woorden “Europese Unie of de Europese Economische Ruimte”.

Art. 5

In artikel 29 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het eerste lid wordt vervangen als volgt:

“Met een geldboete van vijfhonderdduizend EUR tot één miljoen EUR wordt gestraft de eigenaar, bevrachter, beheerder of exploitant van een schip waarop de bepalingen van de artikelen 5 en 12 of de uitvoeringsbesluiten ervan niet werden nageleefd alsook onder voorbehoud van het vierde, vijfde en zesde lid iedere andere persoon die artikel 5 of zijn uitvoeringsbesluiten overtreedt. Indien het schip een pleziervaartuig of een vissersvaartuig is, bedraagt de geldboete tienduizend EUR tot vijftienduizend EUR.”;

2° in het zesde lid worden de woorden “of andere bemanningsleden” ingevoegd tussen de woorden “de officieren” en de woorden “van een schip”.

CHAPITRE 2

Licence d'exploitation pour les bâtiments de navigation intérieure

Art. 6

Dans les articles 2 et 4 de la loi du 8 juillet 1976 relative à la licence d'exploitation des bâtiments de navigation intérieure et au financement de l'Institut pour le transport par batellerie, modifiée par l'arrêté royal du 14 mai 1993 portant certaines conditions pour la participation au transport sur les voies navigables du Royaume et par l'arrêté royal du 20 juillet 1998 portant instauration de la liberté d'affrètement et de formation des prix dans le secteur national et international du transport de marchandises par voie navigable, les mots "l'Office régulateur de la Navigation intérieure" sont remplacés par les mots "le Service Public Fédéral Mobilité et Transports".

Art. 7

L'article 3 de la même loi est remplacé comme suit:

"Art. 3. La délivrance de la licence est soumise au paiement d'une redevance annuelle dont le Roi fixe le montant en tenant compte du tonnage du bâtiment et de la puissance du moteur en kilowatt, tels qu'ils résultent du certificat de jaugeage.

Le Roi fixe les modalités de la perception de la redevance."

Art 8

L'article 5 de la même loi est remplacé comme suit:

"Art. 5. § 1^{er}. Les infractions à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution sont punies d'un emprisonnement de maximum sept jours et d'une amende de maximum vingt-cinq euros, ou d'une de ces peines seulement, sans préjudice des dommages-intérêts s'il échet.

Les dispositions du livre I^{er} du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables à ces infractions.

§ 2. En cas de récidive dans les deux ans à partir de la condamnation, la peine ne pourra, sans préjudice de l'article 56 du Code pénal, être inférieure au double de la peine prononcée antérieurement du chef de la même infraction."

Art. 9

L'article 6 de la même loi est remplacé comme suit:

"Art. 6. § 1^{er}. Lors de la constatation d'une des infractions visées à l'article 5, § 1^{er}, si le fait n'a pas causé de dommage à autrui et moyennant l'accord de l'auteur de l'infraction, une

HOOFDSTUK 2

Exploatievergunning voor binnenvaartuigen

Art. 6

In artikelen 2 en 4 van de wet van 8 juli 1976 betreffende de vergunning voor de exploitatie van binnenvaartuigen en betreffende de financiering van het Instituut voor het transport langs de binnenwateren, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 14 mei 1993 houdende bepaalde voorwaarden tot deelname aan het vervoer over de scheepvaartwegen van het Rijk en bij het koninklijk besluit van 20 juli 1998 houdende invoering van de vrije bevrachting en de vrije prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren, worden de woorden "de Dienst voor Regeling der Binnenvaart" vervangen door de woorden "de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer".

Art. 7

Artikel 3 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

"Art. 3. De afgifte van de vergunning is onderworpen aan de betaling van een jaarlijks recht waarvan het bedrag door de Koning wordt vastgesteld aan de hand van de tonnenmaat van het vaartuig en het motorvermogen in kilowatt, zoals die blijken uit de meetbrief.

De Koning bepaalt de nadere regelen voor het innen van het recht."

Art 8

Artikel 5 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

"Art 5. § 1. De inbreuken op deze wet en haar uitvoeringsbesluiten worden bestraft met een gevangenisstraf van ten hoogste zeven dagen en een geldboete van ten hoogste vijftientig euro, of met slechts één van beide straffen, onverminderd de eventuele schadevergoeding.

De bepalingen van het eerste boek van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en van artikel 85, zijn op deze inbreuken van toepassing.

§ 2. Onverminderd artikel 56 van het Strafwetboek mag de straf, in geval van herhaling binnen twee jaar na de veroordeling, echter niet lager zijn dan het dubbel van de straf die vroeger voor dezelfde inbreuk uitgesproken werd."

Art. 9

Artikel 6 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

"Art. 6. § 1. Bij het vaststellen van een van de in artikel 5, § 1, bedoelde inbreuken kan, indien het feit geen schade aan derden heeft veroorzaakt, en indien er instemming is van de

somme peut être perçue immédiatement, soit dans un délai déterminé par le Roi.

Cette somme dont le montant ne peut être supérieur au maximum de l'amende prévue pour cette infraction, majoré des décimes additionnels et les modalités en matière de perception sont déterminées par le Roi.

§ 2. Le paiement éteint l'action publique, sauf si le ministère public notifie à l'intéressé, dans le mois à compter du jour du paiement, qu'il entend exercer cette action.

La notification a lieu par pli recommandé à la poste; elle est réputée faite le premier jour ouvrable suivant celui du dépôt fait à la poste.

§ 3. Si l'auteur de l'infraction n'a pas de domicile ou de résidence fixe en Belgique et ne paie pas immédiatement la somme proposée, il doit consigner entre les mains des agents visés à l'article 7 une somme destinée à couvrir l'amende éventuelle.

Le montant de la somme à consigner et les modalités de sa perception sont fixés par le Roi.

Le bâtiment conduit par l'auteur de l'infraction est retenu aux frais et risques de celui-ci, jusqu'à remise de cette somme et justification du paiement des frais éventuels de conservation du bâtiment.

Si la somme due n'est pas payée dans les nonante six heures suivant la constatation de l'infraction, la saisie du bâtiment peut être ordonnée par le ministère public.

Un avis de saisie est envoyé au propriétaire du bâtiment dans les deux jours ouvrables.

Le bâtiment reste aux frais et risques de l'auteur de l'infraction pendant la durée de la saisie.

La saisie est levée après justification du paiement de la somme à consigner et des frais éventuels de conservation du bâtiment.

§ 4. Si l'exercice de l'action publique entraîne la condamnation de l'intéressé, les dispositions suivantes sont d'application:

1° la somme perçue ou consignée est imputée sur les frais de justice, l'amende prononcée et les contributions dues à l'État: l'excédent éventuel est restitué;

2° lorsque le bâtiment est saisi, le jugement ordonne que l'administration compétente pour la gestion des Domaines procède à la vente du bâtiment, à défaut du paiement de l'amende, les frais de justice et les contributions légales dans un délai de quarante jours du prononcé du jugement; cette décision est exécutoire nonobstant tout recours.

overtreder, een som geïnd worden, hetzij onmiddellijk, hetzij binnen een door de Koning bepaalde termijn.

Het bedrag van deze som, dat niet hoger mag zijn dan het maximum van de geldboete die op die inbreuk staat, vermeerderd met de opdecimen, alsook de nadere regels inzake inning, worden door de Koning bepaald.

§ 2. Door betaling vervalt de strafvordering, tenzij het openbaar ministerie binnen een maand, te rekenen vanaf de dag van de betaling, de betrokkene in kennis stelt van zijn voornemen de strafvordering in te stellen.

De kennisgeving geschiedt bij een ter post aangetekende brief; zij wordt geacht te zijn gedaan de eerste werkdag na de dag van afgifte ter post.

§ 3. Indien de overtreder geen woonplaats of vaste verblijfplaats in België heeft en de voorgestelde som niet onmiddellijk betaalt, moet hij aan de in artikel 7 van deze wet bedoelde ambtenaren een som in consignatie geven bestemd om de eventuele geldboete te dekken.

Het bedrag van de som die in consignatie moet worden gegeven en de nadere regels inzake inning, worden door de Koning bepaald.

Het door de overtreder bestuurde vaartuig wordt op zijn kosten en risico ingehouden tot deze som betaald is en het bewijs geleverd wordt dat de eventuele bewaringskosten van het vaartuig betaald zijn.

Wanneer na een periode van zesennegentig uren vanaf de vaststelling van de inbreuk, deze som niet is betaald, kan het openbaar ministerie de inbeslagneming van het vaartuig bevelen.

Een bericht van inbeslagneming wordt binnen de twee werkdagen aan de eigenaars van het vaartuig gezonden.

Het risico en de kosten voor het vaartuig blijven tijdens de duur van het beslag ten laste van de overtreder.

Het beslag wordt opgeheven nadat het bewijs wordt geleverd dat de som die in consignatie moet worden gegeven en de eventuele bewaringskosten van het vaartuig betaald werden.

§ 4. Indien de strafvordering tot veroordeling van de betrokkene leidt, zijn de volgende bepalingen van toepassing:

1° de geïnde of in consignatie gegeven som wordt toegeerekend op de aan de Staat verschuldigde gerechtskosten, boeten en wettelijk bijdragen; het eventuele overschot wordt terugbetaald;

2° indien het vaartuig in beslag genomen is, wordt bij vonnis bevolen dat de administratie bevoegd voor het beheer van de Domeinen het voertuig moet verkopen bij niet-betaling van de geldboete en de gerechtskosten evenals de wettelijk voorziene bijdragen binnen een termijn van veertig dagen vanaf de uitspraak van het vonnis; deze beslissing is uitvoerbaar niettegenstaande elk rechtsmiddel.

Le produit de la vente appartient du plein droit à l'État pour la partie des amendes établies, des frais de justice, les contributions légales ainsi que sur des frais éventuels de conservations et de remorquage du bâtiment; l'excédent éventuel est restitué au propriétaire du bâtiment vendu.

§ 5. En cas d'acquiescement de l'intéressé, la somme perçue ou consignée ou le bâtiment saisi est restitué; les frais éventuels de conservation et du remorquage du bâtiment sont à charge de l'État.

§ 6. En cas de condamnation conditionnelle de l'intéressé ou suspension du jugement, la somme perçue ou consignée est restituée après déduction des frais de justice; le bâtiment saisi est restitué après justification du paiement des frais éventuels de conservation du bâtiment y compris les coûts de remorquage et les frais de justice dus à l'État.

§ 7. Lorsque le ministère public décide de ne pas poursuivre ou lorsque l'action publique est éteinte ou prescrite, la somme consignée ou le bâtiment saisi est restitué.”

Art. 10

L'article 7 de la même loi est remplacé comme suit:

“Art.7. § 1^{er}. Sans préjudice des dispositions du deuxième alinéa, le Roi désigne les catégories d'agents qui sont chargés de rechercher et de constater les infractions à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution.

Les agents appartenant à l'une des catégories visées à l'alinéa 1^{er} sont chargés de l'application de l'article 6 pour autant qu'ils aient été individuellement désignés à cette fin par le procureur général auprès de la Cour d'Appel dans le ressort de laquelle ces agents ont leur résidence administrative.

Le Roi peut conférer la qualité d'officier de police judiciaire à des agents, individuellement désignés à cet effet, qui appartiennent à l'une des catégories visées à l'alinéa 1^{er}.

Les agents appartenant à l'une des catégories visées au paragraphe 1^{er} constatent les infractions dans des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire. Une copie en est envoyée au contrevenant dans les quinze jours de la constatation de l'infraction.

§ 2. Les agents qualifiés ont accès aux locaux, terrains, bâtiments et ont le droit de vérifier les livres et documents professionnels des entreprises, soumis à la présente loi.

Toutefois, ils ne peuvent pénétrer dans les locaux habités, que s'ils sont revêtus de la qualité d'officier de police judiciaire et qu'avec l'autorisation préalable du juge au tribunal de police; les visites dans les locaux habités doivent être effectuées entre cinq heures du matin et neuf heures du soir, conjointement par au moins deux agents.

De opbrengst van de verkoop van het vaartuig behoort van rechtswege toe aan de Staat voor het gedeelte van de uitgesproken geldboeten, gerechtskosten, kosten van sleep en bewaring van het vaartuig en wettelijk voorziene bijdragen. Het overschot wordt terugbetaald aan de eigenaar van het verkochte vaartuig.

§ 5. In geval van vrijspraak wordt de geïnde of in consignatie gegeven som of het in beslag genomen vaartuig teruggegeven; de eventuele bewaringskosten met inbegrip van sleepkosten van het vaartuig vallen ten laste van de Staat.

§ 6. In geval van voorwaardelijke veroordeling dan wel opschorting van de uitspraak wordt de geïnde of in consignatie gegeven som teruggegeven onder aftrek van de gerechtskosten; het in beslag genomen vaartuig wordt teruggegeven nadat het bewijs geleverd is dat de eventuele bewaringskosten met inbegrip van sleepkosten en gerechtskosten van het vaartuig betaald zijn.

§ 7. De in consignatie gegeven som of het in beslag genomen vaartuig worden teruggegeven wanneer het openbaar ministerie beslist geen vervolging in te stellen of wanneer de strafvordering vervallen of verjaard is.”

Art. 10

Artikel 7 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“Art. 7. § 1. Onverminderd de bepalingen van het tweede lid, stelt de Koning de categorieën van ambtenaren vast die belast zijn met de opsporing en de vaststelling van de inbreuken op deze wet en op haar uitvoeringsbesluiten.

De ambtenaren, die tot een in het eerste lid bedoelde categorie behoren zijn belast met de uitvoering van artikel 6 van deze wet voor zover zij daartoe individueel zijn gemachtigd door de procureur-generaal bij het hof van beroep van het rechtsgebied waar deze ambtenaren hun standplaats hebben.

De Koning kan de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie verlenen aan bij naam aangewezen ambtenaren die tot één van de categorieën uit het eerste lid behoren.

De ambtenaren die tot een in het eerste lid bedoelde categorie behoren, stellen de inbreuken vast bij processen-verbaal, die bewijskracht hebben tot bewijs van het tegendeel. Een afschrift ervan wordt binnen vijftien dagen na de vaststelling van de inbreuk gezonden aan de overtreder.

§ 2. De bevoegde ambtenaren hebben toegang tot de lokalen, terreinen, vaartuigen en hebben het recht de beroepsboeken en -documenten in te zien van de ondernemingen die onderworpen zijn aan deze wet.

Tot de bewoonde lokalen hebben zij evenwel enkel toegang wanneer zij met de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie zijn bekleed en wanneer de rechter in de politierechtbank daartoe vooraf toestemming heeft verleend; de bezoeken in de bewoonde lokalen moeten tussen vijf en eenentwintig uur en door minstens twee ambtenaren gezamenlijk geschieden.

Ils peuvent vérifier les livres et documents professionnels, en prendre sur place des copies ou extraits et exiger toutes explications utiles à leur sujet.”

CHAPITRE 3

Modification de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial

Art. 11

Dans le texte néerlandais de l'article 15 de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial, modifiée par la loi du 21 octobre 1997 portant le texte néerlandais de cette loi et par la loi du 6 mai 2009 portant dispositions diverses, les mots “*de overligdagen*” sont remplacés par les mots “*het overliggeld*”.

Art. 12

Dans l'article 16 de la même loi l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit:

“Le Roi détermine les compensations applicables en cas de chargement ou déchargement en dehors des heures normales de travail, de même que les parties d'une journée auxquelles cela s'applique.”

Art. 13

L'article 17 de la même loi est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Le délai de starie est formulé en jours entiers ou en parties d'une journée.”

Art. 14

L'article 19 de la même loi est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Si le délai de starie est formulé en parties d'une journée la notion jour est remplacé par partie d'une journée.”

Art. 15

L'article 23 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Art. 23. Les surestaries courent sans interruption et se calculent, en fonction des modalités de fixation du délai de starie, par jours entiers mais aussi par parties d'une journée jusqu'à la fin du chargement ou du déchargement, y compris les dimanches et jours fériés.”

Zij mogen deze beroepsboeken en -documenten nazien en ter plaatse afschrift nemen of een uittreksel vragen en allerlei nodige uitleg hierover eisen.”

HOOFDSTUK 3

Wijziging van de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting

Art. 11

In de Nederlandse tekst van artikel 15 van de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting, gewijzigd bij de wet van 21 oktober 1997 houdende vaststelling van de Nederlandse tekst van deze wet en bij de wet van 6 mei 2009 houdende diverse bepalingen, worden de woorden “*de overligdagen*” vervangen door de woorden “*het overliggeld*”.

Art. 12

In artikel 16 van dezelfde wet wordt het tweede lid vervangen als volgt:

“De Koning bepaalt de compensaties van toepassing in geval geladen of gelost wordt buiten de normale werkuren, evenals de delen van een dag waarvoor dit geldt.”

Art. 13

Artikel 17 van dezelfde wet wordt aangevuld met een lid, luidende:

“De ligtijd wordt uitgedrukt in volle dagen of in delen van een dag.”

Art. 14

Artikel 19 van dezelfde wet wordt aangevuld met een lid, luidende:

“Indien de ligtijd wordt uitgedrukt in delen van een dag wordt het hiervoor vermelde begrip dag vervangen door deel van een dag.”

Art. 15

Artikel 23 van de dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“Art. 23. De overligtijd loopt door en wordt berekend, afhankelijk van de wijze waarop de ligtijd werd bepaald, met volle dagen dan wel met delen van een dag tot op het einde van de lading of de lossing, met inbegrip van zon- en feestdagen.”

Art. 16

L'article 26 de la même loi est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Si le délai de starie est formulé en parties de journée les délais mentionnés sont appliqués en proportion et la notion susmentionnée jour est remplacé par partie d'une journée.”.

CHAPITRE 4

**Mesures relatives à la concurrence
en navigation intérieure**

Art. 17

Il est inséré un article *2bis* dans l'arrêté royal du 20 juillet 1998 portant instauration de la liberté d'affrètement et de formation des prix dans le secteur national et international du transport de marchandises par voie navigable, rédigé comme suit:

“Art. *2bis*. § 1^{er}. Sans préjudice à l'article 2 du présent arrêté, le transporteur et le donneur d'ordre sont punis, si le transporteur a exécuté un transport moyennant un prix abusivement bas ou si le donneur d'ordre a incité le transporteur à exécuter un transport moyennant un prix abusivement bas.

Par “prix abusivement bas”, on entend un prix insuffisant que pour couvrir, à la fois:

— les postes inéluctables du coût de revient du bâtiment, notamment le carburant, l'entretien, l'amortissement et le loyer;

— les coûts découlant des obligations légales ou réglementaires, notamment en matières sociales, fiscales, d'assurances et de sécurité;

— les coûts découlant de l'administration et de la direction de l'entreprise.

§ 2. Le donneur d'ordre ainsi que ses mandataires habilités à donner des instructions au batelier pendant le voyage, sont punis, s'ils ont donné des instructions ou posé des actes ayant entraîné:

— le non-respect des prescriptions relatives aux temps de navigation maximal et à l'équipage minimum;

— le dépassement de la vitesse maximale autorisée du bâtiment.

— le dépassement du tonnage maximal autorisé du bâtiment.”.

Art. 16

Artikel 26 van dezelfde wet wordt aangevuld met een lid, luidende:

“Indien de ligtijd wordt uitgedrukt in delen van een dag worden de hiervoor vermelde termijnen in verhouding toegepast en wordt het hiervoor vermelde begrip dag vervangen door deel van een dag.”.

HOOFDSTUK 4

**Maatregelen met betrekking tot
de mededinging in de binnenvaart**

Art. 17

In het koninklijk besluit van 20 juli 1998 houdende de invoering van de vrije bevrachting en de vrije prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren wordt een artikel *2bis* ingevoegd, luidend als volgt:

“Art. *2bis*. § 1. Onverminderd artikel 2 van dit besluit worden de vervoerder en de opdrachtgever gestraft, indien de vervoerder een vervoer heeft uitgevoerd tegen een ongeoorloofd lage prijs of indien de opdrachtgever de vervoerder heeft aangezet een vervoer uit te voeren tegen een ongeoorloofd lage prijs.

Onder “ongeoorloofd lage prijs” dient te worden verstaan een prijs die onvoldoende is om tegelijkertijd te dekken:

— de niet te vermijden posten van de kostprijs van het vaartuig, in het bijzonder de brandstof, het onderhoud, de afschrijving en de huur;

— de kosten voortvloeiende uit wettelijke of reglementaire verplichtingen in het bijzonder sociale, fiscale, verzekering- en veiligheidskosten;

— de kosten voortvloeiende uit het bestuur en de leiding van de onderneming.

§ 2. De opdrachtgever evenals zijn mandatarissen die bevoegd zijn om tijdens de reis instructies te geven aan de schipper worden gestraft indien zij instructies hebben gegeven of daden hebben gesteld die hebben geleid tot:

— de niet-naleving van de voorschriften betreffende de maximale vaartijd en de minimumbemanning;

— de overschrijding van de toegestane maximumsnelheid van het vaartuig;

— de overschrijding van het maximaal toegestane laadvermogen van het schip.”.

CHAPITRE 5

Régulation économique de l'aéroport de Bruxelles-National

Art. 18

§ 1^{er}. En vue d'actualiser et d'améliorer le système de régulation économique du titulaire de la licence d'exploitation des installations aéroportuaires de l'aéroport de Bruxelles-National et d'assurer la transposition de la Directive 2009/12/CE du Parlement Européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires, le Roi prend, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, toutes mesures utiles afin de modifier les conditions d'exploitation de la licence, en ce compris l'adaptation, si nécessaire, des sanctions civiles, administratives et pénales existantes et liées aux conditions d'exploitation de la licence.

§ 2. Les sanctions pénales ne peuvent excéder une peine d'emprisonnement d'un an et une amende de cinq cents euros. Les dispositions du Livre I^{er} du Code pénal, y compris le Chapitre VII et l'article 85, sont applicables aux infractions aux dispositions en question. Les amendes administratives ne peuvent excéder deux millions d'euros ou trois pour cent du chiffre d'affaires que la personne en cause a réalisé dans le cadre de l'exploitation d'installations aéroportuaires au cours du dernier exercice clôturé, si ce dernier montant est supérieur. Toute amende administrative imposée à une personne et devenue définitive avant que le juge pénal ait statué définitivement sur les mêmes faits ou des faits connexes, s'impute sur le montant de toute amende pénale qui serait prononcée pour ces faits à l'égard de la même personne.

Art. 19

Les arrêtés pris en vertu de l'article 18 peuvent modifier, compléter, remplacer ou abroger les dispositions légales en vigueur. Avant leur publication au *Moniteur belge*, les arrêtés pris en vertu de l'article 18 sont communiqués aux Présidents de la Chambre des représentants et du Sénat.

Art. 20

§ 1^{er}. Les pouvoirs accordés au Roi par l'article 18 expirent le 31 décembre 2010.

§ 2. Les arrêtés pris en vertu de l'article 18 cessent de produire leurs effets s'ils n'ont pas été confirmés par la loi dans les six mois de leur date d'entrée en vigueur. La confirmation produit ses effets à cette date.

§ 3. Après le 31 décembre 2010, les arrêtés pris en vertu de l'article 18 et confirmés conformément au § 2 ne peuvent être modifiés, complétés, remplacés ou abrogés que par une loi.

HOOFDSTUK 5

Economische regulering van de luchthaven Brussel-Nationaal

Art. 18

§ 1. Met het oog op de modernisering en verbetering van het economisch regulerende systeem van de houder van de exploitatielicentie van luchthaven Brussel-Nationaal en op de omzetting van Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden treft de Koning, bij een na overleg in de ministerraad vastgesteld besluit, alle nuttige maatregelen teneinde de exploitatievoorwaarden van de licentie te wijzigen, met inbegrip van de aanpassing van de bestaande burgerlijke, administratieve en strafrechtelijke sancties in verband met de exploitatievoorwaarden van de licentie, indien nodig.

§ 2. De strafrechtelijke sancties mogen een gevangenisstraf van één jaar en een geldboete van vijfhonderd euro niet overschrijden. Boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van Hoofdstuk VII en artikel 85, is van toepassing op de overtredingen van de betrokken bepalingen. De administratieve geldboeten mogen twee miljoen euro niet overschrijden of drie procent van het omzets cijfer dat de betrokken persoon in het kader van de exploitatie van luchthaveninstallaties tijdens het laatste afgesloten boekjaar heeft gerealiseerd, in geval het laatste bedrag groter is. Elke administratieve geldboete die aan een persoon wordt opgelegd en die definitief is geworden vooraleer de strafrechter zich definitief over dezelfde feiten of samenhangende feiten heeft uitgesproken, wordt aangerekend op het bedrag van elke strafboete die voor deze feiten ten aanzien van dezelfde persoon wordt uitgesproken.

Art. 19

De besluiten die krachtens artikel 18 worden vastgesteld, kunnen de van kracht zijnde wettelijke bepalingen wijzigen, aanvullen, vervangen of opheffen. Vóór hun bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* worden de besluiten die krachtens voornoemd artikel 18 zijn vastgesteld, medegedeeld aan de Voorzitters van de Kamer van volksvertegenwoordigers en van de Senaat.

Art. 20

§ 1. De bevoegdheden die door artikel 18 aan de Koning worden verleend, vervallen op 31 december 2010.

§ 2. De besluiten die krachtens artikel 18 worden vastgesteld houden op uitwerking te hebben indien zij niet bij wet zijn bekrachtigd binnen de zes maanden na de datum van hun inwerkingtreding. De bekrachtiging heeft uitwerking met ingang van deze datum.

§ 3. Na 31 december 2010 kunnen de besluiten die krachtens artikel 18 zijn vastgesteld en zijn bekrachtigd overeenkomstig § 2, alleen bij wet worden gewijzigd, aangevuld, vervangen of opgeheven.

CHAPITRE 6

Modification de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne

Art. 21

Dans l'article 39, § 2 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne inséré par la loi portant des dispositions diverses du 30 décembre 2009, l'alinéa 3 est remplacé par ce qui suit:

"Ils ont, en vue de l'exécution de leurs tâches d'inspection, accès à tous les bâtiments et installations situés à l'intérieur de l'aéroport dans lequel ils sont désignés. Ils peuvent à cet effet effectuer des contrôles d'identité, dans les cas et conformément à la procédure prévus à l'article 34, §§ 1^{er} et 4, alinéas 1^{er} et 3, de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police."

Art. 22

L'article 39, § 2 de la même loi est complété par un alinéa rédigé comme suit:

"Ils transmettront les procès-verbaux qu'ils auront dressés sur-le-champ au procureur du Roi compétent. Ils en transmettent une copie à l'Inspecteur en chef."

Art. 23

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

HOOFDSTUK 6

Wijziging van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der luchtvaart

Art. 21

In artikel 39, § 2 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der luchtvaart, ingevoegd bij de wet houdende diverse bepalingen van 30 december 2009 wordt het derde lid vervangen als volgt:

"Zij hebben met het oog op de uitvoering van hun inspectietaken toegang tot alle gebouwen en installaties op de luchthaven waartoe zij aangewezen zijn. Daarbij kunnen zij tevens overgaan tot identiteitscontroles, in de gevallen en overeenkomstig de procedure bepaald in artikel 34, § 1 en § 4, eerste en derde lid, van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt."

Art. 22

Artikel 39, § 2 van dezelfde wet wordt aangevuld met een lid, luidende:

"Zij maken de processen-verbaal die zij hebben opgemaakt onverwijld over aan de bevoegde procureur des Konings. Zij zenden een kopie ervan over aan de hoofdinspecteur."

Art. 23

Deze wet treedt in werking op de dag waarop zij in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 47.969/4 du 31 mars 2010

Le Conseil d'État, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier Ministre, le 10 mars 2010, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi "portant des dispositions diverses concernant la Mobilité", a donné l'avis suivant:

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations ci-après.

Formalités préalables

1. Conformément à l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, l'avant-projet doit être soumis à la procédure d'association des gouvernements régionaux.

Ne figurent toutefois dans le dossier joint à la demande d'avis que les lettres adressées aux différents gouvernements régionaux et datées du 9 mars 2010, tout comme la demande d'avis.

Il revient par conséquent à l'auteur de l'avant-projet de veiller au complet accomplissement de cette formalité préalable.

2. Les documents joints à la demande d'avis ne permettent pas de déterminer si l'avis de l'Inspecteur des Finances a bien été donné sur les dispositions du chapitre 6 — modification de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Il convient de vérifier le bon accomplissement de cette formalité préalable.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
Nr. 47.969/4 van 31 maart 2010

De Raad van State, afdeling Wetgeving, vierde kamer, op 10 maart 2010 door de Staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de Eerste Minister verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet "houdende diverse bepalingen inzake Mobiliteit", heeft het volgende advies gegeven:

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Voorafgaande vormvereisten

1. Overeenkomstig artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen moeten de gewestregeringen betrokken worden bij het uitwerken van het voorontwerp.

Het dossier dat bij de adviesaanvraag gevoegd is, bevat evenwel alleen de brieven die aan de gewestregeringen zijn toegezonden, die dateren van 9 maart 2010, net als de adviesaanvraag.

De steller van het voorontwerp dient derhalve erop toe te zien dat dit voorafgaande vormvereiste volledig wordt vervuld.

2. Uit de stukken gevoegd bij de adviesaanvraag kan niet worden opgemaakt of de inspecteur van Financiën zijn advies wel heeft uitgebracht over de bepalingen van hoofdstuk 6 — wijziging van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der luchtvaart.

Er moet nagegaan worden of dat voorafgaande vormvereiste naar behoren is vervuld.

Observations particulières

Arrêté de présentation

Le dispositif de l'avant-projet doit être précédé d'un projet d'arrêté royal de présentation ¹.

Dispositif

Article 1^{er}

L'article 1^{er} de l'avant-projet mentionne le fait que ce dernier règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution. Un nouvel article 1^{er}, consacré uniquement à cette mention, doit être repris dans un chapitre 1^{er} — généralités, inséré avant l'actuel chapitre 1^{er} (devenant le chapitre 2).

Cette mention concerne, en effet, l'ensemble de l'avant-projet, et ne doit donc pas figurer dans le chapitre consacré à la modification de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires.

Art. 2 à 5

Les articles 2 à 5 de l'avant-projet visent à modifier la loi du 6 avril 1995 précitée, afin d'assurer la transposition de la directive 2009/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant la directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions (ci-après la "directive 2009/123/CE").

Cette transposition n'est cependant que partielle; l'exposé des motifs mentionnant à cet égard que "les autres dispositions de la directive 2009/123/CE sont déjà couvertes par des dispositions de droit national en vigueur et n'ont pas besoin de transposition complémentaire".

L'élaboration, par l'auteur de l'avant-projet, d'un tableau de transposition qui identifiera avec précision la ou les dispositions de droit interne qui assurent la transposition de chacune des dispositions de la directive 2005/35/CE telle que modifiée par la directive 2009/123/CE précitée, est nécessaire pour vérifier que cette dernière est correctement transposée.

Il convient dès lors de communiquer un tel tableau de transposition aux Chambres législatives. Celui-ci permettra également que le droit d'amendement puisse être exercé en toute connaissance des contraintes normatives résultant de l'obligation de transposer ces directives.

¹ Voir Principes de technique législative — Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, www.raadvst-conseta.be, onglet "Technique législative", recommandations n^{os} 226 et 227 et formule F5.

Bijzondere opmerkingen

Indieningsbesluit

Het dispositief van het voorontwerp moet voorafgegaan worden door een ontwerp van koninklijk besluit tot indiening van het wetsontwerp ¹.

Dispositief

Artikel 1

In artikel 1 van het voorontwerp staat dat het voorontwerp een aangelegenheid regelt als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet. Er moet een nieuw artikel 1, dat uitsluitend die vermelding bevat, opgenomen worden in een hoofdstuk 1— algemeen, dat ingevoegd moet worden vóór het huidige hoofdstuk 1 (dat hoofdstuk 2 wordt).

Die vermelding heeft immers betrekking op het hele voorontwerp, en behoort dus niet in het hoofdstuk te staan dat gaat over de wijziging van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen.

Art. 2 tot 5

De artikelen 2 tot 5 van het voorontwerp strekken ertoe de voornoemde wet van 6 april 1995 te wijzigen om te zorgen voor de omzetting van richtlijn 2009/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot wijziging van Richtlijn 2005/35/EG inzake verontreiniging vanaf schepen en invoering van sancties voor inbreuken (hierna te noemen "richtlijn 2009/123/EG").

Het gaat echter slechts om een gedeeltelijk omzetting; in de memorie van toelichting staat in dat verband dat "de overige bepalingen van richtlijn 2009/123/EG (...) reeds gedekt (worden) door vigerende nationaalrechtelijke bepalingen en (...) geen bijkomende omzetting (behoeven)".

Het is noodzakelijk dat de steller van het voorontwerp een omzettingstabel uitwerkt, waarin nauwkeurig wordt aangegeven bij welke internrechtelijke bepaling(en), elk van de bepalingen van richtlijn 2005/35/EG wordt omgezet, zoals die gewijzigd is bij de voornoemde richtlijn 2009/123/EG, opdat kan worden nagegaan of laatstgenoemde richtlijn correct is omgezet.

Zulk een omzettingstabel behoort dus overgezonden te worden aan de Wetgevende Kamers. Daardoor zal ook het amenderingsrecht uitgeoefend kunnen worden met volle kennis van de dwingende regels die samengaan met de verplichting om die richtlijnen om te zetten.

¹ Zie beginselen van de wetgevingstechniek — Handelingen voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, www.raadvst-conseta.be, tab "Wetgevingstechniek", aanbevelingen 226 en 227 en formule F5.

Art. 7

L'article 7 de l'avant-projet vise à remplacer l'article 3 de la loi du 8 juillet 1976 relative à la licence d'exploitation des bâtiments de navigation intérieure et au financement de l'Institut pour le transport par batellerie.

La "redevance" prévue par cet article n'est nullement proportionnée au coût de la délivrance de la licence d'exploitation des bâtiments de navigation intérieure. En effet, elle a pour but unique de financer le subventionnement, par l'autorité fédérale, de l'association sans but lucratif "Institut pour le transport par batellerie". Elle constitue dès lors un impôt conformément aux articles 170 et 172 de la Constitution et les éléments principaux de cet impôt doivent être fixés par le législateur lui-même.

L'article 7 de l'avant-projet sera revu et complété conformément à la présente observation.

Art. 9

Dans la version française, à l'article 6, § 6, de la loi du 8 juillet 1976 précitée, en projet, (article 9 du projet), il y a lieu de remplacer les mots "suspension du jugement" par les mots "suspension du prononcé".

Dans la version néerlandaise, les mots "*onder aftrok van*" doivent être remplacés par les mots "*na aftrek van*".

Art. 16

Les articles 11 à 16, formant le chapitre 3 — Modification de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial, visent à permettre le calcul des délais de starie en "parties de journées" plutôt qu'en jours.

À cet égard, la modification que l'article 16 de l'avant-projet vise à apporter à l'article 26 de la loi du 5 mai 1936 précitée, doit être revue afin d'y préciser si le mécanisme de substitution de la notion de "jour" par celle de "partie de journée" vaut également pour le calcul du délai de quinze jours.

Art. 20

L'article 20, § 2 (lire: alinéa 2)², de l'avant-projet doit énoncer que les arrêtés non confirmés dans le délai fixé doivent

² La division d'un article en paragraphes numérotés ne se justifie que si l'un des paragraphes ainsi créés comporte plus d'un alinéa.

Voir Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, www.raadvst-consetat.be, onglet «Technique législative», recommandation n° 57.3.

Art. 7

Artikel 7 van het voorontwerp strekt tot vervanging van artikel 3 van de wet van 8 juli 1976 betreffende de vergunning voor de exploitatie van binnenvaartuigen en betreffende de financiering van het Instituut voor het transport langs de binnenwateren.

Het "recht" waarin dat artikel voorziet staat geenszins in verhouding tot de kostprijs van de afgifte van de exploitatievergunning voor binnenvaartuigen. Het is immers enkel bedoeld om de subsidiëring van de vereniging zonder winstoogmerk "Instituut voor het transport langs de binnenwateren" door de federale overheid te financieren. Het gaat dus om een belasting in de zin van de artikelen 170 en 172 van de Grondwet en de voornaamste bestanddelen van die belasting moeten door de wetgever zelf vastgesteld worden.

Artikel 7 van het voorontwerp moet worden herzien en aangevuld overeenkomstig deze opmerking.

Art. 9

In de Franse tekst moeten in het ontworpen artikel 6, § 6, van de voornoemde wet van 8 juli 1976 (artikel 9 van het ontwerp), de woorden "*suspension du jugement*" vervangen worden door de woorden "*suspension du prononcé*".

In de Nederlandse tekst moeten de woorden "*onder aftrok van*" vervangen worden door de woorden "*na aftrek van*".

Art. 16

De artikelen 11 tot 16, die hoofdstuk 3 vormen — Wijziging van de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting, dienen om de berekening van de ligtijden in "delen van een dag" mogelijk te maken, in plaats van in dagen.

Wat dat betreft moet de wijziging die men bij artikel 16 van het voorontwerp beoogt aan te brengen in artikel 26 van de voornoemde wet van 5 mei 1936, herzien worden zodat daarin gepreciseerd wordt of het systeem waarbij het begrip "dag" vervangen wordt door "deel van een dag", ook geldt voor de berekening van de termijn van vijftien dagen.

Art. 20

Artikel 20, § 2 (lees: tweede lid)², van het voorontwerp moet vermelden dat de besluiten die niet binnen de vastgestelde

² Een artikel behoeft alleen in genummerde paragrafen te worden onderverdeeld als een van die aldus gemaakte paragrafen meer dan één lid telt.

Zie Beginselen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, www.raadvst-consetat.be, tab «Wetgevingstechniek», aanbeveling 57.3.

être réputés n'avoir jamais produit d'effet afin d'éviter que les arrêtés non confirmés puissent produire un effet temporaire ³.

Art. 23

Il résulte de l'article 23 de l'avant-projet que la loi entrera immédiatement en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

À moins d'une raison spécifique justifiant une dérogation au délai usuel d'entrée en vigueur, fixé par l'article 4, alinéa 2, de la loi du 31 mai 1961 relative à l'emploi des langues en matière législative, à la présentation, à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires, il faut renoncer, en principe, à l'entrée en vigueur immédiate afin d'accorder à chacun un délai raisonnable pour prendre connaissance des nouvelles règles, a fortiori lorsqu'il s'agit de dispositions pénalement sanctionnées.

Observation finale

Le membre de phrase liminaire d'une disposition modificative doit mentionner les modifications encore en vigueur déjà subies par la disposition modifiée, en indiquant la nature et la date des actes modificatifs. L'ensemble de l'avant-projet doit être contrôlé sur ce point ⁴.

³ C. const., n° 18/98, 18 février 1998, B.9; n° 195/2004, 1^{er} décembre 2004, B.16.3. Voir également les avis de la section de législation du Conseil d'État 30.324/2, donné le 27 juin 2000, sur un avant-projet devenu la loi du 12 août 2000 portant diverses dispositions relatives à l'organisation des marchés financiers et diverses autres dispositions (*Doc. parl.*, Chambre, 1999-2000, n° 50-782/1, p. 41), et 41.030/2/V, donné le 23 août 2006, sur un avant-projet devenu la loi du 15 mai 2007 fixant un cadre juridique pour certains prestataires de services de confiance (*Doc. parl.*, Chambre, 2006-2007, n° 51-2802/1, p. 31).

⁴ Voir, à titre d'exemples la phrase liminaire de l'article 6 de l'avant-projet où il y a lieu d'omettre la mention de l'arrêté royal du 20 juillet 1998 portant instauration de la liberté d'affrètement et de formation des prix dans le secteur national et international du transport de marchandises par voie navigable, celui-ci n'ayant modifié que l'article 3 de la loi du 8 juillet 1976 précitée et celle de l'article 7 de l'avant-projet qui concerne cet article 3.

termijn zijn bekrachtigd, geacht moeten worden nooit uitwerking te hebben gehad om te voorkomen dat niet-bekrachtigde besluiten tijdelijk uitwerking zouden hebben ³.

Art. 23

Uit artikel 23 van het voorontwerp blijkt dat de wet onmiddellijk van kracht wordt op de dag van bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

Tenzij er een specifieke reden bestaat om af te wijken van de gangbare termijn van inwerkingtreding bepaald door artikel 4, tweede lid, van de wet van 31 mei 1961 betreffende het gebruik der talen in wetgevingszaken, het opmaken, bekendmaken en inwerkingtreden van wetten en verordeningen, dient in beginsel te worden afgezien van de onmiddellijke inwerkingtreding teneinde iedereen een redelijke termijn te geven om kennis te nemen van de nieuwe regels, a fortiori wanneer het gaat om bepalingen waarop bij overtreding een strafrechtelijke straf staat.

Slotopmerking

De inleidende zin van een wijzigingsbepaling moet de nog geldende wijzigingen vermelden die reeds zijn aangebracht in de bepaling die gewijzigd wordt, met opgave van de aard en de datum van de wijzigingsteksten. Het hele voorontwerp moet op dat punt worden nagelezen ⁴.

³ GwH, nr. 18/98, 18 februari 1998, B.9; nr. 195/2004, 1 december 2004, B.16.3. Zie ook de adviezen van de afdeling wetgeving van de Raad van State 30.324/2, op 27 juni 2000 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 12 augustus 2000 houdende diverse bepalingen betreffende de organisatie van de financiële markten en diverse andere bepalingen (*Parl. St. Kamer*, 1999-2000, nr. 50-782/1, 41), en 41.030/2/V, op 23 augustus 2006 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 15 mei 2007 tot vaststelling van een juridisch kader voor sommige verleners van vertrouwensdiensten (*Parl. St. Kamer*, 2006-2007, nr. 51-2802/1, 31).

⁴ Zie, bij wijze van voorbeeld, de inleidende zin van artikel 6 van het voorontwerp, waarin de vermelding van het koninklijk besluit van 20 juli 1998 houdende invoering van de vrije bevrachting en de vrije prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren moet vervallen, aangezien dat besluit enkel artikel 3 van de voornoemde wet van 8 juli 1976 heeft gewijzigd, en de inleidende zin van artikel 7 van het voorontwerp, dat betrekking heeft op dat artikel 3.

La chambre était composée de

Messieurs

P. LIÉNARDY, président de chambre,

J. JAUMOTTE,
L. DETROUX, conseillers d'État,

Madame

C. GIGOT, greffier.

Le rapport a été présenté par M. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

Le greffier,

C. GIGOT

Le président,

P. LIÉNARDY

De kamer was samengesteld uit

de Heren

P. LIÉNARDY, kamervoorzitter,

J. JAUMOTTE,
L. DETROUX, staatsraden,

Mevrouw

C. GIGOT, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de heer
Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse
tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. LIÉNARDY.

De griffier,

C. GIGOT

De voorzitter,

P. LIÉNARDY

PROJET DE LOI

ALBERT II, ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,

SALUT.

Vu l'association des gouvernements de Région à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'avis 47.969/4 du Conseil d'État, donné le 31 mars 2010 en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur la proposition du premier ministre et du secrétaire d'État à la Mobilité,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le premier ministre et le secrétaire d'État à la Mobilité sont chargés de présenter en Notre nom aux Chambres législatives et de déposer à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

CHAPITRE 1^{ER}**Généralités****Article 1^{er}**

La présente loi, règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

CHAPITRE 2

**Transposition de la directive 2005/35/CE
et de la directive 2009/123/CE modifiant
la loi du 1995 relative à la prévention
de la pollution par les navires**

Art. 2

Dans l'article 5 de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires, modifié par la loi du 19 décembre 2006, les modifications suivantes sont apportées:

1^o dans l'alinéa 2, les mots "L'alinéa 1^{er}" sont remplacés par les mots "Le présent article";

WETSONTWERP

ALBERT II, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Gelet op de omstandigheid dat de gewestregeringen betrokken zijn bij het ontwerpen van dit besluit;

Gelet op advies 47.969/4 van de Raad van State, gegeven op 31 maart 2010, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de eerste minister en de staatssecretaris voor Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De eerste minister en de staatssecretaris voor Mobiliteit zijn ermee belast het ontwerp van wet in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

HOOFDSTUK 1**Algemeen****Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

HOOFDSTUK 2

**Omzetting van richtlijn 2005/35/EG
en richtlijn 2009/123/EG, tot wijziging
van de wet van 6 april 1995 betreffende de
voorkoming van verontreiniging door schepen**

Art. 2

In artikel 5 van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen, gewijzigd door de wet van 19 december 2006, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1^o in het tweede lid worden de woorden "Het eerste lid" vervangen door de woorden "Dit artikel";

2° dans l'alinéa 3, les mots "L'annexe I^{re}, règle 11 b), et l'annexe II, règle 6 b)" sont remplacés par les mots "L'annexe I, règle 4.2, et l'annexe II, règle 3.1.2";

3° dans l'élément 1° de l'alinéa 3, les mots "ou de l'Espace économique européen" sont insérés entre les mots "Union européenne" et les mots "y compris";

4° l'élément 2° de l'alinéa 3 est complété par les mots "ou de l'Espace économique européen".

Art. 3

Dans l'article 17*bis* de la même loi, inséré par la loi du 20 janvier 1999 et modifié par les lois des 3 mai 1999 et 19 décembre 2006, les modifications suivantes sont apportées:

1° l'alinéa 1^{er} du paragraphe 1^{er} est remplacé par ce qui suit:

"Si des irrégularités ou des informations amènent à soupçonner un navire battant pavillon étranger qui est volontairement dans un port belge ou à un terminal en mer belge d'avoir été impliqué ou d'être impliqué dans un rejet de substances polluantes, les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet et éventuellement les fonctionnaires de la police fédérale chargée de la police des eaux entreprennent une inspection appropriée, en tenant compte des lignes directrices pertinentes adoptées par l'Organisation maritime internationale. Cette compétence est également étendue aux infractions commises dans la zone dépendant de la juridiction d'un autre État côtier, mais si cet État côtier n'est pas un État Membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen, à la demande exclusive de cet État côtier ou de l'État du pavillon.";

2° dans l'élément a) du paragraphe 1^{er}*bis*, les mots "Union européenne" sont remplacés par les mots "Union européenne ou l'Espace économique européen";

3° dans l'élément b) du paragraphe 1^{er}*bis*, les mots "Union européenne" sont remplacés par les mots "Union européenne ou l'Espace économique européen".

Art. 4

Dans l'article 17*ter* de la même loi, inséré par la loi du 19 décembre 2006, les modifications suivantes sont apportées:

2° in het derde lid worden de woorden "Bijlage I, voorschrift 11, onder b), en bijlage II, voorschrift 6, onder b)" vervangen door de woorden "Bijlage I, voorschrift 4.2, en bijlage II, voorschrift 3.1.2";

3° in onderdeel 1° van het derde lid, worden de woorden "of van de Europese Economische Ruimte" ingevoegd tussen de woorden "Europese Unie" en de woorden "inclusief de";

4° het onderdeel 2° van het derde lid wordt aangevuld met de woorden "of van de Europese Economische Ruimte".

Art. 3

In artikel 17*bis* van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 20 januari 1999 en gewijzigd door de wetten van 3 mei 1999 en 19 december 2006, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het eerste lid van paragraaf 1 wordt vervangen als volgt:

"Indien op grond van onregelmatigheden of van informatie het vermoeden bestaat, dat een schip dat een vreemde vlag voert en dat vrijwillig in een Belgische haven of bij een Belgische *offshoreterminal* ligt schadelijke stoffen heeft geloosd of loost, voeren de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn en eventueel de met de politie te water belaste federale politieambtenaren een passende inspectie uit, rekening houdend met de toepasselijke richtlijnen van de Internationale Maritieme Organisatie. Deze bevoegdheid wordt tevens uitgebreid tot overtredingen begaan in de zone waarover een andere kuststaat jurisdictie bezit, echter indien het een kuststaat betreft die geen lidstaat is van de Europese Unie of de Europese Economische ruimte op uitsluitend verzoek van de kuststaat of van de vlaggenstaat.";

2° in onderdeel a) van paragraaf 1*bis* worden de woorden "Europese Unie" vervangen door de woorden "Europese Unie of de Europese Economische Ruimte";

3° in onderdeel b) van paragraaf 1*bis* worden de woorden "Europese Unie" vervangen door de woorden "Europese Unie of de Europese Economische Ruimte".

Art. 4

In artikel 17*ter* van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 19 december 2006, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° dans l'alinéa 1^{er}, les mots "Union européenne" sont remplacés par les mots "Union européenne ou l'Espace économique européen".

2° dans l'alinéa 2, les mots "Union européenne" sont remplacés par les mots "Union européenne ou l'Espace économique européen".

Art. 5

Dans l'article 29 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° l'alinéa 1 est remplacé par ce qui suit:

"Est puni d'une amende de cinq cent mille EUR à un million EUR le propriétaire, l'affréteur, l'administrateur ou l'exploitant du navire à bord duquel les dispositions des articles 5 et 12 ou de leur arrêtés d'exécution n'ont pas été respectées ainsi que, sous réserve des alinéas 4, 5 et 6, toute autre personne qui enfreint l'article 5 ou ses arrêtés d'exécution. Si le navire est un bateau de plaisance ou un bateau de pêche, l'amende sera de dix mille EUR à vingt-cinq mille EUR.";

2° dans l'alinéa 6, les mots "ou autres membres d'équipage" sont insérés entre les mots "les officiers" et les mots "du navire".

CHAPITRE 3

Régulation économique de l'aéroport de Bruxelles-National

Art. 6

§ 1^{er}. En vue d'actualiser et d'améliorer le système de régulation économique du titulaire de la licence d'exploitation des installations aéroportuaires de l'aéroport de Bruxelles-National et d'assurer la transposition de la Directive 2009/12/CE du Parlement Européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires, le Roi prend, par arrêté délibéré en Conseil des ministres toutes mesures utiles afin de modifier les conditions d'exploitation de la licence, en ce compris l'adaptation, si nécessaire, des sanctions civiles, administratives et pénales existantes et liées aux conditions d'exploitation de la licence.

§ 2. Les sanctions pénales ne peuvent excéder une peine d'emprisonnement d'un an et une amende de cinq cents euros. Les dispositions du Livre I^{er} du Code pénal, y compris le Chapitre VII et l'article 85, sont

1° in het eerste lid worden de woorden "Europese Unie" vervangen door de woorden "Europese Unie of de Europese Economische Ruimte";

2° in het tweede lid worden de woorden "Europese Unie" vervangen door de woorden "Europese Unie of de Europese Economische Ruimte".

Art. 5

In artikel 29 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het eerste lid wordt vervangen als volgt:

"Met een geldboete van vijfhonderdduizend EUR tot één miljoen EUR wordt gestraft de eigenaar, bevrachter, beheerder of exploitant van een schip waarop de bepalingen van de artikelen 5 en 12 of de uitvoeringsbesluiten ervan niet werden nageleefd alsook onder voorbehoud van het vierde, vijfde en zesde lid iedere andere persoon die artikel 5 of zijn uitvoeringsbesluiten overtreedt. Indien het schip een pleziervaartuig of een vissersvaartuig is, bedraagt de geldboete tienduizend EUR tot vijftienduizend EUR.";

2° in het zesde lid worden de woorden "of andere bemanningsleden" ingevoegd tussen de woorden "de officieren" en de woorden "van een schip".

HOOFDSTUK 3

Economische regulering van de luchthaven Brussel-Nationaal

Art. 6

§ 1. Met het oog op de modernisering en verbetering van het economisch regulerende systeem van de houder van de exploitatielicentie van luchthaven Brussel-Nationaal en op de omzetting van Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden treft de Koning, bij een na overleg in de Ministerraad vastgesteld besluit, alle nuttige maatregelen teneinde de exploitatievoorwaarden van de licentie te wijzigen, met inbegrip van de aanpassing van de bestaande burgerlijke, administratieve en strafrechtelijke sancties in verband met de exploitatievoorwaarden van de licentie, indien nodig.

§ 2. De strafrechtelijke sancties mogen een gevangenisstraf van één jaar en een geldboete van vijfhonderd euro niet overschrijden. Boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van Hoofdstuk VII en artikel 85, is van

applicables aux infractions aux dispositions en question. Les amendes administratives ne peuvent excéder deux millions d'euros ou trois pour cent du chiffre d'affaires que la personne en cause a réalisé dans le cadre de l'exploitation d'installations aéroportuaires au cours du dernier exercice clôturé, si ce dernier montant est supérieur. Toute amende administrative imposée à une personne et devenue définitive avant que le juge pénal ait statué définitivement sur les mêmes faits ou des faits connexes, s'impute sur le montant de toute amende pénale qui serait prononcée pour ces faits à l'égard de la même personne.

Art. 7

Les arrêtés pris en vertu de l'article 6 peuvent modifier, compléter, remplacer ou abroger les dispositions légales en vigueur. Avant leur publication au *Moniteur belge*, les arrêtés pris en vertu de l'article 6 sont communiqués aux présidents de la Chambre des représentants et du Sénat.

Art. 8

§ 1^{er}. Les pouvoirs accordés au Roi de l'article 6 expirent le 15 mars 2011.

§ 2. Les arrêtés pris en vertu de l'article 6 cessent de produire leurs effets s'ils n'ont pas été confirmés par la loi dans les six mois de leur date d'entrée en vigueur. La confirmation produit ses effets à cette date.

§ 3. Après le 15 mars 2011, les arrêtés pris en vertu de l'article 6 et confirmés conformément au § 2 ne peuvent être modifiés, complétés, remplacés ou abrogés que par une loi.

toepassing op de overtredingen van de betrokken bepalingen. De administratieve geldboeten mogen twee miljoen euro niet overschrijden of drie procent van het omzetcijfer dat de betrokken persoon in het kader van de exploitatie van luchthaveninstallaties tijdens het laatste afgesloten boekjaar heeft gerealiseerd, in geval het laatste bedrag groter is. Elke administratieve geldboete die aan een persoon wordt opgelegd en die definitief is geworden vooraleer de strafrechter zich definitief over dezelfde feiten of samenhangende feiten heeft uitgesproken, wordt aangerekend op het bedrag van elke strafboete die voor deze feiten ten aanzien van dezelfde persoon wordt uitgesproken.

Art. 7

De besluiten die krachtens artikel 6 worden vastgesteld, kunnen de van kracht zijnde wettelijke bepalingen wijzigen, aanvullen, vervangen of opheffen. Vóór hun bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* worden de besluiten die krachtens voornoemd artikel 6 zijn vastgesteld, medegedeeld aan de voorzitters van de Kamer van volksvertegenwoordigers en van de Senaat.

Art. 8

§ 1. De bevoegdheden die door artikel 6 aan de Koning worden verleend, vervallen op 15 mars 2011.

§ 2. De besluiten die krachtens artikel 6 worden vastgesteld houden op uitwerking te hebben indien zij niet bij wet zijn bekrachtigd binnen de zes maanden na de datum van hun inwerkingtreding. De bekrachtiging heeft uitwerking met ingang van deze datum.

§ 3. Na 15 december 2011 kunnen de besluiten die krachtens artikel 6 zijn vastgesteld en zijn bekrachtigd overeenkomstig § 2, alleen bij wet worden gewijzigd, aangevuld, vervangen of opgeheven.

Art. 9

La présente loi entre en vigueur dix jours après sa publication au *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 16 janvier 2011

ALBERT

PAR LE ROI:

Le premier ministre,

Yves LETERME

Le secrétaire d'État à la Mobilité,

Etienne SCHOUPPE

Art. 9

Deze wet treedt in werking tien dagen na de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

Gegeven te Brussel, 16 januari 2011

ALBERT

VAN KONINGSWEGE:

De eerste minister,

Yves LETERME

De staatssecretaris voor Mobiliteit,

Etienne SCHOUPPE

ANNEXES

BIJLAGEN

TEXTE DE BASE

Loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires

Art. 5. Sous réserve des dispositions de l'alinéa 3, il est interdit à tout navire battant pavillon belge de rejeter une substance nuisible à la mer ou en mer dans l'atmosphère, 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.

L'alinéa 1^{er} est conformément au droit international également applicable aux navires battant pavillon étranger.

L'annexe I^{re}, règle 11 b), et l'annexe II, règle 6 b), de la Convention ne sont pas d'application pour les rejets:

1° dans les eaux intérieures d'un autre Etat membre de l'Union européenne, y compris les ports, dans la mesure où le régime Marpol est applicable;

2° dans la mer territoriale de la Belgique ou d'un autre Etat membre de l'Union européenne.

Art. 17bis. § 1^{er}. Si des irrégularités ou des informations amènent à soupçonner un navire battant pavillon étranger qui est volontairement dans un port belge ou à un terminal en mer belge d'avoir été impliqué ou d'être impliqué dans un rejet de substances polluantes dans la mer territoriale, la zone exclusive économique ou en haute mer, les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet et les fonctionnaires de la police fédérale chargée de la police des eaux peuvent entreprendre une inspection appropriée, en tenant compte des lignes directrices pertinentes adoptées par l'Organisation maritime internationale. Cette compétence est également étendue aux infractions à la Convention commises dans la zone maritime dépendant de la juridiction d'un autre Etat côtier, à la demande exclusive de ce dernier ou de l'Etat du pavillon.

Si l'inspection visée au paragraphe 1^{er} révèle des faits qui peuvent impliquer l'existence d'une infraction

TEXTE DE BASE ADAPTÉ AU PROJET DE LOI

Loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires

Art. 5. Sous réserve des dispositions de l'alinéa 3, il est interdit à tout navire battant pavillon belge de rejeter une substance nuisible à la mer ou en mer dans l'atmosphère, 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 présent article est conformément au droit international également applicable aux navires battant pavillon étranger.

L'annexe I, règle 4.2, et l'annexe II, règle 3.1.2, de la Convention ne sont pas d'application pour les rejets:

1° dans les eaux intérieures d'un autre Etat membre de l'Union européenne **ou de l'Espace économique européen**, y compris les ports, dans la mesure où le régime Marpol est applicable;

2° dans la mer territoriale de la Belgique ou d'un autre Etat membre de l'Union européenne **ou de l'Espace économique européen**.

Art. 17bis. § 1^{er}. Si des irrégularités ou des informations amènent à soupçonner un navire battant pavillon étranger qui est volontairement dans un port belge ou à un terminal en mer belge d'avoir été impliqué ou d'être impliqué dans un rejet de substances polluantes, les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet et éventuellement les fonctionnaires de la police fédérale chargée de la police des eaux entreprennent une inspection appropriée, en tenant compte des lignes directrices pertinentes adoptées par l'Organisation maritime internationale. Cette compétence est également étendue aux infractions commises dans la zone dépendant de la juridiction d'un autre Etat côtier, mais si cet Etat côtier n'est pas un Etat Membre de l'Union européenne ou de l'Espace européen économique, à la demande exclusive de cet Etat côtier ou de l'Etat du pavillon.

Si l'inspection visée au paragraphe 1^{er} révèle des faits qui peuvent impliquer l'existence d'une infraction

BASISTEKST

Wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen

Art. 5. Onder voorbehoud van de bepalingen van het derde lid is het een schip dat de Belgische vlag voert verboden een schadelijke stof in zee of op zee in de atmosfeer 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 naargelang zij verschillende categorieën van schepen, te bevaren zeegebieden, te maken reizen of te vervoeren schadelijke stoffen betreffen.

Het eerste lid is overeenkomstig het internationaal recht eveneens van toepassing op schepen die een vreemde vlag voeren.

Bijlage I, voorschrift 11, onder b), en bijlage II, voorschrift 6, onder b), van het Verdrag zijn niet van toepassing op lozingen:

1° op de binnenwateren van een andere lidstaat van de Europese Unie, inclusief de havens, voor zover het Marpol-regime van toepassing is;

2° op de territoriale zee van België of die van een andere lidstaat van de Europese Unie.

Art. 17bis. § 1. Indien op grond van onregelmatigheden of van informatie het vermoeden bestaat, dat een schip dat een vreemde vlag voert en dat vrijwillig in een Belgische haven of bij een Belgische offshoreterminal ligt schadelijke stoffen heeft geloosd of loost in de territoriale zee, de exclusieve economische zone of de volle zee, kunnen de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn en de met de politie te water belaste federale politieambtenaren een passende inspectie uitvoeren, rekening houdend met de toepasselijke richtlijnen van de Internationale Maritieme Organisatie. Deze bevoegdheid wordt tevens uitgebreid tot overtredingen van het Verdrag begaan in de maritieme zone waarover een andere kuststaat jurisdictie bezit, op uitsluitend verzoek van deze laatste of van de vlaggenstaat.

Voor zover de in het eerste lid bedoelde inspectie feiten aan het licht brengt die kunnen wijzen op een

BASISTEKST AANGEPAST AAN HET WETSONTWERP

Wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen

Art. 5. Onder voorbehoud van de bepalingen van het derde lid is het een schip dat de Belgische vlag voert verboden een schadelijke stof in zee of op zee in de atmosfeer 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 naargelang zij verschillende categorieën van schepen, te bevaren zeegebieden, te maken reizen of te vervoeren schadelijke stoffen betreffen.

Dit artikel is overeenkomstig het internationaal recht eveneens van toepassing op schepen die een vreemde vlag voeren.

Bijlage I, voorschrift 4.2, en bijlage II, voorschrift 3.1.2, van het Verdrag zijn niet van toepassing op lozingen:

1° op de binnenwateren van een andere lidstaat van de Europese Unie of van de Europese Economische Ruimte, inclusief de havens, voor zover het Marpol-regime van toepassing is;

2° op de territoriale zee van België of die van een andere lidstaat van de Europese Unie **of van de Europese Economische Ruimte**.

Art. 17bis. § 1. Indien op grond van onregelmatigheden of van informatie het vermoeden bestaat, dat een schip dat een vreemde vlag voert en dat vrijwillig in een Belgische haven of bij een Belgische offshoreterminal ligt schadelijke stoffen heeft geloosd of loost, voeren de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn en eventueel de met de politie te water belaste federale politieambtenaren een passende inspectie uit, rekening houdend met de toepasselijke richtlijnen van de Internationale Maritieme Organisatie. Deze bevoegdheid wordt tevens uitgebreid tot overtredingen begaan in de zone waarover een andere kuststaat jurisdictie bezit, echter indien het een kuststaat betreft die geen Lidstaat is van de Europese Unie of de Europese Economische ruimte op uitsluitend verzoek van de kuststaat of van de vlaggenstaat.

Voor zover de in het eerste lid bedoelde inspectie feiten aan het licht brengt die kunnen wijzen op een

au sens de l'article 5, les autorités compétentes belges et de l'Etat du pavillon du navire et des autres Etats concernés sont informées.

§ 1^{er}bis. Si le navire qui est soupçonné du rejet ne fait pas escale dans un port belge, les dispositions suivantes s'appliquent:

a) si la prochaine escale du navire a lieu dans un autre Etat membre de l'Union européenne, les Etats membres concernés coopèrent étroitement à l'inspection visée à l'article 17bis, § 1^{er}, et à la prise de décision concernant les mesures appropriées pour le rejet en question;

b) si la prochaine escale du navire a lieu dans un port d'un Etat non membre de l'Union européenne, l'autorité compétente de l'Etat du prochain port d'escale du navire est informée du rejet présumé et demandé de prendre les mesures appropriées en ce qui concerne le rejet en question.

Art. 17ter. L'autorité qui est informée de la commission d'une infraction dans le sens de l'article 5 ou du risque de la commission d'une telle infraction qui cause ou est susceptible de causer des dommages imminents, il en informe immédiatement les autres Etats membres de l'Union européenne susceptibles d'être exposés à ces dommages, ainsi que la Commission.

L'autorité qui est informée de la commission d'une infraction dans le sens de l'article 5, ou du risque de la commission d'une telle infraction qui est susceptible de relever de la compétence juridictionnelle d'un autre Etat membre de l'Union européenne, en informe immédiatement ce dernier.

Art. 29. Est puni d'une amende de cinq cent mille EUR à un million EUR le propriétaire, l'affrètement, l'administrateur ou l'exploitant du navire à bord duquel les dispositions des articles 5 et 12 ou de leur arrêtés d'exécution n'ont pas été respectées. Si le navire est un bateau de plaisance ou un bateau de pêche, le propriétaire, l'affrètement, le gestionnaire ou l'exploitant du bateau de plaisance ou du bateau de pêche sera puni d'une amende de dix mille EUR à vingt-cinq mille EUR.

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

au sens de l'article 5, les autorités compétentes belges et de l'Etat du pavillon du navire et des autres Etats concernés sont informées.

§ 1^{er}bis. Si le navire qui est soupçonné du rejet ne fait pas escale dans un port belge, les dispositions suivantes s'appliquent:

a) si la prochaine escale du navire a lieu dans un autre Etat membre de l'Union européenne **ou l'Espace européen économique**, les Etats membres concernés coopèrent étroitement à l'inspection visée à l'article 17bis, § 1^{er}, et à la prise de décision concernant les mesures appropriées pour le rejet en question;

b) si la prochaine escale du navire a lieu dans un port d'un Etat non membre de l'Union européenne **ou l'Espace européen économique**, l'autorité compétente de l'Etat du prochain port d'escale du navire est informée du rejet présumé et demandé de prendre les mesures appropriées en ce qui concerne le rejet en question.

Art. 17ter. L'autorité qui est informée de la commission d'une infraction dans le sens de l'article 5 ou du risque de la commission d'une telle infraction qui cause ou est susceptible de causer des dommages imminents, il en informe immédiatement les autres Etats membres de l'Union européenne **ou l'Espace européen économique** susceptibles d'être exposés à ces dommages, ainsi que la Commission.

L'autorité qui est informée de la commission d'une infraction dans le sens de l'article 5, ou du risque de la commission d'une telle infraction qui est susceptible de relever de la compétence juridictionnelle d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou l'Espace européen économique, en informe immédiatement ce dernier.

Art. 29. Est puni d'une amende de cinq cent mille EUR à un million EUR le propriétaire, l'affrètement, l'administrateur ou l'exploitant du navire à bord duquel les dispositions des articles 5 et 12 ou de leur arrêtés d'exécution n'ont pas été respectées ainsi que , sous réserve des alinéas 4, 5 et 6, toute autre personne qui enfreint l'article 5 ou ses arrêtés d'exécution. Si le navire est un bateau de plaisance ou un bateau de pêche, l'amende sera de dix mille EUR à vingt-cinq mille EUR.

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

inbreuk in de zin van artikel 5, worden de bevoegde Belgische autoriteiten en die van de vlaggenstaat en andere betrokken staten gewaarschuwd.

§ 1bis. Indien het van de lozing verdachte schip geen Belgische haven aandoet, zijn onderstaande bepalingen van toepassing:

a) indien de volgende aanloophaven van het schip een haven in een andere lidstaat van de Europese unie is, wordt met die lidstaat nauw samengewerkt bij de in artikel 17bis, § 1 bedoelde inspectie, en wordt er samen met die lidstaat over passende maatregelen ten aanzien van die lozing beslist;

b) indien de volgende aanloophaven van het schip een haven is in een staat die geen lid is van de Europese Unie, worden de bevoegde autoriteiten van de staat van de volgende aanloophaven van het schip ingelicht over de vermoedelijke lozing, en verzocht om passende maatregelen ten aanzien van die lozing te nemen.

Art. 17ter. De overheid die ervan in kennis wordt gesteld dat een inbreuk in de zin van artikel 5 is gepleegd of dreigt te worden gepleegd en dat hierdoor acute schade is veroorzaakt of kan worden veroorzaakt, brengt de andere lidstaten van de Europese Unie die aan deze schade zouden kunnen worden blootgesteld, alsmede de Commissie, daarvan onmiddellijk op de hoogte.

De overheid die ervan in kennis wordt gesteld dat een delict in de zin van artikel 5 is gepleegd of dreigt te worden gepleegd dat mogelijkwerwijs onder de rechtsmacht van een ander lidstaat van de Europese Unie valt, brengt deze lidstaat daarvan onmiddellijk op de hoogte.

Art. 29. Met geldboete van vijfhonderdduizend EUR tot één miljoen EUR wordt gestraft de eigenaar, bevrachter, beheerder of exploitant van een schip waarop de bepalingen van de artikelen 5 en 12 of de uitvoeringsbesluiten ervan niet werden nageleefd. Indien het schip een pleziervaartuig of een vissersvaartuig is, wordt de eigenaar, bevrachter, beheerder of exploitant van het pleziervaartuig of vissersvaartuig gestraft met een geldboete van tienduizend EUR tot vijftienduizend EUR.

Indien de overtreding wordt begaan tussen zonsondergang en zonsopgang, wordt de geldboete verdubbeld.

inbreuk in de zin van artikel 5, worden de bevoegde Belgische autoriteiten en die van de vlaggenstaat en andere betrokken staten gewaarschuwd.

§ 1bis. Indien het van de lozing verdachte schip geen Belgische haven aandoet, zijn onderstaande bepalingen van toepassing:

a) indien de volgende aanloophaven van het schip een haven in een andere lidstaat van de Europese unie **of de Europese Economische Ruimte** is, wordt met die lidstaat nauw samengewerkt bij de in artikel 17bis, § 1 bedoelde inspectie, en wordt er samen met die lidstaat over passende maatregelen ten aanzien van die lozing beslist;

b) indien de volgende aanloophaven van het schip een haven is in een staat die geen lid is van de Europese Unie **of de Europese Economische Ruimte**, worden de bevoegde autoriteiten van de staat van de volgende aanloophaven van het schip ingelicht over de vermoedelijke lozing, en verzocht om passende maatregelen ten aanzien van die lozing te nemen.

Art. 17ter. De overheid die ervan in kennis wordt gesteld dat een inbreuk in de zin van artikel 5 is gepleegd of dreigt te worden gepleegd en dat hierdoor acute schade is veroorzaakt of kan worden veroorzaakt, brengt de andere lidstaten van de Europese Unie **of de Europese Economische Ruimte** die aan deze schade zouden kunnen worden blootgesteld, alsmede de Commissie, daarvan onmiddellijk op de hoogte.

De overheid die ervan in kennis wordt gesteld dat een delict in de zin van artikel 5 is gepleegd of dreigt te worden gepleegd dat mogelijkwerwijs onder de rechtsmacht van een ander lidstaat van de Europese Unie **of de Europese Economische Ruimte** valt, brengt deze lidstaat daarvan onmiddellijk op de hoogte.

Art. 29. Met een geldboete van vijfhonderdduizend EUR tot één miljoen EUR wordt gestraft de eigenaar, bevrachter, beheerder of exploitant van een schip waarop de bepalingen van de artikelen 5 en 12 of de uitvoeringsbesluiten ervan niet werden nageleefd alsook onder voorbehoud van het vierde, vijfde en zesde lid iedere andere persoon die artikel 5 of zijn uitvoeringsbesluiten overtreedt. Indien het schip een pleziervaartuig of een vissersvaartuig is, bedraagt de geldboete tienduizend EUR tot vijftienduizend EUR.

Indien de overtreding wordt begaan tussen zonsondergang en zonsopgang, wordt de geldboete verdubbeld.

En cas de récidive dans les trois ans qui suivent la condamnation, les amendes mentionnées ci-avant peuvent être portées au double du maximum.

Est puni d'une amende de dix mille EUR à vingt-cinq mille EUR le capitaine d'un navire autre qu'un bateau de pêche ou de plaisance qui enfreint les articles 5, 10, 11 et 12 de la présente loi ou ses arrêtés d'exécution ou qui s'oppose à ce qui est stipulé dans les articles 14, 15 et 17bis ou qui n'observe pas les obligations y prévues.

Est puni d'une amende de trois mille EUR à vingt cinq mille EUR le skipper ou le patron d'un bateau de pêche ou d'un bateau de plaisance qui enfreint l'article 5 de la présente loi, ou qui s'oppose à l'ouverture d'une enquête ou se dérobe à l'immobilisation telles que prévues à l'article 17bis.

Sont punis d'une amende de deux mille EUR à dix mille EUR les officiers du navire qui enfreignent les articles 5, 10 et 12 de la présente loi ou ses arrêtés d'exécution, ou s'opposent aux obligations prévues dans les articles 14, 15 et 17bis ou ne les observent pas.

En cas de récidive dans les trois ans qui suivent la condamnation, les amendes mentionnées ci-avant peuvent être portées au double du maximum.

Est puni d'une amende de dix mille EUR à vingt-cinq mille EUR le capitaine d'un navire autre qu'un bateau de pêche ou de plaisance qui enfreint les articles 5, 10, 11 et 12 de la présente loi ou ses arrêtés d'exécution ou qui s'oppose à ce qui est stipulé dans les articles 14, 15 et 17bis ou qui n'observe pas les obligations y prévues.

Est puni d'une amende de trois mille EUR à vingt cinq mille EUR le skipper ou le patron d'un bateau de pêche ou d'un bateau de plaisance qui enfreint l'article 5 de la présente loi, ou qui s'oppose à l'ouverture d'une enquête ou se dérobe à l'immobilisation telles que prévues à l'article 17bis.

Sont punis d'une amende de deux mille EUR à dix mille EUR les officiers **ou autres membres d'équipage** du navire qui enfreignent les articles 5, 10 et 12 de la présente loi ou ses arrêtés d'exécution, ou s'opposent aux obligations prévues dans les articles 14, 15 et 17bis ou ne les observent pas.

In geval van herhaling binnen de termijn van drie jaar die op een veroordeling volgt, kunnen de hierboven voorziene geldboetes op het dubbel van het maximum worden gebracht.

Met geldboete van tienduizend EUR tot vijftientigduizend EUR wordt gestraft de kapitein van een schip ander dan een vissersvaartuig of een pleziervaartuig die de artikelen 5, 10, 11 en 12 van deze wet of de uitvoeringsbesluiten ervan overtreedt of zich verzet tegen het bepaalde in de artikelen 14, 15 en 17*bis* of zich niet houdt aan de daarin opgelegde verplichtingen.

Met een geldboete van drieduizend EUR tot vijftientig duizend EUR wordt gestraft de schipper of voerder van een vissersvaartuig of een pleziervaartuig die het artikel 5 van deze wet overtreedt of zich verzet tegen het instellen van een onderzoek of zich onttrekt aan de vasthouding als bedoeld in artikel 17*bis*.

Met een geldboete van tweeduizend EUR tot tienduizend EUR worden gestraft de officieren van een schip die de artikelen 5, 10 en 12 van deze wet of de uitvoeringsbesluiten ervan overtreden of zich verzetten tegen het bepaalde in de artikelen 14, 15 en 17*bis* of zich niet houden aan de daarin opgelegde verplichtingen.

In geval van herhaling binnen de termijn van drie jaar die op een veroordeling volgt, kunnen de hierboven voorziene geldboetes op het dubbel van het maximum worden gebracht.

Met geldboete van tienduizend EUR tot vijftientigduizend EUR wordt gestraft de kapitein van een schip ander dan een vissersvaartuig of een pleziervaartuig die de artikelen 5, 10, 11 en 12 van deze wet of de uitvoeringsbesluiten ervan overtreedt of zich verzet tegen het bepaalde in de artikelen 14, 15 en 17*bis* of zich niet houdt aan de daarin opgelegde verplichtingen.

Met een geldboete van drieduizend EUR tot vijftientig duizend EUR wordt gestraft de schipper of voerder van een vissersvaartuig of een pleziervaartuig die het artikel 5 van deze wet overtreedt of zich verzet tegen het instellen van een onderzoek of zich onttrekt aan de vasthouding als bedoeld in artikel 17*bis*.

Met een geldboete van tweeduizend EUR tot tienduizend EUR worden gestraft de officieren **of andere bemanningsleden** van een schip die de artikelen 5, 10 en 12 van deze wet of de uitvoeringsbesluiten ervan overtreden of zich verzetten tegen het bepaalde in de artikelen 14, 15 en 17*bis* of zich niet houden aan de daarin opgelegde verplichtingen.

**AVANT-PROJET DE LOI MODIFIANT
LA LOI DU 6 AVRIL 1995 RELATIVE
À LA PRÉVENTION
DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES**

**Tableau de concordance concernant
la transposition de la Directive 2009/123/CE
et de la Directive 2005/35/CE telle que
modifié par la Directive 2009/123/CE**

**VOORONTWERP VAN WET TOT WIJZIGING
VAN DE WET VAN 6 APRIL 1995 BETREFFENDE
DE VOORKOMING VAN VERONTREINIGING
DOOR SCHEPEN**

**Concordantietabel betreffende
de omzetting van Richtlijn 2009/123/EG
en van Richtlijn 2005/35/EG zoals gewijzigd
door Richtlijn 2009/123/EG**

Disposition de la Directive 2009/123/CE Bepaling van Richtlijn 2009/123/EG	Disposition de la Directive 2005/35/CE telle que modifié par la Directive 2009/123/CE Bepaling van Richtlijn 2005/35/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/123/EG	Disposition de droit national en transposition de la Directive 2005/35/CE telle que modifié par la Directive 2009/123/CE Bepaling van nationaal recht ter omzetting van Richtlijn 2005/35/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/123/EG
Art. 1, 1	Intitulé Opschrift	Nihil (Ne nécessite pas de transposition) Nihil (behoeft geen omzetting)
Art. 1, 2	Art. 1, 1	Nihil (Ne nécessite pas de transposition) Nihil (behoeft geen omzetting)
Nihil	Art. 1, 2.	Nihil (option qui n'est pas transposée) Nihil (optie die niet wordt omgezet)
Nihil	Art. 2, 1-4	Art. 1 ^{er} de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires (nommé ci-après "LOI MARPOL") Art. 1 van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging van de zee door schepen (hierna "MARPOLWET" genoemd)
Art. 1, 3	Art. 2, 5	Art. 5 du Code pénal Art. 5 van het Srafwetboek
Nihil	Art. 3	Article 5, alinéa 3 de la LOI MARPOL Artikel 5, derde lid, MARPOLWET
Art. 1,4	Art.4, 1	Art. 5 de la LOI MARPOL tel que modifié par l'article 2 du présent projet Art. 29 de la LOI MARPOL tel que modifié par l'article 5 du présent projet Art. 29bis de la LOI MARPOL Artikel 5 van de MARPOLWET zoals gewijzigd door artikel 2 van het voorliggende ontwerp Artikel 29 van de MARPOLWET zoals gewijzigd door artikel 5 van het voorliggende ontwerp Artikel 29bis van de MARPOLWET
Art. 1,4	Art. 4, 2	Art. 5 de la LOI MARPOL tel que modifié par l'article 2 du présent projet Art. 29 de la LOI MARPOL tel que modifié par l'article 5 du présent projet Art. 29bis de la LOI MARPOL Art. 33 de la LOI MARPOL Art. 5 van de MARPOLWET zoals gewijzigd door artikel 2 van het voorliggende ontwerp Art. 29 van de MARPOLWET zoals gewijzigd door artikel 5 van het voorliggende ontwerp Art. 29bis van de MARPOLWET Art. 33 van de MARPOLWET

Art. 1,4	Art. 5	Art. 5 alinéa 3 de la LOI MARPOL tel que modifié par l'article 2 de la présente loi Art. 5, derde lid van de MARPOLWET zoals gewijzigd door artikel 2 van het voorliggende ontwerp
Art. 1, 5	Art. 5a	Art. 5 de la LOI MARPOL tel que modifié par l'article 2 du présent projet Art. 29 de la LOI MARPOL tel que modifié par l'article 5 du présent projet Art. 29bis de la LOI MARPOL Artikel 5 van de MARPOLWET zoals gewijzigd door artikel 2 van het voorliggende ontwerp Artikel 29 van de MARPOLWET zoals gewijzigd door artikel 5 van het voorliggende ontwerp Artikel 29bis van de MARPOLWET
Art. 1, 5	Art. 5b	Art. 33 van de MARPOLWET Art. 66 tot 69 van het Strafwetboek Art. 33 de la LOI MARPOL Art. 66 à 69 du Code pénal
Nihil	Art. 6	Art. 17bis, § 1 de la LOI MARPOL tel que modifié par l'art. 3 du présent projet Art. 17bis, § 1 van de MARPOLWET zoals gewijzigd door art. 3 van het voorliggend ontwerp
Nihil	Art. 7	Art. 17bis, § 1bis et § 2 à § 4 de la LOI MARPOL tel que modifié par l'article 3 du présent projet Art. 34 de la LOI MARPOL Art. 17bis, § 1bis en § 2 tot § 4 van de MARPOLWET zoals gewijzigd door art. 3 van het voorliggende ontwerp Art. 34 van de MARPOLWET
Art. 1,6	Art. 8	Art. 29 de la LOI MARPOL Art. 29bis de la LOI MARPOL Art. 29 van de MARPOLWET Art. 29bis van de MARPOLWET
Art. 1, 7	Art. 8a	Art. 29 van de MARPOLWET Art. 29bis van de MARPOLWET Art. 29 de la LOI MARPOL Art. 29bis de la LOI MARPOL
Art. 1, 7	Art. 8b	Art. 33 de la loi MARPOL Art 5, premier et deuxième alinéas du Code pénal Art. 33 van de MARPOLWET Art. 5, eerste en tweede lid van het Strafwetboek
Art. 1, 7	Art. 8c	Art. 33 de la loi MARPOL Art. 7bis du Code pénal Art. 35 à 37bis du Code pénal Art. 41bis du Code pénal Art. 33 van de MARPOLWET Art. 7bis van het Strafwetboek Art. 35 tot 37bis van het Strafwetboek Art. 41bis van het Strafwetboek
Nihil	Art. 9	Art. 18 de la LOI MARPOL Art. 18 van de MARPOLWET
Nihil	Art. 10	Nihil (Ne nécessite pas de transposition) Nihil (behoeft geen omzetting)
Nihil	Art. 11	Nihil (Ne nécessite pas de transposition) Nihil (behoeft geen omzetting)
Nihil	Art. 12	Nihil (Ne nécessite pas de transposition) Nihil (behoeft geen omzetting)
Nihil	Art. 13	Nihil (Ne nécessite pas de transposition)

		Nihil (behoeft geen omzetting)
Nihil	Art. 14	Nihil (Ne nécessite pas de transposition) Nihil (behoeft geen omzetting)
Nihil	Art. 15	Nihil (Ne nécessite pas de transposition) Nihil (behoeft geen omzetting)
Nihil	Art. 16	Nihil (Ne nécessite pas de transposition) Nihil (behoeft geen omzetting)
Nihil	Art. 17	Nihil (Ne nécessite pas de transposition) Nihil (behoeft geen omzetting)
Nihil	Art. 18	Nihil (Ne nécessite pas de transposition) Nihil (behoeft geen omzetting)
Art. 2	Nihil	Nihil (Ne nécessite pas de transposition) Nihil (behoeft geen omzetting)
Art. 3	Nihil	Nihil (Ne nécessite pas de transposition) Nihil (behoeft geen omzetting)
Art. 4	Nihil	Nihil (Ne nécessite pas de transposition) Nihil (behoeft geen omzetting)