

Chambre des Représentants

SESSION 1975-1976

3 JUIN 1976

PROJET DE LOI

portant approbation et exécution de la Convention pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersions effectuées par les navires et aéronefs, et ses Annexes, faites à Oslo le 15 février 1972.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent projet de loi tend à approuver la Convention régionale pour la prévention de la pollution des mers par l'immersion des déchets industriels effectuée par les navires et aéronefs, adoptée à Oslo, le 15 février 1972, dénommée ci-après « la Convention », et d'en incorporer les principes dans la législation nationale.

Il contient en outre une série de dispositions nécessaires à l'exécution pratique de la Convention.

Sur le plan international plusieurs Conventions ont déjà été adoptées aux fins de prévenir la pollution de la mer causée par des navires, notamment, la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures (Londres 1954), la Convention internationale de Bruxelles (1969) sur le droit d'intervention d'un Etat riverain en haute mer en cas d'accident maritime entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures et la Convention internationale de Bruxelles (1969) sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Elles seront sur le même plan suivies d'autres conventions étendant leur économie à d'autres substances que les hydrocarbures.

De plus en plus la nécessité urgente de prendre des mesures pour la prévention d'un autre danger de pollution se faisait sentir : la pollution résultant de l'immersion en mer de déchets industriels au moyen de navires ainsi que par des aéronefs.

Pareilles activités d'immersion ont augmentées d'une façon inquiétante ces dernières années et ont sans doute une influence néfaste croissante principalement dans des eaux

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1975-1976

3 JUNI 1976

WETSONTWERP

houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag ter voorkoming van de verontreiniging van de zee ten gevolge van het storten vanaf schepen en luchtvaartuigen, en zijn Bijlagen, opgemaakt te Oslo op 15 februari 1972.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit ontwerp van wet strekt ertoe het regionaal Verdrag betreffende de voorkoming van de verontreiniging van de zee ten gevolge van het storten van industriële afvalstoffen vanaf schepen en luchtvaartuigen, dat op 15 februari 1972 te Oslo werd aangenomen en hierna kortweg « het Verdrag » wordt genoemd, goed te keuren en de principes ervan in de nationale wetgeving in te schakelen.

Het behelst bovendien een reeks artikelen welke voor de praktische uitvoering van het Verdrag nodig zijn.

Op internationaal vlak werden om de verontreiniging van de zee door schepen veroorzaakt tegen te gaan, reeds voordien verscheidene verdragen aangenomen zoals het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie (Londen 1954), het Internationaal Verdrag van Brussel (1969) betreffende het interventierecht van een kuststaat in volle zee wanneer een scheepsongeval zich voordoet dat verontreiniging door olie tot gevolg heeft of kan hebben, en het Internationaal Verdrag van Brussel (1969) op de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie.

Zij zullen op hetzelfde vlak gevolgd worden door andere conventies welke de draagwijdte van voornoemde zullen uitbreiden tot andere schadelijke stoffen dan olie.

Doch meer en meer deed zich de dringende noodzakelijkheid aanvoelen maatregelen te treffen ter voorkoming van een ander verontreinigend gevaar : de verontreiniging veroorzaakt door het storten in zee van industriële afvalstoffen bij middel van schepen en ook wel van luchtvaartuigen.

Dergelijke dumpingsactiviteiten zijn de laatste jaren op verontrustwekkende wijze toegenomen en hebben zonder twijfel een steeds toenemende nefaste invloed gehad voor-

maritimes relativement étroites comme la Mer du Nord dont les Etats riverains par la force même des choses sentent vivement la menace.

Dans la perspective aussi de la Conférence internationale de Stockholm concernant la protection de l'environnement qui a eu lieu au courant du mois de juin 1972, il fut pris, en marge d'une réunion de l'Organisation internationale pour la Pêche maritime, une initiative pour élaborer à ce sujet un projet de Convention régionale permettant d'intervenir avec plus d'efficacité.

Douze pays dont la Belgique ont consacré trois séances d'une durée relativement courte à l'élaboration de cette Convention pendant la période allant de septembre jusqu'au début décembre 1971.

Bien que par son aspect rudimentaire le contenu de la Convention témoigne du court laps de temps imparti à ses auteurs, elle forme un document international remarquable lequel fut tout aussi rapidement et collectivement signé à Oslo par les Etats participants le 15 février 1972 et lequel à son tour a servi de base à une Convention plus universelle de même nom avec essentiellement le même but et la même teneur et qui fut signée au cours de la même année à Londres le 29 décembre.

Il a été décidé de soumettre les deux conventions à la procédure de l'approbation dans l'ordre chronologique de leur création.

Le présent projet de loi, qui sera par conséquent suivi dans un stade ultérieur, d'un deuxième projet similaire, tend, comme il a été dit ci-dessus, à l'approbation et l'exécution de la première convention précitée ce qui forme l'objet de son premier article.

Le paragraphe premier de l'article 2 comporte le principe général en vertu duquel le Roi est chargé de prendre des mesures nécessaires à l'application pratique des dispositions de la convention, tandis que le deuxième paragraphe du même article ainsi que les articles consécutifs visent à donner de plus amples précisions sur les mesures d'exécution visées ci-dessus.

En premier lieu, et en rapport avec la Convention même, le Roi prendra des arrêtés aux fins d'approuver les modifications qui sont apportées aux Annexes de la Convention lorsque celles-ci sont estimées acceptables par la Belgique. Ces Annexes désignent les substances qui tombent sous l'un ou l'autre régime de la Convention. La Commission internationale créée par la Convention a pour mission d'adapter les données contenues dans les dites Annexes et ce à la lumière de circonstances concrètes.

Ces données sont de caractère technique et susceptibles d'une évolution rapide. Il convient donc de prévoir à ce sujet une procédure d'approbation souple et diligente. De là, la mission confiée au Roi en vertu de ce paragraphe.

Puisque les Etats Parties à la Convention ont toujours le droit de prendre de manière justifiée des mesures plus rigoureuses à l'égard de leurs ressortissants que celles contenues dans la Convention et ses Annexes, le Roi est par une disposition explicite autorisé à étendre le cas échéant, l'interdiction d'immerger à d'autres substances que celles figurant à l'Annexe I de la Convention. Tel est l'objet de l'article 3, § 1.

L'article 9 de la Convention envisage d'autre part le cas particulier de la situation critique. Lorsque des substances mentionnées à l'Annexe I de la Convention doivent être éliminées dans un tel cas de situation critique et qu'une immersion dans certaines conditions est envisagée comme solution unique pour y faire face, la Commission doit en être informée préalablement afin d'obtenir d'elle un avis approprié. Il n'est pas exclu que cette Commission émet, en dépit des dispositions de l'article 5 et de l'annexe I de la Convention un avis favorable à l'immersion en mer de ces sub-

namelijk in relatief nauwere zeewateren zoals de Noordzee waarvan de kuststaten uiteraard het dreigend gevaar het best aanvoelen.

Mede in het vooruitzicht van de Internationale Conferentie van Stockholm inzake de bescherming van het leefmilieu welke plaats vond in de loop van de maand juni 1972, werd in marge van een vergadering van de Wereldorganisatie voor de Zeevisserij het initiatief genomen om terzake een ontwerp van regionale Conventie op te stellen teneinde met meer doelmatigheid te kunnen optreden.

Twaalf landen, waaronder België, hebben aan het opstellen van deze conventie gedurende een tijdspanne lopende van september tot begin december 1971 drie relatief korte zittingen besteed.

Hoewel omwille van haar rudimentair aspect de inhoud van de Conventie getuigt van de korte duur welke aan stellers werd toegemeten, vormt ze een merkwaardig internationaal document dat al even vlug op 15 februari 1972 te Oslo gemeenschappelijk door alle participerende Staten werd ondertekend en dat op haar beurt als basis heeft gediend van een gelijknamig, doch universeel Verdrag met essentieel hetzelfde deel en dezelfde inhoud dat op 29 december van hetzelfde jaar te Londen werd ondertekend.

Besloten werd beide verdragen in hun chronologische volgorde van ontstaan aan de goedkeuringsprocedure te onderwerpen.

Het onderhavig wetsontwerp, waarop bijgevolg in een later stadium een gelijkaardig tweede ontwerp zal volgen, heeft zoals hoger gezegd, tot doel het eerstgenoemde verdrag goed te keuren en uit te voeren, wat het voorwerp van artikel 1 van het ontwerp vormt.

Waar artikel 2, § 1 het algemeen beginsel vertolkt waarbij de Koning gelast wordt maatregelen te treffen voor de praktische toepassing van de bepalingen van het verdrag, beogen de tweede paragraaf van hetzelfde artikel alsmede de volgende artikelen een nadere precisering van deze uitvoeringsmaatregelen.

Op de eerste plaats, en in verband met het Verdrag zelf, zal de Koning de besluiten treffen om de wijzigingen welke aan de Bijlagen van dat Verdrag worden aangebracht goed te keuren indien ze voor België aanvaardbaar worden geacht. Deze Bijlagen duiden de stoffen aan die onder één of ander regime van de Conventie vallen. De bij deze Conventie opgerichte internationale Commissie heeft tot taak de in de Bijlagen vervatte gegevens in het licht van de concrete omstandigheden bij te werken.

Deze gegevens zijn van technische aard en zijn uiteraard voor een mogelijke snelle evolutie vastbaar. Het past dus in dit verband een soepele en vlugge goedkeuringsprocedure te voorzien. Vandaar de opdracht welke krachtens die paragraaf aan de Koning wordt gegeven.

Vermits niets een verdragsluitende Staat belet op verantwoorde wijze voor zijn onderdanen strengere maatregelen te voorzien dan deze welke in de Conventie en haar Bijlagen zijn vervat, wordt ook uitdrukkelijk aan de Koning de macht verleend om desgevallend andere dan de in Bijlage I vermelde stoffen aan te duiden, welke absoluut verboden worden in zee te storten. Vandaar de bepaling vervat in artikel 3, § 1.

Anderzijds wordt in artikel 9 van het Verdrag het bijzonder geval van de kritische noodtoestand voorzien. Indien de in Bijlage I van het Verdrag voorziene stoffen in een dergelijke noodtoestand moeten weggewerkt worden en een dumping onder bepaalde voorwaarden in het vooruitzicht wordt gesteld als enige oplossing om aan deze noodtoestand het hoofd te bieden, dient de Commissie hiervan voorafgaand ingelicht te worden en zal dan naar best vermogen adviseren. Het is niet uitgesloten dat ondanks het bepaalde in artikel 5 juncto bijlage I van de Con-

stances à défaut d'autres moyens adéquats. Dès lors l'interdiction doit pouvoir être levée.

Ainsi le Ministre qui a l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure dans ses attributions est désigné pour donner la mainlevée de l'interdiction d'immerger ce qui pourrait être considéré comme une autorisation de caractère exceptionnel. Il va de soi que, lorsqu'il exercera ce pouvoir extraordinaire, le Ministre consultera à ce sujet au préalable et dans le cadre d'une procédure à fixer par le Roi d'autres instances (art. 3, § 2 du projet de loi).

Pour instituer cette procédure il est accordé au Roi des pouvoirs bien déterminés. Il créera un système de licences ou d'autorisations selon qu'il s'agit d'une part des substances prévues à l'Annexe II de la Convention ou d'autre part d'autres substances que celles qu'il est interdit d'immerger ou qui sont soumises au régime des licences (art. 4 du projet de loi).

Le Roi désignera en plus les autorités — soit centrales, soit locales — qui doivent être engagées pour assurer l'application détaillée de la Convention. Au surplus il pourra désigner à cet effet des organes qui sont placés sous la tutelle des autorités visées ci-dessus. Ces organes peuvent être, soit, des institutions scientifiques ou techniques publiques ou privées soit, des experts dans la matière.

Il pourra constituer et instituer de nouveaux organes tels que des commissions ou des comités consultatifs, administratifs ou scientifiques, qui devront conseiller le Ministre compétent ou qui seront chargés d'activités de recherche préalable nécessaires ou de fonctions de contrôle consécutifs à cet avis. Le texte initial du projet de loi contenait une disposition spéciale à cet effet. Elle a été cependant écartée sur avis du Conseil d'Etat qui l'a considérée comme superflue.

Il faut également signaler que la délivrance d'une licence spécifique ou d'une autorisation pourra s'effectuer contre paiement d'une rétribution dont le montant sera fixé par le Roi. La délivrance pourra d'autre part être conditionnée par le versement préalable d'une somme en tant que garantie des engagements contractés dans le cadre de la présente loi. Le montant de cette garantie sera également fixé par le Roi (cfr. art. 4, §§ 2 et 3 du projet de loi).

Il est indéniable que les dispositions pénales formeront un élément principal sinon essentiel de la loi.

Une première série de dispositions pénales concernent l'immersion illicite de substances en mer. Elles forment l'objet de l'article 5 du projet de loi.

Qu'elles soient assez impressionnantes pour enlever tout penchant à méconnaître ou à détourner les dispositions de la Convention, de la loi et de leurs arrêtés d'exécution. L'idée a été avancée pour prévoir des sanctions proportionnelles au profit économique tiré de l'immersion illégale. De ce fait, les personnes concernées pourraient également et avec la même efficacité être détournées de leurs intentions d'agir illégalement. Toutefois, il a été renoncé à pareil régime.

Celui-ci constituerait une innovation dans le droit pénal belge. Elle est concevable comme principe à introduire dans le droit pénal en général et non pas comme régime exceptionnel dans le cadre d'immersions illégales.

En outre, il pourrait, dans certaines circonstances concrètes, donner lieu à des difficultés au moment où il faudra convertir l'étendue d'un tel profit économique en chiffres concrets.

ventie die Commissie gunstig advies verstrekt om bij gebreke van andere afdoende middelen de stoffen in zee te doen storten. Dienvolgens moet het absoluut verbod kunnen opgeheven worden.

De Minister die het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart in zijn bevoegdheid heeft wordt aangeduid om in deze opheffing te voorzien wat derhalve neerkomt op een soort uitzonderlijke machtiging. Het spreekt vanzelf dat deze Minister in het raam van een door de Koning vast te leggen procedure het advies van andere instanties zal inwinnen vooraleer tot de opheffing van het verbod over te gaan (art. 3, § 2 van het wetsontwerp).

Wat nu deze procedure betreft worden aan de Koning nader bepaalde opdrachten gegeven. Niet alleen zal Hij een vergunnings- of machtigingsstelsel opbouwen naargelang het respectievelijk stoffen betreft welke in Bijlage II van het Verdrag voorkomen ofwel andere stoffen dan deze waarvoor een absoluut stortingsverbod bestaat of welke aan het vergunningsstelsel zijn onderworpen (art. 4 van het wetsontwerp).

De Koning zal ook de overheden aanduiden — hetzij centrale of plaatselijke — die dienen ingeschakeld te worden om de verdere praktische toepassing van het Verdrag te verwezenlijken. Hij zal bovendien daartoe de onder de voogdij van die overheden staande organen — hetzij openbare of private wetenschappelijke of technische instellingen, hetzij deskundigen terzake kunnen aanduiden.

Hij zal nieuwe organen kunnen op- en inrichten, zoals consultatieve administratieve of wetenschappelijke commissies of comités om de bevoegde Minister van advies te dienen of om de daaraan voorafgaande noodzakelijke werkzaamheden van onderzoek of de daaropvolgende controle te doen. De oorspronkelijke tekst van het wetsontwerp bevatte daartoe een bijzondere bepaling. Zij werd echter geweerd op advies van de Raad van State die de bepaling overbodig achtte.

Weze dan ook nog vermeld dat voor de aflevering van een vergunning of een machtiging een retributie zal kunnen worden geëist waarvan het bedrag door de Koning zal worden bepaald. Anderzijds kan de aflevering afhankelijk gesteld worden van de voorwaarde dat de toekomstige verkrijger van de vergunning of de machtiging voorafgaandelijk een som stort tot waarborg van de in het raam van deze wet aangegeven verbintenissen. Het bedrag van deze waarborg zal ook door de Koning vastgesteld worden (cfr. art. 4, §§ 2 en 3 van het wetsontwerp).

Het hoeft geen betoog dat de strafbepalingen zo niet het hoofdbestanddeel dan toch een wezenlijk bestanddeel van de wet zullen vormen.

Een eerste reeks strafsankties betreffen het wederrechtelijk storten van stoffen in zee. Ze vormen het voorwerp van artikel 5 van het wetsontwerp.

Deze sancties moeten indrukwekkend genoeg zijn om elke neiging tot miskenning of ontduiking van de bepalingen van het Verdrag, van de wet en hun uitvoeringsbesluiten te ontnemen. Overwogen werd straffen op te leggen in evenredigheid met het economisch profijt welke aan het wederrechtelijk dumpen zou verbonden zijn waardoor de betrokken personen met dezelfde doelmatigheid van hun voornemens om wederrechtelijk te handelen zouden kunnen afgebracht worden. Aan dit stelsel werd echter verzaakt.

Het zou voor het Belgisch strafrecht een nieuwigheid betekenen welke veeleer als algemeen beginsel in het strafrecht zou kunnen ingeleid worden dan wel als een uitzonderlijk regime in het raam van wederrechtelijke dumping.

Het zou bovendien in de gegeven omstandigheden moeilijkheden meebrengen wanneer het erop aankomt de omvang van zulk economisch profijt in concrete cijfers om te zetten.

Une autre solution consisterait à prévoir uniquement des peines minima de façon à laisser à l'entière appréciation du tribunal la mesure de la pénalité. De même, un tel régime présente des inconvénients sérieux d'ordre juridique.

De là, le maintien du procédé traditionnel des peines maxima et minima dont les montants sont inspirés de la loi sur la protection contre les abus de la puissance économique.

Le Gouvernement a estimé, d'autre part, devoir proposer des peines en fonction de la nature de la disposition d'interdiction, laquelle est à son tour déterminée dans la Convention par le degré nocif des substances illicitement immergées en mer. Ainsi s'explique la triple subdivision de l'article 5. Le premier paragraphe sanctionne l'immersion des substances, laquelle est strictement interdite. Le deuxième paragraphe vise les substances qui ne peuvent être immergées qu'à la suite d'une licence spécifique contenant les conditions d'immersion. L'immersion en mer sans autorisation préalable d'autres substances est pénalisée par le troisième paragraphe.

Les articles 6 et 7 contiennent une autre série de sanctions pénales. Il a été jugé opportun de punir séparément la non-observance des conditions fixées dans la licence spécifique ou dans l'autorisation, que l'immersion en mer ait eu lieu ou non.

Si, d'autre part, les personnes intéressées fournissent sciemment des données inexacts de sorte qu'une licence soit octroyée à tort pour l'immersion de substances frappées d'une interdiction absolue en encore qu'une autorisation soit donnée à tort pour l'immersion de substances qui est soumise en droit au régime de l'octroi d'une licence, le fait d'avoir fourni une information inexacte est punissable d'une façon distincte. Il est évident que si les licences ou autorisations sont octroyées à tort dans le sens susindiqué, l'immersion elle-même est considérée comme illicite et est, dès lors, punissable en vertu de l'article 5 conformément à la nature réelle des substances. Ainsi se justifie la référence dans l'article 7 à l'article 5, §§ 2 et 3.

Une autre mesure consiste dans la pénalisation de toute forme d'obstacle mis à la surveillance organisée par la présente loi et les mesures d'exécution de celle-ci, ce qui forme l'objet de l'article 8.

* * *

Toujours au sujet des sanctions pénales proprement dites, signalons l'article 9 qui ne requiert pas de commentaires particuliers. Il suffit de rappeler, d'une part, que les dispositions du Code pénal en matière de réductions de peine en cas de circonstances atténuantes ne peuvent être appliquées aux peines prévues par la présente loi et, d'autre part, qu'il est institué une responsabilité civile des personnes morales pour le paiement des amendes et frais auxquels sont condamnés leurs organes, préposés, mandataires ou représentants et ensuite une responsabilité solidaire du paiement des dites amendes et desdits frais dans le chef des personnes civilement reponsables.

En dehors des sanctions pénales, il est prévu à l'article 10 du projet de loi une sanction particulière, notamment l'arrêt du navire, de l'aéronef ou de l'engin ayant exécuté des opérations illicites d'immersion ou d'un autre bâtiment ou engin appartenant au même propriétaire ou exploitant.

La mesure a pour but d'empêcher le moyen de transport de se livrer à toute activité ultérieure aussi longtemps que le propriétaire ou l'exploitant, ou leurs mandataires ou représentants, n'ait pas rempli les obligations découlant de la Convention, de la loi ou de leurs arrêtés d'exécution et n'ait pas constitué un cautionnement pour le paiement de l'amen-

Een andere oplossing zou erin bestaan alleen minimumstraffen te voorzien en aan de rechtbank de volledige appreciatie over te laten om de strafmaat onbeperkt te bepalen. Ook en dergelijk stelsel stuit op ernstige bezwaren van juridische aard.

Vandaar dat het traditioneel procédé van minima- en maximastraffen is behouden gebleven waarbij men zich, wat de bedragen betreft, geïnspireerd heeft op de wet tot bescherming tegen de misbruiken van economische machtspositie.

De Regering heeft anderzijds gemeend straffen te moeten voorstellen die in functie staan van de aard van de verbodsbepaling welke op haar beurt in de Conventie gedetermineerd wordt door de kwaadaardigheid van de wederrechtelijk in zee gestorte stoffen. Zo wordt de driedelige indeling van artikel 5 verklaard. De eerste paragraaf sanctionneert het storten van stoffen waarvoor absoluut verbod is opgelegd. De tweede paragraaf betreft stoffen welke niet mogen worden gestort tenzij met een bijzondere vergunning welke de voorwaarden voor het dumpen omvat. Het storten in zee van alle andere stoffen zonder voorafgaande machtiging wordt krachtens de derde paragraaf strafbaar gesteld.

Een andere reeks strafsankties liggen vervat in artikelen 6 en 7. Het werd opportuun geacht de niet naleving van de in de bijzondere vergunning of in de machtiging vastgestelde voorwaarden eveneens te straffen ongeacht of het storten in zee al dan niet is geschied.

Wanneer anderzijds door de betrokken personen opzettelijk onjuiste gegevens worden verstrekt, ten gevolge waarvan ten onrechte een vergunning werd gegeven voor het storten van stoffen welke absoluut niet mogen gestort worden, of nog ten onrechte een machtiging werd gegeven voor het storten van stoffen waarvoor een vergunning diende uitgereikt te worden, wordt het feit van het geven van deze verkeerde inlichting afzonderlijk strafbaar gesteld. Het spreekt vanzelf dat indien in hogerbedoelde zin vergunningen of machtigingen werden uitgereikt, het storten zelf wederrechtelijk zal geschieden en derhalve naargelang van de werkelijke aard van de stoffen strafbaar wordt gesteld krachtens artikel 5. Daarom wordt in artikel 7 verwezen naar artikel 5, §§ 2 en 3.

Een andere maatregel bestaat er in elke vorm van verhindering van het bij de wet en de uitvoeringsbesluiten geregeld toezicht te sanctionneren, wat het voorwerp van artikel 8 uitmaakt.

* * *

Steeds nog in verband met de strafbepalingen dient artikel 9 te worden vermeld. Het vergt geen nader commentaar. Het volstaat te vermelden dat enerzijds de bepalingen van het Strafwetboek inzake de strafverminderingen in geval van verzachtende omstandigheden niet op de in deze wet voorziene straffen kunnen toegepast worden en, anderzijds, de rechtspersonen burgerlijk aansprakelijk worden gesteld voor de betaling van geldboeten en kosten waartoe hun organen, aangestelden, lasthebbers en vertegenwoordigers worden veroordeeld en, vervolgens, burgerlijk aansprakelijk gestelde personen hoofdelijk instaan voor de betaling van gezegde geldboeten en kosten.

Benevens de eigenlijke strafbepalingen wordt in artikel 10 van het wetsontwerp een bijzondere sanctie voorzien, nl. het arrest van het schip, luchtvaartuig of tuig dat wederrechtelijke verrichtingen heeft uitgevoerd of nog een ondervaartuig of tuig dat aan dezelfde eigenaar of exploitant toebehoort.

De maatregel heeft tot doel elke verdere activiteit van het vervoermiddel te beletten tenzij de eigenaar of exploitant ervan, of hun lasthebbers of vertegenwoordigers aan de uit het Verdrag, de wet en hun uitvoeringsbesluiten voortvloeiende verplichtingen heeft voldaan en bovendien een borgtocht heeft gesteld voor de betaling van de opgelopen

dement imposé. L'arrêt du navire, aéronef ou engin peut désormais être effectué avant qu'une décision soit prise quant à l'infraction et avant que ne soit établie l'existence d'une créance en faveur du Trésor.

Pareille disposition — qui complète la législation existante — est dans le domaine de l'entreprise maritime ou aérienne plus justifiée que la confiscation du moyen de transport qui a été employé pour commettre l'acte punissable.

Plus positive est la prise d'une mesure administrative préventive telle que définie dans l'article 11 du projet de loi en vertu duquel le moyen de transport peut, dans les conditions y prévues, être arrêté sur territoire belge éventuellement poursuivi en haute mer, et reconduit afin de donner aux substances transportées dont on a la preuve qu'elles seront immergées d'une façon illicite ou dont il existe des présomptions sérieuses que tel sera le cas, une autre destination.

En ce qui concerne la reconduite du moyen de transport les aéronefs ont été écartés expressément de l'économie d'une pareille disposition, celle-ci étant difficilement applicable à ce genre de moyen de transport.

* * *

Il convient, enfin, de signaler que le texte du projet a été dûment adapté conformément à l'avis du Conseil d'Etat.

Toutefois, le Gouvernement tient à remarquer que le premier paragraphe de l'article 3 doit être interprété dans le sens que le Roi peut, si les circonstances l'exigent, prendre des mesures plus sévères que celles prévues par la Convention ou celles découlant des recommandations formulées par la Commission. Les conditions d'immersion dans le cadre de la Convention sont en effet des conditions minimales qu'un Etat Contractant a l'obligation d'observer. Il peut cependant à la lumière de l'objet poursuivi par la Convention rendre ces conditions plus sévères.

Pour des convenances d'ordre administratif, il a été décidé, d'autre part, de maintenir dans le texte français du projet de loi la terminologie de « licence » et « autorisation » au lieu de « permis » et « agrément » utilisée dans la Convention.

* * *

Ainsi le projet de loi que le Gouvernement a l'honneur de soumettre au Parlement pour approbation constitue une nouvelle étape vers la protection plus efficace et si nécessaire des eaux de la mer qui est à tous égards d'une importance vitale pour l'humanité.

Le Premier Ministre,

L. TINDEMANS.

*Le Ministre des Affaires étrangères
et de la Coopération au Développement,*

R. VAN ELSLANDE.

Le Ministre des Communications,

J. CHABERT.

Le Secrétaire d'Etat à l'Environnement,

K. POMA.

geldboete. Het schip, luchtvaartuig of tuig kan voortaan opgehouden worden vooraleer een beslissing is genomen inzake de overtreding en vooraleer het bewijs is geleverd dat er een schuldvordering ten voordele van de Staatskas bestaat.

Dergelijke bepaling — welke de huidige wetgeving aanvult — lijkt inzake scheepvaart- en luchtvaartbedrijf beter verantwoord dan de verbeurdverklaring van het vervoermiddel waarmee de strafbare daad werd gesteld.

Positiever is het voorzien van een administratieve preventieve maatregel zoals vastgelegd in artikel 11 van het wetsontwerp, waarbij het vervoermiddel in de daarin gestelde voorwaarden op Belgisch territorium kan worden gestopt, gebeurlijk in volle zee kan worden vervolgd en opgeleid om aan de vervoerde stoffen, waarvan men het bewijs heeft dat zij wederrechtelijk zullen gedumpt worden of zelfs waarvan men ernstig vermoedt dat zulks zal geschieden, een andere bestemming te geven.

Met opzet werd terzake van de opleiding van het vervoermiddel de luchtvaartuigen buiten het bestek van dit artikel geplaatst omdat dergelijke bepaling bezwaarlijk op dit soort van vervoermiddel kan toegepast worden.

* * *

Het betaamt, tenslotte, erop te wijzen dat de tekst van het ontwerp terdege werd aangepast overeenkomstig het advies van de Raad van State.

De Regering wil echter doen opmerken dat artikel 3, eerste paragraaf, zo dient opgevat dat de Koning, indien de omstandigheden dit vergen, strengere regelen kan voorzien dan deze welke in het Verdrag voorkomen of voortvloeien uit de aanbevelingen van de Commissie. De stortingsvoorwaarden welke in het raam van het Verdrag worden opgelegd zijn immers minimum-voorwaarden waarvan een verdragsluitende Staat zich moet houden. In het licht van het door het Verdrag beoogd doel, kan hij echter strengere voorwaarden stellen.

Anderzijds werd beslist om redenen van administratieve aard, de in de Franse tekst van het wetsontwerp aangevende terminologie : « licence » en « autorisation » te behouden, in stede van de in het Verdrag gebezigde termen : « permis » en « agrément ».

* * *

Met het ontwerp dat de Regering de eer heeft thans aan de goedkeuring van het Parlement voor te leggen wordt een stap verder gezet in de richting van de zo noodzakelijke bescherming van de zeevaten welke in allerlei opzichten voor de mensheid van vitaal belang zijn.

De Eerste Minister,

L. TINDEMANS.

*De Minister van Buitenlandse Zaken
en van Ontwikkelingssamenwerking,*

R. VAN ELSLANDE.

De Minister van Verkeerswezen,

J. CHABERT.

De Staatssecretaris voor Leefmilieu,

K. POMA.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 5 décembre 1975, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation et exécution de la Convention pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs, et ses Annexes, faites à Oslo le 15 février 1972 », a donné le 17 décembre 1975 l'avis suivant :

La Convention qui est soumise à l'assentiment des Chambres législatives, dispose que toute immersion des substances visées à l'annexe I, est interdite (article 5); que celle des substances et matériaux répertoriés à l'annexe II est soumise à un permis spécifique (article 6) et, qu'enfin, celle de toutes autres substances et matériaux est soumise à l'agrément des autorités nationales (article 7).

Les annexes à la Convention peuvent être modifiées par les représentants des parties contractantes, réunis au sein d'une commission instituée par l'article 16 et dont les missions sont précisées à l'article 17.

Les dispositions des articles 5, 6 et 7 sont l'expression d'un principe général contenu dans l'article 1^{er}; leur champ d'application est délimité par l'article 2 sous la réserve, toutefois, que l'article 3 engage les parties contractantes à prendre les mesures nécessaires pour éviter l'immersion de substances nocives en dehors de la zone déterminée par l'article 2.

La rédaction de l'article 9 de la Convention ne permet pas de savoir si cet article autorise, en des circonstances exceptionnelles — en cas de situation critique est-il précisé — de déroger aux dispositions impératives et absolues de l'article 5 qui ne prévoient aucune exception et si, dans ces circonstances, l'élimination de substances visées à l'annexe I peut avoir lieu par immersion; en d'autres termes, les « moyens de destruction ou d'élimination les plus satisfaisants selon les circonstances » englobent-ils l'immersion en mer de ces substances ?

On observera que l'intitulé néerlandais de la Convention, qui est une simple traduction de l'original de la Convention, lequel a été établi en français et en anglais, est différent de celui qui figure dans l'intitulé du projet de loi et à l'article 1^{er} de celui-ci.

Le projet de loi tend non seulement à l'approbation de la Convention du 15 février 1972 mais a également pour objet d'édicter des dispositions destinées d'une manière générale à en assurer l'exécution.

Les articles 2 à 13 du projet réalisent cet objectif et ne peuvent être considérés comme tendant à introduire en droit interne des dispositions qui seraient indépendantes de la Convention.

Ces intentions sont confirmées non seulement par les explications du fonctionnaire délégué quant aux intentions du Gouvernement, mais également par l'économie générale du projet dont l'intitulé et la plupart des dispositions se réfèrent à des textes précis de la Convention dans le seul but de leur procurer une exécution appropriée.

Il en résulte que la future loi n'entrera en vigueur au plus tôt qu'au moment où la Convention du 15 février 1972 aura acquis force obligatoire en Belgique, c'est-à-dire, le trentième jour après le dépôt de l'instrument de ratification par celle-ci (article 23.2 de la Convention); la loi ne demeurera en vigueur qu'aussi longtemps que la Belgique sera liée par cette Convention (article 24).

A cet égard, l'on observera que selon l'exposé des motifs du projet, la Convention du 15 février 1972 a servi de base à l'élaboration et à l'adoption de la Convention de Londres du 29 décembre 1972, de portée universelle, sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, Convention qui a le même but et le même contenu et qui sera également soumise à l'assentiment des Chambres législatives après qu'elles auront approuvé la présente convention.

Le Conseil d'Etat n'aperçoit pas la raison pour laquelle les deux conventions ne sont pas soumises en même temps à l'assentiment des Chambres législatives. La procédure envisagée par le Gouvernement est de nature à susciter des difficultés pouvant résulter de divergences entre les textes des deux conventions.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 5^e december 1975 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag ter voorkoming van de verontreiniging van de zee ten gevolge van het storten van schepen en luchtvaartuigen, en zijn Bijlagen, opgemaakt te Oslo op 15 februari 1972 », heeft de 17^e december 1975 het volgend advies gegeven :

Het Verdrag waarvoor de instemming van de Wetgevende Kamers wordt gevraagd, bepaalt dat het storten van de in bijlage I, genoemde stoffen geheel verboden is (artikel 5), dat voor het storten van de in bijlage II voorkomende stoffen en materialen een bijzondere vergunning vereist is (artikel 6) en dat ten slotte het storten van enige andere stof of enig ander materiaal slechts met machtiging van de nationale overheden mag plaatshebben (artikel 7).

De bijlagen van het Verdrag kunnen worden gewijzigd door de vertegenwoordigers van de Verdragsluitende Partijen, bijeengekomen in een commissie die door artikel 16 wordt ingesteld en waarvan de taak in artikel 17 is omschreven.

De bepalingen van de artikelen 5, 6 en 7 zijn nadere formuleringen van een algemeen beginsel, dat in artikel 1 is neergelegd; de werkingssfeer van die bepalingen krijgt haar grenzen omschreven in artikel 2, onder voorbehoud echter dat de Verdragsluitende Partijen in artikel 3 overeenkomen dat zij de nodige maatregelen zullen nemen om het storten van schadelijke stoffen buiten het in artikel 2 omschreven gebied te voorkomen.

Artikel 9 van het Verdrag is zo geredigeerd dat niet kan worden uitgemaakt of het toestaat dat in buitengewone omstandigheden — « in geval van een noodtoestand », zegt het artikel — wordt afgeweken van de dwingende en absoluut geldende bepalingen van artikel 5, die niet in enige uitzondering voorzien, en of het wegwerken van stoffen als bedoeld in bijlage I onder zodanige omstandigheden door storting mag geschieden; met andere woorden : behoort het storten van die stoffen in zee mede tot « de meest afdoende middelen van vernietiging of wegwerking » met inachtneming van de bestaande omstandigheden ?

Op te merken valt dat het Nederlandse opschrift van het Verdrag, dat een gewone vertaling is van het origineel van het Verdrag dat in het Frans en in het Engels geredigeerd is, verschilt van het opschrift dat voorkomt in het opschrift en in artikel 1 van het wetsontwerp.

Het wetsontwerp beoogt niet alleen de goedkeuring van het Verdrag van 15 februari 1972; het bevat ook bepalingen die in het algemeen bestemd zijn om het Verdrag uit te voeren.

De artikelen 2 tot 13 van het ontwerp verwezenlijken dat doel; zij kunnen niet worden geacht in het interne recht bepalingen in te voeren die los van het Verdrag zouden staan.

Die bedoelingen worden bevestigd, niet alleen door de uitleg welke de gemachtigde ambtenaar heeft verstrekt, maar ook door de algemene opzet van het ontwerp waarvan het opschrift en de meeste bepalingen naar wel bepaalde teksten van het Verdrag verwijzen met het enige doel er een passende uitvoering aan te geven.

Hieruit volgt dat de toekomstige wet ten vroegste in werking zal treden op het tijdstip dat het Verdrag van 15 februari 1972 in België bindende kracht zal hebben gekregen, dit is de dertigste dag volgende op de datum waarop België « zijn ratificatieoorkonde heeft gedeponeerd » (artikel 23.2 van het Verdrag); de wet zal slechts van kracht blijven zolang België door dat Verdrag gebonden zal zijn (artikel 24).

In dit opzicht moge worden opgemerkt dat, volgens de memorie van toelichting van het ontwerp, het Verdrag van 15 februari 1972 als basis heeft gediend voor het opmaken en aannemen van het universele Verdrag van Londen van 29 december 1972 ter voorkoming van de verontreiniging van de zee ten gevolge van het storten van afvalstoffen, een Verdrag met hetzelfde doel en dezelfde inhoud waarvoor de instemming van de Wetgevende Kamers ook zal worden gevraagd nadat eerst het onderhavige Verdrag zal zijn goedgekeurd.

Het is de Raad van State niet duidelijk waarom beide Verdragen niet tegelijkertijd aan de Wetgevende Kamers worden voorgelegd. De door de Regering gevolgde werkwijze kan moeilijkheden opleveren als de teksten van beide Verdragen van elkaar mochten afwijken.

Article 2.

L'article 2, § 2, du projet autorise le Roi à approuver et à faire exécuter, le cas échéant, les modifications qui seraient apportées par la Commission aux annexes de la Convention ou qui seraient recommandées par elle.

Cette disposition constitue un assentiment anticipé des Chambres aux modifications qui seraient envisagées aux annexes de la Convention.

Si le procédé de l'assentiment anticipé peut se réclamer d'assez nombreux précédents, encore faut-il que cet assentiment ne soit pas tellement général qu'il constituerait une sorte de blanc-seing donné au Roi, ce qui ne serait pas en conformité avec le prescrit de l'article 68 de la Constitution. Dans la mesure où les modifications proposées seraient de nature à entraîner par elles-mêmes l'intervention des Chambres et où l'assentiment donné à la Convention ne les couvrirait pas, l'article 2, § 2, du projet ne dispenserait pas le Roi de demander cet assentiment.

Il est proposé de rédiger comme suit le § 2 :

« § 2. Il est autorisé à approuver et à faire exécuter, le cas échéant, les modifications aux annexes qui, conformément aux articles 17 (d) et 18.2 de la Convention sont recommandés par la commission aux Etats parties à la Convention.

Article 3.

Le paragraphe 1^{er} de cet article n'est conforme ni à l'esprit ni à la lettre de la Convention, qui a pour objet d'assurer entre les Etats contractants des règles uniformes quant à l'interdiction d'immersion de certaines substances. En permettant au Roi d'étendre les conditions prévues à l'annexe 1 de la Convention, le législateur autoriserait une rupture unilatérale de l'uniformité établie par les parties contractantes.

Le paragraphe 2, interprété à la lumière de l'exposé des motifs ne paraît avoir d'autre objet que de donner au Roi l'autorisation de déléguer certains pouvoirs au Ministre. S'il en est ainsi, le texte devrait être rédigé comme suit :

« Il peut en outre, en conformité avec les recommandations prévues à l'article 9 de la Convention, autoriser le ministre ... ».

Article 4.

Au paragraphe 1^{er}, mieux vaudrait utiliser la terminologie de la Convention et, en conséquence, remplacer les termes « licence spécifique » par « permis spécifique » et « autorisation » par « agrément ».

Le paragraphe premier pourrait être rédigé comme suit :

« § 1^{er}. Le Roi détermine les modalités d'une demande d'obtention préalable du permis spécifique ou de l'agrément comme prévu aux articles 6 et 7 de la Convention ainsi que les conditions dans lesquelles ce permis spécifique ou cet agrément peut être obtenu ou être déclaré périmé ».

La rédaction suivante est proposée pour le paragraphe 3 :

« § 3. Le Roi peut également prévoir que le bénéficiaire d'un permis spécifique ou d'un agrément est tenu de verser avant la délivrance du document une somme comme garantie des engagements qu'il a contractés dans le cadre de la présente loi. Le Roi fixe le montant de cette garantie qui est acquise au Trésor lorsque le titulaire de ce permis spécifique ou de cet agrément ne remplit pas ses engagements ».

Article 5.

Le paragraphe 1^{er} de cet article confère au Roi des pouvoirs qu'il possède en sa qualité de titulaire du pouvoir exécutif.

Le paragraphe 2 du même article est dépourvu de portée juridique. Il ne crée aucune obligation d'inscription de crédits au budget.

L'article 5 doit donc être supprimé.

Artikel 2.

Artikel 2, § 2, van het ontwerp machtigt de Koning om de wijzigingen welke de commissie aan de bijlagen van het Verdrag mocht aanbrengen of welke zij mocht aanbevelen « desgevallend goed te keuren en daaraan uitwerking te verlenen ».

Deze bepaling is een vooruit gegeven instemming van de Kamers met de wijzigingen van de bijlagen van het Verdrag die mochten worden overwogen.

Al heeft het procédé van de vooruit gegeven instemming al vrij veel precedenten gekend, toch mag die instemming niet zo algemeen zijn dat zij aan de Koning als het ware een blanco-volmacht zou verlenen, hetgeen niet in overeenstemming zou zijn met artikel 68 van de Grondwet. In zover de voorgestelde wijzigingen van die aard zouden zijn dat zij uit zichzelf het optreden van de Kamers zouden meebrengen, en in zover zij niet gedekt zouden zijn door de voor het Verdrag verleende instemming, zou artikel 2, § 2, van het ontwerp de Koning er niet van ontslaan die instemming te vragen.

Voorgesteld wordt § 2 als volgt te redigeren :

« § 2. Hij is gemachtigd in voorkomend geval goedkeuring en uitvoering te geven aan de wijzigingen van de bijlagen die overeenkomstig de artikelen 17(d) en 18.2 van het Verdrag door de commissie aan de Verdragsluitende Staten worden aanbevolen ».

Artikel 3.

De eerste paragraaf van dit artikel beantwoordt noch aan de geest noch aan de letter van het Verdrag, dat tot doel heeft tussen de Verdragsluitende Staten eenvormige regelen te stellen betreffende het verbod bepaalde stoffen in zee te storten. Als de Wetgever de Koning zou machtigen om de in bijlage I van het Verdrag bepaalde voorwaarden te verruimen, zou hij een eenzijdige verbreking van de door de Verdragsluitende Staten vastgestelde eenvormigheid toestaan.

Geïnterpreteerd in het licht van de memorie van toelichting, lijkt paragraaf 2 geen ander doel te hebben dan de Koning te machtigen om bepaalde bevoegdheden aan de Minister op te dragen. Is dat zo, dan zou de tekst als volgt moeten worden geredigeerd :

« Hij kan bovendien, overeenkomstig de aanbevelingen bedoeld in artikel 9 van het Verdrag, de Minister tot wiens bevoegdheid het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart behoort machtigen ... ».

Artikel 4.

In § 1 zou ook in de Franse tekst beter kunnen worden gewerkt met de terminologie van het Verdrag; derhalve vervange men de woorden « licence spécifique » door « permis spécifique » en « autorisation » door « agrément ».

Paragraaf 1 zou als volgt kunnen worden geredigeerd :

« § 1. De Koning stelt nadere regelen voor de aanvraag tot het voorafgaand verkrijgen van de bijzondere vergunning of van de machtiging zoals voorgeschreven in de artikelen 6 en 7 van het Verdrag, en bepaalt de voorwaarden waaronder die bijzondere vergunning of die machtiging kan worden verkregen of vervallen verklaard.

Voor § 3 wordt de volgende redactie voorgesteld :

« § 3. De Koning kan ook bepalen dat de verkrijger van een bijzondere vergunning of van een machtiging vooraleer het document wordt afgegeven een som moet storten als waarborg voor de verbintenissen welke hij in het raam van deze wet heeft aangegaan. De Koning bepaalt het bedrag van die waarborg die aan de Staatskas vervalt wanneer de houder van die bijzondere vergunning of van die machtiging zijn verbintenissen niet nakomt ».

Artikel 5.

Paragraaf 1 van dit artikel verleent aan de Koning bevoegdheden welke hij bezit doordat de uitvoerende macht bij hem berust.

Paragraaf 2 van hetzelfde artikel heeft geen rechtsinhoud. Er wordt immers geen enkele verplichting opgelegd om kredieten op de begroting uit te trekken.

Artikel 5 moet dus vervallen.

Articles 6 à 8.

Ces articles soulèvent les observations suivantes :

1. La rédaction de ces articles n'est pas claire. Elle ne reflète pas la terminologie de l'article 19, b, de la Convention. Ni le texte, ni l'exposé des motifs ne permettent d'en déterminer la portée exacte. Au surplus, certaines de ces dispositions ne paraissent pas toujours correspondre aux intentions du Gouvernement telles qu'elles peuvent se déduire de l'exposé des motifs. Il en est ainsi notamment de l'article 6, § 1^{er}, alinéa 2.

Par ailleurs, les articles et leurs subdivisions se succèdent dans un ordre qui n'est pas logique.

2. L'article 19, 2, de la Convention définit ce qu'il faut entendre par les mots « navires et aéronefs ». Il serait dès lors préférable, dans les articles 6 à 8 de même qu'aux articles 11 et 12, de s'en tenir à cette terminologie.

3. L'article 8, § 1^{er}, édicte des peines à l'encontre du propriétaire, de l'armateur ou de l'exploitant d'un navire ou aéronef qui, en vue d'obtenir un permis spécifique ou une autorisation d'immersion, a « sciemment fourni des données inexactes de telle nature... ».

La fourniture de données inexactes ne sera punissable que si le Roi prévoit que la demande doit être introduite par le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant. Echapperait ainsi aux poursuites toute autre personne, même celle qui aurait sciemment fourni des données inexactes au propriétaire, à l'armateur ou à l'exploitant.

4. Le paragraphe 2 de l'article 8 a un objet différent de celui du § 1^{er}; et devrait être repris en un article distinct.

5. Les textes de droit pénal étant de stricte interprétation, le maintien des articles 6 à 8 dans leur rédaction actuelle risque d'énervier la répression des infractions. Ils doivent être entièrement revus.

Article 9.

L'article 9 du projet rend applicables aux infractions à la future loi, les dispositions du Livre 1^{er} du Code pénal; mais, s'écartant de la pratique actuelle la plus courante, il exclut l'application de l'article 85 relatif aux circonstances atténuantes.

Article 11.

L'article 11 du projet concerne des mesures accessoires qui peuvent être prises à charge du propriétaire, armateur ou exploitant d'un navire ou aéronef, lorsqu'une infraction aux dispositions des articles 6 ou 7 a été relevée.

Dans cette éventualité, le projet institue un droit de rétention, exercé par le commissaire maritime ou l'inspecteur de la police aérienne, sur le navire ou aéronef à l'aide duquel l'infraction a été commise ainsi que tout autre navire ou aéronef appartenant à la même personne ou exploité par celle-ci.

Ce droit peut être exercé, précise le texte « au vu d'une copie du procès-verbal lui adressé par les autorités verbalisantes ».

Cette mesure de rétention du ou des navires ou aéronefs peut être levée par le commissaire maritime ou l'inspecteur de la police aérienne lorsque la preuve est apportée du versement à titre de cautionnement (et non « de caution ») d'une somme s'élevant au maximum de la peine prévue à l'article 6 ou 7, selon la nature de l'infraction pour laquelle procès-verbal a été dressé (et non « infraction verbalisée »).

En ce qui concerne les navires, ce droit de rétention est déjà prévu dans la loi du 27 septembre 1842 sur la police maritime, dont l'article 1^{er}, modifié par la loi du 5 mai 1936, détermine les missions et compétences du commissaire maritime, lesquelles sont notamment de veiller à l'exécution des saisies et de retenir les navires d'un armement :

« A. dont un bâtiment, par une infraction aux lois et règlements, a encouru une amende,

B. à charge duquel demeure une créance au profit de l'Etat ou des institutions créées par lui. »

Articles 6 tot 8.

Bij deze artikelen zijn de volgende opmerkingen te maken :

1. De redactie van deze artikelen is niet duidelijk. Zij geeft de terminologie van artikel 19, b, van het Verdrag niet weer. Noch aan de hand van de tekst, noch aan de hand van de memorie van toelichting kan de juiste strekking ervan worden achterhaald. Bovendien blijken sommige van die bepalingen niet altijd te beantwoorden aan de bedoelingen van de Regering zoals die uit de memorie van toelichting kunnen worden afgeleid. Dat is onder meer het geval met artikel 6, § 1, tweede lid.

Anderzijds komen die artikelen en hun onderverdelingen in een volgorde die niet logisch is.

2. Artikel 19, 2, van het Verdrag zegt wat moet worden verstaan onder « schepen en luchtvaartuigen ». Het ware dan ook verkieslijk zich in de artikelen 6 tot 8 alsook in de artikelen 11 en 12 aan die terminologie te houden.

3. Artikel 8, § 1, straft de eigenaar, de reder of de exploitant van een schip of luchtvaartuig, die met het oog op het verkrijgen van een bijzondere vergunning of een machtiging tot storten « wetens en wilens onjuiste gegevens heeft verstrekt welke van die aard zijn dat... ».

Het verstrekken van onjuiste gegevens zal alleen strafbaar zijn als de Koning bepaalt dat de aanvraag moet worden ingediend door de eigenaar, de reder of de exploitant. Andere personen zouden dus niet kunnen worden vervolgd, zelfs niet die welke bewust onjuiste gegevens mochten hebben verstrekt aan de eigenaar, aan de reder of aan de exploitant.

4. Paragraaf 2 van artikel 8 heeft een ander onderwerp dan § 1; die bepaling zou een afzonderlijk artikel moeten vormen.

5. Aangezien strafbepalingen strikt moeten worden uitgelegd, dreigen de artikelen 6 tot 8, als zij in hun huidige redactie worden gehandhaafd, de bestraffing van de misdrijven te ontzenuwen. Zij moeten geheel herzien worden.

Artikel 9.

Artikel 9 van het ontwerp verklaart de bepalingen van Boek 1 van het Strafwetboek toepasselijk op overtreding van de toekomstige wet; afwijkend van de meest gangbare praktijk, sluit het echter de toepassing van artikel 85 betreffende de verzachtende omstandigheden uit.

Artikel 11.

Artikel 11 van het ontwerp heeft betrekking op bijkomende maatregelen die ten aanzien van de eigenaar, de reder of de exploitant van een schip of een luchtvaartuig kunnen worden genomen wanneer een overtreding van het bepaalde in de artikelen 6 of 7 is vastgesteld.

Voor dat geval voert het ontwerp een recht van aanhouding in, dat door de waterschout of door de inspecteur van de luchtvaartpolitie wordt uitgeoefend ten aanzien van het schip of het luchtvaartuig waarmede het misdrijf is gepleegd, alsook ten aanzien van enig ander schip of luchtvaartuig dat aan dezelfde persoon toebehoort of door hem wordt geëxploiteerd.

Dat recht kan worden uitgeoefend, aldus de tekst « op vertoon van een afschrift van het proces-verbaal dat hem door de verbaliserende overheden is overhandigd ».

Die maatregel tot aanhouding van het schip of luchtvaartuig of van de schepen of luchtvaartuigen kan door de waterschout of door de inspecteur van de luchtvaartpolitie worden opgeheven wanneer het bewijs is geleverd dat een borgsom is betaald ten belope van het maximum van de straf bepaald in artikel 6 of in artikel 7, naar gelang van de aard van het misdrijf waarvoor proces-verbaal is opgemaakt.

Voor schepen is in dat recht van aanhouding reeds voorzien door de wet van 27 september 1842 op de zeevaartpolitie, waarvan artikel 1, gewijzigd bij de wet van 5 mei 1936, de taak en de bevoegdheid van de waterschout bepaalt; deze bestaan onder meer in het waken voor de uitvoering van het beslag en in het aanhouden van de schepen van een rederij :

« A. waarvan een vaartuig, wegens een misdrijf tegen de wetten en reglementen, een boete verbeurd heeft;

B. ten laste van welke een schuldvordering ten bate van de Staat of van door hem opgerichte instellingen is blijven bestaan. »

L'article 37 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne prévoit également des mesures de rétention à l'encontre des aéronefs qui ne satisfont pas aux prescriptions réglementaires auxquelles ils sont soumis ou « pour lesquels les péages, taxes, redevances ou droits réglementaires n'auront pas été liquidés ».

Le projet étend les compétences des commissaires maritimes et des inspecteurs de la police aéronautique (et non aérienne, article 40 de la loi du 27 juin 1937) qui pourront désormais retenir les navires ou aéronefs avant qu'une décision soit prise quant à l'infraction et avant que ne soit établie l'existence d'une créance en faveur du Trésor.

Il convient de déterminer la portée précise de cette disposition.

La mesure de rétention d'un ou de plusieurs navires ou aéronefs d'un propriétaire, armateur ou exploitant peut être décidée par le commissaire maritime ou l'inspecteur de la police aéronautique lorsqu'une infraction aux articles 6 ou 7 est constatée par les « autorités verbalisantes ».

Par application des dispositions de l'article 15.2 de la Convention, peut-on considérer que le procès-verbal dressé par une autorité étrangère et dont une copie est adressée au commissaire maritime ou à l'inspecteur de la police aéronautique, permette d'exécuter la mesure de rétention prévue à l'article 11 ?

Pour que le législateur soit éclairé d'une manière précise sur la portée des mots « autorités verbalisantes », il est indispensable que l'exposé des motifs, qui sur ce point est muet, en fasse un commentaire précis.

Observation générale.

La rédaction d'un grand nombre de dispositions du projet ainsi que celle de l'exposé des motifs est défectueuse et gagnerait à être revue.

La chambre était composée de :

Messieurs : J. Masquelin, président,
H. Rousseau et J. van den Bossche, conseillers d'Etat,
R. Pirson et M. Verschelden, assesseurs de la section de législation,

Madame : J. Truyens, greffier.

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

Le rapport a été présenté par M. E. Ronsmans, auditeur adjoint.

Le Greffier

J. TRUYENS.

Le Président,

J. MASQUELIN.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Premier Ministre, de Notre Ministre des Affaires étrangères et de la Coopération au Développement et de Notre Secrétaire d'Etat à l'Environnement,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Premier Ministre, Notre Ministre des Affaires étrangères et de la Coopération au Développement, Notre Minis-

Artikel 37 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart voorziet eveneens in maatregelen tot aanhouding ten aanzien van luchtvaartuigen die niet voldoen aan de reglementaire voorschriften waaraan zij onderworpen zijn of waarvoor « de rechten, taksen, vergoedingen of gelden bij de reglementen voorzien niet betaald werden ».

Het ontwerp breidt de bevoegdheid van de waterschouten en van de inspecteurs van de luchtvaartpolitie uit; voortaan zullen zij schepen en luchtvaartuigen kunnen aanhouden vooraleer een beslissing is genomen inzake de overtreding en vooraleer het bewijs is geleverd dat er een schuldvordering ten voordele van de Staatskas bestaat.

De strekking van deze bepaling dient nauwkeurig te worden bepaald.

Tot aanhouding van een of meer schepen of luchtvaartuigen van een eigenaar, een reder of een exploitant kan door de waterschout of door de inspecteur van de luchtvaartpolitie worden besloten wanneer een overtreding van de artikelen 6 of 7 vastgesteld is door de « verbaliserende overheden ».

Mag, gelet op het bepaalde in artikel 15.2 van het Verdrag, worden aangenomen dat de in artikel 11 bedoelde maatregel tot aanhouding kan worden toegepast op grond van het door een buitenlandse overheid opgemaakte proces-verbaal waarvan een afschrift aan de waterschout of aan de inspecteur van de luchtvaartpolitie is gezonden ?

Opdat de wetgever juist kan weten wat de strekking is van de woorden « verbaliserende overheden », is nadere uitleg in de memorie van toelichting — die daarover niets zegt — volstrekt noodzakelijk.

Algemene opmerking.

De redactie van heel wat bepalingen van het ontwerp alsook die van de memorie van toelichting laat te wensen over en zou moeten worden herzien.

De kamer was samengesteld uit :

De Heren : J. Masquelin, voorzitter,
H. Rousseau en J. van den Bossche, staatsraden,
R. Pirson en M. Verschelden, bijzitters van de afdeling wetgeving.

Mevrouw : J. Truyens, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse et de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. J. Masquelin.

Het verslag werd uitgebracht door de H. E. Ronsmans, adjunct-auditeur.

De Griffier,

J. TRUYENS.

De Voorzitter,

J. MASQUELIN.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koning der Belges,

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

Op de voordracht van Onze Eerste Minister, van Onze Minister van Buitenlandse Zaken en van Ontwikkelings-samenwerking en van Onze Staatssecretaris voor Leefmilieu,

HEBBEN Wij BESLOTEN EN BESLUITEN Wij :

Onze Eerste Minister, Onze Minister van Buitenlandse Zaken en van Ontwikkelings-samenwerking, Onze Minister

tre des Communications et Notre Secrétaire d'Etat à l'Environnement sont chargés de présenter en Notre nom aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article 1.

La Convention pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs et ses annexes, faites à Oslo le 15 février 1972, et dénommée ci-après « la Convention », sortiront leur plein et entier effet.

Art. 2.

§ 1. Le Roi est chargé de l'exécution de la Convention.

§ 2. Il est autorisé à approuver et à faire exécuter, le cas échéant, les modifications aux annexes qui, conformément aux articles 17 (d) et 18, 2) de la Convention, sont recommandées par la Commission aux Etats Parties à la Convention.

Art. 3.

§ 1. Le Roi peut étendre l'interdiction d'immerger à d'autres substances que celles figurant à l'Annexe I de la Convention, et, si nécessaire, préciser celles-ci.

§ 2. Il peut en outre, en conformité avec les recommandations prévues à l'article 9 de la Convention, autoriser le Ministre qui a l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure dans ses attributions de lever l'interdiction d'immerger.

Art. 4.

§ 1. Le Roi détermine les modalités d'une demande d'obtention préalable de la licence spécifique ou de l'autorisation comme prévue aux articles 6 et 7 de la Convention ainsi que les conditions dans lesquelles cette licence spécifique ou cette autorisation peut être obtenue ou est déclarée périmée.

§ 2. La délivrance d'une licence spécifique ou d'une autorisation s'effectue contre paiement d'une rétribution dont le montant est fixé par le Roi.

§ 3. Le Roi peut également prévoir que le bénéficiaire d'une licence spécifique ou d'une autorisation est tenu de verser avant la délivrance du document une somme comme garantie des engagements qu'il a contractés dans le cadre de la présente loi.

Le Roi fixe le montant de cette garantie qui est acquise au Trésor lorsque le titulaire de cette licence spécifique ou de cette autorisation ne remplit pas ses engagements.

Art. 5.

§ 1. Est puni d'une amende de cent mille francs à un million de francs celui qui a immergé ou a fait immerger en mer des substances ou des matériaux dont l'immersion est interdite en vertu de la Convention, de la présente loi ou de leurs arrêtés d'exécution et qui ont été chargés ou transportés en territoire belge.

Toutefois lorsque l'immersion a été effectuée à partir de navires ou aéronefs soumis à la juridiction de l'Etat belge, la peine est applicable quel que soit le lieu où les substances ou les matériaux ont été chargés ou transportés.

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

Artikel 1.

Het verdrag ter voorkoming van de verontreiniging van de zee ten gevolge van het storten vanaf schepen en luchtvaartuigen en zijn bijlagen, opgemaakt te Oslo op 15 februari 1972, en hierna « het Verdrag » genaamd, zullen volkomen uitwerking hebben.

Art. 2.

§ 1. De Koning is belast met de uitvoering van het Verdrag.

§ 2. Hij is gemachtigd in voorkomend geval goedkeuring en uitvoering te geven aan wijzigingen van de bijlagen die overeenkomstig de artikelen 17 (d) en 18, 2) van het Verdrag door de Commissie aan de Verdragsluitende Staten worden aanbevolen.

Art. 3.

§ 1. De Koning kan het verbod tot storten uitbreiden tot andere dan de in Bijlage 1 van het Verdrag bedoelde stoffen en deze laatste, zonodig, nader bepalen.

§ 2. Hij kan bovendien, overeenkomstig de aanbevelingen bedoeld in artikel 9 van het Verdrag, de Minister tot wiens bevoegdheid het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart behoort machtigen het verbod tot storten op te heffen.

Art. 4.

§ 1. De Koning stelt nadere regelen voor de aanvraag tot het voorafgaand verkrijgen van de bijzondere vergunning of van de machtiging, zoals voorgeschreven in artikelen 6 en 7 van het Verdrag en bepaalt de voorwaarden waaronder die bijzondere vergunning of die machtiging kan worden verkregen of vervallen verklaard.

§ 2. De aflevering van een bijzondere vergunning of van een machtiging geschiedt tegen betaling van een retributie waarvan het bedrag door de Koning wordt bepaald.

§ 3. De Koning kan ook bepalen dat de verkrijger van een bijzondere vergunning of van een machtiging vooraleer het document wordt afgeleverd een som moet storten als waarborg van de verbintenissen welke hij in het raam van deze wet heeft aangegaan.

De Koning bepaalt het bedrag van die waarborg die aan de Staatskas vervalt wanneer de houder van die bijzondere vergunning of van die machtiging zijn verbintenissen niet nakomt.

Art. 5.

§ 1. Wordt gestraft met een geldboete van honderdduizend frank tot een miljoen frank hij die op Belgisch territorium ingeladen of vervoerde stoffen of materiaal in zee stort of doet storten, hoewel het storten ervan krachtens het Verdrag, geze wet of hun uitvoeringsbesluiten verboden is. Indien het storten echter is geschied vanaf schepen en luchtvaartuigen waarover de Belgische Staat rechtsbevoegdheid uitoefent, kan de straf toegepast worden om het even waar die stoffen of het materiaal werden ingeladen of vervoerd.

§ 2. Est puni d'une amende de cinquante mille francs à cinq cent mille francs celui qui a immergé ou a fait immerger en mer des substances ou des matériaux sans obtention préalable d'une licence spécifique valable bien que leur immersion soit soumise à une telle licence spécifique en vertu de l'article 6 de la Convention, de la présente loi et de leurs arrêtés d'exécution.

§ 3. Est puni d'une amende de dix mille francs à deux cent mille francs celui qui a immergé ou a fait immerger en mer des substances ou des matériaux autres que ceux visés aux §§ 1 et 2 sans obtention préalable d'une autorisation valable.

Art. 6.

§ 1. Est puni de l'amende prévue par l'article 5, § 2 celui qui n'a pas observé ou n'a pas fait observer les conditions d'immersion stipulées dans la licence spécifique.

§ 2. Est puni de l'amende prévue par l'article 5, § 3 celui qui n'a pas observé ou n'a pas fait observer les conditions d'immersion stipulées dans l'autorisation.

Art. 7.

Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 5, §§ 2 et 3, est puni d'une amende de deux mille francs à dix mille francs celui qui, lors de la demande d'une licence spécifique ou d'une autorisation, a sciemment fourni des données inexactes de telle nature qu'une licence spécifique ou une autorisation ait été délivrée contrairement aux dispositions de la Convention, de la présente loi et de leurs arrêtés d'exécution.

Art. 8.

Est puni d'une amende de deux mille francs à dix mille francs celui qui met obstacle à l'exécution des missions de contrôle, de surveillance et de recherche organisées par la présente loi et ses arrêtés d'exécution.

Art. 9.

§ 1. Les personnes morales sont civilement responsables du paiement des amendes et frais auxquels sont condamnés leurs organes, préposés, mandataires ou représentants.

§ 2. Les personnes civilement responsables sont solidairement responsables du paiement des amendes et frais prononcés pour les infractions aux dispositions de la Convention, de la présente loi et de leurs arrêtés d'exécution.

§ 3. Les dispositions du Livre I du Code pénal, à l'exception de l'article 85, sont applicables aux infractions prévues par la présente loi.

Art. 10.

Lorsqu'un procès-verbal du chef d'une infraction à l'article 5 ou 6 de la présente loi est dressé, le commissaire maritime ou l'inspecteur de la police aéronautique peut, le cas échéant au vu d'une copie du procès-verbal qui lui est

§ 2. Wordt gestraft met een geldboete van vijftigduizend frank tot vijfhonderdduizend frank hij die zonder vooraf een geldige bijzondere vergunning te hebben verkregen stoffen of materiaal in zee heeft gestort of doen storten, hoewel voor het storten ervan krachtens artikel 6 van het Verdrag, krachtens deze wet en hun uitvoeringsbesluiten een dergelijke bijzondere vergunning moest verkregen worden.

§ 3. Wordt gestraft met een geldboete van tienduizend frank tot tweehonderdduizend frank, hij die zonder vooraf een geldige machtiging verkregen te hebben gelijk welke andere dan de in §§ 1 en 2 bedoelde stoffen of materiaal in zee heeft gestort of doen storten.

Art. 6.

§ 1. Wordt gestraft met de in artikel 5, § 2 voorziene geldboete hij die de in de bijzondere vergunning bedongen voorwaarden tot storten niet heeft nageleefd of doen naleven.

§ 2. Wordt gestraft met de in artikel 5, § 3 voorziene geldboete hij die de in de machtiging bedongen voorwaarden tot storten niet heeft nageleefd of doen naleven.

Art. 7.

Onverminderd de toepassing van het bepaalde in artikel 5, §§ 2 en 3, wordt gestraft met een geldboete van tweeduizend frank tot tienduizend frank hij die bij de aanvraag van een bijzondere vergunning of van een machtiging wetens en willens onjuiste gegevens heeft verstrekt welke van die aard zijn dat een bijzondere vergunning of een machtiging werd toegekend in strijd met de bepalingen van het Verdrag, van deze wet en van hun uitvoeringsbesluiten.

Art. 8.

Wordt gestraft met een geldboete van tweeduizend frank tot tienduizend frank hij die het uitoefenen van de bij deze wet en haar uitvoeringsbesluiten geregelde opdrachten van controle, toezicht en opsporing verhindert.

Art. 9.

§ 1. De rechtspersonen zijn burgerlijk aansprakelijk voor de betaling van de geldboeten en kosten waartoe hun organen, aangestelden, lasthebbers of vertegenwoordigers zijn veroordeeld geworden.

§ 2. De burgerlijk aansprakelijke personen zijn hoofdelijk aansprakelijk voor de betaling van geldboeten en kosten die wegens inbreuken op de bepalingen van het Verdrag, deze wet en hun uitvoeringsbesluiten zijn uitgesproken geworden.

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

Art. 10.

Wanneer proces-verbaal wegens inbreuk op artikel 5 of 6 van deze wet is opgemaakt, kan de waterschout of de inspecteur van de luchtvaartpolitie, in voorkomend geval na kennisgeving van een hem door de verbaliserende overheid toe-

adressée par les autorités verbalisantes, arrêter aux frais et risques de son propriétaire ou de son exploitant le navire ou l'aéronef au moyen duquel l'infraction a été commise et pour autant que de besoin un ou plusieurs autres navires ou aéronefs appartenant à cette personne ou exploités par celle-ci.

Cette mesure ne peut être levée par le commissaire maritime ou l'inspecteur de la police aéronautique que pour autant que toutes les obligations résultant de la Convention et de la législation nationale aient été remplies et qu'en outre la preuve ait été apportée du versement à titre de cautionnement à la Caisse des Dépôts et Consignations d'une somme égale à l'amende la plus forte prévue à l'article 5 ou 6 de la présente loi, augmentée des décimes additionnels.

Les intérêts de la somme versée s'ajoutant au cautionnement.

Art. 11.

§ 1. Lorsque l'autorité compétente possède la preuve qu'à bord d'un navire ou aéronef se trouvent des substances ou des matériaux destinés à être immergés en mer en contravention des dispositions de la Convention, de la présente loi ou de leurs mesures d'exécution ou lorsqu'elle a des raisons sérieuses de croire que tel est le cas, le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant de ce navire ou aéronef, ou leurs mandataires ou représentants, sont tenus, s'ils en sont requis par cette autorité, de le diriger immédiatement sur un port ou aéroport désigné par celle-ci.

S'il n'est pas fait droit à cette demande, l'autorité compétente peut prendre les mesures nécessaires pour arrêter le navire et le faire reconduire à un port désigné par elle aux frais et risques du propriétaire, de l'armateur ou de l'exploitant, ou de leurs mandataires ou représentants.

Le navire peut le cas échéant être poursuivi en haute mer et reconduit dans les mêmes conditions visées à l'alinéa précédent, et ce conformément aux conventions internationales acceptées par la Belgique.

§ 2. L'autorité compétente donne dans le port ou à l'aéroport désigné par elle aux substances ou aux matériaux la destination qui lui convient, aux frais et risques de la personne qui n'a pas fait droit à la demande visée au § 1^{er}.

§ 3. Toutes personnes revêtues de l'autorité publique, aussi bien civiles que militaires, doivent, si elles en sont requises, prêter main forte à l'autorité compétente afin d'assurer l'application du présent article.

Art. 12.

Sans préjudice des compétences des officiers de la police judiciaire, les infractions à la présente loi sont constatées et recherchées par les fonctionnaires et les organes désignés par le Roi.

Donné à Bruxelles, le 1^{er} juin 1976.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Premier Ministre,

L. TINDEMANS.

gezonden afschrift van het proces-verbaal, op kosten en risico van de eigenaar of exploitant van een schip of luchtvaartuig, waarmee het misdrijf werd gepleegd, en, voor zover nodig, een of meer hem toebehorende of door hem geëxploiteerde schepen of luchtvaartuigen ophouden.

De waterschout of de inspecteur van de luchtvaartpolitie kan die maatregel slechts opheffen voor zover aan alle uit het Verdrag of uit de nationale wetgeving voortvloeiende verplichtingen voldaan is en bovendien het bewijs is geleverd dat als borgtocht in de Deposito- en Consignatiekas een som is gestort ten bedrage van de zwaarste geldboete welke artikel 5 of 6 van deze wet oplegt, vermeerderd met de opdecimen.

De rente van de gestorte som vergroot de borgtocht.

Art. 11.

§ 1. Indien de bevoegde overheid het bewijs bezit dat een schip of luchtvaartuig stoffen om materiaal aan boord heeft om ze in zee te storten in strijd met de bepalingen van het Verdrag, van deze wet of hun uitvoeringsbesluiten, of indien die overheid ernstige redenen heeft om te geloven dat zulks het geval is, moeten de eigenaar, reder of exploitant van dat schip of luchtvaartuig, of hun lasthebbers of vertegenwoordigers, indien zij daartoe door die overheid worden verzocht, het onmiddellijk naar een oor die overheid aangewezen haven of luchthaven sturen.

Indien dit verzoek niet wordt ingewilligd kan de bevoegde overheid de nodige maatregelen treffen om het schip op te houden en het op kosten en risico's van de eigenaar, reder of exploitant, of hun lasthebbers of vertegenwoordigers, naar een door haar aangewezen haven doen opleiden. Het schip kan desgevallend in volle zee worden vervolgd en in dezelfde als bij vorig lid bedoelde voorwaarden, overeenkomstig de door België aangenomen internationale verdragen, worden opgeleid.

§ 2. De bevoegde overheid heeft in de door haar aangewezen haven of luchthaven aan de stoffen of het materiaal een voor haar passende bestemming op kosten en risico's van de persoon die het in § 1 bedoeld verzoek niet heeft ingewilligd.

§ 3. Alle zowel civiele als militaire met openbaar gezag beklede personen zijn ertoe gehouden, indien zij daartoe verzocht worden, aan de bevoegde overheid hulp te verlenen om de toepassing van dit artikel te verzekeren.

Art. 12.

Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van de gerechtelijke politie worden de op deze wet gepleegde inbreuken vastgesteld en opgespoord door de door de Koning aangewezen ambtenaren of organen.

Gegeven te Brussel, op 1 juni 1976.

BOUDEWIJN.

VAN KONINGSWEGE :

De Eerste Minister,

L. TINDEMANS.

*Le Ministre des Affaires étrangères
et de la Coopération au développement,*

R. VAN ELSLANDE.

Le Ministre des Communications,

J. CHABERT.

Le Secrétaire d'Etat à l'Environnement,

K. POMA.

*De Minister van Buitenlandse Zaken
en van Ontwikkelingssamenwerking,*

R. VAN ELSLANDE.

De Minister van Verkeerswezen,

J. CHABERT.

De Staatssecretaris voor Leefmilieu,

K. POMA.

CONVENTION

pour la prévention de la pollution marine
par les opérations d'immersion
effectuées par les navires et aéronefs (1).

Les Parties Contractantes,

Reconnaissant que l'environnement marin et la faune et la flore qu'il fait vivre ont une importance vitale pour toutes les nations;

Conscientes du fait que l'équilibre écologique et les utilisations légitimes de la mer sont de plus en plus menacées par la pollution;

Reconnaissant que l'action concertée des Gouvernements aux échelons national, régional et mondial est essentielle pour prévenir et combattre la pollution des mers;

Constatant que la pollution a de nombreuses origines, entre autres l'immersion en provenance de navires et d'aéronefs et les déversements par les fleuves, les estuaires, les décharges et les canalisations placés sous la juridiction des pays, qu'il est important que les Etats mettent en œuvre les meilleurs moyens possibles aux fins de prévenir ladite pollution, et qu'il convient d'élaborer des produits et procédés qui réduiront la quantité de déchets nocifs à évacuer;

Convaincues que l'action internationale pour lutter contre la pollution des mers par l'immersion de substances nocives en provenance de navires et aéronefs peut et doit être menée sans tarder, mais que cette action ne doit pas empêcher d'étudier des mesures de lutte contre d'autres sources de pollution marine dès que possible;

Considérant que les Etats riverains de l'Atlantique du Nord-Est sont particulièrement responsables de la protection des eaux de cette région;

Sont convenues des dispositions ci-après :

Article 1.

Les Parties Contractantes s'engagent à prendre toutes les mesures possibles pour lutter contre la pollution des mers par des substances susceptibles de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marines, de porter atteinte aux agréments ou de gêner toutes autres utilisations légitimes de la mer.

Article 2.

La zone d'application de la présente Convention comprend la haute mer et la mer territoriale situées :

a) dans les limites des régions des Océans Atlantique et Arctique et de leurs mers secondaires qui s'étendent au nord du 36° de latitude nord et entre le 42° de longitude ouest et le 51° de longitude est, mais à l'exclusion :

(1) de la Mer Baltique et des Belts au sud et à l'est des lignes allant d'Hasenore Head à Gniben Point, de Korshage à Spodsbjerg et de Gilbjerg Head à Kullen, et

(2) de la Mer Méditerranée et des mers secondaires jusqu'au point d'intersection du 36° parallèle de latitude nord et du 5°36' méridien de longitude ouest.

b) dans les limites de la région de l'Océan Atlantique au nord de 59° de latitude nord et entre 44° de longitude ouest et 42° de longitude ouest.

(1) Un exemplaire du texte de ce Traité dans sa version originale anglaise a été déposé au greffe de la Chambre.

(Vertaling.)

VERDRAG

ter voorkoming van de verontreiniging van de zee
ten gevolge van het storten
vanaf schepen en luchtvaartuigen (1).

De Verdragsluitende Partijen,

Erkennende dat het zeemilieu en de levende rijkdommen dat het omvat van vitaal belang zijn voor alle volkeren;

Indachtig dat het ecologisch evenwicht en het rechtmatig gebruik van de zee meer en meer bedreigd wordt door verontreiniging;

Erkennende dat een gezamenlijke actie van Regeringen op nationaal, regionaal en universeel vlak van wezenlijk belang is om verontreiniging van de zee te voorkomen en te bestrijden;

Vaststellende dat deze verontreiniging veelvuldige oorzaken heeft met inbegrip van het storten in zee vanaf schepen en luchtvaartuigen en afvoer langs rivieren, mondingen, neerslag en pijpleidingen welke onder nationale rechtsbevoegdheid vallen, dat het van belang is dat Staten de meest praktische middelen aanwenden, om zulke verontreiniging te voorkomen en dat producten en methode ertoe strekkende de omvang van weg te werken schadelijke afval op een minimum te brengen, zouden moeten ontwikkeld worden;

Overtuigd dat een internationale actie voor de beperking van de verontreiniging van de zee door storten van schadelijke stoffen vanaf schepen en luchtvaartuigen zonder verwijl zou moeten ondernomen worden, doch dat deze actie de bespreking van maatregelen om de andere oorzaken van zeeverontreiniging zo spoedig mogelijk te beperken niet zou mogen uitsluiten;

Overwegende dat de kuststaten van de Noord-Oostelijke Atlantische Oceaan een bijzondere zorg moeten dragen voor de bescherming van de wateren van dit gebied;

Komen overeen als volgt :

Artikel 1.

De Verdragsluitende Partijen verbinden zich al het mogelijke te doen om te voorkomen dat de zee wordt verontreinigd door stoffen welke risico's zouden kunnen meebrengen voor de gezondheid van de mens, de levende bronnen en het milieu van de zee zou kunnen schaden, de geriefelijkheid van de zee zou kunnen aantasten of elk ander gewettigd gebruik van de zee nadelig zou kunnen beïnvloeden.

Artikel 2.

Het gebied waarin dit Verdrag toepasselijk is omvat die gedeelten van de volle zee alsook van de territoriale zee welke als volgt zijn begrensd :

a) wat de Atlantische Oceaan en de Noordelijke IJszee en hun aangrenzende zeeën betreft, benoorden de 36° graad Noorderbreedte en tussen de 42° graad Westerlengte en de 51° graad Oosterlengte, doch met uitsluiting van :

(1) de Baltische Zee en de Belten, begrensd ten zuiden en ten oosten door de lijnen getrokken van de Hasenore Hoofd tot de punt van Gniben, van Korshage tot Spodsbjerg en van Gilbjerg Hoofd tot de Kullen, en

(2) de Middellandse Zee en haar aangrenzende zeeën tot aan het kruispunt gevormd door de parallel van de 36° graad Noorderbreedte en de meridiaan van 5°36' Westerlengte.

b) wat de Atlantische Oceaan betreft, benoorden de 59° graad noorderbreedte en tussen de 44° en de 42° graad westerlengte.

(1) Een exemplaar van de Engelse rechtsgeldige tekst van dit Verdrag werd ter griffie van de Kamer neergelegd.

Article 3.

Les Parties Contractantes conviennent de mettre en œuvre les mesures qu'elles auront adoptées de manière qu'il n'y ait pas détournement des opérations d'immersion de substances nocives vers des mers situées en dehors de la zone couverte par la présente Convention.

Article 4.

Les Parties Contractantes harmoniseront leurs politiques et adopteront, à titre individuel et en commun, des mesures destinées à empêcher la pollution de la mer par l'immersion de déchets par les navires et aéronefs ou en provenance de ceux-ci.

Article 5.

L'immersion des substances énumérées à l'Annexe I de la présente Convention est interdite.

Article 6.

Il est interdit d'immerger sans un permis spécifique délivré dans chaque cas par l'autorité ou les autorités nationales compétentes des déchets contenant des substances et des matériaux répertoriés à l'Annexe II de la présente Convention, en quantités qui seront définies comme importantes par la Commission créée aux termes des dispositions de l'article 16 et ci-après dénommée « la Commission ». Lors de la délivrance de ces permis, les dispositions des Annexes II et III de la présente Convention seront appliquées.

Article 7.

Ni substances, ni matériaux ne seront immergés sans l'agrément de l'autorité ou des autorités nationales compétentes. Lors de la délivrance de cet agrément, les dispositions de l'Annexe III à la présente Convention seront appliquées.

Article 8.

1) Les dispositions des articles 5, 6 et 7 ne s'appliquent pas en cas de force majeure due aux intempéries ou à toute autre cause lorsque la sécurité de la vie de l'homme ou d'un navire ou d'un aéronef est menacée. Dans ces cas, les déversements seront immédiatement notifiés à la Commission avec tous les détails concernant les circonstances, la nature et les quantités de substances et matériaux immergés.

2) Les dispositions de l'article 5 ne s'appliquent pas lorsque les substances concernées se présentent sous forme de polluants en traces dans des déchets auxquels ces substances n'ont pas été ajoutées en vue de leur immersion. Cependant, l'immersion reste dans ce cas soumise aux articles 6 et 7.

Article 9.

En cas de situation critique, si une Partie Contractante estime qu'une substance figurant dans l'Annexe I de la présente Convention ne peut être éliminée à terre sans risque ou préjudice inacceptable, elles consulteront immédiatement la Commission. La Commission recommandera des méthodes de stockage ou les moyens de destructions ou d'élimination les plus satisfaisants selon les circonstances. La Partie Contractante informera la Commission des mesures adoptées en application de ses recommandations. Les Parties Contractantes s'engagent à se prêter mutuellement assistance dans de telles situations.

Article 10.

Avant toute délivrance de permis ou d'agrément concernant l'immersion de déchets dans la mer, l'autorité ou les autorités nationales compétentes s'assureront de la composition de ces déchets conformément aux dispositions de l'Annexe III de la présente Convention.

Article 11.

Toute Partie Contractante conservera et transmettra à la Commission, conformément à une procédure type, les états concernant la nature et les quantités des substances et matériaux immergés en vertu des permis ou agréments délivrés par elle, ainsi que les dates, lieux et méthodes d'immersion.

Artikel 3.

De Verdragsluitende Partijen komen overeen de door hen aangenomen maatregelen derwijze in toepassing te brengen dat voorkomen wordt dat schadelijke stoffen worden afgevoerd om in zeeën gestort te worden, welke buiten het toepassingsveld van dit Verdrag vallen.

Artikel 4.

De Verdragsluitende Partijen moeten hun politiek terzake in overeenstemming brengen en, zowel individueel als gemeenschappelijk maatregelen treffen om te voorkomen dat de zee wordt verontreinigd door het storten bij wege van en vanaf schepen en luchtvaartuigen.

Artikel 5.

Het storten van stoffen welke in de lijst van Bijlage I bij dit Verdrag voorkomen, is verboden.

Artikel 6.

Zonder een bijzondere vergunning welke voor elk geval afzonderlijk door de bevoegde nationale overheid of overheden wordt verleend mag, wat de in de lijst van Bijlage II bij dit Verdrag voorkomende stoffen en materialen betreft, geen afval in zulke belangrijke hoeveelheden gestort worden als bepaald door de Commissie welke krachtens Artikel 16 is opgericht, en hierna « de Commissie » wordt genoemd. Indien dergelijke vergunningen worden verleend zijn de bepalingen van Bijlagen II en III bij dit Verdrag van toepassing.

Artikel 7.

Geen stof of materiaal mag worden gestort zonder de machtiging van de bevoegde nationale overheid of overheden. In geval van machtiging zijn de bepalingen van Bijlage III bij dit Verdrag van toepassing.

Artikel 8.

1) De bepalingen van artikelen 5, 6 en 7 zijn niet van toepassing in geval van overmacht als, wezenlijk gevolg van weersomstandigheden of in gelijk welk ander geval wanneer de veiligheid van mensenlevens of van een schip of luchtvaartuig in gevaar zou kunnen verkeren. Dergelijke storting wordt zonder verwijl aan de Commissie medegedeeld samen met nauwkeurige gegevens over de omstandigheden waarin de stoffen en materialen werden gestort alsmede over de aard en de hoeveelheden ervan.

2) De bepalingen van artikel 5 zijn niet van toepassing indien deze stoffen de vorm aannemen van sporen van contaminatie in afval waarvan zij niet zijn toegevoegd geworden met het oog op het storten. Op dergelijke dumping zijn niettemin de artikelen 6 en 7 van toepassing.

Artikel 9.

Indien een Verdragsluitende Partij in geval van een noodtoestand van oordeel is dat een in de lijst van Bijlage I bij dit Verdrag voorkomend stof/op land niet kan weggewerkt worden zonder een onaannemelijk gevaar of schade te verwekken, zal zij zonder verwijl het advies van de Commissie inwinnen. De Commissie zal met inachtneming van de bestaande omstandigheden opslagmethoden of de meest afdoende middelen van vernietiging of wegwerking aanbevelen. De Verdragsluitende Partij stelt de Commissie in kennis van de maatregelen die zij heeft getroffen ingevolge de aanbevelingen van deze Commissie.

De Verdragsluitende Partijen verbinden zich in zulke omstandigheden elkander assistentie te verlenen.

Artikel 10.

De samenstelling van het afval wordt nagegaan door de bevoegde Nationale overheid of overheden in overeenstemming met de bepalingen van Bijlage III bij dit Verdrag en dit vooraleer een vergunning of machtiging om afval in zee te storten wordt verleend.

Artikel 11.

Iedere Verdragsluitende Partij tekent de aard en de hoeveelheden aan van de stoffen en materialen welke ingevolge een vergunning of machtiging zijn gestort, alsook de data, de plaatsen en de wijzen van storten. Deze aan tekeningen worden volgens een geijkte procedure aan de Commissie overgemaakt.

Article 12.

Les Parties Contractantes conviennent d'établir des programmes complémentaires ou conjoints de recherche scientifique et technique, y compris de recherche d'autres méthodes d'élimination des substances nocives, et de se communiquer mutuellement les informations ainsi obtenues. Dans ce domaine elles tiendront compte des travaux effectués par les organisations et institutions internationales compétentes.

Article 13.

Les Parties Contractantes conviennent de mettre sur pied, en coopération avec les organisations et institutions internationales compétentes, des programmes complémentaires ou conjoints pour le contrôle et la surveillance continue de l'évolution et des effets des polluants dans la zone d'application de la présente Convention.

Article 14.

Les Parties Contractantes s'engagent à promouvoir, dans le cadre des institutions spécialisées compétentes et autres organismes internationaux, des mesures concernant la protection de l'environnement marin contre la pollution provoquée par le pétrole et les résidus de pétrole, par d'autres cargaisons nocives ou dangereuses et par les matières radioactives.

Article 15.

1) Chacune des Parties Contractantes s'engage à veiller au respect des dispositions de la présente Convention :

- a) par les navires et aéronefs immatriculés sur son territoire;
- b) par les navires et aéronefs chargeant sur son territoire des substances et des matériaux destinés à l'immersion;
- c) par les navires et aéronefs dont on pense qu'ils se livrent à l'immersion dans les limites de sa mer territoriale.

2) Chacune des Parties Contractantes s'engage à donner pour instruction à ses navires et aéronefs d'inspection maritime ainsi qu'aux autres services qualifiés de signaler à leurs autorités nationales tous incidents ou situations en haute mer qui font soupçonner qu'il y a eu ou qu'il va y avoir immersion contraire aux dispositions de la présente Convention. Cette Partie Contractante en informera, si elle le juge opportun, toute autre Partie Contractante intéressée.

3) Chacune des Parties Contractantes prendra sur son territoire les mesures appropriées pour prévenir et punir tout comportement contraire aux dispositions de la présente Convention.

4) Les Parties Contractantes s'engagent à se prêter assistance mutuelle en tant que de besoin dans la lutte contre les accidents de pollution provenant de l'immersion en mer et à échanger des informations sur les manières de faire face à de tels accidents.

5) Les Parties Contractantes conviennent, en outre, de travailler en commun à l'établissement de procédures de coopération pour l'application de la Convention, en particulier en haute mer.

6) Rien dans la présente Convention ne porte atteinte à l'immunité d'Etat attachée à certains navires en vertu du droit international.

Article 16.

Une Commission composée des représentants de chacune des Parties Contractantes est créée par les présentes. La Commission se réunira à intervalles réguliers et à tout moment lorsque, en raison de circonstances spéciales, il en sera ainsi décidé conformément au Règlement intérieur.

Article 17.

La Commission aura pour mission :

- a) d'exercer une surveillance générale sur la mise en œuvre de la Convention;
- b) de recevoir et d'apprécier les listes des permis et agréments donnés et des immersions opérées conformément aux articles 8, 9 et 11 de la présente Convention, et de définir la procédure type qui devra être adoptée à cette fin;

Artikel 12.

De Verdragsluitende Partijen komen overeen aanvullende en gemeenschappelijke programma's voor wetenschappelijk en technisch onderzoek op te stellen. Deze omvatten ook onderzoek naar alternatieve methoden van verwerking van schadelijke stoffen. Zij verbinden zich tevens de verworven informatie uit te wisselen. Daarbij zullen zij attent zijn op het werk dat door de bevoegde internationale organisaties en instellingen geleverd worden is.

Artikel 13.

De Verdragsluitende Partijen komen overeen aanvullende en gemeenschappelijke programma's in samenwerking met bevoegde internationale organisaties en instellingen vast te leggen om toe te zien op de verspreiding en de uitwerking van verontreinigende stoffen in het gebied waarop dit Verdrag van toepassing is.

Artikel 14.

De verdragsluitende partijen verbinden zich in de schoot van de bevoegde gespecialiseerde instellingen en andere internationale organismen het nemen van maatregelen te bevorderen ter bescherming van het zee-milieu tegen verontreiniging door olie en oliehoudende afvalstoffen, door andere schadelijke of gevaarlijke ladingen en door radioactieve materialen.

Artikel 15.

1) Iedere verdragsluitende partij draagt er zorg voor de bepalingen van dit verdrag te doen naleven door :

- a) schepen en luchtvaartuigen geregistreerd op haar grondgebied;
- b) schepen en luchtvaartuigen welke op haar grondgebied stoffen en materialen inschepen om gestort te worden;
- c) schepen en luchtvaartuigen waarvan vermoed wordt dat zij in haar territoriale zee tot storten zullen overgaan.

2) Iedere verdragsluitende partij draagt er zorg voor aan haar wachtschepen en -vliegtuigen en andere bevoegde diensten richtlijnen te geven welke ertoe strekken aan haar nationale overheden gelijk welk ongeval of voorval op de volle zee te rapporteren, dat een vermoeden schept dat in strijd met de bepalingen van dit verdrag is gestort geworden, of zal gestort worden. Die verdragsluitende partij zal indien zij het gepast acht, dit insgelijks rapporteren aan iedere andere verdragsluitende partij wie het aangaat.

3) Iedere verdragsluitende partij zal op haar grondgebied de gepaste maatregelen treffen om elke handeling in strijd met de bepalingen van dit verdrag te voorkomen en te bestraffen.

4) De verdragsluitende partijen dragen er zorg voor elkaar op passende wijze behulpzaam te zijn in het behandelen van verontreinigingsongevallen ingevolge het in zee storten en informaties uit te wisselen over methodes om zulke ongevallen te behandelen.

5) De verdragsluitende partijen komen voorts overeen samen te werken in de uitwerking van coöperatieve procedures voor de toepassing van het verdrag inzonderheid op de volle zee.

6) Dit verdrag doet geen afbreuk aan de Staatsovereïnktheid waarop bepaalde vaartuigen onder het internationaal recht aanspraak kunnen maken.

Artikel 16.

Een Commissie bestaande uit afgevaardigden van ieder van de verdragsluitende partijen, wordt hierbij opgericht. De commissie komt op regelmatige tijdstippen bijeen en op gelijk welk ander tijdstip wanneer ingevolge bijzondere omstandigheden overeenkomstig de procedureregelen daartoe besloten wordt.

Artikel 17.

De Commissie heeft tot taak :

- a) een algemeen toezicht uit te oefenen op de uitvoering van dit Verdrag;
- b) de gegevens over toegekende vergunningen en machtigingen, en over het storten dat heeft plaatsgevonden zoals voorzien bij artikelen 8, 9 en 11 van dit Verdrag, in ontvangst te nemen en te beoordelen, alsook de geijkte procedure welke daartoe nodig is vast te leggen;

c) d'examiner de façon générale l'état des mers situés dans les limites de la zone d'application de la présente Convention, l'efficacité des mesures de contrôle qui ont été adoptées, et la nécessité de toutes mesures complémentaires ou différentes;

d) de tenir à jour le contenu des Annexes de la présente Convention et de recommander les modifications, additions ou suppressions qui pourront être adoptées;

e) de remplir toutes autres fonctions en tant que de besoin aux termes de la présente Convention.

Article 18.

1) La Commission établira son Règlement intérieur qui sera adopté à l'unanimité des voix. Le Gouvernement de Norvège convoquera la première réunion de la Commission dès que possible après l'entrée en vigueur de la présente Convention.

2) Les recommandations de modification des Annexes de la présente Convention, conformément à l'article 17 (d), seront adoptées à l'unanimité des voix au sein de la Commission et les modifications qu'elles comportent entreront en vigueur sur approbation unanime des Gouvernements des Parties Contractantes.

Article 19.

Aux fins de la présente Convention :

1) « Immersion » signifie tout déversement délibéré dans la mer de substances et de matériaux au moyen ou à partir de navires ou d'aéronefs, autres que :

a) tout rejet qui résulte accessoirement ou qui est la suite de la marche normale des navires et aéronefs ou de leurs appareillages;

b) le dépôt de substances et de matériaux à des fins autres que leur seule élimination pourvu qu'il ne soit pas incompatible avec l'objet de la présente Convention.

2) « Navires et aéronefs » signifie bâtiments de mer et engins volants de quelque type que ce soit. Cette expression recouvre également les engins sur coussin d'air, les engins flottants — qu'ils soient auto-propulsés ou non — et les plates-formes fixes ou flottantes.

Article 20.

La présente Convention sera ouverte à Oslo jusqu'au 15 août 1972 à la signature des Etats invités à la Conférence sur la pollution des mers qui s'est tenue dans cette ville du 19 au 22 octobre 1971.

Article 21.

La présente Convention sera soumise à ratification. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de Norvège.

Article 22.

La présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tout Etat visé à l'article 20. Les Parties contractantes pourront à l'unanimité inviter d'autres Etats à adhérer à la Convention. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement de Norvège.

Article 23.

1) La présente Convention entrera en vigueur le trentième jour qui suivra la date du dépôt du septième instrument de ratification ou d'adhésion.

2) Pour chacun des Etats qui ratifieront la Convention ou y adhéreront après le dépôt du septième instrument de ratification ou d'adhésion, la Convention entrera en vigueur le trentième jour après le dépôt par cet Etat de son instrument de ratification ou d'adhésion.

Article 24.

A tout moment, au bout de deux ans après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard d'une Partie contractante, cette Partie pourra dénoncer la Convention par notification écrite adressée au Gouvernement dépositaire. Toute dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle elle aura été reçue.

c) de l'état van de zeeën waarop dit verdrag van toepassing is, de efficiëntie van de aangenomen controlemaatregelen alsook de noodzaak voor bijkomende of afwijkende maatregelen op algemene wijze na te gaan;

d) de inhoud van de bijlagen bij dit Verdrag bij te werken en zulke amendementen, toevoegingen en schrappingen aan te bevelen waarover werd overeengekomen;

e) binnen de perken van dit Verdrag elke andere taak te vervullen welke gepast wordt geacht.

Article 18.

1) De Commissie stelt haar procedureregelen op welke met eenparigheid van stemmen worden aangenomen.

De Regering van Noorwegen zal de eerste vergadering van de Commissie zo spoedig als praktisch mogelijk na de inwerkingtreding van dit Verdrag bijeenroepen.

2) Overeenkomst artikel 17 (d) gevormde aanbevelingen tot wijziging van de bijlagen bij dit Verdrag worden in de Commissie met eenparigheid van stemmen aangenomen en de daarin vervatte wijzigingen zullen in werking treden mits eenparige goedkeuring door de Regeringen van de Verdragsluitende Partijen.

Artikel 19.

Voor de toepassing van dit Verdrag wordt verstaan onder :

1) « Storten » elke opzettelijke wegwerking van stoffen en materialen in de zee bij wege van of vanaf schepen of luchtvaartuigen, behalve :

a) elke lozing welke voorkomt van of voortvloeit uit de normale exploitatie van schepen en luchtvaartuigen of hun uitrusting;

b) het storten van stoffen en materialen met een ander doel dan het louter wegwerken ervan in zover dit niet in strijd is met het voorwerp van dit Verdrag.

2) « schepen en luchtvaartuigen » elk vaartuig dat de zee bevaart en elk vliegend tuig, van om het even welk type. Deze uitdrukking omvat luchtkussenvaartuig — al dan niet werktuiglijk voortbewogen — vlottend tuig alsof vast en vlottende.

Artikel 20.

Dit Verdrag staat voor ondertekening open te Oslo tot 15 augustus 1972 voor de Staten die werden uitgenodigd om deel te nemen aan de Conferentie op de verontreiniging van de zee aldaar gehouden van 19 tot 22 oktober 1971.

Artikel 21.

Dit Verdrag wordt aangenomen onder voorbehoud van ratificatie. De ratificatieoorkonden worden bij de Regering van Noorwegen gedeponeerd.

Artikel 22.

Elke in artikel 20 bedoelde Staat kan tot dit Verdrag toetreden. De Verdragsluitende Staten kunnen op eenparige beslissing andere Staten uitnodigen tot dit Verdrag toe te treden. De toetredingsoorkonden worden bij de Regering van Noorwegen gedeponeerd.

Artikel 23.

1) Dit Verdrag treedt in werking op de dertigste dag welke volgt op de datum van neerlegging van de zevende ratificatie- of toetredingsoorkonde.

2) Het Verdrag treedt in werking ten aanzien van iedere Staat die tot de ratificatie of de toetreding ervan is overgegaan na de neerlegging van de zevende ratificatie- of toetredingsoorkonde, op de dertigste dag volgende op de datum waarop die Staat zijn ratificatie- of toetredingsoorkonde heeft gedeponeerd.

Artikel 24.

Na twee jaar te rekenen vanaf de datum waarop dit Verdrag ten aanzien van een Verdragsluitende Partij in werking is getreden, kan deze Partij wanneer ook het Verdrag opzeggen bij middel van een schriftelijke nota welk tot de deponitaire Regering wordt gericht. Zulke opzegging zal uitwerking hebben twaalf maanden te rekenen van de datum waarop ze werd ontvangen.

Article 25.

Le Gouvernement dépositaire pourra, à la demande de la Commission statuant à la majorité des deux tiers, convoquer une Conférence aux fins de réviser ou modifier la présente Convention.

Article 26.

Le Gouvernement dépositaire avisera les Parties contractantes et les Etats visés à l'article 20 :

a) des signatures de la présente Convention, du dépôt des instruments de ratification ou d'adhésion et des notifications de dénonciation conformément aux articles 20, 21, 22 et 24;

b) de la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, en application de l'article 23;

c) des notifications d'approbation relatives aux modifications des annexes de la présente Convention et de l'entrée en vigueur de ces modifications, conformément à l'article 18.

Article 27.

L'original de la présente Convention, dont les textes anglais et français font également foi, sera déposé auprès du Gouvernement de Norvège qui en adressera des copies certifiées conformes aux Parties contractantes et aux Etats visés à l'article 20 et qui remettra une copie certifiée conforme au Secrétaire général des Nations Unies pour enregistrement et publication, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

Fait à Oslo, le quinze février 1972.

Pour la République Fédérale d'Allemagne :

Gerhard RITZEL.
(15.2.1972)

Pour le Royaume de Belgique :

HARFORD.
(15.2.1972)

Pour le Royaume du Danemark :

Gunnar SEIDENFADEN.
(15.2.1972)

Pour l'Etat Espagnol :

Juan de la BÂRCENAS.
(15.2.1972)

Pour la République de Finlande :

Pentti SUOMELA.
(15.2.1972)

Pour la République Française :

F. de COURSON.
(15.2.1972)

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

T. F. BRENCHLEY.
(15.2.1972)

Pour la République d'Islande :

Agnar Kl. JÓNSSON.
(15.2.1972)

Artikel 25.

Indien de Commissie op beslissing van een meerderheid van tweederden hierom verzoekt, kan de depositaire Regering een conferentie bijeenroepen teneinde dit Verdrag te herzien of te amenderen.

Artikel 26.

De depositaire Regering stelt de Verdragsluitende Partijen alsook de in artikel 20 bedoelde Staten in kennis van :

a) de ondertekeningen van dit Verdrag, van de neerlegging van ratificatie- of toetredingsoorkonden en van de ontvangst van een nota tot opzegging, dit overeenkomstig artikelen 20, 21, 22 en 24;

b) de datum waarop dit Verdrag overeenkomstig artikel 23 in werking zal treden;

c) de ontvangst van een betekening van de goedkeuring van wijzigingen aan de bijlagen bij dit Verdrag en van de inwerkingtreding van zulke wijziging overeenkomstig artikel 18.

Artikel 27.

Het origineel van dit Verdrag, waarvan de Engelse en de Franse tekst authentiek en gelijkwaardig zijn, wordt bij de Regering van Noorwegen gedeponeerd die eensluitende afschriften ervan aan de Verdragsluitende Partijen en de in artikel 20 bedoelde Staten toezendt alsook een eensluitende afschrift overgemaakt aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties voor registratie en bekendmaking overeenkomstig artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties.

Ten blijke waarvan, ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun respectieve Regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

Opgemaakt te Oslo op de vijftiende dag van februari 1972.

Voor de Bondsrepubliek Duitsland :

Gerhard RITZEL.
(15.2.1972)

Voor het Koninkrijk België :

HARFORD.
(15.2.1972)

Voor het Koninkrijk Denemarken :

Gunnar SEIDENFADEN.
(15.2.1972)

Voor de Spaanse Staat :

Juan de la BÂRCENAS.
(15.2.1972)

Voor de Republiek Finland :

Pentti SUOMELA.
(15.2.1972)

Voor de Franse Republiek :

F. de COURSON.
(15.2.1972)

Voor het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannie en Noord-Ierland :

T. F. BRENCHLEY.
(15.2.1972)

Voor de Republiek IJsland :

Agnar Kl. JÓNSSON.
(15.2.1972)

Pour le Royaume de Norvège :

Andreas CAPPELEN
(15.2.1972)

Pour le Royaume des Pays-Bas :

J. G. KIST.
(15.2.1972)

Pour la République Portugaise :

MARTIM de FARIA e MAYA.
(15.2.1972)

Pour le Royaume de Suède :

R. HICHENS-BERGSTRÖM.
(15.2.1972)

Voor het Koninkrijk Noorwegen :

Andreas CAPPELEN
(15.2.1972)

Voor het Koninkrijk der Nederlanden :

J. G. KIST.
(15.2.1972)

Voor de Portugese Republiek :

MARTIM de FARIA e MAYA.
(15.2.1972)

Voor het Koninkrijk Zweden :

R. HICHENS-BERGSTRÖM.
(15.2.1972)

ANNEXE I.

Les substances suivantes sont énumérées aux fins de l'article 5 de la Convention :

- 1) Composés organohalogénés et composés qui peuvent donner naissance à de telles substances dans l'environnement marin, à l'exclusion de ceux qui ne sont pas toxiques, ou qui se transforment rapidement dans la mer en substances biologiquement inoffensives;
- 2) Composés organo-siliciés et composés qui peuvent donner naissance à de telles substances dans l'environnement marin, à l'exclusion de ceux qui ne sont pas toxiques ou qui se transforment rapidement dans la mer en substances biologiquement inoffensives;
- 3) Substances dont il a été convenu entre les Parties contractantes qu'elles étaient susceptibles d'être cancérogènes étant donné les conditions de leur élimination;
- 4) Mercure et composés du mercure;
- 5) Cadmium et composés du cadmium;
- 6) Plastiques persistants et autres matériaux synthétiques persistants qui peuvent flotter ou rester en suspension dans la mer, et qui peuvent gravement gêner la pêche ou la navigation, diminuer les agréments ou gêner toutes autres utilisations légitimes de la mer.

ANNEXE II.

1) Les substances et matériaux suivants nécessitant une attention particulière sont énumérés aux fins de l'article 6 :

- a) Arsenic, plomb, cuivre, zinc et leurs composés, cyanures et fluorures, pesticides et leurs dérivés non visés par les dispositions de l'annexe I;
- b) Conteneurs, ferraille, substances analogues au goudron susceptibles de se déposer au fond de la mer et autres déchets volumineux qui peuvent constituer un obstacle sérieux à la pêche ou à la navigation;
- c) Substances qui, bien que non toxiques par nature, peuvent devenir nocives en raison des quantités immergées, ou qui sont de nature à diminuer sensiblement les agréments.

2) Les substances et matériaux énumérés au paragraphe 1 b) ci-dessus devront toujours être immergées en eau profonde.

3) Lorsque les permis ou agréments pour l'immersion de grandes quantités d'acides et de bases sont accordés, il sera tenu compte de la présence éventuelle dans ces déchets de substances énumérées au paragraphe 1) ci-dessus.

4) Lorsque, en application des dispositions des annexes II et III, il est jugé nécessaire d'immerger des déchets en eau profonde, il ne devra être procédé à cette opération que si les conditions suivantes sont toutes les deux remplies :

- a) la profondeur n'est pas inférieure à 2 000 mètres;
- b) la distance de la terre la plus proche n'est pas inférieure à 150 milles marins.

ANNEXE III.

Dispositions régissant la délivrance des permis et agréments pour l'immersion des déchets en mer.

1. *Caractéristiques des déchets.*

- a) Quantité et composition;
- b) Quantité des substances et matériaux devant être immergés par jour (par semaine, par mois);

BIJLAGE I.

Ter uitvoering van het bepaalde in artikel 5 van dit Verdrag worden de volgende stoffen genoemd :

1. Verbindingen van organohalogenen en verbindingen waaruit zodanig stoffen in een aquatisch milieu kunnen worden gevormd, met uitzondering van die welke niet toxisch zijn of die in zeewater snel worden omgezet in biologisch onschadelijke stoffen;
2. Verbindingen van organosiliconen en verbindingen waaruit zodanig stoffen in een aquatisch milieu kunnen worden gevormd, met uitzondering van die welke niet toxisch zijn of die in zeewater snel worden omgezet in biologisch onschadelijke stoffen;
3. Stoffen waarvan door de Verdragsluitende Partijen is vastgesteld dat zij onder de omstandigheden van de uitstorting waarschijnlijk een carcinogene werking kunnen hebben;
4. Kwik en kwikverbindingen;
5. Cadmium en cadmiumverbindingen;
6. Persistente kunststoffen en andere persistente synthetische stoffen die drijven op of zweven in zeewater en die een ernstige belemmering kunnen vormen voor visserij of scheepvaart, die de mogelijkheden tot recreatie verminderen of een nadelige invloed uitoefenen op ander rechtmatig gebruik van de zee.

BIJLAGE II.

1. Ter uitvoering van het bepaalde in artikel 6 worden de volgende stoffen en materialen, waaraan bijzondere zorg dient te worden besteed, genoemd :

- a) Arsenicum, lood, koper, zink en hun verbindingen, cyaniden en fluoriden, en pesticiden en hun bijproducten voor zover ze niet vallen onder de bepalingen van bijlage I;
- b) Containers, schroot, teerachtige stoffen die tot op de zeebodem zouden kunnen zinken en ander afval in bulkvorm die een ernstig obstakel kunnen vormen voor visserij en scheepvaart;
- c) Stoffen die, zonder toxisch te zijn, schadelijk kunnen worden door de hoeveelheden waarin zij worden gedumpt of die in ernstige mate de mogelijkheden tot recreatie kunnen beperken.

2. De in paragraaf 1 b) genoemde stoffen en materialen dienen altijd in diep water te worden gestort.

3. Bij het afgeven van vergunningen of goedkeuringen voor het dumpen van grote hoeveelheden zuren en basen dient aandacht te worden geschonken aan de mogelijke aanwezigheid in dit soort afval stoffen van stoffen genoemd in paragraaf 1 van deze bijlage.

4. Indien het bij de toepassing van de bepalingen van bijlage II noodzakelijk wordt geacht het afval in diep water te storten, mag dit alleen maar geschieden als voldaan is aan de beide onderstaande voorwaarden.

- a) de diepte van het water mag niet minder dan 2 000 meter;
- b) de afstand tot de dichtstbijzijnde kust mag niet minder dan 150 zeemijlen zijn.

BIJLAGE III.

Bepalingen betreffende de afgifte van vergunningen en goedkeuringen ten behoeve van het dumpen van afvalstoffen in zee.

1. *kenmerken van de afvalstoffen.*

- a) Hoeveelheid en samenstelling;
- b) Hoeveelheid der stoffen en materialen die per dag (per week, per maand) moeten worden gestort;

c) Forme sous laquelle les déchets sont destinés à être immergés, c'est-à-dire solide, boiseux, liquide;

d) Propriétés physiques (en particulier solubilité et densité), chimiques, biochimiques (demande en oxygène, apport nutritif) et biologiques (présence de virus, bactéries, levures, parasites, etc.);

e) Toxicité;

f) Persistance;

g) accumulation dans les matières ou sédiments biologiques;

h) Transformations chimiques et physiques des déchets après déversement, notamment formation éventuelle de nouveaux composés;

i) Probabilités d'altérations diminuant la possibilité de commercialisation des ressources (poissons, mollusques, etc.).

2. Caractéristiques du lieu d'immersion et méthodes de dépôt.

a) Situation géographique, profondeur et distance par rapport à la côte;

b) Emplacement par rapport aux ressources vivantes en phases adultes ou juvéniles.

c) Emplacement par rapport aux zones d'agrément;

d) Méthodes de conditionnement, le cas échéant;

e) Dilution initiale réalisée par la méthode de décharge proposée;

f) Dispersion, caractéristiques du déplacement horizontal et du brassage vertical;

g) Existence et effets des déversements et immersions en cours et antérieurs dans la région (y compris les effets d'accumulation).

3. Considérations et conditions générales.

a) Atteintes portées à la navigation, à la pêche, à la détente, à l'extraction minérale, au dessalement, à la pisciculture et à la conchyliculture, aux régions d'intérêt scientifique particulier et aux autres utilisations légitimes de la mer;

b) Dans l'application de ces principes, il sera tenu compte de l'existence pratique d'autres moyens de destruction ou d'élimination.

c) Vorm waarin ze worden aangevoerd om te worden gedumpt, namelijk in vast, halfvloeibare of vloeibare vorm;

d) Fysische (met name oplosbaarheid en soortelijk gewicht), chemische, biochemische (zuurstofbehoefte, rottingsproces) en biologische eigenschappen (aanwezigheid van virussen, bacteria, gisten, parasieten, enz.);

e) Toxiciteit;

f) Persistentie;

g) Accumulatie in biologische stoffen en afzettingen;

h) Chemische en fysische omzettingen die na de storting in de afvalstoffen optreden, met inbegrip van mogelijke vorming van nieuwe verbindingen;

i) Kansen op het verwekken van bederf, waardoor de verkoopbaarheid van vis, schaaldieren, enz. wordt verminderd.

2. Kenmerken van plaats en methode van dumpen.

a) Geografische positie, diepte en afstand uit de kust;

b) Plaatsbepaling in verband met levende aquatische producten in volgroeide of onvolgroeide toestand;

c) Plaatsbepaling in verband met recreatieoorden;

d) Wijze van verpakking indien aanwezig;

e) Door de voorgestelde wijze van storting te bereiken verdunning;

f) Kenmerken van storting, horizontaal vervoer en verticale menging;

g) Aanwezigheid en invloeden van geregelde en voorafgaande stortingen en dumpingen in het gebied (met inbegrip van geaccumuleerde invloeden).

3. Algemene overwegingen en omstandigheden.

a) Beïnvloeding van scheepvaart, visserij, recreatie, winning van mineralen, ontzilting, visstand en schelpdierculturen, gebieden van bijzonder wetenschappelijk belang en ander rechtmatige gebruik van de zee;

b) Bij de toepassing van deze beginselen dient rekening te worden gehouden met de praktische beschikbaarheid van alternatieve middelen tot storting of vernietiging.