

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1997-1998 (*)

29 JULI 1998

WETSONTWERP

**ter bescherming van het mariene
milieu in de zeegebieden onder de
rechtsbevoegdheid van België**

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het wetsontwerp ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België voorziet in een kaderwetgeving om het Belgisch deel van de Noordzee enerzijds te beschermen tegen zeegebonden verontreiniging en anderzijds om aan natuurbehoud, -herstel en -ontwikkeling in dat deel van de zee te kunnen doen.

Dit wetsontwerp beoogt uitvoering te geven aan internationale verdragen en resoluties van internationale organisaties ter bescherming en behoud van het mariene milieu.

Bestaande internationale akkoorden kunnen via dit wetsontwerp verder ten uitvoer worden gelegd in de Belgische zeegebieden.

Dit is onder meer het geval voor :

— de wet van 22 februari 1979 houdende goedkeuring van de Overeenkomst inzake watergebieden die van internationale betekenis zijn, in het bijzonder als woongebied voor watervogels, opgemaakt te Ramsar op 2 februari 1971;

— de wet van 20 april 1989 houdende goedkeuring van het Verdrag inzake het behoud van wilde dieren en planten en hun natuurlijk leefmilieu, opgemaakt te Bern op 19 september 1979;

(*) Vierde zitting van de 49^e zittingsperiode.

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1997-1998 (*)

29 JUILLET 1998

PROJET DE LOI

**visant la protection du milieu marin
dans les espaces marins sous
juridiction de la Belgique**

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet de loi visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique prévoit une législation-cadre, d'une part, pour protéger la partie belge de la mer du Nord contre la pollution d'origine marine et, d'autre part, pour permettre la conservation, le rétablissement et le développement de la nature dans cette partie de la mer.

Ce projet de loi a pour objet la mise à exécution de conventions internationales et de résolutions d'organisations internationales pour la protection et le maintien du milieu marin.

Ce projet de loi permettra de poursuivre l'application des accords internationaux existants à l'égard des espaces marins belges.

Il s'agit entre autres de :

— la loi du 22 février 1979 portant approbation de la Convention relative aux zones humides d'importance internationale, particulièrement comme habitats de la sauvagine, faite à Ramsar le 2 février 1971;

— la loi du 20 avril 1989 portant approbation de la Convention relative à la conservation de la vie sauvage et du milieu naturel de l'Europe, faite à Berne le 19 septembre 1979;

(*) Quatrième session de la 49^e législature.

— de wet van 27 april 1990 houdende goedkeuring van het Verdrag inzake de bescherming van trekkende wilde diersoorten, opgemaakt te Bonn op 23 juni 1979, ingezonderd de overeenkomst inzake de instandhouding van kleine walvisachtigen in de Oostzee en de Noordzee, opgemaakt te New York op 17 maart 1992;

— de wet van 11 mei 1995 houdende goedkeuring van het Verdrag inzake de bescherming van het mariene milieu van de Noordoostelijke Atlantische Oceaan, van de Bijlagen I, II, III en IV en van de Aanhangsels 1 en 2, gedaan te Parijs op 22 september 1992;

— de wet van 11 mei 1995 houdende goedkeuring van het Verdrag inzake biologische diversiteit, opgemaakt te Rio de Janeiro op 5 juni 1992.

Voor andere wetten kan het toepassingsgebied worden uitgebreid tot de exclusieve economische zone.

Hierbij kunnen vermeld worden :

— de wet van 17 januari 1984 houdende goedkeuring van het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen, en Bijlagen, opgemaakt te Londen op 2 november 1973, en het Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen, en Bijlage, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978 en de uitvoeringswet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van de verontreiniging van de zee door schepen;

— de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de scheepvaart, inzonderheid de artikelen 13, 14 en 17.

Het wetsontwerp geeft tevens uitvoering aan belangrijke Europese richtlijnen waaronder :

— Richtlijn 79/409/EEG van de Raad van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand, zoals gewijzigd door Richtlijn 91/244/EEG;

— Richtlijn 85/337/EEG van de Raad van 27 juni 1985 betreffende de milieu effectenbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, zoals gewijzigd door Richtlijn 97/11/EEG van de Raad van 3 maart 1997 en

— Richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats, de wilde flora en fauna.

Dit wetsontwerp houdt geen reglementering inzake de beroepsvisserij in en laat bijgevolg de bestaande visserijwetgeving in de Belgische visserijzone ongewijzigd. Aan de Koning wordt enkel de mogelijkheid gegeven om op gezamenlijke voordracht van de minister en de minister tot wiens bevoegdheid de Landbouw behoort, de toegang tot de mariene reservaten voor de beroepsvisserij te beperken of te verbieden overeenkomstig artikel 8, (iv), van het wetsontwerp.

— la loi du 27 avril 1990 portant approbation de la Convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage, faite à Bonn le 23 juin 1979, en particulier l'Accord sur la conservation des petits cétacés de la mer Baltique et de la mer du Nord, conclu à New York le 17 mars 1992;

— de la loi du 11 mai 1995 portant approbation de la Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est, des Annexes I, II, III et IV et des Appendices 1 et 2, faite à Paris le 22 septembre 1992;

— de la loi du 11 mai 1995 portant approbation de la Convention sur la diversité biologique, faite à Rio de Janeiro le 5 juin 1992.

Pour d'autres lois, le champ d'application peut être élargi à la zone économique exclusive.

Peuvent être mentionnées à ce sujet :

— la loi du 17 janvier 1984 portant approbation de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution marine par les navires, et Annexes, faites à Londres le 2 novembre 1973 et le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, et Annexe, faites à Londres le 17 février 1978 et la loi d'exécution du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution de la mer par les navires;

— la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation, en particulier les articles 13, 14 et 17.

Le projet de loi donne par ailleurs exécution à d'importantes directives européennes telles que :

— la Directive 79/409/CEE du Conseil du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages, telle que modifiée par la Directive 91/244/CEE;

— la Directive 85/337/CEE du Conseil du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement de certains projets publics et privés, telle que modifiée par la Directive 97/11/CEE du Conseil du 3 mars 1997 et

— la Directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages.

Ce projet de loi ne vise pas la pêche professionnelle et ne modifie dès lors en rien la législation actuelle sur la pêche dans la zone belge des pêcheries. La possibilité est uniquement offerte au Roi, sur présentation conjointe du ministre et du ministre qui a l'agriculture dans ses attributions, de limiter ou d'interdire l'accès aux réserves marines pour la pêche professionnelle conformément à l'article 8, (iv), du projet de loi.

Hoofdstuk I « Definities » geeft een overzicht van de begrippen die in het wetsontwerp worden gehanteerd. Deze definities zijn meestal overgenomen uit algemeen aanvaarde internationale en Europese reglementeringen.

Hoofdstuk II « Algemene doelstellingen en beginselen » bevat de algemene beginselen van milieurecht die reeds door België zijn aanvaard in diverse milieuverdragen. Zowel de gebruikers van de zee als de overheid moeten bij het uitvoeren van activiteiten op zee rekening houden met het preventiebeginsel, het voorzorgsbeginsel, het beginsel van het duurzaam beheer, het beginsel dat de vervuiler betaalt en het herstelbeginsel, zoals deze in dit Hoofdstuk worden omschreven.

Hoofdstuk III « Beschermde mariene gebieden en bescherming van soorten » legt de basis voor een coherente natuurbehoudswetgeving inzake het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België.

De natuurbehoudswetgeving inzake de zeegebieden is momenteel beperkt tot de aanduiding van het gebied van de Kustbanken als Ramsar-gebied. Er werd echter geen verdere invulling gegeven aan de bescherming van dit natuurgebied.

Inzake de bescherming van dier- en plantensoorten is de wetgeving beperkt tot artikel 34 van het Belgisch Kustreglement, waarin een verbod is opgenomen om op vogels en waterwild te schieten van op de stranden en in de territoriale zee.

Het ontbreekt in de Belgische zeegebieden derhalve aan een coherente natuurbehoudswetgeving, waarbij mariene habitats en soorten aan een specifieke bescherming worden onderworpen.

Nochtans worden door diverse Europese en internationale reglementeringen, zoals de Habitatrictlijn en het Verdrag van Bern, mariene habitats en/of soorten bepaald die de speciale bescherming van de lidstaten behoeven.

Niettegenstaande de kleine oppervlakte van de zeegebieden onder Belgische bevoegdheid, zijn er in deze gebieden een aantal zeer waardevolle habitats die de leefomgeving van onder meer zeldzame vogelsoorten en commerciële of niet-commerciële vis en ongewervelde soorten zijn. Hierbij wordt vooral verwezen naar de zandbanken voor de Belgische kust.

Deze waardevolle habitats en soorten zijn niet alleen op lokaal vlak van belang, maar hebben tevens een internationale waarde. Hierbij wordt verwezen naar de instelling van natuurgebieden als Ramsar-gebied krachtens de internationale Ramsar-overeenkomst en het voorstel tot aanduiding van een gedeelte van de zandbanken als speciale beschermingszone krachtens de Europese Habitatrictlijn.

Deze waardevolle habitats in zee vormen bovendien een perfecte aansluiting op kustzonehabitats op het land, waardoor er een volledige aaneenschakeling van kustzonehabitats is.

Le Chapitre I^{er} « Définitions » donne un aperçu des notions utilisées dans le projet de loi. La plupart de ces définitions sont reprises de réglementations internationales et européennes au sujet duquel il existe un consensus général.

Le Chapitre II « Objectifs et principes généraux » contient les principes généraux du droit sur l'environnement qui sont déjà adoptés par la Belgique dans diverses conventions sur l'environnement. Tant les utilisateurs de la mer que l'autorité doivent, dans l'exercice de leurs activités, tenir compte des principes de prévention, de précaution, de la gestion durable, du pollueur-payeur et de réparation, tels qu'ils sont définis dans ce Chapitre.

Le Chapitre III « Les aires marines protégées et la protection des espèces » constitue la base d'une législation cohérente sur la conservation de la nature dans le milieu marin et dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique.

La législation sur la conservation de la nature dans les espaces marins se borne actuellement à désigner la zone des bancs côtiers comme espace Ramsar. Mais la protection de cette zone n'était pas plus amplement définie.

En matière de protection des espèces animales et végétales, la législation se limite à l'article 34 du Règlement relatif au littoral belge qui interdit de chasser les oiseaux et le gibier d'eau à partir des plages du littoral et dans la mer territoriale.

Il manque pour les espaces marins belges une législation cohérente sur la conservation de la nature qui soumette les habitats marins et les espèces à une protection spécifique.

Divers instruments européens et internationaux, tels que la directive « Habitats » et la Convention de Berne, visent néanmoins des habitats marins et/ou des espèces qui nécessitent la protection spéciale des Etats membres.

Malgré la faible superficie des espaces marins sous juridiction de la Belgique, il existe un certain nombre d'habitats de grande valeur qui servent de biotopes notamment à des espèces d'oiseaux et des espèces commerciales et non commerciales de poissons et d'invertébrés. Il s'agit en particulier des bancs de sable de la façade littorale belge.

La présence de ces habitats et espèces de grande valeur est importante au niveau non seulement local mais aussi international. On peut ainsi faire référence à la reconnaissance des zones naturelles comme zone Ramsar conformément à la convention internationale Ramsar et la proposition de désigner une partie des bancs de sable comme zone de protection spéciale en vertu de la directive européenne « Habitats ».

Ces habitats de grande valeur en mer constituent, en outre, un prolongement des habitats côtiers d'importance sur le continent, formant ainsi un enchaînement complet d'habitats côtiers.

Krachtens dit wetsontwerp kunnen verschillende maatregelen ter bescherming van het mariene milieu worden genomen die voortvloeien uit onder meer :

— de artikelen 2 (2), 6 (1) en (2) van de Habitatrichtlijn (habitats en soorten in een gunstige staat instandhouden, behouden en herstellen; het nemen van instandhoudingsmaatregelen in speciale beschermingszones);

— artikel 8 van het Biodiversiteitsverdrag (maatregelen inzake behoud van de biodiversiteit); en

— artikelen 4 en 5 van het Verdrag van Bern (instandhouding van leefmilieus en soorten).

In Hoofdstuk IV « Voorkoming en beperking van verontreiniging en milieuverstoring » worden de verplichtingen uit het Verdrag van Parijs (1992) ten uitvoer gelegd. Het Verdrag van Parijs (1992) neemt als uitgangspunt een totaal stortings- en verbrandingsverbod in zee, waarbij ten aanzien van het storten nog een aantal uitzonderingen zijn voorzien. Dit wetsontwerp gaat echter verder dan het Verdrag van Parijs (1992).

In Hoofdstuk V « Het voorkomen en beperken van verontreiniging veroorzaakt door schepen » wordt in Afdeling 1 de wettelijke basis gelegd om verplichte routeringssystemen in te stellen met de bedoeling de beschermde mariene gebieden te vrijwaren tegen de risico's op scheepvaartongevallen of verstoring door pleziervaartuigen.

Afdeling 2 van dit Hoofdstuk legt de krachtlijnen vast voor het optreden van de overheid bij scheepvaartongevallen op zee met een risico op verontreiniging of een effectieve verontreiniging.

Belangrijk is dat de maatregelen ter vrijwaring en bescherming van het mariene milieu in Hoofdstuk VIII « Noodmaatregelen ter vrijwaring en bescherming van het mariene milieu », een aanvulling zijn op Afdeling 2 van Hoofdstuk V, waarvan de toepassing is beperkt tot scheepvaartongevallen.

Hoofdstuk VI « Vergunningen en machtigingen » bevat bepalingen die aan de Koning de mogelijkheid bieden om ter bescherming van het mariene milieu, de activiteiten in de zeegebieden aan een voorafgaandelijke vergunning of machtiging te onderwerpen. Het betreft uiteraard die activiteiten die onder de Belgische rechtsmacht vallen.

Hoofdstuk VII « Milieueffectenrapport en milieueffectenbeoordeling » introduceert de algemene verplichting om activiteiten in de zeegebieden, waarvoor een concessie, een voorafgaandelijke vergunning of machtiging is vereist, te onderwerpen aan een voorafgaandelijke milieueffectenrapport door de initiatiefnemer en een milieueffectenbeoordeling voor en tijdens deze activiteiten door de overheid.

Zoals reeds vermeld is Hoofdstuk VIII « Noodmaatregelen ter vrijwaring en bescherming van het mariene milieu » een aanvulling op de bepalingen van Afdeling 2 van Hoofdstuk V « Scheepvaartongevallen ».

Le présent projet de loi prévoit différentes mesures pour la protection du milieu marin, qui découlent entre autres :

— des articles 2 (2) et 6 (1) et (2) de la Directive « Habitats » (maintien et rétablissement, dans un état de conservation favorable, des habitats et espèces; mesures de conservation dans les zones spéciales de protection);

— de l'article 8 de la Convention sur la diversité biologique (mesures de conservation de la biodiversité); et

— des articles 4 et 5 de la Convention de Berne (maintien des environnements et espèces).

Le Chapitre IV « La prévention et la réduction de la pollution et des perturbations environnementales » met à exécution les obligations issues de la Convention de Paris (1992). La Convention de Paris pose le postulat d'une interdiction totale d'immersion et d'incinération en mer en prévoyant encore un certain nombre d'exceptions aux immersions. Cependant le présent projet de loi va plus loin que la Convention de Paris (1992).

Le Chapitre V « La prévention et la réduction de la pollution causée par les navires », section 1^{re}, offre la base légale à la mise en place de systèmes obligatoires d'organisation du trafic visant à préserver les aires maritimes protégées contre les risques d'accidents de navigation ou contre les perturbations dues aux bateaux de plaisance.

La Section 2 de ce Chapitre définit les lignes de force de l'intervention de l'autorité lors d'accidents de navigation en mer entraînant un risque de pollution ou une pollution effective.

Un point important est le fait que les mesures de sauvegarde et de protection du milieu marin contenues au Chapitre VIII « Mesures d'urgence de protection et de sauvegarde du milieu marin » complètent la Section 2 du Chapitre V « La prévention et la réduction de la pollution causée par les navires », dont l'application se limite aux accidents de navigation.

Le Chapitre VI « Permis et autorisations » contient des dispositions qui permettent au Roi de soumettre les activités dans les espaces marins à un permis ou une autorisation préalable en vue de la protection du milieu marin. Il s'agit bien évidemment d'activités qui sont sous juridiction de la Belgique.

Le Chapitre VII « Etude et évaluation des incidences sur l'environnement » introduit l'obligation générale de soumettre toute activité dans les espaces marins pour lesquels une concession, un permis ou une autorisation préalables sont requis, à une étude d'incidences sur l'environnement préalable par l'auteur et à une évaluation d'incidences avant et pendant ces activités par l'autorité.

Comme il a déjà été signalé, le Chapitre VIII « Mesures d'urgence de protection et de sauvegarde du milieu marin » complète les dispositions de la Section 2 du Chapitre V « Les accidents de navigation : la

vallen : het voorkomen van verontreiniging en het optreden van de overheid met bevoegdheid op zee ». De bepalingen van Hoofdstuk VIII zijn van toepassing bij scheepvaartongevallen, maar eveneens bij gelijk welk ander ernstig en dreigend gevaar voor de aantasting, de hinder of de verstoring van het mariene milieu. Hierbij wordt verwezen naar onder meer ongevallen met pijpleidingen of ongevallen met *off-shore*-exploitatie installaties.

Hoofdstuk VIII regelt het optreden van de overheid, zowel op het vlak van de interne organisatie als op het vlak van de operationele interventiemogelijkheden in het algemeen. Afdeling 2 van Hoofdstuk V regelt uitsluitend de relatie tussen het schip betrokken bij een ongeval, de hulpverleners en de autoriteit.

Hoofdstuk IX « Herstel van schade en van milieuverstoring » omvat de beginselen voor het herstel van schade en milieuverstoring op basis van de objectieve aansprakelijkheid en het beginsel dat de vervuiler betaalt.

Hoofdstuk X « Toezicht en controle » somt de bevoegde ambtenaren op om de naleving van de bepalingen van dit wetsontwerp te controleren en de overtredingen erop te verbaliseren.

Hoofdstuk XI « Wijzigingen aan het Gerechtelijk Wetboek » bevat noodzakelijke aanpassingen aan het Gerechtelijk Wetboek betreffende de uitbreiding van de territoriale bevoegdheden van de rechtbanken en de bevoegde beslagrechters op zee voor de burgerlijke rechtsovereenkomsten voortvloeiende uit de relevante bepalingen van dit wetsontwerp.

Hoofdstuk XII « Strafbepalingen » bevat de strafbepalingen bij overtredingen van de verbods- en gebodsbepalingen van dit wetsontwerp.

Hoofdstuk XIII « Wijzigingsbepalingen » bevat noodzakelijk geachte wijzigingen en opheffingen van bestaande wetten.

De artikelen 64 tot en met 77 van dit wetsontwerp wijzigen de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen. Deze MARPOL-uitvoeringswet wordt aangepast teneinde :

- een gedifferentieerde strafmaat in te voeren naargelang het gaat om koopvaardischepen, pleziervaartuigen en vissersvaartuigen;
- de binnen de Overeenkomst van Bonn gemaakte afspraken inzake de bewijsvoering een wettelijke basis te verstrekken;
- noodplannen voor olieverontreiniging aan boord van schepen verplicht te stellen;
- uitvoering te geven aan de artikelen 218 (1) en 220 van het Zeerechtverdrag, meer in het bijzonder het optreden van de Belgische autoriteiten op zee bij lozingsovertredingen;
- uitvoering te geven aan artikel 228 van het Zeerechtverdrag;
- de mogelijkheid tot het voorstellen van een minnelijke schikking uitdrukkelijk te benadrukken en

prévention de la pollution et l'intervention de l'autorité ayant compétence en mer ». Les dispositions du Chapitre VIII s'appliquent aux accidents de navigation, mais aussi à n'importe quel autre danger grave et imminent de nuisance, de perturbation ou d'atteinte à l'intégrité du milieu marin. Il est fait référence notamment aux accidents avec des pipelines ou des installations d'exploitation *off-shore*.

Le Chapitre VIII règle l'intervention de l'autorité tant sur le plan de l'organisation interne que sur celui des possibilités d'intervention opérationnelle en général. La Section 2 du Chapitre V réglemente exclusivement la relation entre le navire accidenté, les sauveteurs et l'autorité.

Le Chapitre IX « Réparation de dommage et de perturbation environnementale » porte sur les principes de la réparation des dommages et des perturbations environnementales sur la base de la responsabilité objective et du principe pollueur-payeur.

Le Chapitre X « Surveillance et contrôle » énumère les agents compétents pour contrôler le respect des dispositions du présent projet de loi et verbaliser les infractions à ce projet.

Le Chapitre XI « Modifications apportées au Code judiciaire » contient les nécessaires adaptations au Code judiciaire concernant l'extension des compétences territoriales des tribunaux et des juges de saisies ayant compétence en mer pour les réquisitions civiles découlant des dispositions pertinentes du présent projet de loi.

Le Chapitre XII « Dispositions pénales » contient les clauses pénales en cas d'infractions aux interdictions et injonctions visées dans le présent projet de loi.

Le Chapitre XIII « Dispositions modificatives » contient des modifications et abrogations de lois existantes jugées nécessaires.

Les articles 64 à 77 inclus du présent projet de loi modifient la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution de la mer par les navires. Cette loi d'exécution de la Convention MARPOL est adaptée pour :

- instaurer un quantum de la peine différencié selon qu'il s'agit de navires de la marine marchande, de bateaux de plaisance et de navires de pêche;
- fournir une base légale aux accords en matière de preuves passés dans le cadre de l'Accord de Bonn;
- imposer aux navires des plans d'urgence pour la pollution par les hydrocarbures;
- mettre à exécution les articles 218 (1) et 220 de la Convention sur le droit de la mer, en particulier l'intervention des autorités belges en mer lors d'infractions de rejet;
- mettre à exécution l'article 228 de la Convention sur le droit de la mer;
- souligner expressément la possibilité de proposer une transaction et

— de opsporingsbeambten uit te breiden.

De artikelen 78 en 79 van het wetsontwerp hebben tot doel het toepassingsgebied van Hoofdstuk V van de wet van 11 april 1989, uit te breiden tot de Belgische exclusieve economische zone, waarbij de mogelijkheid wordt opengelaten om scheepswrakken, wrakstukken en gezonken tuigen in het mariene milieu achter te laten mits deze daartoe worden vergund door de overheid. Ook de strafmaat wordt verhoogd bij het niet voldoen aan de verplichting tot lichten van het scheepswrak, de wrakstukken en de scheepslading die een risico vormen voor verontreiniging van de zeegebieden.

Door artikel 82 wordt in de wet van 13 juni 1969 inzake het continentaal plat van België, de milieueffectenrapportage en milieueffectenbeoordeling van dit wetsontwerp van toepassing gemaakt.

Artikel 84 heft het toepassingsgebied van de wet van 26 maart 1971 op de bescherming van de oppervlaktewateren tegen verontreiniging op, voor wat betreft de territoriale zee.

De wet van 8 februari 1978 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee ten gevolge van het storten vanaf schepen en luchtvaartuigen, het Protocol van 2 maart 1983 en de uitvoeringsbesluiten, worden door artikel 85 opgeheven.

COMMENTAAR VAN DE ARTIKELEN

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen commentaar.

HOOFDSTUK I

Definities

Art. 2

In artikel 2, 1° van het wetsontwerp wordt onder « zeegebieden » expliciet de territoriale zee, de exclusieve economische zone en het continentaal plat begrepen, omvattende het water, de zeebodem en de ondergrond van het Belgisch deel van de Noordzee. In navolging op het advies van de Raad van State werd elke verwijzing naar de nog in te voeren wet tot instelling van de exclusieve economische zone van België in de Noordzee uit het wetsontwerp gehaald. De exclusieve economische zone waarnaar dit wetsontwerp verwijst, zal door de wet tot instelling van de exclusieve economische zone, worden ingevuld.

De zeegebieden zijn beperkt tot deze die zich zeewaarts van de basislijn situeren en omvatten derhalve niet de binnenwateren of interne wateren, inclu-

— étendre les compétences des agents chargés de rechercher les infractions.

Les articles 78 et 79 du projet de loi visent à étendre le champ d'application du Chapitre V de la loi du 11 avril 1989 à la zone économique exclusive de la Belgique en laissant la possibilité d'abandonner des épaves de navires, débris d'épaves et gréements dans le milieu marin à condition d'en avoir été autorisé par l'autorité. Le quantum de la peine est également majoré s'il n'est pas satisfait à l'obligation de renflouer l'épave, les débris d'épave et la cargaison qui constituent un risque de pollution des espaces marins.

L'article 82 rend applicable à la loi du 13 juin 1969 sur le plateau continental de la Belgique, l'étude d'incidences sur l'environnement et l'évaluation d'incidences sur l'environnement découlant du présent projet de loi.

L'article 84 abroge le champ d'application de la loi du 26 mars 1971 sur la protection des eaux de surface contre la pollution en ce qui concerne la mer territoriale.

La loi du 8 février 1978 portant approbation et exécution de la Convention pour la prévention de la pollution marine par les opérations effectuées par les navires et aéronefs, le Protocole du 2 mars 1983 et les arrêtés d'exécution sont abrogés par l'article 85.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cet article ne requiert pas de commentaire.

CHAPITRE I^{er}

Définitions

Art. 2

Dans l'article 2, 1° du projet de loi, on entend par « espaces marins » explicitement la mer territoriale, la zone économique exclusive et le plateau continental, comprenant l'eau, les fonds marins et le sous-sol de la partie belge de la mer du Nord. Conformément à l'avis du Conseil d'Etat toute référence à la loi instituant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord a été retirée du projet de loi. La zone économique exclusive, à laquelle fait référence le présent projet de loi, sera clairement défini dans la loi instituant la zone économique exclusive.

Les espaces marins sont limités à ceux qui se situent au large de la ligne de base et ne comprennent pas les eaux intérieures et celles des ports cô-

sief deze van de kusthavens, waarvoor het Vlaamse Gewest *ratione loci* bevoegd is luidens artikel 2 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Artikel 2, 2° van het wetsontwerp geeft een ruime definitie van het begrip « mariene milieu », waarbij zijn inbegrepen de biotische componenten (fauna, flora en hun habitats), de abiotische omgeving (water, bodem, klimaat) en de ecologische processen (zoals de getijdenwerking, de geomorfologische processen van bijvoorbeeld de zandbanken voor de kust), evenals de onderlinge wisselwerking tussen abiotische en biotische componenten. Door de ruime definiëring van het begrip mariene milieu, beslaat deze term derhalve de mariene ecosystemen, zijnde dynamische complexen van gemeenschappen van planten, dieren en micro-organismen en hun niet-levende omgeving, die in een onderlinge wisselwerking een functionele eenheid vormen.

In artikel 2, 3° van het wetsontwerp is voor het begrip « bescherming » geopteerd voor alle maatregelen tot behoud, ontwikkeling, herstel en duurzaam beheer van het mariene milieu. Het behoud of het instandhouden betekent het vrijwaren tegen vernietiging, verdwijning en achteruitgang van dit milieu. Het herstel omvat maatregelen om reeds aangebrachte schade of milieuverstoring in een oorspronkelijke toestand te herstellen (bijvoorbeeld herstel van bedreigde diersoorten, aangetaste habitats of de milieukwaliteit). Duurzaam beheer impliceert dat natuurlijke rijkdommen in voldoende mate beschikbaar worden gehouden opdat de toekomstige generaties in hun behoeften zouden kunnen voorzien en de effecten van het menselijk handelen de draagkracht van het mariene milieu niet overschrijden. Dit wetsontwerp biedt geen rechtsbasis voor het nemen van maatregelen inzake voorkoming en beperking van verontreiniging die moeten worden genomen bij bronnen gelegen op het vasteland. Deze materie is een gewestelijke bevoegdheid in navolging van artikel 6, § 1, II van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

In artikel 2, 4° van het wetsontwerp is de definitie van « mariene habitat » overgenomen van artikel 1, (b) van de Habitatrichtlijn en duidt op het geheel van abiotische en biotische elementen die het specifieke levensmilieu van een soort bepalen.

Voor de definitie van « verontreiniging » in artikel 2, 5° van het wetsontwerp is artikel 1, (4) van het Zeerechtverdrag als basis genomen, waarin « mariene leven » is vervangen door « mariene ecosystemen » zodat de klemtoon eveneens wordt gelegd op de abiotische kwaliteit. Deze nieuwe visie is eveneens terug te vinden in artikel 1, (d) van het Verdrag van Parijs (1992), goedgekeurd bij de wet van 11 mei 1995, en in artikel 1, (10) van het Protocol van 1996 tot wijziging van het Dumpingverdrag van Londen van 1972, waarin eveneens sprake is van « levende rijkdommen en mariene ecosystemen ».

In de artikelen 2, 6° en 2, 7° van het wetsontwerp wordt een onderscheid gemaakt tussen « schade » en

tiers, pour lesquelles la Région flamande est compétente *ratione loci*, conformément à l'article 2 de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980.

L'article 2, 2° du projet de loi donne du « milieu marin » une large définition qui inclut les composantes biotiques (faune, flore et leurs habitats), l'environnement abiotique (eau, sol, climat) et les processus écologiques (tels qu'action des marées, processus géomorphologiques, par exemple, des bancs de sable de la façade littorale), ainsi que les interactions entre les composantes abiotiques et biotiques. En raison de la large définition du milieu marin, ce terme englobe dès lors les écosystèmes marins, étant les complexes dynamiques formés de communautés de plantes, d'animaux et de micro-organismes et de leur habitat non-vivant, qui par leur interaction forment une unité fonctionnelle.

Par « protection », l'article 2, 3° du projet de loi entend l'ensemble des mesures nécessaires à la conservation, au développement, au rétablissement et à la gestion durable du milieu marin. La conservation ou le maintien impliquent la protection contre la destruction, la disparition et le déclin de ce milieu. La remise en état comprend les mesures de restauration dans l'état originel des dommages ou perturbations déjà occasionnés à l'environnement (par exemple reconstitution des espèces menacées, des habitats atteints ou de la qualité de l'environnement). La gestion durable implique que les ressources naturelles restent suffisamment disponibles pour permettre aux générations futures de pourvoir à leurs besoins et que les effets des activités humaines n'excèdent pas la portée du milieu marin. Le présent projet de loi n'offre pas de base légale pour des mesures de prévention et de réduction de la pollution qui doivent être prises près des sources situées sur le continent. Cette matière relève de la compétence des Régions, conformément à l'article 6, § 1^{er}, II, de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980.

L'article 2, 4° du projet de loi reprend la définition d'« habitat marin » de l'article 1^{er}, (b), de la Directive « Habitats » et porte sur l'ensemble des éléments abiotiques et biotiques qui déterminent le milieu de vie spécifique d'une espèce.

Quant à la définition de « pollution » à l'article 2, 5° du projet de loi, elle est issue de l'article 1^{er}, (4), de la Convention sur le droit de la mer où le terme « vie marine » a été remplacé par « écosystèmes marins » qui met également l'accent sur la qualité abiotique. Cette vision nouvelle se retrouve aussi à l'article 1^{er}, (d), de la Convention de Paris de 1992, approuvée par la loi du 11 mai 1995, et à l'article 1^{er}, (10), du Protocole de 1996 modifiant la Convention de Londres de 1972 sur les opérations d'immersions, où il est également question de « ressources naturelles vivantes et écosystèmes marins ».

Le projet de loi établit en ses articles 2, 6° et 2, 7° une distinction entre « le dommage » et « la perturba-

« milieuverstoring », geïnspireerd op de voorstellen van de Interuniversitaire Commissie tot Herziening van het Milieurecht in het Vlaamse Gewest (Commissie Bocken) in haar « Voorontwerp Decreet Milieubeleid » (Die Keure, Bruges, 1995).

Schade in artikel 2, 6° is elke beschadiging, verlies of nadeel die kan worden vastgesteld ten nadele van een natuurlijke persoon of een rechtspersoon. Schade omvat onder meer gezondheidsschade, zaakschade, hinder, inkomensderving en de kosten van preventieve maatregelen (cf. Commissie Bocken, artikel 9.1.1., § 1 (f)).

Schade kan worden gecompenseerd en worden uitgedrukt in een economische waarde (cf. praktijk van het Fonds onder Fondsverdrag 1971, goedgekeurd bij de wet van 6 augustus 1993). Hierbij wordt onder meer bedoeld de opruimingskosten van zee en stranden, de vergoeding voor beschadigde private of openbare eigendommen, de vergoeding voor persoonlijke bezittingen, de schade veroorzaakt door opruimingsactiviteiten, de economische verliezen wegens inkomensderving voor diegenen die hun inkomsten rechtstreeks verkrijgen uit zeegebonden activiteiten (bijvoorbeeld vissers, hoteliers, restaurants, exploitanten van het continentaal plat), de vergoeding voor de overheid voor het inzetten van middelen ter voorkoming en beperking van de schade aan het mariene milieu.

« Milieuverstoring » in artikel 2, 7° kan in beginsel niet in economische termen worden uitgedrukt en valt veelal niet onder de klassieke aansprakelijkheidsregelingen bij schade (cf. Commissie Bocken, artikel 9.1.1., § 1 (d)).

Het betreft niet-economisch uitdrukbaar verliezen in het mariene milieu of componenten ervan die niet verhandelbaar zijn, zoals bijvoorbeeld niet-commercieel exploitierbare diersoorten. Het verlies, hetzij permanent of tijdelijk, van deze diersoorten is niet financieel te compenseren door middel van een klassieke schadevergoeding. Een waardebepaling hierbij is in beginsel arbitrair en niet aangewezen omdat de factor « zeldzaamheid » of « bijna uitgestorven » niet financieel uitdrukbaar is.

Het schaden van collectieve goederen van de natuur wordt aanzien als milieuverstoring, bij gebrek aan een verdere regeling in het klassieke verdragsrechtelijke en Belgische aansprakelijkheidsrecht. In tegenstelling tot de Verenigde Staten of Italië waar een geldelijke schadevergoeding, gebaseerd op een theoretische economische waardering van de beschadigde natuurlijke rijkdommen wordt voorzien, opsteert dit wetsontwerp voor het herstel van de milieuverstoring. De aansprakelijkheid bij milieuverstoring wordt bepaald door de kosten voor het herstel in natura van het geschonden milieu. Gestorven zeehonden kunnen worden vervangen door andere zeehonden, die door de overheid of een milieuver-

tion environnementale », s'inspirant en cela des propositions de la « *Interuniversitaire Commissie tot Herziening van het Milieurecht in het Vlaamse Gewest (Commissie Bocken)* » in haar « *Voorontwerp Decreet Milieubeleid* » Commission Bocken, dans son « avant-projet de décret sur la politique de l'environnement » (Die Keure, Bruges, 1995).

Le dommage à l'article 2, 6° est défini comme tout dégât, perte ou tort qui peut être établi au préjudice d'une personne privée ou morale. Le dommage englobe entre autres les dommages à la santé, aux objets, les nuisances, la perte de revenus et le coût de mesures préventives (cf. Commission Bocken, article 9.1.1., § 1^{er}, (f)).

Le dommage peut être compensé et exprimé en valeur économique (cf. pratique du Fonds créé par la Convention internationale de 1971, approuvée par la loi du 6 août 1993). Sont visés notamment les frais de déblaiement de la mer et des plages, l'indemnisation des propriétés privées ou publiques endommagées, l'indemnisation des biens personnels, les dégâts provoqués par les activités de déblaiement, les pertes économiques dues à la perte de revenus pour ceux qui tirent leurs revenus directement des activités liées à la mer (par exemple pêcheurs, hôteliers, restaurateurs, exploitants du plateau continental), l'indemnisation de l'autorité pour la mise en place de moyens destinés à prévenir et limiter les dommages au milieu marin.

« La perturbation environnementale » visée à l'article 2, 7° n'est en principe pas exprimable en termes économiques et ne relève pas d'ordinaire des règlements classiques sur la responsabilité en cas de dommages (cf. Commission Bocken, article 9.1.1., § 1^{er}, (d)).

Il s'agit de pertes non économiquement exprimables, survenues dans le milieu marin ou ses composants, qui ne sont pas négociables, comme par exemple les espèces animales non commercialement exploitables. La perte, qu'elle soit permanente ou temporaire, de ces espèces animales ne peut être compensée financièrement par une réparation classique. En principe, la valeur est à cet égard déterminée de manière arbitraire et inadéquate parce que, par exemple, le facteur « rareté » ou « quasi-extinction » n'est pas exprimable en termes financiers.

Le dommage aux biens collectifs de la nature est considéré comme perturbation environnementale, à défaut d'autre réglementation au sens du droit classique des traités et de la législation belge sur la responsabilité. Contrairement aux Etats-Unis ou à l'Italie qui prévoient une indemnisation financière basée sur une valeur économique théorique des ressources naturelles endommagées, le présent projet de loi choisit le rétablissement de la perturbation environnementale. La responsabilité en cas de perturbation environnementale est fixée par le coût du rétablissement en nature du milieu atteint. Des phoques morts peuvent être remplacés par d'autres phoques achetés par l'autorité ou une association

niging worden aangekocht in een zoo of afkomstig zijn uit een kweekprogramma. Deze kosten voor de vervanging of het herstel van milieucomponenten vallen onder milieuverstoring. Milieuverstoring omvat ook de door de minister of staatssecretaris bevoegd voor de bescherming van het mariene leefmilieu vast te stellen vergoeding vereist om de door de overheid gemaakte of nog te maken inspanningen om de verstoring van het mariene milieu te beperken, ongedaan te maken of te herstellen (bijvoorbeeld esthetische effecten, wetenschappelijk onderzoek, ...). Het concept milieuverstoring in dit wetsontwerp sluit niet uit dat in de toekomst wordt geopteerd een vergoeding te vorderen voor in wezen niet-economisch uitdrukbare schade (bijvoorbeeld een arbitraire bepaling van « beschadiging » van het mariene milieu op basis van wetenschappelijk-theoretische modellen). In dit laatste geval komt deze theoretische waardebeepaling onder het begrip schade. Verwijzend naar het advies van de Raad van State wordt derhalve bevestigd dat het onderscheid tussen schade en milieuverstoring moet worden behouden.

Voor de definitie van « schip » in artikel 2, 8° van het wetsontwerp, wordt de definitie in artikel 1, (4°) van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging van de zee door schepen (MARPOL-wet) gedeeltelijk overgenomen. In het wetsontwerp werd de MARPOL-definitie van « schip » echter aangevuld met de zinsnede « van welk type of omvang ook ». Het begrip « vaartuig » moet derhalve ruim worden geïnterpreteerd. Zo wordt onder het begrip « vaartuig » bedoeld zowel draagvleugelboten, luchtkussenvaartuigen, zinkbare vaartuigen, drijvende tuigen, als vaste en drijvende platforms.

Met routingssystemen in artikel 2, 9° worden enkel de passieve systemen bedoeld, zijnde onder meer verkeersscheidingssystemen, te vermijden gebieden en diepwaterroutes. Het beloodsen van schepen wordt in dit wetsontwerp uitdrukkelijk uitgesloten aangezien dit een bevoegdheid is van het Vlaamse Gewest in navolging op artikel 6, § 1, X, 9° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. « Routingssystemen », zoals door de IMO gehanteerd, bestaan erin « een bijdrage te leveren tot de veiligheid van mensenlevens op zee, de efficiëntie van navigatie en/of de bescherming van het milieu » (Hoofdstuk V, Voorschrift 8, Internationaal verdrag inzake de veiligheid van mensenlevens op zee, Londen, 1974 (R/8 SOLAS 1974), aangevuld met het Protocol van 1978 (SOLAS 74/78), zoals gemendeerd door Resolutie MSC 46(65) van 16 mei 1995, van kracht sedert 1 januari 1997).

Vanaf 1 januari 1997 voorziet SOLAS-Verdrag 74 verdragsrechtelijk in twee nieuwe ontwikkelingen :

— routingssystemen kunnen ook formeel worden aangewend om het mariene milieu te beschermen tegen het risico op verontreiniging, waarbij

écologique à un zoo ou issus d'un programme d'élevage. Le coût de ce remplacement ou du rétablissement des composantes du milieu relèvent de la perturbation environnementale. La perturbation environnementale inclut aussi l'indemnisation que le ministre ou le secrétaire d'Etat compétent pour la protection du milieu marin doit fixer en faveur des efforts déployés ou à déployer par l'autorité pour limiter, arrêter ou réparer la perturbation du milieu marin (effets esthétiques, recherche scientifique, etc.). Le concept de perturbation environnementale dans le présent projet de loi n'exclut pas l'option à l'avenir d'exiger une réparation du préjudice essentiellement exprimable en termes non économiques (par exemple définition arbitraire de « dégât » au milieu marin sur la base de modèles scientifiques théoriques). Dans ce dernier cas, la détermination de cette valeur théorique relève de la notion de dommage. Faisant référence à l'avis du Conseil d'Etat, il est dès lors confirmé que la distinction entre « dommage » et « perturbation environnementale » doit être maintenue.

La définition de « navire » à l'article 2, 8° du projet de loi reprend partiellement celle de l'article 1^{er}, (4°), de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution de la mer par des navires (loi MARPOL). Dans le projet de loi, la définition MARPOL du terme « navire » a été complété avec les termes « de quelque type ou dimension que ce soit ». La notion « navire » comprend tant les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants que les plates-formes fixes ou flottantes.

En ce qui concerne les « systèmes d'organisation du trafic maritime » de l'article 2, 9° seuls les systèmes passifs sont visés, à savoir les dispositifs de séparation du trafic, les zones à éviter et les routes en eau profonde. Le pilotage de navires est expressément exclu dans le présent projet de loi étant donné qu'il relève de la compétence de la Région flamande conformément à l'article 6, § 1^{er}, X, 9° de loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980. Les « systèmes d'organisation du trafic », tels qu'ils sont appliqués par l'OMI « contribuent à garantir la sauvegarde de la vie humaine en mer, la sécurité et l'efficacité de la navigation et/ou la protection du milieu marin » (Chapitre V, Règle 8, de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, Londres 1974 (R/8 SOLAS 1974) complétée par le Protocole de 1978 (SOLAS 74/78), tel qu'amendé par la Résolution MSC 46 (65) du 16 mai 1995, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1997).

Depuis le 1^{er} janvier 1997, la Convention SOLAS 74 prévoit deux nouveaux développements :

— les systèmes d'organisation du trafic peuvent aussi être appliqués pour protéger le milieu marin contre le risque de pollution où la mesure

« *areas to be avoided* » of « te vermijden gebieden » de meest aangewezen routingssystemen zijn;

— routingssystemen kunnen verplicht worden gesteld ten aanzien van vreemde schepen, indien de routingssystemen door de IMO worden aanvaard. Het geamendeerde SOLAS-verdrag geeft bijgevolg invulling aan artikel 211, (1), (6), van het Zeerecht-verdrag. Routingssystemen kunnen worden gehanteerd als maatregelen om een bepaald gebied, in het geval van het wetsontwerp, een mariene reser-vaat, te beschermen tegen risico's van verontreiniging, en zijn bijgevolg niet meer louter beperkt tot veiligheidsmaatregelen voor de scheepvaart.

De definitie van scheepvaartongeval in artikel 2, 10° van het wetsontwerp wijkt af van de definitie van scheepvaartongeval in artikel 221, (2), van het Zeerechtverdrag en in de wet van 29 juli 1971. Met een scheepvaartongeval in dit wetsontwerp worden die ongevallen bedoeld die aanleiding kunnen geven tot schade of milieuverstoring. Ongevallen aan boord van een schip die geen externe of geen potentieel externe effecten hebben op de zeegebieden, zijn geen scheepvaartongevallen voor de toepassing van dit wetsontwerp.

De definitie van scheepseigenaar in artikel 2, 11° is overgenomen uit de wet van 6 april 1995.

De « overheid met bevoegdheid op zee » in artikel 2, 12° van dit wetsontwerp zijn die autoriteiten die enerzijds over de praktische middelen beschikken om op zee effectief toezicht en controle uit te oefenen door middel van overheidsvaartuigen en -vliegtuigen, en anderzijds reeds over de expertise beschikken noodzakelijk om op zee op te treden.

De definities van *offshore*-activiteiten in artikel 2, 13° en *offshore*-installaties in artikel 2, 14° van dit wetsontwerp zijn overgenomen uit het Verdrag van Parijs (1992). Het toepassingsgebied ervan wordt echter beperkt tot de zeegebieden.

De definitie van storten in artikel 2, 15°, (i) en (ii) van dit wetsontwerp stemt qua betekenis overeen met de definitie uit artikel 1, (5), van het Zeerecht-verdrag; artikel 1, (f), van het Verdrag van Parijs (1992) en het Protocol 1996 bij het Verdrag van Londen (1972).

De woorden « stoffen » uit het Verdrag van Londen (wet van 20 december 1984) en het Verdrag van Oslo (wet van 8 februari 1978) worden in de definities van « storten » in recente verdragen vervangen door « afval of andere materie ». In artikel 2, 15°, (ii) van het wetsontwerp wordt het begrip « pijpleidingen » toegevoegd, omdat het niet altijd duidelijk is of deze vallen onder « andere door de mens gemaakte structuren » (artikel 2, 15°, (iii)) en in veel gevallen niet onder artikel 2, 15°, (i) kunnen worden ondergebracht. Artikel 2, 15°, (ii) van dit wetsontwerp is bijgevolg duidelijker dan de van toepassing zijnde verdragen. Onder storten valt enerzijds het naar zee brengen van schepen, luchtvaartuigen, *offshore*-installaties en pijpleidingen met de opzet er zich op zee van te ontdoen en anderzijds het tot zinken brengen van schepen, luchtvaartuigen, *offshore*-installa-

d'organisation la plus appropriée concerne les « zones à éviter »;

— les systèmes d'organisation du trafic peuvent être imposés à des navires étrangers s'ils sont acceptés par l'OMI. La Convention SOLAS amendée complète par conséquent l'article 211, (1), (6), de la Convention sur le droit de la mer. Des systèmes d'organisation du trafic peuvent être appliqués comme mesures de protection d'une zone déterminée — dans le cas du projet de loi, une réserve marine — contre des risques de pollution, et ne se bornent donc pas à de simples mesures de sécurité de la navigation.

La définition d'accident de navigation à l'article 2, 10° du projet de loi s'écarte de celle qu'en donnent l'article 221, (2), de la Convention sur le droit de la mer et la loi du 29 juillet 1971. Le présent projet de loi entend par accident de navigation les accidents qui peuvent entraîner un dommage ou une perturbation environnementale. Les accidents à bord d'un navire qui n'ont pas d'effet externe ou potentiellement externe sur les espaces marins ne sont pas des accidents de navigation au sens du présent projet de loi.

La définition de propriétaire de navire à l'article 2, 11° est reprise de la loi du 6 avril 1995.

« L'autorité ayant compétence en mer » à l'article 2, 12° du présent projet de loi sont les autorités qui, d'une part, disposent des moyens pratiques pour exercer une surveillance et un contrôle effectifs en mer au moyen de bâtiments et d'avions officiels et qui, d'autre part, ont déjà l'expertise suffisante pour intervenir en mer.

La définition d'activités *offshore* à l'article 2, 13° et d'installations *offshore* à l'article 2, 14° du présent projet de loi est reprise de la Convention de Paris de 1992, moyennant cependant une limitation du champ d'application aux espaces marins.

La définition d'immersion à l'article 2, 15°, (i) et (ii) du présent projet de loi correspond à celle qu'en donnent l'article 1^{er}, (5), de la Convention sur le droit de la mer, l'article 1^{er}, (f), de la Convention de Paris de 1992 et le Protocole 96 à la Convention de Londres de 1972.

Le terme « substances » issu de la Convention de Londres (loi du 20 décembre 1984) et de la Convention d'Oslo (loi du 8 février 1978), est remplacé dans les définitions d'« immersion » dans les conventions récentes par « déchets ou autres matières ». A l'article 2, 15°, (ii), est ajouté le terme « *pipelines* » parce qu'il n'est pas toujours évident de savoir si ces *pipelines* relèvent des « autres structures artificielles » (article 2, 15°, (iii)) et, dans de nombreux cas, ils ne peuvent pas être rangés à l'article 2, 15°, (i). L'article 2, 15°, (ii), du présent projet de loi est dès lors plus explicite que les conventions en application. Le terme « immersion » couvre, d'une part, l'action consistant à mettre à la mer des navires, aéronefs, installations *offshore* et *pipelines* dans le dessein de s'en défaire en mer et, d'autre part, à saborder des navires, aéronefs, installations *offshore* et *pipelines*

ties en pijpleidingen die zich reeds op zee bevinden. Deze laatste situatie deed zich bijvoorbeeld voor met de Brent Spar. Na internationaal protest is de voorgenomen storting van de Brent Spar door Shell afgeblazen en hebben de Noordzeelanden, met uitzondering van Groot-Brittannië en Noorwegen, in paragraaf 54 van de Vierde Noordzeeverklaring (Esbjerg, 8-9 juni 1995) en in OSCOM Besluit 95/1 « *on the Disposal of Offshore Installations* », het beginsel van het stortingsverbod voor *offshore*-installaties in zee aanvaard. Dit beginsel dat expliciet voorkomt in Protocol 1996 bij het Verdrag van Londen (artikel 1, 4.1.4. « *any abandonment or toppling at site of platforms or other man-made structures at sea, for the sole purpose of deliberate disposal* »), wordt eveneens uitdrukkelijk opgenomen in artikel 2, 15°, (iii) van het wetsontwerp.

In artikel 2, 15° van het wetsontwerp wordt tevens gepreciseerd wat niet onder het begrip « storten » wordt begrepen. De operationele lozingen onder het MARPOL-verdrag en het storten van materie in zee zonder zich ervan te ontdoen, vallen niet onder het begrip « storten ». Operationele lozingen bij schepen en *offshore*-installaties worden gedefinieerd in de wet van 6 april 1995. Operationele lozingen bij luchtvaartuigen sluiten de mogelijkheid in om bij overmacht of in noodsituaties de brandstoftanks boven zee te lozen met de bedoeling het risico op brand en explosies bij een noodlanding te verminderen. Het storten van materie zonder er zich van te ontdoen omvat onder meer het plaatsen van wetenschappelijke apparatuur in zee, het plaatsen van boeien en bebakeningsseinen voor de scheepvaart en het aanleggen van een kunstmatig eiland.

De definitie van verbranding in artikel 2, 16° en de uitzondering op de definitie van verbranding in artikel 2, 16°, is overgenomen uit het Verdrag van Parijs (1992).

Onder directe lozingen in artikel 2, 17° van het wetsontwerp, vallen :

- (i) de rechtstreekse lozingen vanaf de kust;
- (ii) de afvalopslag onder de zeebodem toegankelijk vanaf het vasteland; en
- (iii) lozingen vanaf kunstmatige structuren in zee.

De lozingen gevisieerd in artikel 2, 17°, (ii) en (iii) vallen in het Verdrag van Parijs (1992) en de wet van 11 mei 1995 onder bronnen aan land. Dit wetsontwerp neemt dezelfde visie over. Met rechtstreekse lozingen vanaf de kust worden de lozingen via pijpleidingen in zee gevisieerd. Hoewel de bron van de lozing een gewestelijke bevoegdheid is, is de lozing op het einde van de pijpleiding voorbij de basislijn of de gemiddelde laag-laagwaterlijn een federale bevoegdheid *ratione loci*. Met lozingen onder de zeebodem via het vasteland wordt onder meer de praktijk in Zweden bedoeld waarbij nucleair afval onder de zeebodem wordt opgeslagen en waarbij de opslagplaats toegankelijk is via een tunnel vanaf het vasteland.

qui se trouvent déjà en mer. Cette situation s'est présentée, par exemple, avec la plate-forme Brent Spar. A la suite de protestations internationales, Shell a renoncé à son projet d'immersion de la Brent Spar et les pays de la mer du Nord, à l'exception de la Grande-Bretagne et de la Norvège, ont accepté le principe de l'interdiction d'immerger en mer des installations *offshore*, comme indiqué au paragraphe 54 de la Quatrième Déclaration de la mer du Nord (Esbjerg, 8-9 juin 1995) et à la Décision OSCOM 95/1 « *on the Disposal of Offshore Installations* ». L'article 2, 15°, (iii), du projet de loi reprend également expressément ce principe qui figure explicitement dans le Protocole 1996 à la Convention de Londres (article 1^{er}, 4.1.4. « *any abandonment or toppling at site of platforms or other man-made structures at sea, for the sole purpose of deliberate disposal* »).

L'article 2, 15° du projet de loi explicite ce qui ne relève pas de l'immersion. Les rejets opérationnels visés par la Convention MARPOL et l'immersion de matières en mer, sans leur élimination, ne ressortissent pas au concept d'« immersion ». Les rejets opérationnels par des navires et des installations *offshore* sont définis par la loi du 6 avril 1995. Les rejets opérationnels par les aéronefs impliquent la possibilité de vider les citernes à combustible au-dessus de la mer en cas de force majeure ou de situations d'urgence afin d'éviter le risque d'incendie ou d'explosions lors d'un atterrissage forcé. L'immersion de matières sans leur élimination englobe entre autres le placement d'appareillage scientifique en mer, de bouées et de balises de navigation et la mise en place d'une île artificielle.

La définition d'incinération à l'article 2, 16° et l'exception à cette définition à l'article 2, 16°, sont reprises de la Convention de Paris (1992).

Il faut entendre par « rejets directs » à l'article 2, 17° du projet de loi :

- (i) les rejets directs depuis la côte;
- (ii) le stockage de déchets sous le sol marin accessible depuis le continent; et
- (iii) les rejets depuis des structures artificielles en mer.

Les rejets visés à l'article 2, 17°, (ii) et (iii), ressortissent, dans la Convention de Paris et la loi du 11 mai 1995, aux sources terrestres. Le présent projet de loi adopte la même vision et reprend le texte. Par rejets directs depuis la côte, il faut entendre les rejets en mer par *pipelines*. Bien que la source du rejet soit une compétence régionale, le rejet à l'extrémité du *pipeline* au-delà de la ligne de base ou de la laisse de basse mer est une compétence fédérale *ratione loci*. Par rejets dans le sous-sol marin depuis le continent, l'on entend entre autres la pratique en Suède consistant à stocker des déchets nucléaires dans le sous-sol marin et d'accéder au lieu de stockage par un tunnel depuis le continent.

HOOFDSTUK II

Algemene doelstellingen en beginselen

Art. 3

Artikel 3 van het wetsontwerp voorziet in het behoud van de natuur in de zeegebieden in de meest ruime betekenis. De doelstellingen die worden voorgesteld zijn gedeeltelijk gebaseerd op de doelstellingen in artikel 1 van de wet op het natuurbewoud van 1973. Er wordt bovendien expliciet verwezen naar herstelmaatregelen bij schade en milieuverstoring. De doelstelling van artikel 3 beantwoordt aan internationale verplichtingen zoals onder meer in artikel 1 van het Verdrag van Bern, artikel 2 van de Habitatrichtlijn en artikel 1 van het Biodiversiteitsverdrag.

Art. 4

Artikel 4 legt aan de gebruikers van de zeegebieden, maar ook aan de overheid, vijf klassieke milieubeschermingsbeginselen op, waarmee bij het uitoefenen van activiteiten in de zeegebieden rekening moet worden gehouden. Deze algemene beginselen kunnen worden teruggevonden in tal van internationale en Europese reglementeringen. Het is belangrijk dat deze in het wetsontwerp duidelijk worden vermeld teneinde als leidraad te dienen niet alleen voor de gebruikers van de zee maar ook voor de bevoegde overheden. Het beginsel van het preventief handelen, het voorzorgsbeginsel, het beginsel dat de vervuiler betaalt en het herstelbeginsel zijn verplichtingen die onder meer voortvloeien uit artikel 2 van het Verdrag van Parijs (1992).

De betekenis van het beginsel dat de vervuiler betaalt in artikel 4, § 5 is geïnspireerd op de definitie in het Verdrag van Parijs (1992), aangevuld met de zinsnede « en bestrijding van verontreiniging en voor het herstellen van milieuschade ». De betekenis van het voorzorgsbeginsel in artikel 4, § 3 is eveneens overgenomen uit hetzelfde Verdrag, met dien verstande dat de zinsnede « bestaat om aan te nemen dat, rechtstreeks of onrechtstreeks, in het mariene milieu ingebrachte stoffen of energie, gevaar kunnen meebrengen voor de menselijke gezondheid, schade kunnen toebrengen aan de levende rijkdommen en de mariene ecosystemen, de recreatiemogelijkheden kunnen aantasten of enig ander rechtmatig gebruik van de zee kunnen hinderen » in dit wetsontwerp werd vervangen door « verontreiniging van de zeegebieden ». Voornoemde opsomming in het Verdrag van Parijs (1992) komt immers neer op de definitie van verontreiniging in artikel 1, (d) van hetzelfde Verdrag. Het beginsel van het duurzaam beheer in de zeegebieden in artikel 4, § 4 is terug te vinden in de preambule van het Verdrag van Parijs (1992). Duurzaam beheer komt volgens het Verdrag van

CHAPITRE II

Objectifs et principes généraux

Art. 3

L'article 3 du projet de loi vise la conservation de la nature dans les espaces marins au sens le plus large. Les objectifs avancés sont basés en partie sur ceux visés à l'article 1^{er} de la loi sur la conservation de la nature de 1973. Il est fait en plus référence à des mesures de réparation des dommages et perturbations environnementales. L'objectif précisé à l'article 3 répond aux obligations internationales, telles que celles visées aux articles 1^{er} de la Convention de Berne, 2 de la Directive « Habitats » et 1^{er} de la Convention sur la diversité biologique.

Art. 4

L'article 4 impose aux utilisateurs des espaces marins, mais aussi à l'autorité, cinq principes classiques de protection de l'environnement, dont il faut tenir compte lors de l'exercice d'activités dans ces espaces. Ces principes généraux peuvent être retrouvés dans de nombreuses réglementations internationales et européennes. Il est essentiel que ces principes soient clairement énoncés dans le projet de loi afin de servir de ligne de conduite non seulement aux utilisateurs de la mer mais également aux autorités compétentes. Le principe de prévention, le principe de précaution, le principe du pollueur-payeur et le principe de réparation sont entre autres des obligations découlant de l'article 2 de la Convention de Paris de 1992.

La signification du principe « pollueur-payeur » à l'article 4, § 5 s'inspire de la définition précisée dans la Convention de Paris de 1992, complétée par la phrase « et lutte contre la pollution et pour la réparation des dommages environnementaux ». La définition du principe de précaution à l'article 4, § 3, est également reprise de la même Convention, étant entendu que la phrase « ... d'admettre que des substances ou d'énergie introduites, directement ou indirectement dans le milieu marin peuvent entraîner des dangers pour la santé humaine, des dommages aux ressources vivantes et aux écosystèmes marins, porter atteinte aux possibilités de loisirs ou gêner tout autre utilisation de la mer » a été remplacée dans le présent projet de loi par « pollution des espaces marins ». L'énumération précitée dans la Convention de Paris de 1992 correspond en effet à la définition de pollution aux termes de l'article 1^{er}, (d), de la même Convention. Le principe de gestion durable dans les espaces marins à l'article 4, § 4 se retrouve dans le préambule de la Convention de Paris de 1992. La gestion durable implique, aux termes de la Convention de Paris, de gérer les activités de

Parijs neer op het beheer van menselijke activiteiten op een zodanige wijze dat het mariene ecosysteem verder in staat is om het rechtmatig gebruik van de zee blijvend te verzekeren en om aan de noden van de huidige en toekomstige generaties te blijven voldoen. Duurzaam beheer wordt in dit wetsontwerp gedefinieerd in relatie tot de hoofddoelstellingen van het ontwerp, zijnde het beschermen van het ecosysteem en de ecologische processen in het mariene milieu, het behouden van de diversiteit ervan en het stimuleren van het natuurbehoud.

Art. 5

Artikel 5 benadrukt nogmaals dat een ieder de plicht heeft schade of milieuverstoring in de zeegebieden te voorkomen. In het bijzonder moet de scheepseigenaar alle voorzorgsmaatregelen nemen om verontreiniging te voorkomen door bijvoorbeeld zijn schepen en de uitrusting van de schepen voldoende te onderhouden, gekwalificeerde bemanningsleden in dienst te nemen, de bedrijfsinterne milieuzorg aan boord te verbeteren in navolging op diverse resoluties van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).

HOOFDSTUK III

Beschermde mariene gebieden en bescherming van soorten

Art. 6

Artikel 6 biedt een algemene rechtsbasis voor de Koning om de in het wetsontwerp opgenomen internationale verdragen en Europese akten inzake natuurbehoud uit te voeren in de zeegebieden. De Koning wordt alsoo gemachtigd tot het nemen van alle maatregelen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit de in artikel 6 opgesomde richtlijnen en verdragen. Het is echter niet de bedoeling dat de machtiging zo ver zou gaan dat de door de Koning te nemen maatregelen onder meer de opheffing of de wijziging van wetsbepalingen met zich kunnen brengen. Daarom werd geopteerd voor de procedure waarbij de betrokken uitvoeringsbesluiten niet in de Ministerraad moeten worden overlegd.

Art. 7

Artikel 7, § 1 geeft aan de Koning de bevoegdheid om beschermde mariene gebieden in te stellen. De term « beschermde mariene gebieden » is een verzamelnaam voor de verschillende gebiedscategorieën die worden voorzien in artikel 7, § 2 van het wetsontwerp. Deze term wordt ook gebruikt op internatio-

l'homme de manière à permettre à l'écosystème marin de garantir l'utilisation légitime de la mer et de continuer à couvrir les besoins des générations présentes et futures. Dans le présent projet de loi, la gestion durable est définie en relation avec les objectifs principaux du projet, notamment la protection de l'écosystème et des processus écologiques dans le milieu marin, le maintien de leur diversité et la stimulation du développement de la nature.

Art. 5

L'article 5 souligne une fois encore que chacun a l'obligation d'éviter que des dommages ou des perturbations environnementales soient occasionnés au milieu marin. En particulier, le propriétaire du navire doit prendre toutes les dispositions préventives en matière de pollution, par exemple en entretenant ses navires et leurs équipements, en engageant un équipage qualifié, en améliorant l'environnement fonctionnel à bord, conformément à diverses résolutions de l'Organisation maritime internationale (OMI).

CHAPITRE III

Les aires marines protégées et la protection des espèces

Art. 6

L'article 6 met en place la base juridique générale permettant au Roi de mettre en œuvre dans les espaces marins les conventions internationales et les actes européens relatifs à la conservation de la nature repris dans le projet de loi. Dès lors le Roi est habilité à prendre toutes les mesures nécessaires pour l'exécution des obligations résultant des directives et conventions énumérées à l'article 6. Mais l'intention n'est pas de concevoir l'habilitation de manière telle que les mesures à prendre par le Roi peuvent aller jusqu'à l'abrogation ou la modification de dispositions légales. Il a été opté pour la procédure selon laquelle les arrêtés d'exécution concernées ne doivent pas être délibérés en Conseil des ministres.

Art. 7

L'article 7, § 1^{er} autorise le Roi à instaurer des aires marines protégées. Le terme « aires marines protégées » est un collectif désignant les différentes catégories de zones prévues à l'article 7, § 2. Ce terme est également utilisé sur le plan international (« *Marine protected areas* » adopté par l'UICN lors de la

naal vlak (« *Marine protected areas* », aangenomen door de IUCN op de 17^e algemene vergadering). In diverse internationale verdragen wordt het instellen van beschermde gebieden voorzien (bijvoorbeeld artikel 8, (a) en (d), Biodiversiteitsverdrag; artikel 4, Verdrag van Bern; de speciale beschermingszones onder de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn (artikel 4); de Ramsar-gebieden; punt 17.7 en 17.85 van Agenda 21). Artikel 7, § 1 geeft tevens een algemene bevoegdheid aan de Koning om de nodige maatregelen te nemen voor de bescherming van de gebieden. Alleen het instellen en aanduiden van gebieden is immers niet voldoende. In navolging van het advies van de Raad van State wordt de bevoegdheid van de Koning echter beperkt tot het nemen van maatregelen die nodig zijn voor de bescherming van de beschermde mariene gebieden overeenkomstig de bepalingen van deze afdeling.

De te nemen maatregelen zijn uiteraard gerelateerd aan de verschillende gebiedscategorieën van artikel 7, § 2. Zo zullen de maatregelen in de speciale beschermingszones gerelateerd zijn aan de maatregelen vooropgesteld binnen de desbetreffende Europese richtlijnen. In de bufferzones zullen de maatregelen uiteraard minder streng zijn dan in andere gebieden. De beschermingsmaatregelen kunnen onder meer maatregelen inzake controle en toezicht inhouden.

Artikel 7, § 2 geeft een opsomming van de verschillende categorieën inzake gebiedsbescherming in het mariene milieu. De categorieën integrale mariene reservaten en gerichte mariene reservaten zijn gebaseerd op de wet op het natuurbehoud van 1973 (integrale en gerichte natuurreservaten). In de wet op het natuurbehoud van 1973 werd hieraan verder geen juridisch onderscheid gegeven. In het kader van het wetsontwerp is het wel de bedoeling een juridisch onderscheid te maken tussen deze twee gebiedscategorieën. In beide categorieën worden dezelfde beperkingen opgelegd ten aanzien van het medegebruik zoals bepaald in artikel 8. Aan de gerichte mariene reservaten wordt daarenboven een beheersplicht voor de overheid gekoppeld krachtens artikel 9. De categorie van de speciale beschermingszones geeft uitvoering aan artikel 4 van de Vogelrichtlijn en aan artikel 4 van de Habitatrichtlijn. In het kader van de Habitatrichtlijn worden deze gebieden ingepast in een internationaal geheel, zijnde het Natura 2000-netwerk. Het beheer van deze gebieden kan gebeuren aan de hand van het reguleren van de gebruiksfuncties zoals bepaald in dit wetsontwerp. De gesloten zones zijn zones waar tijdelijk of gedurende het hele jaar bepaalde activiteiten kunnen worden verboden. Dit kan bijvoorbeeld van belang zijn om de pleziervaart gedurende belangrijke seizoenen voor vogelsoorten te beperken. De buffergebieden worden ingesteld rond een beschermd gebied, waarin bepaalde maatregelen kunnen worden genomen met het oog op de bescherming van het gebied waarrond de bufferzone werd ingesteld. Het instellen van een bufferzone beoogt dus niet de bescherming van de buf-

17^e assemblee générale). Plusieurs conventions internationales prévoient la création de zones protégées (par exemple article 8, (a) et (d), Convention sur la diversité biologique; article 4, Convention de Berne; les zones de protection spéciale dans la Directive concernant la conservation des oiseaux et les habitats (article 4); les zones Ramsar; point 17.7 et 17.85 du Plan d'Action 21). L'article 7, § 1^{er} donne aussi une compétence générale au Roi l'autorisant à prendre les mesures nécessaires pour la protection des aires qu'il ne suffit, en effet, pas de créer et de désigner. Suite à l'avis du Conseil d'Etat, le Roi ne peut prendre les mesures nécessaires à la protection des aires marines protégées que conformément aux dispositions de la présente section.

Les mesures à prendre sont de toute évidence liées aux différentes catégories d'aires énumérées à l'article 7, § 2. Ainsi, dans les zones de protection spéciales, les mesures seront conformes aux mesures proposées dans les directives européennes afférentes. Dans les zones tampon, les mesures seront évidemment moins sévères que dans les autres zones. Les mesures de protection peuvent comprendre notamment des mesures de surveillance et de contrôle.

L'article 7, § 2 énumère les différentes catégories d'aires protégées du milieu marin. Les catégories réserves marines intégrales et réserves marines dirigées sont basées sur la loi sur la conservation de la nature de 1973 (réserves naturelles intégrales et dirigées). La loi sur la protection de la nature de 1973 ne fait pas d'autre distinction juridique. Dans le cadre de la loi sur la protection du milieu marin, le but est de faire une distinction juridique entre ces deux catégories d'aires marines. Les mêmes restrictions en matière de co-utilisation, imposées à l'article 8, sont introduites dans les deux catégories. Une obligation de gestion par les pouvoirs publics est, en outre, imposée dans les réserves marines dirigées, en vertu de l'article 9. La catégorie des zones de protection spéciale transpose l'article 4 de la Directive sur la conservation des oiseaux et l'article 4 de la Directive sur la conservation des Habitats. Ces zones sont intégrées dans un ensemble international, à savoir le Réseau Natura 2000, dans le cadre de la Directive sur les Habitats. La gestion de ces zones peut se faire par le biais de la réglementation des fonctions d'utilisation comme le fait le présent projet de loi. Les zones fermées sont des zones dans lesquelles certaines activités peuvent être interdites temporairement ou toute l'année. Il peut, par exemple, être important d'interdire la navigation de plaisance pendant certaines saisons cruciales pour des espèces d'oiseaux. Des zones tampons sont installées autour d'une aire protégée; dans celle-ci, certaines mesures peuvent être prises en vue de la protection de la zone autour de laquelle la zone tampon a été définie. Une zone tampon n'a donc pas pour but la protection de

ferzone op zich, maar wel van het gebied waarrond de bufferzone wordt aangelegd.

Artikel 7, § 3 legt aan de Koning op de nodige maatregelen te nemen voor de afbakening van beschermde mariene gebieden. Met afbakening wordt niet noodzakelijk een fysieke afbakening bedoeld, maar wordt vooreerst een cartografische afbakening bedoeld. De beperking van het medegebruik moet eveneens duidelijk worden aangegeven. Het is van belang dat de maatregelen de nodige publiciteit krijgen.

Zoals het de gewoonte is, wordt ook in § 4 de voorrang aan de noodzaak van Landsverdediging onderschreven. De bepaling introduceert echter wel een verplichting tot overleg tussen de militaire overheid en de minister teneinde te verzekeren dat de militaire activiteiten die eventueel in beschermde mariene gebieden plaats zouden moeten vinden, gebeuren zonder schade aan deze gebieden en zonder milieuverstoring.

Art. 8

In artikel 8 wordt ten aanzien van de integrale en gerichte mariene reservaten uitgegaan van een algemeen verbod van activiteiten, met een aantal uitzonderingen. De uitzonderingen van (i) tot en met (iv) gelden in zowel de gerichte als de integrale reservaten, de uitzondering van (v) heeft betrekking op de gerichte reservaten. Door de uitzonderingen van (i) en (ii) blijven toezicht en controle, evenals monitoring en wetenschappelijk onderzoek door, in opdracht of met toestemming van de overheid mogelijk. Controle en toezicht zijn noodzakelijke activiteiten teneinde de naleving van dit wetsontwerp te garanderen. Monitoring en wetenschappelijk onderzoek zijn vereist om de kwaliteit van het mariene milieu te controleren. In de gerichte reservaten kunnen dan op basis van deze wetenschappelijke studies, behouds- en herstelmaatregelen genomen worden.

De uitzonderingen voorzien in (iii) en (iv) betreffen twee activiteiten die in belangrijke mate worden geregeld door het internationaal recht en die niet of slechts in beperkte mate unilateraal door de kuststaat kunnen worden beperkt. Het opnemen van deze twee activiteiten in de uitzonderingen, betekent derhalve niet dat scheepvaart en beroepsvisserij niet kunnen worden beperkt of verboden in de reservaten. Voor beide activiteiten kan een verbod of beperking in de reservaten worden opgelegd, maar volgens de geëigende Europese en internationale procedures. Voor de scheepvaart wordt de beperking geregeld conform artikel 20 van het wetsontwerp. De beroepsvisserij kan worden beperkt door de Koning, conform de desbetreffende Europese reglementering. Het initiatief hiertoe gebeurt op gezamenlijke voordracht van de minister of staatssecretaris bevoegd voor de bescherming van het mariene milieu en de minister bevoegd voor landbouw. De niet-beroepsvisserij of

cette zone en tant que telle mais de l'aire autour de laquelle la zone tampon est installée.

L'article 7, § 3 charge le Roi de prendre les mesures nécessaires pour délimiter les aires marines protégées. Par délimitation il ne faut pas nécessairement entendre une délimitation physique mais, en premier lieu, une délimitation cartographique. Les restrictions de l'utilisation en commun doivent être clairement indiquées. Il importe que les mesures fassent l'objet d'une publicité nécessaire.

Comme il est d'usage, la priorité à accorder aux nécessités de la Défense nationale est reconnue au § 4. La disposition introduit toutefois une obligation de concertation entre l'autorité militaire et le ministre visant à assurer que les activités militaires qui devraient éventuellement prendre place dans les aires protégées le fassent sans dommage pour celles-ci et sans perturbation environnementale.

Art. 8

Les dispositions de l'article 8 relatives aux réserves marines intégrales et dirigées sont basées sur le principe d'une interdiction totale de toute activité, avec une série d'exceptions. Les exceptions de (i) à (iv) sont applicables dans les réserves tant intégrales que dirigées alors que l'exception du point (v) ne vise que les réserves dirigées. Les exceptions (i) et (ii) permettent la surveillance et le contrôle, de même que le monitoring et la recherche scientifique par, pour le compte ou avec l'accord des pouvoirs publics. Le contrôle et la surveillance sont des activités indispensables pour garantir l'application du présent projet de loi. Le monitoring et la recherche scientifique sont nécessaires pour contrôler la qualité du milieu marin. Dans les réserves marines dirigées, les mesures de conservation et de restauration peuvent alors être prises sur la base de ces études scientifiques.

Les exceptions prévues aux points (iii) et (iv) concernent deux activités régies dans une large mesure par le droit international et qui ne peuvent être limitées — ou ne peuvent être limitées que dans une moindre mesure — unilatéralement par l'état côtier. L'inscription de ces deux activités dans les exceptions ne signifie pas que la navigation et la pêche professionnelle ne peuvent pas être interdites dans les réserves. Une interdiction ou une limitation peut être décrétée pour ces deux activités mais selon les procédures européennes et internationales appropriées. Pour la navigation, l'interdiction est régie conformément à l'article 20 du projet de loi. Le Roi peut limiter la pêche professionnelle conformément à la réglementation européenne afférente. L'initiative est prise sur proposition conjointe du ministre ou secrétaire d'Etat compétent pour la protection du milieu marin et du ministre compétent pour l'agriculture. La pêche non professionnelle ou pêche

sportvisserij is wel automatisch verboden in de reservaten. De uitzondering voorzien in (v) laat toe dat in de gerichte reservaten alle maatregelen zijn toegelaten die worden genomen in uitvoering van artikel 9 (behouds-, beheers-, herstel-, natuurontwikkelings- en natuureducatieve maatregelen).

Art. 9

Aan de gerichte reservaten wordt in artikel 9 van het wetsontwerp een beheersplicht voor de overheid gekoppeld. Voor ieder gericht mariene reservaat dat wordt ingesteld, worden specifieke behouds-, beheers-, herstel-, of natuurontwikkelingsmaatregelen en maatregelen inzake natuureducatie genomen door de Koning. Het initiatief hiertoe gebeurt door de minister of staatssecretaris bevoegd voor de bescherming van het mariene milieu. Deze maatregelen worden normaal gezien vervat in een beheersplan. Het nemen van natuureducatieve maatregelen (bijvoorbeeld geleide rondvaarten) laat toe om het natuurbehoud in de gerichte reservaten te koppelen aan zachte vormen van recreatie.

De uitvoering van de maatregelen gebeurt door een beheerscommissie (artikel 9, § 2), waarvan de samenstelling door de Koning wordt bepaald.

Art. 10

Luidens artikel 10 stelt de Koning een lijst van beschermde (dier- en planten-)soorten in de zeegebieden op (artikel 10, § 1). Onder het begrip « soorten » wordt begrepen soorten, ondersoorten en de populaties ervan. Voor de in het wild levende populaties van deze soorten en de daarvan afkomstige specimen geldt een bescherming door het instellen van een aantal verbodsbepalingen. Onder specimen van een soort wordt verstaan, elk dier of elke plant, levend of dood, en elk deel van een dier of plant van deze soorten of elk daaruit verkregen product, alsmede alle andere goederen, voor zover uit een begeleidend document, de verpakking, een merk of etiket, of uit andere omstandigheden blijkt dat het gaat om delen van dieren of planten van deze soorten of daaruit verkregen producten, overeenkomstig de definitie vermeld in artikel 1, (m) van de Habitatrichtlijn. De maatregelen inzake soortenbescherming gelden in de zeegebieden en zijn niet gekoppeld aan de mariene beschermde gebieden.

Artikel 10 vormt de uitvoering van diverse internationale reglementeringen zoals :

- artikel 12, (1-2) – 13, Habitatrichtlijn;
- artikel 5-6, Verdrag van Bern;
- artikel 5, Vogelrichtlijn; punt 4, (a), Bijlage ASCOBAN;
- artikel 8, (k), Biodiversiteitsverdrag.

Deze verplichting, opgelegd aan de Koning, geldt onder meer voor alle cetacea-soorten op grond van Bijlage IV, Habitatrichtlijn. Het is dan ook aangewe-

sportive est automatiquement prohibée dans les réserves. L'exception prévue au point (v) permet d'appliquer dans les réserves dirigées toutes les mesures prises en exécution de l'article 9 (mesures de conservation, de gestion, de restauration, de développement de la nature et d'éducation à la nature).

Art. 9

Selon l'article 9 du projet, les réserves dirigées sont assorties d'une obligation de gestion par les pouvoirs publics. Le Roi prend, pour chaque réserve dirigée créée, des mesures de conservation, de gestion, de restauration, de développement de la nature et d'éducation à la nature. L'initiative est prise par le ministre ou secrétaire d'Etat compétent pour la protection du milieu marin. Ces mesures sont normalement présentées dans un plan de gestion. La prise de mesures d'éducation à la nature (par exemple sous forme de promenades en bateau guidées) permet d'associer la conservation de la nature dans les réserves dirigées à des formes de récréation douces.

L'exécution des mesures est effectuée par une commission de gestion (article 9, § 2) dont la composition est fixée par le Roi.

Art. 10

Selon l'article 10, le Roi établit une liste des espèces (d'animaux et de plantes) protégées dans les espaces marins (article 10, § 1^{er}). Par « espèces » il faut entendre les espèces, sous-espèces et leurs populations. Pour les populations sauvages de ces espèces et pour les spécimens qui en proviennent, la protection prend la forme d'une série de mesures d'interdiction. Par spécimen d'une espèce il faut entendre tout animal ou plante, vivant ou mort, et toute partie ou tout produit obtenu à partir de ceux-ci, ainsi que toute autre marchandise dans le cas où il ressort du document justificatif, de l'emballage ou d'une étiquette ou de toutes autres circonstances qu'il s'agit de parties ou de produits d'animaux ou de plantes de ces espèces conformément à la définition de l'article 1^{er}, (m) de la Directive sur les Habitats. Les mesures de protection des espèces sont applicables dans les espaces marins et ne sont pas liées aux aires marines protégées.

L'article 10 assure l'exécution de plusieurs réglementations internationales comme :

- l'article 12, (1-2) – 13, Directive Habitats;
- l'article 5-6, Convention de Berne;
- l'article 5, Directive sur la protection des oiseaux; point 4, (a), Annexe ASCOBAN;
- l'article 8, (k), Convention Diversité biologique.

Cette obligation s'étend notamment à toutes les espèces de cétacés sur la base de l'Annexe IV, Directive Habitats. Il est dès lors recommandé de reprendre

zen dat in het uitvoeringsbesluit tot bescherming van de soorten in ieder geval alle cetacea-soorten worden opgenomen en dat deze lijst wordt aangevuld met onder meer zeehondensoorten, vogelsoorten, ongewervelden, planten, overeenkomstig internationale reglementeringen. Belangrijk is dat op deze lijst tevens de soorten worden geplaatst die van plaatselijk belang zijn en derhalve ook bescherming behoeven.

De uitzonderingsmogelijkheid op de verbodsbepalingen van artikel 10, § 2 is conform de internationale regelgeving (bijvoorbeeld artikel 16, Habitatrichtlijn). Deze uitzonderingsmogelijkheid moet zeer beperkend worden geïnterpreteerd. Het toekennen van een uitzondering kan slechts na gunstig wetenschappelijk advies door een of meer instellingen die expertise hebben inzake natuurbehoud of een deelcomponent ervan. Hierbij wordt onder meer verwezen naar het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen.

In de gevallen vermeld in artikel 10, § 1, (v) en (vi) die in overeenstemming zijn met de reglementering inzake de internationale handel in soorten blijft deze laatste reglementering van kracht. Hierbij wordt verwezen naar onder meer :

— de Overeenkomst van Washington inzake de internationale handel in bedreigde in het wild levende dier- en plantensoorten van 3 maart 1973;

— Verordening (EG) 338/97 van 9 december 1996 inzake de bescherming van in het wild levende dieren en plantensoorten door controle op het desbetreffende handelsverkeer; en

— de Belgische wetgeving ter uitvoering hiervan (wet van 28 juli 1981 en de uitvoeringsbesluiten).

Voor een soort die wordt vervoerd of verhandeld (in-, uit- en doorvoer) in overeenstemming met betrokken internationale reglementering, gelden derhalve de verbodsbepalingen van artikel 10, § 1 niet en is geen bijkomende afwijking door de Koning op grond van artikel 10, § 2 vereist.

Art. 11

In artikel 11, § 1 wordt de opzettelijke introductie van niet-inheemse soorten beperkt. Het beperken van de introductie van niet-inheemse soorten wordt onder meer voorzien door artikel 8, (h), van het Biodiversiteitsverdrag. Onder het begrip « introductie » wordt verstaan de introductie door de mens en niet de natuurlijke migratie of onvrijwillige introductie. In principe is de introductie van niet-inheemse soorten verboden, tenzij een vergunning wordt toegestaan door de Koning. Ook deze uitzonderingsmogelijkheid moet beperkend worden geïnterpreteerd.

Gezien de specifieke problematiek van de niet-inheemse organismen in ballastwater van schepen

dans l'arrêté d'exécution sur la protection des espèces en tout cas, tous les types de cétacés et de compléter cette liste par des espèces de phoques, d'oiseaux, d'invertébrés, de plantes, conformément à la législation internationale en vigueur. Il importe que cette liste contienne également les espèces qui sont d'un intérêt local et qui doivent, à ce titre, être protégées.

La possibilité de dérogation aux mesures d'interdiction prévue à l'article 10, § 2 est conforme à la législation internationale (par exemple article 16 Directive Habitats). Cette possibilité d'octroyer une dérogation doit être interprétée d'une manière très restrictive. Elle ne peut être accordée qu'après avis scientifique favorable d'une ou plusieurs institutions scientifiques spécialisées dans la conservation de la nature ou une composante de celle-ci. L'Institut Royal des Sciences naturelles de Belgique peut notamment être une de ces institutions.

Dans les cas mentionnés à l'article 10, § 1 (v) et (vi) qui sont conformes à la réglementation du commerce international des espèces, cette réglementation reste en vigueur. Il s'agit entre autres :

— de la Convention de Washington sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction du 3 mars 1973;

— du Règlement (CE) 338/97 du 9 décembre 1996 relatif à la protection des espèces de faune et de flore sauvages par le contrôle de leur commerce; et

— la législation belge portant exécution de ces textes internationaux (loi du 28 juillet 1981 et ses arrêtés d'exécution).

Pour une espèce transportée ou commercialisée (importation, exportation et transit) conformément à la réglementation internationale concernée, les dispositions d'interdiction de l'article 10, § 1^{er} ne sont dès lors pas d'application et aucune dérogation supplémentaire ne doit être accordée par le Roi sur la base de l'article 10, § 2.

Art. 11

L'article 11, § 1^{er}, limite l'introduction délibérée d'espèces non indigènes. La limitation de l'introduction d'organismes non indigènes est notamment prévue à l'article 8, (h) de la Convention sur la Diversité biologique. Par « introduction », il faut entendre l'introduction par l'homme et non pas par migration naturelle ou introduction involontaire. Cette introduction d'espèces non indigènes est en principe interdite, sauf si une autorisation est accordée par le Roi. Cette dérogation doit également être interprétée dans un sens limitatif.

Etant donné la problématique spécifique des organismes non indigènes dans les eaux de ballast des

wordt in artikel 11, § 2 voorzien in een afzonderlijke mogelijkheid voor de Koning om hierop een verbod in te stellen.

In november 1993 werd door de Algemene Vergadering van de IMO, Resolutie A.744(18) aangenomen met richtlijnen om de verspreiding van vreemde organismen via het ballastwater en sedimenten afkomstig van schepen te voorkomen (Resolutie A.744 (18) van 4 november 1993 « *Guidelines for Preventing the Introduction of Unwanted Aquatic Organisms and Pathogens from Ships' Ballast Water and Sediment Discharges* »). Het is de bedoeling deze richtlijn te verfijnen en ze later als basis te gebruiken voor een nieuwe technische bijlage onder MARPOL 73/78. Resolutie A.744(18) erkent het recht van staten om hun wateren te beschermen tegen de introductie van vreemde organismen via ballastwater en verwijst tevens naar hoofdstuk 17 van Agenda 21 waar eveneens de noodzaak voor een regelgeving wordt benadrukt. Door deze richtlijnen wordt het recht van haven- en kuststaten erkend om wetgeving uit te vaardigen (bijvoorbeeld quarantaine wetten, strafbepalingen en toelating om de haven binnen te varen met een minimum aan ballast aan boord) of maatregelen verplicht te stellen die de lozing van ballastwater en bezoedelde sedimenten kunnen voorkomen, regelen of opvangen zonder dat hierdoor de veiligheid van het schip en de bemanning in gevaar mag worden gebracht.

De Resolutie identificeert vier procedures die kuststaten kunnen toepassen of kunnen combineren, rekening houdende met de operationele mogelijkheden voor het schip, de efficiëntie, de veiligheid voor het schip en de bemanning, het mariene leefmilieu, de water- en sedimentcontroles, de bemonstering en kostenefficiëntie. Deze procedures zijn :

- het verbod om ballastwater te lozen;
- ballastwateruitwisseling en sedimentverwijdering op zee in een daartoe door de kuststaat aangewezen gebied of met andere woorden het herballasten op zee;
- ballastwater beheerspraktijken;
- afgifte van ballastwater aan ontvangstinstellingen op het vasteland die beschikken over behandelingsfaciliteiten en de gecontroleerde verwijdering ervan.

Artikel 11, § 3 voorziet in de mogelijkheid om maatregelen te nemen om niet-inheemse soorten te bestrijden of te verwijderen met het oog op de bescherming van de inheemse soorten. Dit kan gaan over niet-inheemse soorten die opzettelijk of onvrijwillig geïntroduceerd werden.

Artikel 11, § 4 voert een verbod in op de doelbewuste introductie in de zeegebieden van genetisch gemodificeerde, al dan niet inheemse organismen.

Art. 12

Artikel 12 verbiedt elke vorm van jacht op vogels en zeezoogdieren. In de territoriale zee geldt reeds

navires, l'article 11, § 2 prévoit une possibilité supplémentaire d'interdiction par le Roi.

En novembre 1993, l'Assemblée générale de l'OMI a adopté la Résolution A.744(18) fixant des directives afin d'éviter la dispersion d'organismes non indigènes par les eaux de ballast et les sédiments provenant de navires (Résolution A.744(18) du 4 novembre 1993 « *Guidelines for Preventing the Introduction of Unwanted Aquatic Organisms and Pathogens from Ships' Ballast Water and Sediment Discharges* »). Le but est d'affiner cette directive et de l'utiliser ultérieurement comme base d'une nouvelle annexe technique sous MARPOL 73/78. La Résolution A.744(18) reconnaît le droit des Etats de protéger leurs eaux contre l'introduction d'organismes non indigènes via les eaux de ballast et renvoie au chapitre 17 du Plan d'Action 21 qui souligne également la nécessité d'une réglementation en la matière. Les directives reconnaissent le droit des états portuaires et côtiers de légiférer (lois sur la quarantaine, dispositions pénales et autorisation d'accès au port avec un minimum de ballast à bord) ou d'imposer des mesures permettant d'éviter, de réglementer ou de recueillir des eaux de ballast et des sédiments pollués, sans mettre en danger la sécurité du navire et de l'équipage.

La Résolution identifie quatre procédures applicables ou combinables par les états côtiers, compte tenu des possibilités opérationnelles du navire, de l'efficacité, de la sécurité du navire et de l'équipage, du milieu marin, des contrôles des eaux et des sédiments, de l'échantillonnage et du rapport coûts-efficacité. Ces procédures sont :

- l'interdiction des rejets d'eaux de ballast;
- l'échange d'eaux de ballast et l'élimination des sédiments en mer, dans une zone désignée par l'état côtier ou en d'autres mots, le reballastage en mer;
- les pratiques de gestion des eaux de ballast;
- le dépôt des eaux de ballast dans des installations de réception de ces eaux sur la terre ferme qui disposent d'équipements de traitement et d'élimination contrôlée.

L'article 11, § 3, prévoit la possibilité de prendre des mesures pour combattre ou éliminer les espèces non indigènes en vue de la protection de la biote indigène. Il peut s'agir d'espèces introduites involontairement ou délibérément.

L'article 11, § 4, interdit la dissémination volontaire d'organismes génétiquement modifiés, indigènes ou non, dans les espaces marins.

Art. 12

L'article 12 interdit toute forme de chasse aux oiseaux et aux mammifères marins. Tirer sur des

een verbod op het schieten op vogels en waterwild krachtens artikel 34 van het Belgisch Kustreglement. Door artikel 12 wordt het verbod tot jacht uitgebreid tot alle vogels en zeezoogdieren en geldt dit verbod tevens in de zeegebieden. Dit betekent echter niet dat de jacht op andere soorten niet kan worden verboden. Een algehele verbodsbepaling kan, gelet op de visserij-activiteiten, echter niet zonder nuancering worden opgenomen in het wetsontwerp zelf. Het beperken of verbieden van de beroepsvisvangst gebeurt immers in het kader van de desbetreffende visserijwetgeving.

Wel wordt nog expliciet voorzien in een rechtsgrond om maatregelen te nemen om de niet-beroepsvisserij of de sportvisserij te beperken (artikel 12, § 2). Alhoewel reeds een zekere beperking bestaat (cf. koninklijk besluit van 11 maart 1996 tot wijziging van het koninklijk besluit van 14 augustus 1989 tot vaststelling van aanvullende nationale maatregelen voor de instandhouding en het beheer van de visbestanden en voor controle op de visserij-activiteiten, *Belgisch Staatsblad* van 28 maart 1996) kan het ook nodig zijn om nog verdere beperkingen op te leggen (bijvoorbeeld om bepaalde jachtmethoden te beperken of te verbieden, zoals onder meer jacht met harpoenen rond zeewrakken).

Art. 13

Artikel 13 voorziet in de vrijlating van een soort gevangen als onopzettelijke vangst, bijvoorbeeld als bijvangst overeenkomstig punt 4, (b) van de Bijlage ASCOBAN en artikel 12, (4) van de Habitatrichtlijn. Alhoewel in principe in dit wetsontwerp geen bepalingen inzake de beroepsvisserij worden opgenomen, gebeurt dit wel voor de verplichting voor het vrijlaten en de meldingsplicht, evenals voor het aan land brengen van dode dieren overeenkomstig artikel 14 van het wetsontwerp. Deze bepalingen worden genomen vanuit het oogpunt van de bescherming van deze soorten en van de noodzaak tot wetenschappelijk onderzoek en hebben geen economische implicaties voor de betrokken sector. Technische maatregelen om bijvangsten te vermijden of te verminderen worden niet in het kader van dit wetsontwerp genomen, maar moeten worden genomen in de desbetreffende visserijwetgeving.

Art. 14

Artikel 14 geeft uitvoering aan artikel 12, (4) van de Habitatrichtlijn en aan punt 3 van Bijlage ASCOBAN. Artikel 14 heeft uitsluitend betrekking op dieren die op zee worden aangetroffen. Eenmaal deze dieren voorbij de laagwaterlijn terecht komen, vallen zij onder de bevoegdheid van het Vlaams Gewest. Gezien de bevoegdheidsverdeling in België is het derhalve aangewezen dat een samenwerkingsakkoord wordt gesloten tussen het Vlaamse Gewest en

oiseaux et du gibier d'eau est déjà interdit dans la mer territoriale en vertu de l'article 34 du Règlement côtier belge. L'article 12 étend l'interdiction de la chasse à tous les oiseaux et les mammifères marins et à tous les espaces marins. Cet article n'implique pas que la chasse à d'autres espèces ne peut être interdite. Mais compte tenu des activités de pêche, cette interdiction ne peut cependant être introduite sans nuance dans le projet de loi lui-même. L'interdiction ou la limitation de la pêche professionnelle se fait en effet dans le cadre de la législation relative à la pêche *ad hoc*.

Toutefois une base juridique est explicitement mise en place, laquelle permet de prendre des mesures pour limiter la pêche non professionnelle ou sportive (article 12, § 2). Même si certaines restrictions existent déjà (cf. arrêté royal du 11 mars 1996 modifiant l'arrêté royal du 14 août 1989 établissant des dispositions nationales complémentaires de conservation et de gestion des ressources de pêche et de contrôle à l'égard des activités de pêche, *Moniteur belge* du 28 mars 1996), il peut s'avérer nécessaire d'imposer des restrictions supplémentaires (par exemple pour limiter ou interdire certaines méthodes de chasse, comme notamment la pêche au harpon à proximité des épaves).

Art. 13

L'article 13 prévoit la libération d'une espèce capturée accidentellement, par exemple comme prise accessoire (point 4, (b), Annexe ASCOBAN et article 12, (4), Directive Habitats). Même si, en principe, le présent projet de loi ne contient aucune disposition relative à la pêche professionnelle, elle impose cependant la libération et la notification obligatoires, de même que l'obligation de ramener à terre les animaux morts, conformément à l'article 14 du projet de loi. Ces dispositions s'inspirent de la nécessité de protéger les espèces et de procéder à des activités de recherche scientifique et n'ont pas d'implications économiques pour le secteur concerné. Les mesures techniques pour éviter ou réduire les prises accessoires ne sont pas définies dans le cadre du présent projet de loi, mais doivent être prises dans le cadre de la législation sur la pêche *ad hoc*.

Art. 14

L'article 14 porte à exécution l'article 12, (4) de la Directive Habitats et le point 3, Annexe ASCOBAN. L'article 14 concerne exclusivement les animaux trouvés en mer. Dès que ces animaux passent la laisse de basse mer, ils relèvent de la compétence de la Région flamande. Compte tenu de la répartition des compétences en Belgique, la conclusion d'un accord de coopération entre le gouvernement flamand et le gouvernement fédéral concernant la procédure

de federale overheid, inzake de procedure voor de opvang en de behandeling van de aangespoelde dieren op basis van de reeds van kracht zijnde administratieve akkoorden.

HOOFDSTUK IV

Voorkoming en beperking van verontreiniging en milieuverstoring

Art. 15

Het stortings- en verbrandingsverbod in de artikelen 15 en 16 van dit wetsontwerp is de tenuitvoerlegging van Bijlage II van het Verdrag van Parijs (1992), waarin eveneens wordt uitgegaan van een algemeen verbod, afgezwakt door een beperkt aantal uitzonderingen. Dit wetsontwerp gaat evenwel verder. Het stortings- en verbrandingsverbod wordt door de artikelen 15, § 2 en 16, § 2 uitgebreid naar Belgische onderdanen en alle schepen onder Belgische vlag of in België geregistreerd, ongeacht waar deze schepen zich bevinden buiten de zeegebieden. In het Verdrag van Parijs is dit verbod beperkt tot de Noordoostelijke Atlantische Oceaan. Ook de uitzonderingen op het stortingsverbod in artikel 16, § 3 zijn beperkter dan in het Verdrag van Parijs (1992). De uitzondering op het stortingsverbod bij zuiverings-slib tot 31 december 1998 in het Verdrag van Parijs is niet van toepassing op België aangezien België deze stortingen niet uitvoert. De uitzondering op het storten van schepen tot ten laatste 31 december 2004 in het Verdrag van Parijs wordt in dit wetsontwerp geregeld door enerzijds een totaal stortingsverbod (artikel 2, 15°, (ii) en artikel 16) en anderzijds de artikelen 26, § 3, (iv) en 78, 79 en 80 van dit wetsontwerp en de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en tenuitvoerlegging van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart. Bij het storten van schepen wordt het principe gehanteerd dat het naar zee brengen van schepen met de opzet het schip in zee te storten, verboden is. In de gevallen een schip, dat zich reeds op zee bevindt, in de zeegebieden zinkt ten gevolge van een aanvaring of een of ander scheepvaartongeval, wordt het achterlaten van dit schip en de lading (derelictie) onderworpen aan een vergunning. Deze vergunning zal naargelang de milieueffecten van het achterlaten, voorwaarden kunnen koppelen waaraan het achterlaten van het schip moet voldoen (bijvoorbeeld het leegpompen van brandstoftanks, het schip bergen).

Art. 16

Dit wetsontwerp voorziet in artikel 16, § 3 in een uitzondering op het stortingsverbod in de volgende gevallen :

de prise en charge et de traitement des animaux échoués peut être recommandé sur la base des accords administratifs déjà en vigueur à ce sujet.

CHAPITRE IV

La prévention et la réduction de la pollution et des perturbations environnementales

Art. 15

L'interdiction d'immersion et d'incinération visée aux articles 15 et 16 du présent projet de loi est la mise en application de l'Annexe II de la Convention de Paris de 1992 qui pose également le postulat d'une interdiction générale édulcorée par un nombre restreint d'exceptions. Le présent projet de loi va pourtant plus loin. L'interdiction d'immersion et d'incinération est étendue aux termes des articles 15, § 2, et 16, § 2, aux ressortissants belges et à tous les navires battant pavillon belge ou immatriculés en Belgique, même s'ils se trouvent hors des espaces marins. La Convention de Paris limite cette interdiction aux eaux de l'Atlantique du Nord-Est. Les exceptions à l'interdiction d'immersion visées à l'article 16, § 3 sont également plus restreintes que dans la Convention de Paris de 1992. L'exception à l'interdiction d'immersion dans le cas des boues d'épuration jusqu'au 31 décembre 1998 ne s'applique pas à la Belgique, puisqu'elle n'effectue pas ce genre de déversements. L'exception à l'immersion de navires jusqu'au 31 décembre 2004 au plus tard dans la Convention de Paris est réglementée dans le présent projet de loi, d'une part, par une interdiction absolue d'immersion (article 2, 15°, (ii) et article 16) et, d'autre part, par les articles 26, § 3, (iv), et 78, 79 et 80 du présent projet de loi et par la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux concernant la navigation. Pour l'immersion de navires, l'on applique le principe qui interdit de mettre en mer des navires en vue de leur immersion. Au cas où un navire qui se trouve déjà en mer coule dans les espaces marins à la suite d'un abordage ou de tout autre accident de navigation, l'abandon de ce navire et de la cargaison (déréliction) est soumis à une autorisation. Cette autorisation pourra être assortie, selon les effets de l'abandon sur l'environnement, de conditions auxquelles le navire abandonné doit satisfaire (par exemple le vidange des citernes à combustible, le renflouage du navire).

Art. 16

Le présent projet de loi prévoit à l'article 16, § 3, une exception à l'interdiction d'immersion pour les cas suivants :

(i) het verstrooien van as van verbrande menselijke lijken;

(ii) niet-verwerkte vis, visafval en bijvangsten overboord gezet door vissersvaartuigen, met uitsluiting van gewonde en dode zeezoogdieren gevangen als bijvangst waarop artikel 14 van dit wetsontwerp van toepassing is;

(iii) baggerspecie, waarop de aanbevelingen van de Commissie bij de Conventie van Oslo van toepassing zijn (*OSCOM Recommendation 91/1 on the Management of Dredged Material*) en het samenwerkingsakkoord tussen de Belgische Staat en het Vlaamse Gewest ter vrijwaring van de Noordzee van nadelige milieueffecten ingevolge baggerspecie-oplossingen in de wateren die vallen onder de toepassing van de Conventie van Oslo; en ten slotte

(iv) inerte materialen van natuurlijke oorsprong die aan een aantal beperkingen moeten voldoen. Met inerte materialen van natuurlijke oorsprong worden overwegend rotsblokken of andere natuurlijke gesteenten, zand en grind bedoeld die kunnen worden gebruikt bij havenuitbreidingen in zee, het aanleggen van kunstmatige eilanden en alle vormen van strandbeschermingsmaatregelen uitgevoerd in zee. Deze materialen mogen niet behandeld of vermengd zijn met chemische bestanddelen die in het mariene milieu kunnen vrijkomen.

Art. 17

Dit wetsontwerp introduceert in artikel 17 eveneens een verbod op directe lozingen in de zeegebieden via pijpleidingen, een verbod op elke opzettelijke verwijdering onder de zeebodem toegankelijk vanaf het vasteland en lozingen vanaf door de mens gemaakte structuren in de zeegebieden. Dit verbod is niet van toepassing bij normale exploitatielozingen ten gevolge van *offshore*-activiteiten, in de zin van de exploratie, evaluatie en exploitatie van vloeibare en gasvormige koolwaterstoffen (artikel 2, 15° van het wetsontwerp).

Art. 18

Luidens artikel 18 van dit wetsontwerp is voor het storten van baggerspecie en inerte materialen een machtiging vereist, waarvoor de Koning de modaliteiten en de voorwaarden zal vastleggen. In navolging op artikel 6, § 1, X, laatste lid van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen is het Vlaamse Gewest bevoegd voor het verlenen van pachtovereenkomsten tot het baggeren, maar is de minister of staatssecretaris tot wiens bevoegdheid het Leefmilieu behoort bevoegd voor het verlenen van machtigingen tot het storten van baggerspecie. Het verlenen van machtigingen tot het storten van baggerspecie gaat terug tot Bijlage III van het Verdrag van Oslo en de goedkeuringswet van 8 februari 1978, het koninklijk besluit van 7 novem-

(i) la dispersion des cendres de corps humains incinérés;

(ii) les poissons non traités, les déchets de poissons et les prises accessoires évacuées par les navires de pêche, à l'exception des mammifères marins morts qui ont été capturés comme prises accessoires et sont régis par l'article 14 du présent projet de loi;

(iii) les déblais de dragage auxquels s'appliquent les recommandations de la Commission instituée par la Convention d'Oslo (*OSCOM Recommendation 91/1 on the Management of Dredged Material*) et l'accord de coopération entre l'Etat belge et la Région flamande pour la protection de la mer du Nord contre les effets négatifs sur l'environnement des déversements de déblais de dragage dans les eaux tombant sous le coup de la Convention d'Oslo; et enfin

(iv) les matériaux inertes d'origine naturelle qui doivent respecter une série de limitations. Par matériaux inertes d'origine naturelle, il faut entendre en priorité les blocs de rochers ou autres pierres naturelles, le sable et le gravier pouvant servir à des extensions portuaires en mer, à la mise en place d'îles artificielles et à toutes formes de mesures de protection des plages mises en œuvre en mer. Ces matériaux ne peuvent pas être traités ou mélangés à des constituants chimiques susceptibles de se libérer dans le milieu marin.

Art. 17

Le présent projet de loi introduit à l'article 17 également une interdiction frappant les rejets directs par *pipelines* dans les espaces marins, une interdiction qui concerne toute élimination volontaire dans le sous-sol marin accessible depuis le continent et les rejets provenant de structures artificielles dans les espaces marins. Cette interdiction ne s'applique pas aux rejets d'exploitation normale consécutifs à des activités *offshore*, au sens de la prospection, de l'évaluation et de l'exploitation d'hydrocarbures liquides ou gazeux (article 2, 15° du projet de loi).

Art. 18

L'article 18 du présent projet de loi requiert pour l'immersion de déblais de dragage et de matériaux inertes une autorisation dont le Roi fixera les modalités et conditions. Conformément à l'article 6, § 1^{er}, X, dernier alinéa, de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, la Région flamande est compétente pour délivrer des contrats de bail pour le dragage, mais c'est au ministre ou secrétaire d'Etat qui a l'Environnement dans ses attributions qu'il appartient de délivrer les autorisations d'immersion de déblais de dragage. L'octroi d'autorisations d'immerger des déblais de dragage se retrouve à l'Annexe III de la Convention d'Oslo et à la loi d'approbation du 8 février 1978, à l'arrêté royal du 7 novembre 1983 portant exécution de la loi du

ber 1983 tot uitvoering van de wet van 8 februari 1978 en het ministerieel besluit van 10 januari 1984.

Art. 19

Voor normale exploitatielozingen bij *offshore*-activiteiten, stelt de Koning in navolging van artikel 19 van dit wetsontwerp bijzondere regels vast. Deze bijzondere regels maken het voorwerp uit van Bijlage I van het MARPOL-verdrag en Bijlage III van het Verdrag van Parijs (1992).

HOOFDSTUK V

Het voorkomen en beperken van verontreiniging veroorzaakt door schepen

Luidens artikel 194, (5) van het Zeerechtverdrag dienen staten maatregelen te nemen noodzakelijk voor de bescherming en het behoud van zeldzame of kwetsbare ecosystemen, waarbij inbegrepen het woongebied van sterk achteruitgaande, bedreigde of uitstervende soorten en andere mariene levensvormen. Het recht van de kuststaat om gebieden in te stellen in zijn territoriale zee waarvoor bijzondere beschermingsmaatregelen gelden, is een gevolg van zijn soevereiniteitsrecht en wordt enkel beperkt door het verbod om de onschuldige doorvaart voor vreemde schepen te belemmeren en het verbod om unilaterale scheepsconstructie-, uitrustings- en bemanningseisen af te kondigen.

In de vierde ministeriële Noordzeeverklaring van 1995 wordt bijzonder belang gehecht aan de bescherming van mariene soorten en habitats. Voor de bescherming van milieugevoelige gebieden ten aanzien van de scheepvaart, stellen de betrokken ministers voor om ook routeringsmaatregelen te gebruiken. Bijlage 3 « 5.1. *Recognizing the need for adequate measures to protect environmentally sensitive areas which are also at risk from shipping, the ministers AGREE : i) to cooperate in order to make use of the range of routing measures available through IMO, including « areas to be avoided » and « deep water routes »; ... iii) to monitor sites where routing measures are established, in order to assess ships' compliance with these measures ».*

In Afdeling 1 van Hoofdstuk V van het wetsontwerp zijn de basisbeginselen voor het uitvaardigen van routingssystemen ter voorkoming van verontreiniging en ter vrijwaring van de beschermde mariene gebieden opgenomen. In hoofdzaak wordt hier, in navolging van artikel 8, (iii) van dit wetsontwerp, de bescherming van gerichte en integrale mariene reservaten geïllustreerd tegen de risico's op verontreiniging door de scheepvaart. Als routingstelsel wordt hier vooral een voor de scheepvaart of voor bepaalde scheepstypes te vermijden gebied (« *areas to be avoided* ») geïllustreerd. Deze potentiële beperking op de vrijheid van scheepvaart gaat terug tot voor-

8 février 1978 et à l'arrêté ministériel du 10 janvier 1984.

Art. 19

Pour les rejets d'exploitation normale lors d'activités *offshore*, le Roi fixe des règles particulières, conformément à l'article 19 du présent projet de loi. Ces règles particulières font l'objet de l'Annexe I de la Convention MARPOL et de l'Annexe III de la Convention de Paris de 1992.

CHAPITRE V

La prévention et la réduction de la pollution causée par les navires

Aux termes de l'article 194, (5) de la Convention sur le droit de la mer, les états doivent prendre les mesures nécessaires pour protéger et préserver les écosystèmes rares ou délicats, ainsi que l'habitat des espèces et autres organismes marins en régression, menacés ou en voie d'extinction. Le droit de l'Etat côtier d'établir des aires dans sa mer territoriale auxquelles s'appliquent des mesures spéciales de protection résulte de sa souveraineté et n'est limité que par l'interdiction de ne pas entraver le passage inoffensif de navires étrangers et l'interdiction d'adopter des normes unilatérales relatives à la construction, l'équipement et l'équipage.

La quatrième Déclaration sur la mer du Nord de 1995 attache une importance particulière à la protection des espèces et habitats marins. Pour la protection des aires écologiquement sensibles à la navigation, les ministres concernés proposent également d'appliquer des mesures d'organisation du trafic. Annexe 3 « 5.1. *Recognizing the need for adequate measures to protect environmentally sensitive areas which are also at risk from shipping, the ministers AGREE : i) to cooperate in order to make use of the range of routing measures available through IMO, including « areas to be avoided » and « deep water routes »; ... iii) to monitor sites where routing measures are established, in order to assess ships' compliance with the measures ».*

La Section 1^{re} du Chapitre V du projet de loi reprend les principes de base de l'établissement de systèmes d'organisation du trafic visant à prévenir la pollution et à préserver les aires marines protégées. L'article 8, (iii) du présent projet de loi vise en ordre principal la protection des réserves marines intégrales et dirigées contre les risques de pollution dus à la navigation. Par système d'organisation du trafic, il faut entendre surtout une zone à éviter pour la navigation ou pour certains types de navires (« *areas to be avoided* »). Cette restriction potentielle à la libre circulation des navires découle de la règle 8 du chapitre V de la Convention internationale pour

schrift 8 van hoofdstuk V van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS-verdrag van 1974), aangevuld met het Protocol van 1978 (*Belgisch Staatsblad* van 5 december 1979). Voorschrift 8/V, SOLAS 1974 heeft betrekking op alle schepen, met uitzondering van oorlogsschepen (1/V, SOLAS 1974) en had initieel louter de veiligheid van de scheepvaart op het oog. Dit is ook het geval met het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee van 1972, waarin de routeringssystemen beperkt zijn tot verkeersscheidingssystemen en zones voor kustverkeer (voorschrift 10). Routeringssystemen louter voor de veiligheid van de scheepvaart, vinden in België hun rechtsbasis in het Zeescheepvaartreglement, bestaande uit de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972 alsook het koninklijk besluit van 20 juni 1977 en het koninklijk besluit van 18 mei 1983 ter uitvoering van de wet van 1975.

In navolging van het Zeerechtverdrag van 1982, meer bepaald artikel 211, (1) wordt algemeen aanvaard dat routeringssystemen ook kunnen worden aangewend met het oog op het beperken van de risico's op ongevallen die kunnen leiden tot verontreiniging van het mariene milieu.

Vanaf 1 januari 1997 kunnen routeringssystemen ten aanzien van vreemde schepen verplicht worden gesteld indien de routering door de IMO is aanvaard. Het niet-aanvaarden van een routeringssysteem door de IMO ontnemt een kuststaat niet het recht om een routeringssysteem af te kondigen, alleen kunnen de overtredingen begaan door vreemde schepen niet worden afgedwongen. De aanvaarding van een routeringssysteem door de IMO staat ook garant voor een uniforme toepassing ervan en de universele bekendmaking via resoluties van de IMO en de aanduiding op kaarten in het « *Ships' routing* » handboek. Routeringssystemen kunnen verplicht zijn voor alle schepen of voor bepaalde categorieën van schepen (bijvoorbeeld schepen van meer dan 5 000 BT) of voor schepen met een bepaalde lading (bijvoorbeeld geladen olietankschepen van meer dan 10 000 BT). Scheepsrouteringen kunnen niet worden verplicht gesteld ten aanzien van oorlogsschepen, mariene hulpschepen en andere schepen in eigendom of uitgebaat door een overheid die verdragspartij is, tijdens de periode dat deze schepen worden gebruikt in een niet-commerciële dienst. Staten worden wel opgeroepen deze schepen aan te sporen om deze routeringssystemen te volgen (V/8, (c), SOLAS 1974, geamendeerd in 1995). De uitzonderingsclausule voor bijvoorbeeld oorlogsschepen gaat terug op het gewoonterechtelijk beginsel dat overheidsschepen, in niet-commerciële dienst, niet onderworpen kunnen worden aan de jurisdictie van een vreemde rechtsmacht. Dit beginsel belet uiteraard een staat niet de eigen oorlogsschepen te onderwerpen aan de nationale rechtsmacht. Bijgevolg kan de Belgische

la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS de 1974), complétée par le Protocole de 1978 (*Moniteur belge* du 5 décembre 1979). La Règle 8/V, SOLAS 1974, concerne tous les navires, à l'exception des navires de guerre (1/V, SOLAS 1974) et visait à l'origine uniquement la sécurité de la navigation. Il en va de même pour la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer qui limite les systèmes d'organisation du trafic à des dispositifs de séparation du trafic et à des zones de navigation côtière (règle 10). Les systèmes d'organisation du trafic pour la seule sécurité de la navigation puisent, en Belgique, leur fondement juridique dans le règlement sur la navigation constitué par la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, faite à Londres le 20 octobre 1972 ainsi que l'arrêté royal du 20 juin 1977 et l'arrêté royal du 18 mai 1983 portant exécution de la loi de 1975.

Conformément à l'article 211, (1) de la Convention sur le droit de la mer de 1982, il est généralement admis que les dispositifs d'organisation du trafic peuvent également être appliqués en vue de réduire les risques d'accidents susceptibles de polluer le milieu marin.

A partir du 1^{er} janvier 1997, les systèmes d'organisation du trafic maritime pourront être rendus obligatoires pour des navires étrangers s'ils sont adoptés par l'OMI. La non-adoption d'un système d'organisation du trafic maritime par l'OMI ne prive pas un état côtier du droit d'adopter un système d'organisation du trafic. Seulement les infractions commises par des navires étrangers ne pourront pas être réprimées. L'adoption d'un système d'organisation du trafic maritime par l'OMI garantit donc son application uniforme et la publicité universelle qui en est faite par le biais de résolutions de l'OMI et l'indication sur des cartes dans le manuel « Systèmes d'organisation du trafic ». Des systèmes d'organisation du trafic maritime peuvent être imposés à tous navires ou à certaines classes de navires (par exemple ceux de plus de 5 000 TB) ou aux navires transportant certaines cargaisons (par exemple les pétroliers de plus de 10 000 TB). Les systèmes d'organisation du trafic ne peuvent être imposés aux navires de guerre, aux navires de marine auxiliaires ni aux autres navires appartenant à une autorité partie contractante ou exploités par elle lorsque ces navires sont utilisés, au moment considéré, à des fins non commerciales. Les Etats sont cependant invités à encourager ces navires à participer à ces systèmes d'organisation du trafic maritime (V/8, (c), SOLAS 1974, amendée en 1995). La clause d'exception applicable, par exemple, aux navires de guerre dérive du principe du droit coutumier qui veut que les navires officiels, non en service commercial, ne peuvent être soumis à une juridiction étrangère. Ce principe n'empêche évidemment pas un Etat de soumettre ses

wetgever ten aanzien van de eigen oorlogsschepen de routeringssystemen in de zeegebieden verplicht stellen en afdwingen, maar niet voor vreemde oorlogsschepen.

Art. 20

Artikel 20, § 1 verleent aan de Koning, bij een ministerraad overlegd besluit het recht om een bijzonder routeringssysteem verplicht te stellen ter bescherming van de beschermde mariene gebieden. Deze procedure verzekert dat met alle betrokken ministers wordt overlegd, waarbij altijd overleg is vereist tussen de minister of Staatssecretaris tot wiens bevoegdheid de bescherming van het mariene milieu behoort en de minister tot wiens bevoegdheid Verkeer en Infrastructuur behoren. Naargelang het routeringssysteem ook Belgische oorlogsschepen en Belgische vissersvaartuigen op het oog heeft, zal ook met deze respectievelijk bevoegde ministers overleg moeten worden gepleegd. De belangrijkste verplichting van de kuststaat bestaat erin om aan het verkeersscheidingsstelsel of aan de scheepvaartroute in de territoriale zee voldoende bekendheid te geven (artikel 22 (4), Zeerechtverdrag). Zo moeten zij voldoende worden bekendgemaakt via de Internationale Maritieme Organisatie en op de grote schaal uitgevoerde zeekaarten van het betrokken gebied. Immers, niet door de IMO aangenomen routeringssystemen zijn vrijblijvend en kunnen niet worden afgedwongen ten aanzien van vreemde schepen (V/8 (a), SOLAS). Hierbij wordt tevens verwezen naar de verplichtingen vermeld in artikel 7, § 3 van dit wetsontwerp.

Dit wetsontwerp introduceert in artikel 20 bijgevolg de belangrijkste criteria en beperkingen op het aanvaarden van een scheepsroutering ter vrijwaring van beschermde mariene gebieden tegen de risico's op verontreiniging. Bij het instellen van een te vermijden gebied, bijvoorbeeld een mariene reservaat in de Belgische territoriale zee moet worden rekening gehouden met het recht van onschuldige doorvaart voor vreemde schepen (artikel 20, § 2) en met het algemeen beginsel dat de veiligheid van de scheepvaart hierdoor niet in het gedrang wordt gebracht (bijvoorbeeld een te vermijden gebied in een verkeersscheidingsstelsel is onmogelijk). Beschermde mariene gebieden, geheel of gedeeltelijk gelegen in de exclusieve economische zone, kunnen slechts als een te vermijden gebied worden afgedwongen indien het te vermijden gebied als dusdanig door de IMO is aanvaard (artikel 20, § 3). Het beloodsen van schepen valt niet onder de routeringssystemen voorzien in dit wetsontwerp, aangezien het beloodsen van schepen een uitdrukkelijke gewestelijke bevoegdheid is.

Landsverdediging zal handelen naar de geest van de wet (artikelen 4 en 5) en enkel de militaire activiteiten die absoluut noodzakelijk zijn, zullen in vrij-

propres navires de guerre à la juridiction nationale. Par conséquent, le législateur belge peut rendre obligatoires les systèmes d'organisation du trafic dans les espaces marins pour ses propres navires de guerre mais pas pour les bâtiments de guerre étrangers.

Art. 20

L'article 20, § 1^{er} confère au Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, le droit de rendre obligatoire un système spécifique d'organisation du trafic en vue de la préservation des aires marines protégées. Cette procédure garantit la concertation avec tous les ministres concernés, qui est toujours requise entre le ministre ou Secrétaire d'Etat qui a la protection du milieu marin dans ses attributions et le ministre qui a les Transport sous ses attributions. Selon que le système d'organisation du trafic porte sur des navires de guerre et des navires de pêche belge, la concertation devra également avoir lieu avec les ministres respectivement compétents en la matière. La principale obligation de l'Etat côtier consiste à donner la publicité suffisante au dispositif de séparation du trafic ou à la voie de circulation dans la mer territoriale (article 22 (4) de la Convention sur le droit de la mer). Ainsi elles doivent être suffisamment rendues publiques via l'Organisation maritime internationale et sur les cartes marines de la zone concernée réalisées à grande échelle. Les systèmes d'organisation du trafic non adoptés par l'OMI sont facultatifs et ne peuvent être imposés à des navires étrangers (V/8 (a), SOLAS). Il est fait référence aux obligations mentionnées à l'article 7, § 3 du projet de loi.

Aussi, le présent projet de loi introduit-il à l'article 20 les principaux critères et limitations à l'adoption d'un système d'organisation du trafic visant à préserver les aires marines protégées des risques de pollution. Lors de l'établissement d'une zone à éviter, par exemple réserve marine dans la mer territoriale belge, il faut tenir compte du droit de passage inoffensif de navires étrangers (article 20, § 2 et du principe général selon lequel la sécurité de la navigation ne s'en trouve pas compromise (par exemple une zone à éviter dans un dispositif de séparation du trafic n'est pas possible). Les aires marines protégées qui sont totalement ou partiellement établies dans la zone économique exclusive ne peuvent être imposées comme zone à éviter que si celle-ci a été adoptée en tant que telle par l'OMI (article 20, § 3). Le pilotage de navires ne relève donc pas des systèmes d'organisation du trafic visés par le présent projet de loi, étant donné que le pilotage de navires est expressément une compétence régionale.

Les Forces Armées agiront selon l'esprit de la loi (articles 4 et 5) et seules les activités militaires absolument nécessaires seront menées en exemption des

stelling van de bijzondere routingssystemen plaats hebben (artikel 20, § 6). Het is vanzelfsprekend dat er tussen de bevoegde ministers overleg wordt gepleegd.

Art. 21

In afdeling 2 van hoofdstuk V wordt de procedure uitgewerkt voor het optreden door de overheid met bevoegdheid op zee bij scheepvaartongevallen in de mariene gebieden. In artikel 21 van het wetsontwerp wordt verwezen naar de internationale verplichting die op de kapitein rust om in geval van een scheepvaartongeval, in de betekenis van « voorvallen met lozing van schadelijke stoffen », dit onverwijld aan de Belgische overheid te melden. Artikel 11 van de wet van 6 april 1995 vormt reeds de wettelijke basis voor de Koning om daartoe koninklijke besluiten uit te vaardigen waarin de meldingen bij voorvallen op zee worden geregeld. In artikel 11 kan de Koning ondermeer bepalen waaruit deze melding moet bestaan, op welke wijze en aan welke overheidsdiensten ze dient te gebeuren. Momenteel is enkel de HAZMAT-richtlijn ten uitvoer gelegd (Richtlijn 93/75/EEG van de Raad van 13 september 1993 betreffende de minimumeisen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren en die naar of uit de zeehavens van de Gemeenschap varen). Deze tenuitvoerlegging vond plaats middels het koninklijk besluit van 9 februari 1996 tot wijziging van het koninklijk besluit 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust (Belgisch kustreglement). Deze tenuitvoerlegging heeft ten aanzien van scheepvaartongevallen in de zeegebieden echter diverse tekortkomingen. Artikel 21 tracht deze tekortkomingen recht te trekken.

Artikel 21 van dit wetsontwerp heeft derhalve drie doelstellingen. Door de verwijzing naar artikel 11 van de wet van 6 april 1995 wordt de meldingsplicht verruimd naar alle schepen. De meldingsverplichtingen zijn niet van toepassing op oorlogsschepen, schepen in gebruik als marine-hulpschepen of andere schepen in eigendom van of in beheer bij een Staat die uitsluitend worden gebruikt in dienst van de Overheid voor andere doeleinden dan handelsdoeleinden (artikel 3 (3), MARPOL 73/78; artikel 4 van de wet van 6 april 1995).

Ten tweede wordt de meldingsplicht van toepassing in de zeegebieden en bijgevolg ook in de exclusieve economische zone (cf. artikel 11, derde lid, wet van 6 april 1995).

Ten derde wordt van de Koning verwacht dat hij in navolging op artikel 11 van de wet van 6 april 1995, het nieuwe Protocol I, MARPOL 73/78 en de procedure voorzien in IMO-resolutie A.648 (16) ten uitvoer legt. Een meldingsplicht opleggen bij incidenten en voorvallen op zee zonder omstandig te specificeren wanneer en hoe moet worden gemeld, heeft weinig zin. Aan wie moet worden gemeld, maakt reeds het

systèmes d'organisation du trafic (article 20, §6). Il est entendu qu'il y aura consultation entre les deux ministres compétents.

Art. 21

La section 2 du chapitre V définit la procédure d'intervention de l'autorité ayant compétence en mer lors d'un accident de navigation dans les espaces marins. L'article 21 du projet de loi fait référence à l'obligation internationale qui incombe au capitaine dans le cas d'un accident de navigation, au sens « d'événements entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles », d'en informer sans tarder l'autorité belge. L'article 11 de la loi du 6 avril 1995 constitue déjà la base législative permettant au Roi de promulguer à cette fin des arrêtés royaux réglant les communications en cas d'événements en mer. L'article 11 permet au Roi de fixer notamment les règles relatives au contenu de la communication et à la manière dont elle doit être faite et aux autorités auxquelles elle est destinée. Actuellement, seule la Directive HAZMAT a été mise à exécution (Directive 93/75/CEE du Conseil du 13 septembre 1993 relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes). Cette mise à exécution s'est faite par l'arrêté royal du 9 février 1996 modifiant l'arrêté royal du 4 août 1981 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge (Règlement relatif au littoral belge). Cette mise en application présente à l'égard des accidents de navigation dans les zones maritimes diverses lacunes. L'article 21 tente d'y remédier.

L'article 21 du présent projet de loi vise dès lors trois objectifs. En renvoyant à l'article 11 de la loi du 6 avril 1995, l'obligation d'information est élargie à tous les navires. Les obligations d'information ne s'appliquent ni aux navires de guerre ou navires utilisés comme navires auxiliaires ni aux autres navires appartenant à un Etat ou exploité par cet Etat, qui les utilise exclusivement à des fins non commerciales (article 3 (3) de la Convention MARPOL 73/78; article 4 de la loi du 6 avril 1995).

Deuxièmement, l'obligation d'information s'applique dans les zones maritimes et, partant aussi, dans la zone économique exclusive (cf. article 11, alinéa 3, de la loi du 6 avril 1995).

Troisièmement, on attend du Roi qu'il mette en application le nouveau Protocole I à la Convention MARPOL 73/78 et la procédure prévue par la Résolution A.648 (16) de l'OMI conformément à l'article 11 de la loi du 6 avril 1995. Cela a peu de sens d'imposer une obligation d'information en cas d'incidents et d'événements en mer, sans que soient spécifiés de manière circonstanciée le moment où cette informa-

voorwerp uit van artikel 27, § 1 van het koninklijk besluit van 6 februari 1996. Het niet-melden maakt het voorwerp uit van een geldboete voor de kapitein, die wordt voorzien door de wijziging van artikel 29, vierde lid van de wet van 6 april 1995 in navolging op artikel 73, vijfde lid van dit wetsontwerp. Trouwens België moet het niet-nakomen van de meldingsplicht strafbaar stellen luidens artikel 4 (2), MARPOL 73/78 (wet van 17 januari 1984).

Art. 22

In de artikelen 22 en 23 van dit wetsontwerp wordt de tussenkomst van de Belgische autoriteiten bij een scheepvaartongeval in de zeegebieden (territoriale zee en exclusieve economische zone) vastgelegd. Het optreden van de autoriteiten situeert zich op een glijdende schaal van steeds verdergaande handelingen naargelang de ernst van de zaak en de noodzaak tot ingrijpen. Rekening houdende met het advies van de Raad van State wordt bevestigd dat de instructies en maatregelen een dwingend karakter hebben ten opzichte van de betrokkene tot wie zij zijn gericht. Derhalve kan de navolging van deze instructies of maatregelen door de openbare macht worden afgedwongen.

Artikel 22, § 1 van het ontwerp van wet gaat ervan uit dat, indien er zich een ongeval voordoet, de kapitein of de scheepseigenaar de eerst aangewezen persoon is om maatregelen te nemen om de verontreiniging of het risico op verontreiniging te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken. De overheidsbemoeienis is in dit stadium beperkt tot het beoordelen van de effectiviteit van die maatregelen, behoudens indien bij de bestrijding van de verontreiniging door het verontreinigende schip dispersanten of andere chemische producten zullen worden gebruikt. In dat geval moet de overheid met bevoegdheid op zee daartoe voorafgaandelijk op de hoogte worden gebracht en de toelating tot het gebruik van deze middelen geven. Deze verplichting komt tot uiting in artikel 36, §§ 1 en 4 van dit wetsontwerp. Het niet-naleven van deze verplichting maakt het voorwerp uit van een geldboete voorzien in artikel 55 van dit wetsontwerp. De wetgever wil vermijden dat de kapitein of scheepseigenaar gelijk welk bestrijdingsproduct gebruikt of laat gebruiken (door bijvoorbeeld een berger) en wil zodoende voorkomen dat de effecten van het bestrijdingsmiddel voor het mariene milieu schadelijker uitvallen dan de initiële verontreiniging.

Indien de door de kapitein of scheepseigenaar genomen maatregelen onvoldoende blijken om de verontreiniging of het risico op verontreiniging te beperken of ongedaan te maken, kan de overheid met bevoegdheid op zee ter plaatse instructies geven aan de kapitein of de scheepseigenaar (artikel 22, § 2). In het wetsontwerp wordt naast de kapitein ook de

tion doit avoir lieu et la procédure à suivre. L'identité de la personne qui doit être informée est déjà précisée par l'article 27, § 1^{er} de l'arrêté royal du 9 février 1996. La non-information donne lieu à une amende au capitaine, comme le prévoit l'article 29, alinéa 4, modifié de la loi du 6 avril 1995, conformément à l'article 73, alinéa 5, du présent projet de loi. D'ailleurs la Belgique doit pénaliser le non-respect de l'obligation d'information, comme le prescrit l'article 4, (2), de la Convention MARPOL 73/78 (loi du 17 janvier 1984).

Art. 22

Les articles 22 et 23 du présent projet de loi fixent l'intervention des autorités belges en cas d'accident de navigation dans les espaces marins (mer territoriale et zone économique exclusive). L'intervention des autorités se situe sur une échelle variable allant d'actions de plus en plus radicales selon la gravité de l'affaire et la nécessité d'intervenir. Tenant compte de l'avis du Conseil d'Etat, il est confirmé que ces instructions ont un caractère contraignant pour les personnes qui en sont les destinataires. Dès lors l'exécution de ces instructions ou mesures peuvent être imposée par la force publique.

L'article 22, § 1^{er} du projet de loi part du principe que, dans l'éventualité d'un accident, le capitaine ou le propriétaire du navire est la personne toute indiquée pour prendre les mesures destinées à prévenir, réduire ou arrêter la pollution ou le risque de pollution. L'intervention de l'autorité se limite à ce stade à apprécier l'efficacité de ces mesures, sauf si pour lutter contre la pollution, le navire pollueur utilise des dispersants ou autres produits chimiques. Dans ce cas, l'autorité ayant compétence en mer doit être informées au préalable de cette opération et donner leur autorisation à l'utilisation de ces moyens. Cette obligation est traduite à l'article 36, §§ 1^{er} et 4, du présent projet de loi. Le non-respect de cette obligation expose à une amende visée à l'article 55 du présent projet de loi. Le législateur veut éviter que le capitaine ou le propriétaire du navire utilise ou fasse utiliser (par exemple par un sauveteur) n'importe quel produit de lutte et entend de cette façon éviter que les effets du produit de lutte soient plus dommageables pour le milieu marin que la pollution initiale.

Si les mesures prises par le capitaine ou le propriétaire du navire s'avèrent insuffisantes pour réduire ou arrêter la pollution ou le risque de pollution, l'autorité ayant compétence en mer peut donner des instructions sur place au capitaine ou au propriétaire du navire (article 22, § 2). Le projet cite, outre le capitaine, également le propriétaire du navire parce

scheepseigenaar genoemd omdat het niet uitgesloten is dat de kapitein niet meer op het schip aanwezig is of weigert voldoende medewerking te verlenen. Artikel 22, § 2 is een op de praktijk gerichte opsomming van de doelstellingen waarop de instructies betrekking kunnen hebben. De opsomming is niet-limitatief en geeft niet de inhoud aan van de te geven instructies. Door bijvoorbeeld het schip naar een bepaalde plaats te laten brengen of uit een bepaald gebied te laten verwijderen kan de verontreiniging of het risico op verontreiniging voor de kuststrook of ecologisch gevoelige gebieden worden vermeden. Het aan de grond zetten van een schip, bijvoorbeeld op een zandbank is een veel gebruikte bergingspraktijk waardoor de bestrijding van een ongeval beter kan worden gecontroleerd. Door zaken van boord te laten nemen (bijvoorbeeld de gehele of gedeeltelijke lading, door het leegpompen van bijvoorbeeld gescheurde brandstoftanks) kan het risico op verontreiniging worden verkleind of de uitbreiding van de verontreiniging worden beperkt. In tegenstelling tot de instructies aan de kapitein of scheepseigenaar met betrekking tot het verlenen van hulp aan het schip, zoals bijvoorbeeld het schip aanmanen om op de aanwezige hulpverlening een beroep te doen, voorziet artikel 22, § 3 in instructies aan de hulpverleners zelf. Instructies aan de hulpverleners laten evenwel de reeds tot stand gekomen hulpverleningsovereenkomst met de kapitein of eigenaar van het schip onverlet. Het nieuwe hulp- en bergingsverdrag van 28 april 1989 (SALVAGE Convention) heeft als belangrijk kenmerk dat ook het nemen van preventieve maatregelen, alvorens een verontreiniging of schade is veroorzaakt, voor de hulpverlener vergoedbaar zijn. Dit nieuwe beginsel is een grote verbetering ten aanzien van het oude bergingsverdrag van 1910 (wet van 14 september 1911). In de praktijk blijkt dikwijls dat door het talmen bij de negotiatie van een hulp- en bergingsovereenkomst tussen het schip, zijnde de kapitein en/of de eigenaar, en de berger, kostbare tijd verloren gaat waardoor het risico op schade of verontreiniging toeneemt, louter en alleen omdat beide partijen niet overeenkomen over de voorwaarden van het hulp- en bergingscontract. Artikel 22, § 2, (iii) wetsontwerp moet de Belgische overheid toelaten in te grijpen in de gevallen door dit talmen de schade of de risico's op schade toenemen.

Art. 23

Artikel 23, § 1 bepaalt onder meer dat de overheid met bevoegdheid op zee het schip tevens naar een Belgische haven kan brengen of laten brengen. In de praktijk zal het initiatief daartoe meestal uitgaan van de hulpverlener. Tot deze maatregel zal alleen worden overgegaan indien na zorgvuldige afweging blijkt dat het schip in een haven betere mogelijkheden heeft om te worden geholpen dan het geval zou zijn op zee. De risico's die in de haven worden gelopen

qu'il n'est pas exclu que le capitaine ne soit plus présent sur le navire ou refuse d'apporter une collaboration suffisante. L'article 22, § 2, est une énumération basée sur la pratique des objectifs sur lesquels les instructions peuvent porter. L'énumération n'est pas limitative et ne définit pas le contenu des instructions à donner. La pollution ou le risque de pollution pour la bande côtière ou des zones écologiquement vulnérables peut être évitée par exemple en amenant le navire vers un endroit déterminé ou hors d'une zone déterminée. Ramener le navire sur terre, par exemple sur un banc de sable est une pratique de sauvetage très courante qui permet de mieux contrôler la lutte contre un accident. En faisant enlever des affaires à bord (par exemple tout ou partie de la cargaison, vider par exemple les citernes fissurée), le risque de pollution peut être évité ou l'extension de la pollution peut être limitée. Contrairement aux indications à l'adresse du capitaine ou du propriétaire du navire relatives à la prestation d'assistance au navire, comme par exemple la mise en demeure au navire de recourir à l'assistance présente, l'article 22, § 3, prévoit des instructions à ceux qui prêtent eux-mêmes assistance. Toutefois, les instructions aux secours n'entachent pas le contrat d'assistance déjà mis en œuvre avec le capitaine ou le propriétaire du navire. La nouvelle convention sur l'aide et les secours du 28 avril 1989 (Convention SALVAGE) a pour caractéristique importante de permettre le remboursement des mesures prises préventivement à une pollution ou un dommage, à ceux qui ont prêté assistance. Ce nouveau principe est une nette amélioration par rapport à l'ancienne convention d'assistance et de sauvetage de 1910 (loi du 14 septembre 1911). Dans la pratique, il s'avère souvent que les tergiversations dans les négociations d'un contrat d'assistance et de sauvetage entre le navire, étant le capitaine et/ou le propriétaire de navire, et le sauveteur fasse perdre un temps précieux, ce qui accroît le risque de dommages ou de pollution, simplement parce que les parties ne s'entendent pas sur les conditions du contrat d'assistance ou de sauvetage. L'article 22, § 2, (iii) du projet de loi doit permettre aux autorités belges d'intervenir dans les cas où ces tergiversations augmentent les dommages ou les risques de dommages.

Art. 23

L'article 23, § 1^{er} stipule entre autres que l'autorité ayant compétence en mer peut également ramener ou faire ramener le navire vers un port belge. Dans la pratique, cette initiative émanera la plupart du temps de la personne qui a prêté assistance. Cette mesure ne sera prise que si, après mûre réflexion, il s'avère que le navire peut être mieux aidé dans un port qu'en mer. Les risques encourus dans le port ne peuvent contrebalancer les risques encourus en mer.

mogen niet opwegen tegen de risico's die op zee worden gelopen. Bij het beoordelen van deze risico's worden vanzelfsprekend alle belangen van de haven en het omringende gebied meegewogen. Bij het brengen van een schip naar een haven kunnen aan de kapitein of de scheepseigenaar beperkende voorschriften worden opgelegd aangaande de toegang en het verblijf van het schip in de haven, in het belang van de openbare veiligheid in de haven. Het brengen van het schip naar een haven kan worden afhankelijk gesteld van financiële garanties, volgens de bepalingen van artikel 24 van dit wetsontwerp.

Art. 24

De in artikel 24, § 1 van het wetsontwerp vermelde aansprakelijkheidslimieten zijn deze uit :

- het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969 en goedgekeurd bij wet van 20 juli 1976;
- het Internationaal verdrag ter oprichting van een Internationaal Fonds voor de vergoeding van schade door verontreiniging door olie opgemaakt te Brussel op 18 december 1971;
- het Protocol bij dit Verdrag, opgemaakt te Londen op 19 november 1976 en goedgekeurd en uitgevoerd door de wet van 6 augustus 1993, alsmede de Protocollen bij beide voornoemde verdragen opgemaakt te Londen op 27 november 1992;
- het Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen (LLMC), opgemaakt te Londen op 19 november 1976 en goedgekeurd bij de wet van 11 april 1989; en
- de Overeenkomst inzake de wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van het zeevervoer van nucleaire stoffen, opgemaakt te Brussel op 17 december 1971 en goedgekeurd bij de wet van 11 april 1989.

Indien de storting van de borgsom wordt geweigerd, kan het schip worden vastgehouden totdat aan de borgstelling van artikel 24, § 1 is voldaan. Eens aan de borgstelling tot voldoening van de overheid met bevoegdheid op zee is voldaan, vervalt de noodzaak tot het verder vasthouden van het schip.

HOOFDSTUK VI

Vergunningen en machtigingen

Art. 25

Artikel 25 werd aangepast aan het advies van de Raad van State.

Zo worden in § 1 de activiteiten vermeld waarvoor een voorafgaande vergunning of machtiging verleend door de minister, is vereist.

Il va de soi que tous les intérêts du port et de la région environnante sont pris en compte dans l'appréciation de ces risques. Lorsqu'un navire est ramené à un port, des consignes restrictives peuvent être imposées au capitaine ou au propriétaire du navire concernant l'accès et le séjour du navire dans le port, dans l'intérêt de la sécurité publique dans le port. Le rapatriement du navire dans un port peut être soumis à des garanties financières, conformément aux dispositions de l'article 24 du présent projet de loi.

Art. 24

Les limites de responsabilité mentionnées à l'article 24, § 1^{er} du projet de loi sont celles qui découlent :

- de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 29 novembre 1969 et approuvée par la loi du 20 juillet 1976;
- de la Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 18 décembre 1971;
- du Protocole de cette Convention, fait à Londres le 19 novembre 1976, approuvé et exécuté par la loi du 6 août 1993, ainsi que les protocoles aux deux Conventions précitées faits à Londres le 27 novembre 1992;
- de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC), faite à Londres le 19 novembre 1976 et approuvée par la loi du 11 avril 1989; et
- de la Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires, faite à Bruxelles le 17 décembre 1971 et approuvée par la loi du 11 avril 1989.

En cas de refus de versement du cautionnement, le navire peut être retenu jusqu'au moment où il est satisfait au cautionnement visé à l'article 24, § 1^{er}. La nécessité de retenir plus longtemps le navire cesse d'exister, dès qu'il est procédé au cautionnement à la satisfaction de l'autorité ayant compétence en mer.

CHAPITRE VI

Permis et Autorisations

Art. 25

L'article 25 a été adapté à l'avis du Conseil d'Etat.

Au § 1^{er} sont ainsi mentionnées toutes les activités qui requièrent un permis ou autorisation accordée par le ministre.

In § 2 wordt aan de Koning de machtiging verleend om die verplichting uit te breiden tot andere activiteiten. Deze bevoegdheid wordt echter beperkt door de limitatieve lijst van activiteiten die niet kunnen onderworpen worden aan een vergunning of machtiging, overeenkomstig § 3.

Dit is het geval voor de Belgische beroepsvisserij waarbij alle vissersvaartuigen bestemd voor de beroepsvischvangst reeds in het bezit moeten zijn van een visvergunning verstrekt door het ministerie van Middenstand en Landbouw. Deze nationale visvergunningen zijn gebaseerd op Verordening 3690/93 (EG), zoals ten uitvoer gelegd bij koninklijk besluit van 21 juni 1994 en regelmatig gewijzigd.

Het wetenschappelijk zee-onderzoek is ook niet onderworpen aan artikel 25, § 1, evenmin als de exploratie- en exploitatieconcessies voor minerale en andere niet-levende rijkdommen van de zee (bijvoorbeeld zand en grind) op het Belgisch continentaal plat die worden geregeld door de wet van 13 juni 1969 inzake het continentaal plat van België en die behoren tot de bevoegdheid van het ministerie van Economische Zaken.

Voor de scheepvaart geldt het algemeen uitgangspunt dat het varen op zich niet aan een vergunning kan worden onderworpen. Bij de scheepvaart wordt in het wetsontwerp wel een uitzondering gemaakt voor het achterlaten en vernietigen van wrakken en gezonken scheepslading die onder het stortingsverbod vallen. Niettemin kan het achterlaten en vernietigen van wrakken en gezonken scheepslading op zee worden toegestaan mits dit is vergund, in de zin van voorafgaandelijk aan de derelictie. Bij risico's op verontreiniging, hetgeen moet blijken uit een milieueffectenbeoordeling voorzien in artikel 28 van het wetsontwerp, of in geval de veiligheid van de scheepvaart in het gedrang wordt gebracht, heeft de eigenaar in navolging op artikel 78 van dit wetsontwerp en Hoofdstuk V van de wet van 11 april 1989 de plicht tot het lichten en verwijderen van scheepswrakken, wrakstukken, scheepslading en gezonken tuigen uit het mariene milieu.

Niet-winstgevende individuele activiteiten zoals onder meer het zwemmen in zee, het vissen, het surfen worden uiteraard niet onderworpen aan een voorafgaandelijke vergunning.

In artikel 25 zijn eveneens niet de activiteiten bedoeld die tot de bevoegdheid behoren van het Vlaamse Gewest, zoals de onderhoudsbaggerwerken voor de scheepvaartwegen en de instandhoudingsbaggerwerken noodzakelijk voor de zeewering.

Art. 26

Artikel 26 bepaalt dat de Koning de procedure met betrekking tot de toekenning, de opschorting en de intrekking van de vergunningen of machtigingen verder regelt. Hij kan tevens nadere regels vaststellen inzake het toezicht waaraan deze activiteiten onderworpen zijn.

Au § 2 le Roi a le pouvoir d'étendre éventuellement cette obligation à d'autres activités. Cette compétence est limitée par la liste non exhaustive d'activités qui ne peuvent être soumises à un permis ou une autorisation, conformément au § 3.

Tel est le cas de la pêche professionnelle belge, pour laquelle tous les bateaux de pêche destinés à la pêche professionnelle doivent déjà être en possession d'une licence de pêche délivrée par le ministère des Classes moyennes et de l'Agriculture. Cette licence de pêche nationale est basée sur le Règlement 3690/93 (CE) transposé par l'arrêté royal du 21 juin 1994 modifié à plusieurs reprises.

La recherche scientifique marine n'est également pas soumise à l'article 25, § 1^{er}, de même que les concessions d'exploration et d'exploitation pour les minéraux et autres richesses non vivantes de la mer (par exemple sable et gravier) sur le plateau continental belge, régies par la loi du 13 juin 1969 sur le plateau continental de la Belgique et relevant de la compétence du ministère des Affaires économiques.

Quant à la navigation, le point de départ général est que la navigation en tant que telle ne requiert pas d'autorisation. A ce propos, le projet de loi prévoit néanmoins une exception pour l'abandon et la destruction d'épaves et de cargaisons coulées qui relèvent de l'interdiction d'immersion. L'abandon et la destruction d'épaves et de cargaisons coulées sont cependant autorisés s'ils font l'objet d'une autorisation préalable à la déreliction. En cas de risques de pollution, ce que doit établir une évaluation d'incidences telle que prévue à l'article 28 du présent projet de loi, ou lorsque la sécurité de la navigation est compromise, le propriétaire est tenu de renflouer l'épave, les débris d'épaves, la cargaison et les gréements et de les enlever du milieu marin, conformément à l'article 78 du présent projet de loi et du Chapitre V de la loi du 11 avril 1989.

Des activités individuelles non lucratives comme la natation en mer, la pêche, la planche à voile, ne sont pas soumises à une autorisation préalable.

L'article 25 ne vise pas non plus les activités relevant de la compétence de la Région flamande comme les travaux de dragage d'entretien des routes maritimes et les travaux de dragage de maintenance des ouvrages maritimes.

Art. 26

L'article 26 dispose que le Roi fixe la procédure concernant l'octroi, la suspension et le retrait des permis ou autorisations. Il peut également fixer des règles supplémentaires concernant le contrôle auquel sont soumises ces activités.

Art. 27

Artikel 27 heeft betrekking op de militaire activiteiten in de zeegebieden.

In afwijking van artikel 25 kunnen de militaire activiteiten enkel aan een vergunning of machtiging onderworpen worden, op gezamenlijke voordracht van de minister en de minister die de Landsverdediging onder zijn bevoegdheid heeft. In dat geval zal de vergunning of de machtiging vermeld in artikel 25 gezamenlijk door de beide ministers worden verleend.

HOOFDSTUK VII

Milieueffectenrapport en -beoordeling

Art. 28

Artikel 28 van het wetsontwerp vormt de rechtsbasis om activiteiten in de zeegebieden waarvoor een vergunning of machtiging nodig is, aan een milieueffectenbeoordeling door de overheid te onderwerpen. De overheid belast met de milieueffectenbeoordeling wordt aangeduid door de minister of Staatssecretaris tot wiens bevoegdheid de bescherming van het mariene milieu behoort. De milieueffectenbeoordeling vindt plaats bij de aanvraag voor een vergunning of machtiging op basis van het bij te voegen milieueffectenrapport, alsook tijdens de activiteiten.

Overeenkomstig het advies van de Raad van State wordt gepreciseerd dat het om elke activiteit gaat die krachtens dit wetsontwerp of krachtens andere geldende wettelijke of reglementaire bepalingen onderworpen is aan een vergunning of een machtiging. Daarbij wordt een uitzondering gemaakt voor de vergunningen verleend in navolging van de visserijwetgeving en de concessies verleend op basis van de wet van 13 juni 1969 inzake het continentaal plat van België. Voor deze vergunningen en concessies zijn de betrokken wetgevingen van toepassing.

Artikel 28, § 2 heeft betrekking op het milieueffectenrapport alvorens de activiteiten te starten. Diegene die een vergunde activiteit of een activiteit onderworpen aan een machtiging wenst uit te voeren in de zeegebieden moet bij zijn aanvraag hiertoe een milieueffectenrapport voegen. Dit rapport wordt op initiatief van de aanvrager en op diens kosten opgesteld. Dit milieueffectenrapport maakt het voorwerp uit van een milieueffectenbeoordeling door de overheid.

Artikel 28, § 3 legt aan de overheid die bevoegd is voor het verstrekken van een vergunning of machtiging, de verplichting op rekening te houden met de milieueffectenbeoordeling.

Voor verschillende activiteiten van dezelfde aard worden er vereenvoudigde procedures uitgewerkt in §§ 4 en 5.

Art. 27

L'article 27 concerne les activités militaires dans les espaces marins.

Par dérogation à l'article 25, les activités militaires ne peuvent être soumises à un permis ou une autorisation que sur proposition conjointe du ministre et du ministre qui a la Défense nationale dans ses attributions. Dans ce cas, le permis ou l'autorisation visés à l'article 25 sont délivrés conjointement par les deux ministres.

CHAPITRE VII

Etude et évaluation des incidences sur l'environnement

Art. 28

L'article 28 du projet de loi constitue la base légale permettant de soumettre à une évaluation des incidences sur l'environnement par l'autorité, des activités dans les espaces marins qui font l'objet d'un permis ou d'une autorisation. L'autorité chargée de l'évaluation des incidences sur l'environnement est désignée par le ministre ou Secrétaire d'Etat qui a la protection du milieu marin dans ses attributions. Cette évaluation est effectuée lors de la demande du permis ou de l'autorisation, sur la base de l'étude d'incidence sur l'environnement à joindre à la demande, ainsi que pendant les activités.

Conformément à l'avis du Conseil d'Etat, il est précisé qu'il s'agit de toute activité qui est soumise à un permis ou une autorisation en vertu du présent projet de loi ou en vertu d'autres dispositions légales ou réglementaires en vigueur. Il est fait exception pour les permis attribués sur la base de la législation en matière de pêche et les concessions attribuées sur la base de la loi du 13 juin 1969 sur le plateau continental de la Belgique. Pour ces permis et concessions est dès lors d'application la législation en vigueur.

L'article 28, § 2 a trait à l'étude d'évaluation d'incidences précédant le début des activités. Celui qui désire mener dans les espaces marins une activité soumise à un permis ou une autorisation doit joindre, à sa demande, un rapport d'évaluation. Cet étude est établi à l'initiative du demandeur et à ses frais. Il fait l'objet d'une évaluation des incidences sur l'environnement par l'autorité.

L'article 28, § 3 impose à l'autorité compétente pour l'octroi d'une autorisation ou d'un permis, l'obligation de tenir compte de l'évaluation des incidences sur l'environnement.

Pour les activités de même nature, les §§ 4 et 5 prévoient des procédures simplifiées.

Zo biedt artikel 28, § 4 aan de overheid de mogelijkheid om bij verschillende activiteiten van dezelfde aard over te gaan tot één geïntegreerde milieueffectenbeoordeling.

Artikel 28, § 5 biedt aan de aanvrager van een vergunning of een machtiging voor verschillende activiteiten van dezelfde aard, de mogelijkheid om mits toelating van de bevoegde overheid over te gaan tot één geïntegreerd milieueffectenrapport.

Art. 29

De permanente milieueffectenbeoordeling tijdens de activiteiten wordt verder uitgewerkt in artikel 29 en is in grote lijnen geïnspireerd op het principe van de toezichtprogramma's die reeds bestaan bij zanden grindontginningen op het Belgisch continentaal plat en bij het storten van baggerspecie. Ook in die gevallen betaalt diegene die de activiteiten uitvoert de kosten voor deze toezichtprogramma's. Het onderzoek naar de gevolgen van de winningen op het Belgisch continentaal plat en de vergoedingen ervoor maken het voorwerp uit van de individuele concessiebesluiten, in navolging van het koninklijk besluit van 7 oktober 1974 betreffende het verlenen van concessies voor de exploratie en de exploitatie van de minerale en andere niet-levende rijkdommen van het continentaal plat (*Belgisch Staatsblad* 1 januari 1975). Het koninklijk besluit van 14 juli 1993 tot vaststelling van de ontvangsten en uitgaven van het Fonds voor zandwinningen — Continentaal Plat van België legt onder meer de uitgaven voor de onderzoeken voor de vaststelling van de effectieve en de mogelijke gevolgen van deze exploratie en exploitatie ten laste van dit Fonds (*Belgisch Staatsblad* 10 augustus 1993). In dit Fonds worden de vergoedingen gestort die door de Administratie van het Mijnwezen worden ontvangen voor de concessies voor de exploratie en exploitatie van de minerale en niet-levende rijkdommen van het continentaal plat.

Artikel 29 stelt verder dat, na het verlenen van de vergunningen of machtigingen, de activiteiten worden onderworpen aan toezichtsprogramma's en permanente milieueffectenonderzoeken.

Artikel 29 bepaalt dat, indien uit dit onderzoek blijkt dat zich nieuwe nadelige gevolgen voor het mariene milieu hebben voorgedaan, de vergunningen of machtigingen kunnen worden opgeschort of ingetrokken overeenkomstig het hierop van toepassing zijnde opschortings- of intrekkingregime.

Belangrijk is dat het regime van het permanent onderzoek zoals geregeld in artikel 3 van de wet van 13 juni 1969 inzake het continentaal plat van België niet valt onder het toepassingsgebied van artikel 29.

Ainsi l'article 28, § 4 permet à l'autorité de procéder à une seule évaluation d'incidence intégrée lorsqu'il s'agit de plusieurs activités de même nature.

L'article 28, § 5 permet au demandeur d'un permis ou d'une autorisation de faire procéder à une seule étude d'incidence intégrée pour plusieurs activités de même nature, moyennant l'accord de l'autorité compétente.

Art. 29

L'évaluation d'incidence permanente en cours d'activités est développée à l'article 29 et s'inspire dans les grandes lignes du principe des programmes de surveillance déjà appliqués aux exploitations de sable et de gravier sur le plateau continental belge et à l'immersion de déblais de dragage. Dans ces cas également, les frais des programmes de surveillance sont à la charge de celui qui mène les activités. L'examen des effets des exploitations sur le plateau continental belge et son indemnisation font l'objet des arrêtés de concession individuels, en application de l'arrêté royal du 7 octobre 1974 relatif à l'octroi de concessions de recherche et d'exploitation des ressources minérales et d'autres ressources non vivantes (*Moniteur belge* du 1^{er} janvier 1975). En vertu de l'arrêté royal du 14 juillet 1993 fixant les recettes et les dépenses du Fonds pour l'extraction de sable — Plateau continental de la Belgique, les frais des recherches en vue de la détermination des effets effectifs et éventuels de cette exploration et exploitation sont à charge de ce Fonds (*Moniteur belge* du 10 août 1993). Les redevances que perçoit l'Administration des Mines pour les concessions d'exploration et d'exploitation des ressources minérales et non vivantes du plateau continental, sont également versées à ce Fonds.

L'article 29 stipule, qu'après l'octroi des permis ou autorisations, les activités sont soumises à des programmes de surveillance et des examens permanents de leurs incidences sur l'environnement.

L'article 29 stipule que, si cette étude fait apparaître des effets nuisibles nouveaux pour le milieu marin, les permis ou autorisations peuvent être suspendus ou retirés conformément au régime de suspension ou de retrait applicable.

Il est important de mentionner que le régime de l'examen continu comme prévu à l'article 3 de la loi du 13 juin 1969 sur le plateau continental de la Belgique ne tombe pas dans le champs d'application de l'article 29.

Art. 30

Artikel 30 verstrekt aan de Koning de bevoegdheid om :

- de procedure, de inhoud, de voorwaarden en de vorm van het milieueffectenrapport en de milieueffectenbeoordeling vast te stellen;
- de vergoeding te bepalen voor de milieueffectenbeoordeling door de overheid en de administratieve kosten ervan.

Artikel 30 sluit hierbij het continue onderzoek bedoeld in artikel 3, vijfde lid van de wet van 13 juni 1969 inzake het continentaal plat van België uit.

HOOFDSTUK VIII

Noodmaatregelen ter vrijwaring en bescherming van het mariene milieu

De artikelen 31 en 32 van het wetsontwerp bieden een wettelijke basis voor de verdere uitwerking van operationele interventieplannen tussen en door de betrokken overheden, zoals in het kader van het « Rampenplan Noordzee » onder de coördinatie geplaatst van de gouverneur van West-Vlaanderen. Het optreden op zee vereist het ter beschikking stellen en het opvorderen van noodzakelijke middelen op het vasteland teneinde snel en adequaat te kunnen optreden in noodsituaties.

Art. 31

Het voorstel tot het opvorderen van de noodzakelijke middelen voor een optreden op zee kan luidens artikel 31, § 1 uitgaan van de overheid met bevoegdheid op zee. Het voorstel moet onmiddellijk in kennis worden gebracht van de bevoegde ministers en de provinciegouverneur in wiens bevoegdheidsgebied de opvorderingen gewenst zijn.

In navolging op het advies van de Raad van State, wordt bevestigd dat krachtens artikel 31, § 2 de voorgestelde opvorderingen effectief worden uitgevoerd door tussenkomst van de gouverneur van de betrokken provincie voor zover het opvorderingen betreft binnen zijn bevoegdheid.

Artikel 31, § 3 voorziet in de noodzaak tot expliciete verlenging van de opvorderingen na het verstrijken van tien dagen. Het bepalen van deze verlenging komt toe aan de minister tot wiens bevoegdheid Binnenlandse Zaken behoort, bevoegd voor onder meer de civiele bescherming, die daarover de betrokkenen vooraf moet horen of oproepen.

Luidens artikel 31, § 4 zal de Koning de modaliteiten vastleggen inzake de vergoedingen voor de opvorderingen.

Art. 30

L'article 30 autorise le Roi à :

- établir la procédure, le contenu, les conditions et la forme de l'étude d'incidence et de l'évaluation d'incidence;
- fixer la redevance pour couvrir les frais de l'évaluation d'incidence par l'autorité et les frais administratifs de celle-ci.

L'article 30 fait exception de l'étude continue prévue à l'article 3, cinquième alinéa de la loi du 13 juin 1969 sur le plateau continental.

CHAPITRE VIII

Mesures d'urgence de protection et de sauvegarde du milieu marin

Les articles 31 et 32 du projet de loi proposent la base légale pour le développement des plans d'intervention opérationnels entre et par les autorités concernées, comme dans le cadre du « *Rampenplan Noordzee* » du gouvernement provincial de la Flandre occidentale. L'intervention en mer requiert la mise à disposition rapide et la réquisition des moyens nécessaires sur la terre ferme afin de pouvoir intervenir rapidement et efficacement dans des situations d'urgence.

Art. 31

La proposition de réquisition des moyens requis peut, selon l'article 31 § 1^{er}, émaner de l'autorité ayant compétence en mer. La proposition doit être immédiatement portée à la connaissance des ministres compétents et du gouverneur de la province dans laquelle les réquisitions sont souhaitées.

Suite à l'avis du Conseil d'Etat il est précisé qu'aux termes de l'article 31, § 2 les réquisitions proposées sont effectivement exécutées à l'intervention du gouverneur de la province concerné, pour autant que ces réquisitions se situent dans sa compétence.

L'article 31, § 3 prévoit la nécessité de prolongation explicite des réquisitions après un délai de dix jours. Cette prolongation relève des attributions du ministre qui a l'Intérieur dans ses attributions compétent notamment pour la protection civile qui entendra ou appellera préalablement les intéressés à cet égard.

Selon l'article 31, § 4, le Roi fixe les modalités d'indemnisation des mesures de réquisition.

Art. 32

Artikel 32, § 1 voorziet dat de overheid bevoegd op zee bij een verontreiniging of dreigende verontreiniging ambtshalve tussenkomt op zee (binnen of buiten de zeegebieden) ter bescherming en vrijwaring van de zeegebieden. De tussenkomst buiten de zeegebieden moet geschieden volgens de bepalingen van het Internationaal verdrag betreffende maatregelen in volle zee, in geval van een ongeval dat verontreiniging door olie tot gevolg heeft of kan hebben, opge maakt te Brussel op 29 november 1969, en het Protocol van 1973 betreffende de maatregelen in volle zee in geval van verontreiniging door stoffen, andere dan oliën, opge maakt te Londen op 2 november 1973.

Artikel 32, § 2 somt de ministers op die moeten worden betrokken bij het opstellen van de gezamenlijke operationele interventieplannen bij een verontreiniging of een dreigende verontreiniging van de zeegebieden.

In deze plannen wordt bepaald welke overheid verantwoordelijk is voor de coördinatie van de interventies.

Artikel 32, § 3 laat de mogelijkheid open voor de overheid om de operationele interventieplannen te testen in een gesimuleerde verontreinigingssituatie.

Art. 33

In artikel 33 van het wetsontwerp wordt benadrukt dat de overheid bij het voorkomen, verminderen en bestrijden van verontreiniging geen schade of verontreiniging van het ene gebied naar het andere gebied mag overbrengen. Deze in het internationaal recht algemeen aanvaarde verplichting vloeit voort uit artikel 195 van het Zeerechtverdrag en uit artikel 2.4 van het Verdrag van Parijs (1992).

Art. 34

Artikel 34 van het wetsontwerp laat voor de veroorzaker van de verontreiniging de mogelijkheid open om zijn eigen interventiemiddelen in te zetten, op voorwaarde dat de met de coördinatie belaste overheid bevoegd op zee ter plaatse, hiertoe uitdrukkelijk de toestemming verleent. De beslissing van de overheid bevoegd op zee laat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de vervuiler onverlet.

Art. 35

De veroorzaker van een verontreiniging heeft luidens artikel 35 van het wetsontwerp, de verplichting samen te werken met de overheid bij de bestrijding van de verontreiniging.

Art. 32

L'article 32, § 1^{er} prévoit qu'en cas de pollution ou de menace de pollution, l'autorité compétente en mer intervient d'office en mer (dans ou en dehors des espaces marins) pour protéger et sauvegarder le milieu des espaces marins. Une intervention en dehors des espaces marins sera effectuée conformément aux dispositions de la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accidents entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 29 novembre 1969, et du Protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures, fait à Londres le 2 novembre 1973.

L'article 32, § 2 énumère les ministres qui doivent participer à l'établissement conjoint des plans opérationnels d'intervention en cas de pollution ou de menace de pollution des espaces marins.

Dans ces plans sont indiquées les autorités compétentes pour la coordination des interventions.

L'article 32, § 3 permet à l'autorité de mettre à l'essai les plans opérationnels d'intervention dans une situation de pollution simulée.

Art. 33

L'article 33 stipule que lorsque l'autorité intervient pour prévenir, réduire et lutter contre la pollution, elle doit veiller à ne pas déplacer le préjudice ou le risque d'une zone à une autre. Cette obligation généralement acceptée en droit international figure notamment à l'article 195 de la Convention sur le droit de la mer et à l'article 2.4 de la Convention de Paris (1992).

Art. 34

L'article 34 permet à l'auteur de la pollution de déployer ses propres moyens d'intervention dans la mesure où l'autorité ayant compétence en mer chargée de la coordination sur place lui accorde son autorisation explicite. La décision de l'autorité ayant compétence en mer ne décharge pas le pollueur de sa responsabilité civile.

Art. 35

Aux termes de l'article 35 du projet, le pollueur est tenu de collaborer avec l'autorité dans la lutte contre la pollution.

Art. 36

Artikel 36 van het wetsontwerp betreft het gebruik van dispersanten en mechanische middelen ter bestrijding van een verontreiniging op zee. Luidens artikel 36, § 1 mogen geen chemische dispersanten worden gebruikt en geen mechanische middelen op zee worden achtergelaten zonder toestemming van de door de minister gemachtigde overheid.

Krachtens artikel 36, § 2 worden bij de bestrijding van een olieverontreiniging in eerste instantie en hoofdzakelijk enkel mechanische middelen ingezet (zijnde onder meer booms, skimmers en mechanische dispersie). Het gebruik van chemische dispersanten is bij uitzondering toegestaan indien de omstandigheden laten vermoeden dat een globale vermindering van de te verwachten nadelige effecten van de verontreiniging kan worden bereikt door het gebruik van dispersanten ten opzichte van de natuurlijke processen en de andere bestrijdingsmethoden. Hierbij zal rekening worden gehouden met de efficiëntie van het gebruik van de mechanische middelen en het natuurlijke dispersieproces. Het gebruik van dispersanten moet worden afgewogen op basis van drie factoren, zijnde het type olie, de plaats van verontreiniging en de weersomstandigheden. In geen geval mag het gebruik van dispersanten 20 % van de te behandelen olielozing overschrijden en het moet in alle gevallen beperkt blijven tot 100 ton per incident.

HOOFDSTUK IX

Herstel van schade en milieuverstoring

Art. 37

In artikel 37, § 1 wordt het beginsel van de objectieve aansprakelijkheid voor het herstel van de schade en milieuverstoring geïntroduceerd. De objectieve aansprakelijkheid voor olieverontreiniging op zee gaat reeds terug tot het Verdrag inzake de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie opgemaakt te Brussel op 29 november 1969 en goedgekeurd en uitgevoerd door de wet van 20 juli 1976. Sedertdien wordt in verdragen en nationale wetgeving het beginsel van de objectieve aansprakelijkheid voor schade meer en meer gehanteerd. Bij objectieve aansprakelijkheid is iemand ertoe gehouden een bepaalde schade te vergoeden, ook al heeft hij deze niet door zijn fout veroorzaakt. Deze aansprakelijkheid wordt objectief genoemd omdat zij niet langer gebaseerd is op een beoordeling van de subjectieve gedragingen van de verweerder (Interuniversitaire Commissie tot Herziening van het Milieurecht in het Vlaamse Gewest (Commissie Bocken) in « Voorontwerp Decreet Milieubeleid », Die Keure, Brugge, 1995, 867). Belangrijk is dat de milieuverstoring door dit wetsont-

Art. 36

L'article 36 règle l'utilisation de dispersants et de moyens mécaniques pour lutter contre la pollution en mer. En vertu de l'article 36, § 1^{er}, aucun dispersant chimique ne peut être mis en œuvre et aucun moyen mécanique ne peut être abandonné en mer sans l'autorisation de l'autorité mandatée à cette fin par le ministre.

Selon l'article 36, § 2 il faudra faire usage prioritairement et principalement de moyens mécaniques (barrières flottantes, écumeurs et dispersion mécanique) pour lutter contre une pollution par les hydrocarbures. L'utilisation de dispersants chimiques est autorisée exceptionnellement, lorsque les circonstances indiquent qu'une diminution globale des effets défavorables attendus pourra être réalisée par l'utilisation de dispersants, comparé aux processus naturels et aux autres méthodes de lutte. Il faudra tenir compte à cet égard de l'efficacité des moyens mécaniques et du processus de dispersion naturel. L'utilisation de dispersants doit être décidée en tenant compte de trois facteurs : le type d'hydrocarbures, la localisation de la pollution et les conditions atmosphériques. La quantité de dispersant utilisée ne peut, en aucun cas, dépasser 20 % du volume d'hydrocarbures à traiter et sera toujours limitée à 100 tonnes par incident de pollution.

CHAPITRE IX

Réparation de dommage et de perturbation environnementale

Art. 37

L'article 37, § 1^{er} introduit le principe de la responsabilité objective de la réparation de dommage et de perturbation environnementale. La responsabilité objective en matière de pollution marine par les hydrocarbures date de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 29 novembre 1969 et approuvée et exécutée par la loi du 20 juillet 1976. Depuis lors, le principe de la responsabilité objective des dommages est de plus en plus souvent utilisé dans les conventions et la législation nationale. La responsabilité objective implique que l'on peut être tenu d'indemniser un dommage déterminé même si on l'a causé sans avoir commis de faute. Cette responsabilité est appelée objective parce qu'elle n'est plus basée sur les comportements subjectifs du défendeur (Commission interuniversitaire pour la Révision du droit environnemental en Région flamande (Commission Bocken) dans « Voorontwerp van Decreet Milieubeleid », Die Keure, Brugge, 1995, 867). Un élément important est le fait que le présent projet de loi place expressément les pertur-

werp uitdrukkelijk binnen de sfeer van het aansprakelijkheidsrecht wordt gebracht.

In overeenstemming met het advies van de Raad van State wordt de aansprakelijkheid van de veroorzaker van de schade of de milieuverstoring begrensd door de uitzonderingsbepalingen vermeld in § 2.

Artikel 37, § 3 bepaalt dat het recht op herstel van milieuverstoring in hoofde van de Staat bestaat.

Artikel 37, § 4 laat het recht van de veroorzaker van verontreiniging onverlet om zijn aansprakelijkheid te beperken. Een belangrijk aspect van de objectieve aansprakelijkheid in internationale verdragen bestaat in het recht van de aansprakelijke om zijn aansprakelijkheid te beperken in welomschreven gevallen.

Krachtens artikel 37, § 5 mogen derden op eigen initiatief, en zonder toestemming van degene die de schade veroorzaakt heeft, maatregelen nemen om een schade of een milieuverstoring te herstellen.

Artikel 37, § 5 legt aan de veroorzaker van de schade of milieuverstoring de verplichting op de door derden gemaakte kosten voor het herstel in natura te vergoeden. Dit artikel behoedt eveneens de veroorzaker tegen onredelijke kosten voor de maatregelen die worden genomen tot herstel van de schade of van de milieuverstoring, indien deze maatregelen verder reiken dan het noodzakelijke herstel van het mariene milieu.

Art. 38

Artikel 38 past het principe dat de vervuiler betaalt toe, waarbij hij ook de kosten moet dragen voor de maatregelen ter voorkoming, beperking, vrijwaring, bescherming en bestrijding van verontreiniging of dreigende verontreiniging. Deze maatregelen mogen niet onredelijk zijn om de resultaten te bereiken noodzakelijk voor de bescherming van het mariene milieu.

De kosten van deze maatregelen worden begrensd door de finaliteit van de maatregelen. De formulering van artikel 38 vermijdt derhalve elk misbruik.

Art. 39

In artikel 39 wordt aan de Koning de opdracht gegeven om de modaliteiten uit te werken volgens dewelke de kosten voor de acties van de overheid ter bestrijding van verontreiniging dienen te worden verrekend. Bij de berekening van de kosten wordt rekening gehouden met de werkelijke kosten tijdens de acties, de vaste kosten rechtstreeks verbonden aan de interventie, en de kosten noodzakelijk om over de nodige actiemiddelen te beschikken. De laatste twee kostensoorten worden *pro rata temporis* verrekend.

bations environnementales dans le domaine du droit en matière de responsabilité.

Conformément à l'avis du Conseil d'Etat, la responsabilité de l'auteur du dommage ou de la perturbation environnementale est limitée par les clauses d'exemption mentionnées au § 2.

L'article 37, § 3 dispose que le droit de réparation d'une perturbation environnementale est acquis par l'Etat.

L'article 37, § 4 ne porte pas atteinte au droit de l'auteur d'une pollution de limiter sa responsabilité. Un aspect important de la responsabilité objective dans les conventions internationales est le droit du responsable de limiter sa responsabilité dans des cas bien définis.

En vertu de l'article 37, § 5 des tiers peuvent, de leur propre initiative et sans autorisation de l'auteur du préjudice, prendre des mesures visant à réparer un dommage ou une perturbation environnementale.

L'article 37, § 5 contraint l'auteur du dommage ou de la perturbation de l'environnement à rembourser les coûts exposés par des tiers pour la remise en état de la situation. Cet article protège aussi l'auteur de la pollution contre des dépenses déraisonnables causées par les mesures prises pour la réparation des dommages ou perturbations, dans le cas où ces mesures iraient au-delà de la nécessaire remise en état du milieu marin.

Art. 38

L'article 38 applique le principe du pollueur-payeur, en ce sens que les coûts des mesures de prévention, réduction, sauvegarde, protection ou lutte contre une pollution ou menace de pollution doivent également être pris en charge. Les mesures prises pour atteindre les résultats visés en matière de protection de l'homme et du milieu marin ne peuvent être déraisonnables.

Les coûts de ces mesures sont limités par la finalité des mesures. La formulation de l'article 38 évite dès lors tout abus.

Art. 39

L'article 39 charge le Roi d'arrêter les modalités de fixation et de recouvrement des coûts des actions de l'autorité pour faire face à une pollution. Lors du calcul de ces coûts, il est tenu compte des coûts réels des actions, des coûts fixes liés directement à l'intervention et des coûts engagés pour disposer des moyens d'action requis. Les deux derniers types de coûts sont calculés *pro rata temporis*.

Art. 40

Artikel 40 geeft aan de Koning de opdracht om de modaliteiten, procedures en de criteria ter vaststelling van milieuverstoring uit te werken. De vordering voor het herstel van milieuverstoring in de zeegebieden kan worden ingesteld door de Staat. De personen vermeld in artikel 37, § 5 kunnen echter de vergoeding vorderen van de door hen gemaakte kosten. De vergoeding voor het herstel van de verstoring van het mariene milieu dient door de veroorzaker van de verstoring in het Fonds voor Leefmilieu te worden gestort.

Art. 41

Artikel 41 herhaalt het principe in het aansprakelijkheidsrecht waarbij verschillende aansprakelijke personen voor één zelfde schade of milieuverstoring hoofdelijk aansprakelijk zijn. In dit geval heeft diegene die de schadelijder of de overheid heeft vergoed een regres tegen de andere aansprakelijken, in de mate van hun onderling aandeel in de milieuschade of milieuverstoring.

Art. 42

Artikel 42, § 1 voorziet in de mogelijkheid om de verantwoordelijken voor milieuschade een borgtocht te doen storten in de Deposito- en Consignatiekas. Deze borgtocht wordt door de overheid begroot, rekening houdende met de te verwachten schade en met de limieten van de beperkte aansprakelijkheid in internationale verdragen, zoals bijvoorbeeld gebruikelijk ten aanzien van aansprakelijke scheepseigenaars. Aan de verplichting van de borgtocht wordt voldaan indien een in België gevestigde bank hiervoor een bankgarantie verstrekt of indien een *Protection & Indemnity Club* hiervoor een ontvankelijke garantie tekent.

Bij het bepalen van het bedrag van de borgtocht, wordt luidens artikel 42, § 2 zowel rekening gehouden met de reeds geleden schade, als met de in de toekomst te verwachten schade zoals die door de bevoegde overheidsdiensten worden geëvalueerd.

HOOFDSTUK X

Toezicht en controle

Art. 43

Artikel 43 van het wetsontwerp geeft een opsomming van de ambtenaren belast met de opsporing en vaststelling van de inbreuken op dit wetsontwerp. In tegenstelling tot de andere opgesomde ambtenaren

Art. 40

L'article 40 charge le Roi d'arrêter les modalités, procédures et critères suivant lesquels une perturbation environnementale doit être établie. La demande de réparation de la perturbation environnementale est introduite par l'Etat. Les personnes mentionnées sous l'article 37, § 5 peuvent exiger le remboursement des coûts qu'elles ont encourus. Le montant de la réparation de la perturbation du milieu marin doit être versé par son auteur au Fonds pour l'Environnement.

Art. 41

L'article 41 répète le principe de la responsabilité selon lequel plusieurs personnes peuvent être solidairement responsables d'un même dommage ou d'une même perturbation de l'environnement. Dans ce cas, celui qui a indemnisé la victime ou l'autorité dispose d'un recours contre les autres responsables, proportionnellement à leur part de responsabilité dans le dommage au milieu marin ou dans la perturbation environnementale.

Art. 42

L'article 42, § 1^{er} prévoit la possibilité d'exiger des responsables du dommage le versement d'un cautionnement à la Caisse des Dépôts et Consignations. Ce cautionnement est chiffré par l'autorité compte tenu du dommage attendu et des limites de la responsabilité limitée dans les conventions internationales comme le veut par exemple la coutume à l'égard des propriétaires de navires. L'obligation de cautionnement est jugée remplie si ce dernier fait l'objet d'une garantie bancaire d'une banque établie en Belgique ou lorsqu'un *Protection & Indemnity Club* signe une garantie recevable.

Pour établir le montant du cautionnement, l'article 42, § 2 précise qu'il faut tenir compte non seulement des dommages déjà établis, mais aussi des risques futurs tels qu'évalués par les services publics compétents.

CHAPITRE X

Surveillance et contrôle

Art. 43

L'article 43 du projet de loi énumère les fonctionnaires chargés de rechercher et de constater les infractions au présent projet de loi. Contrairement aux autres fonctionnaires cités, les fonctionnaires du Ser-

is voor de ambtenaren van de Dienst Zeevisserij van het ministerie van Middenstand en Landbouw de opsporing en vaststelling van de inbreuken beperkt tot deze die verband houden met de visserij.

Art. 44

Artikel 44 over de processen-verbaal houdt ten volle rekening met het feit dat de overtreders van dit wetsontwerp in de zeegebieden niet-Belgen kunnen zijn. Hoewel luidens § 1 de processen-verbaal in het Nederlands of het Frans worden opgesteld, voorziet § 2 in de mogelijkheid voor de overtreder om een verklaring af te leggen in een andere taal. Aangezien van de verbalisant niet kan worden verwacht dat hij alle talen beheerst, moet de overtreder de mogelijkheid krijgen zijn eigen verklaring te schrijven.

Art. 45

In artikel 45, § 1 krijgen alle met het toezicht en de controle belaste ambtenaren de vrije toegang tot schepen, installaties en bouwwerken in de zeegebieden indien deze toegang noodzakelijk is om de inbreuken op dit wetsontwerp te kunnen vaststellen. Bij koopvaardischepen op zee moeten wel bijzondere procedures worden gevolgd, zoals voorzien in artikel 69 van dit wetsontwerp. In artikel 45, § 2 wordt voorzien in het recht van vrije toegang tot opslagplaatsen, overslagruimtes, kantoren en magazijnen, handelsgebouwen en voertuigen gelegen op het vasteland, noodzakelijk voor de vaststelling van de inbreuken op dit wetsontwerp. Dit recht is beperkt tot de officieren van de gerechtelijke politie, de waterschouten en de ambtenaren en agenten van de Zeevaartpolitie, en de ambtenaren en agenten van het ministerie van Economische Zaken, aangeduid door de bevoegde minister van Economische Zaken.

Art. 46

Luidens artikel 46 hebben al de ambtenaren uit artikel 43 het recht stalen te nemen of te laten nemen, waarvan een proces-verbaal wordt opgemaakt.

Art. 47

Luidens artikel 47 kunnen deze ambtenaren zich laten bijstaan door de openbare macht.

Art. 48

Artikel 48 handelt over het achtervolgingsrecht op zee (« *right of hot pursuit* ») ten aanzien van vreemde schepen bij inbreuken gepleegd op de Belgische wetgeving. Het achtervolgingsrecht is een voor

vice de la pêche maritime du ministère des Classes moyennes et de l'Agriculture sont uniquement compétents pour rechercher et constater les infractions dans le domaine de la pêche.

Art. 44

L'article 44 consacré aux procès-verbaux tient compte du fait que les contrevenants au présent projet de loi peuvent ne pas être Belges. Même si en vertu du § 1^{er}, les procès-verbaux sont rédigés en néerlandais et en français, le § 2 prévoit la possibilité pour le déclarant de faire une déclaration dans une autre langue. Etant donné que l'on ne peut attendre du verbalisateur qu'il connaisse toutes les langues, le déclarant doit avoir la possibilité de faire une déclaration par écrit.

Art. 45

Selon l'article 45, § 1^{er} tous les fonctionnaires chargés de la surveillance et du contrôle ont libre accès aux navires, installations et ouvrages situés dans les espaces marins pour autant que ce libre accès soit nécessaire pour constater les infractions au présent projet de loi. Une procédure spéciale prévue à l'article 69 du présent projet de loi doit être suivie pour les navires de la marine marchande en mer. L'article 45, § 2 prévoit le droit de libre accès aux entrepôts, dépôts, bureaux, magasins, bâtiments d'entreprise et véhicules situés à terre, nécessaire pour constater les infractions au présent projet de loi. Ce droit est réservé aux seuls officiers de la police judiciaire, aux commissaires maritimes et aux fonctionnaires et agents de la Police maritime, ainsi qu'aux fonctionnaires et agents du ministère des Affaires économiques, désignés par le ministre compétent pour l'Economie.

Art. 46

En vertu de l'article 46 les fonctionnaires visés à l'article 43 ont le droit de prélever ou faire prélever des échantillons dont il est dressé procès-verbal.

Art. 47

Selon l'article 47 ces fonctionnaires peuvent requérir l'assistance de la force publique.

Art. 48

L'article 48 du projet de loi traite du droit de poursuite en mer (« *right of hot pursuit* ») à l'égard des navires étrangers qui ont contrevenu à la législation belge. Le droit de poursuite appartient au droit

oorlogsschepen erkend gewoonterecht dat werd gecodificeerd in artikel 23 van het Verdrag van Genève betreffende de volle zee (1958) en overgenomen in artikel 111 van het Zeerechtverdrag.

Luidens artikel 48, § 2 kan de achtervolging worden ingezet door oorlogsschepen, militaire luchtvaartuigen of daartoe gemachtigde Belgische overheidschepen en -luchtvaartuigen (artikel 111 (5) van het Zeerechtverdrag). In het Zeerechtverdrag kan de achtervolging bijkomend worden ingezet in de exclusieve economische zone wegens inbreuken in deze zone of op het continentaal plateau tegen de van kracht zijnde reglementering van de kuststaat. De achtervolging wordt gekenmerkt door de continuïteit ervan, maar moet niet noodzakelijk door hetzelfde oorlogsschip of militair luchtvaartuig worden uitgeoefend. Een achtervolging is rechtsgeldig indien ze ononderbroken, waarbij inbegrepen afwisselend door een oorlogsschip, militair luchtvaartuig en/of een ander daartoe gemachtigd Belgisch overheidschip of -luchtvaartuig, wordt uitgeoefend. Alvorens de achtervolging te kunnen inzetten moet eerst een duidelijk hoorbaar of zichtbaar bevel tot stoppen worden gegeven.

Luidens artikel 48, § 3 houdt de achtervolging op indien het achtervolgde schip zich in de territoriale zee van een andere staat of de eigen staat bevindt.

Ongeacht het recht van achtervolging volgens dit wetsontwerp, maar ook luidens artikel 23 van het Verdrag van Genève over de volle zee van 1958 en artikel 111 van het Zeerechtverdrag, wordt in artikel 48, § 4 aan de Koning de mogelijkheid geboden om nadere regels vast te stellen met betrekking tot de praktische uitvoering van het achtervolgingsrecht door Belgische overheidsschepen.

HOOFDSTUK XI

Wijzigingen aan het Gerechtelijk Wetboek

Art. 49

Artikel 49 verleent aan de rechtbank van eerste aanleg de bevoegdheid kennis te nemen van de vorderingen die worden ingeleid krachtens dit wetsontwerp. Luidens artikel 622 van het Gerechtelijk Wetboek is de rechter slechts bevoegd binnen de grenzen van het rechtsgebied dat hem door de wet is toegekend, behalve in de gevallen waarin door de wet anders wordt bepaald.

Art. 50

Artikel 50 duidt de bevoegde beslagrechters aan in de territoriale zee en de exclusieve economische zone. Volgens artikel 1395 van het Gerechtelijk Wetboek moeten alle vorderingen betreffende bewarende beslagen en middelen tot tenuitvoerlegging worden ge-

coutumier dans le cas des navires de guerre; il a été codifié par l'article 23 de la Convention de Genève sur la haute mer (1958) et a été repris par l'article 111 de la Convention sur le droit de la mer.

L'article 48, § 2 précise que la poursuite peut être engagée par les navires de guerre, avions militaires ou autres navires et avions belges affectés à un service public et mandatés à cet effet (article 111 (5), Convention sur le droit de la mer). Aux termes de la Convention sur le droit de la mer, la poursuite peut aussi être engagée dans la zone économique exclusive en cas d'infractions contre la réglementation en vigueur dans l'Etat côtier commises dans cette zone ou sur le plateau continental. La poursuite est caractérisée par sa continuité mais ne doit pas nécessairement être menée par le même navire de guerre ou avion militaire. Une poursuite est légale si elle est ininterrompue, en ce compris les actions menées alternativement par un navire de guerre, un avion militaire et/ou un autre navire ou avion belge mandaté à cet effet par les pouvoirs publics. Avant d'engager la poursuite, un ordre de stopper visuel ou sonore clair doit être donné.

Selon l'article 48, § 3 la poursuite cesse lorsque le navire poursuivi se trouve dans la mer territoriale d'un autre Etat ou de son propre Etat.

Sans préjudice du droit de poursuite conformément au présent projet de loi, mais aussi en vertu de l'article 23 de la Convention de Genève sur la haute mer de 1958 et de l'article 111 de la Convention sur le droit de la mer, l'article 48, § 4 autorise le Roi à fixer des règles supplémentaires relatives aux modalités de l'exécution pratique du droit de poursuite par les navires belges.

CHAPITRE XI

Modifications apportées au Code judiciaire

Art. 49

L'article 49 stipule que le tribunal de première instance est compétent pour prendre connaissance des demandes formulées en vertu du présent projet de loi. Conformément à l'article 622 du Code judiciaire, le juge n'a de compétence que dans les limites du territoire qui lui est assigné par le Roi, sauf mentions contraires dans la loi.

Art. 50

L'article 50 désigne les juges des saisies compétents dans la mer territoriale et dans la zone économique exclusive. Selon l'article 1395 du Code judiciaire, toutes les demandes qui ont trait aux saisies et aux voies d'exécution sont portées devant le juge

bracht voor de beslagrechter. Bij toepassing van artikel 633 van het Gerechtelijk Wetboek is uitsluitend de rechter van de plaats van het beslag, zijnde waar de in beslag te nemen goederen zich bevinden, bevoegd om als beslagrechter op te treden, tenzij de wet anders bepaalt. Artikel 50 van dit wetsontwerp voorziet uitdrukkelijk de beslagrechters van alle kustarrondissementen en het arrondissement Antwerpen bevoegd te maken voor vorderingen inzake bewarende en uitvoerende beslagen op zee.

HOOFDSTUK XII

Strafbepalingen

Art. 51

Artikel 51, § 1 van dit wetsontwerp voorziet in de bestraffing van inbreuken gepleegd op de beschermingsmaatregelen voor de beschermde mariene gebieden en de beschermde soorten. De geldboetes in artikel 51, § 2 van het wetsontwerp zijn lager dan deze bij inbreuken tegen de andere bepalingen uit Hoofdstuk III, omdat er in de artikelen 13 en 14 hoofdzakelijk sprake is van niet-intentionele daden (bijvangst) waarvoor er een meldingsplicht of plicht tot opvang bestaat. De strafmaat wordt wel verdubbeld in geval van herhaling van hetzelfde misdrijf binnen drie jaar en indien het misdrijf 's nachts plaatsvindt.

Art. 52

Artikel 52, § 1 van het wetsontwerp voorziet in hoge geldboetes bij overtreding van de verbodsbepalingen inzake het verbranden en storten van afval en andere materie in de zee, alsook bij het overtreden van het lozingsverbod op directe lozingen in de zeegebieden. De geldboetes zijn gelijk aan de geldboetes uit artikel 4, § 1 van de wet van 20 december 1984 houdende goedkeuring van het Verdrag inzake de voorkoming van verontreiniging van de zeeën ten gevolge van het storten van afvalstoffen, van de Bijlagen, het Addendum en het Bijvoegsel, opgemaakt te Londen, Mexico, Moskou en Washington op 29 december 1972 en gewijzigd te Londen op 12 oktober 1978, 1 december 1978 en 1 december 1980 en artikel 5, § 1 van de wet van 8 februari 1978 houdende goedkeuring van het Verdrag ter voorkoming van de verontreiniging van de zee ten gevolge van het storten vanaf schepen en luchtvaartuigen, en van de Bijlagen, opgemaakt te Oslo op 15 februari 1972. Aangezien de wet van 20 december 1984 nog van kracht blijft, is het niet de bedoeling dat de geldboetes in dit wetsontwerp afwijken van de geldboetes in de wet van 20 december 1984, temeer daar deze boetes betrekking kunnen hebben op dezelfde verbodsbepalingen. Artikel 52, § 1 voert tevens

des saisies. En application de l'article 633 du Code judiciaire, seul le juge du lieu de la saisie, c'est-à-dire de l'endroit où se trouvent les biens à saisir, est compétent pour agir comme juge des saisies, sauf disposition contraire dans la loi. L'article 50 du présent projet de loi prévoit expressément que les juges des saisies de tous les arrondissements côtiers et de l'arrondissement d'Anvers sont compétents pour toutes les actions relatives aux saisies conservatoires et exécutoires en mer.

CHAPITRE XII

Dispositions pénales

Art. 51

L'article 51, § 1^{er} du présent projet de loi fixe les peines frappant les infractions aux mesures de protection des aires marines et des espèces protégées. Les amendes prévues à l'article 51, § 2 du projet de loi sont moins élevées que celles frappant les infractions aux autres dispositions du Chapitre III, parce que les articles 13 et 14 visent surtout les actes non intentionnels (prises accessoires) pour lesquels il existe une obligation de notification ou de prise en charge. Les peines sont toutefois doublées en cas de récidive de l'infraction dans les trois ans et lorsque l'infraction est commise pendant la nuit.

Art. 52

L'article 52, § 1^{er} du projet de loi prévoit des amendes élevées en cas d'infraction aux dispositions d'interdiction concernant l'incinération et l'immersion de déchets et de toute autre matière en mer, ainsi qu'en cas d'infraction à l'interdiction de rejets directs dans les espaces marins. Les amendes sont égales aux amendes fixées par l'article 4, § 1^{er} de la loi du 20 décembre 1984 portant approbation de la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultat de l'immersion de déchets, des Annexes, de l'Additif et de l'Appendice, faits à Londres, Mexico, Moscou et Washington le 29 décembre 1972 et modifiés à Londres le 12 octobre 1978, 1^{er} décembre 1978 et 1^{er} décembre 1980 et par l'article 5, § 1^{er} de la loi du 8 février 1978 portant approbation de la Convention pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs, et des Annexes, faites à Oslo le 15 février 1972. Etant donné que la loi du 20 décembre 1984 reste d'application, le but n'est pas que les amendes fixées par le présent projet de loi s'écarterent des amendes fixées par la loi du 20 décembre 1984, d'autant plus que ces amendes peuvent avoir trait aux mêmes mesures d'interdiction. L'article 52, § 1^{er} introduit aussi des peines de prison afin qu'en cas

gevangenisstraffen in om bij overtredingen op de artikelen 15, 16 en 17 rekening te kunnen houden met het economisch voordeel dat in bepaalde gevallen kan worden verkregen door deze verbodsbepalingen te schenden. Denken we bijvoorbeeld aan het storten van een *offshore*-installatie in de zeegebieden waarbij het verschil in kostprijs tussen het storten in zee en het ontmantelen van de installatie op het vasteland van die aard kan zijn dat het goedkoper is de wet te overtreden. Om deze reden bedraagt de maximum geldboete tweehonderd miljoen frank en wordt in een langdurige gevangenisstraf voorzien.

In artikel 52, § 2 worden inbreuken op de artikelen 18 (storten van baggerspecie) en 19 (normale exploitatielozingen bij *offshore*-activiteiten) minder streng gestraft omdat het geen totaal verbod op deze stortingen en lozingen betreft, maar eerder moet worden nagegaan of aan de voorwaarden tot het storten en lozen is voldaan. Ook de wet van 8 februari 1978 en de wet van 20 december 1984 maakt dit onderscheid en de geldboetes zijn bijgevolg dezelfde als deze in artikel 5, § 3 van de wet van 8 februari 1978 en artikel 4, § 3 van de wet van 20 december 1984.

In artikel 52, § 3 en § 4 wordt de strafmaat verdubbeld bij herhalingen van de overtredingen binnen de drie jaar volgend op een veroordeling voor hetzelfde misdrijf en bij inbreuken op de verbodsbepalingen 's nachts.

Art. 53

In artikel 53 van het wetsontwerp wordt voorzien in een geldboete voor de kapitein die een inbreuk pleegt op een verplicht te volgen routingstelsel of geen gevolg heeft gegeven aan de meldingsverplichtingen bij een ongeval met zijn schip. Deze strafmaat is dezelfde als de strafmaat in artikel 29, vijfde lid van de wet van 6 april 1995, zoals gewijzigd door dit wetsontwerp, in geval van overtredingen op meldingsverplichtingen voorzien voor voorvallen ten gevolge van artikel 11 van de wet van 6 april 1995. Artikel 53 voorziet in geen gevangenisstraffen, enerzijds omdat het weinig zinvol is om bijvoorbeeld vreemde kapiteins (Chinezen, Polen, ...) in Belgische gevangenis op te sluiten en anderzijds omdat in navolging op artikel 230 (1) van het Zeerechtverdrag geen gevangenisstraffen mogen worden opgelegd voor overtredingen begaan door vreemde schepen voorbij de territoriale zee.

Art. 54

In artikel 54 wordt voorzien in strafmaten bij het uitoefenen van activiteiten zonder een voorafgaandelijke geldige vergunning of machtiging. Artikel 54 viseert inbreuken op de bepalingen van de artikelen 18 en 25. De geldboetes zijn overgenomen uit

d'infraction aux articles 15, 16 et 17 l'on puisse tenir compte de l'avantage économique qui peut, dans certains cas, être obtenu en violant ces dispositions d'interdiction. Songeons par exemple à l'immersion d'une installation *offshore* dans les espaces marins, lorsque la différence de prix entre l'immersion en mer et le démantèlement de l'installation sur la terre ferme peut être telle qu'il est moins coûteux d'outrepasser la loi. Pour cette raison, l'amende maximum est de deux cents millions de francs et une longue peine d'emprisonnement est prévue.

L'article 52, § 2 prévoit des peines moins sévères pour les infractions aux articles 18 (rejets de déblais de dragage) et 19 (rejets d'exploitation normale d'activités *offshore*) parce qu'il ne s'agit pas d'une interdiction totale de ces immersions et rejets, mais plutôt de vérifier si les conditions de rejet et d'immersion sont remplies. La loi du 8 février 1978 et la loi du 20 décembre 1984 font également cette distinction et les amendes sont par conséquent les mêmes que celles fixées par l'article 5, § 3 de la loi du 8 février 1978 et par l'article 4, § 3 de la loi du 20 décembre 1984.

L'article 52, § 3 et § 4 double les peines en cas de récidive dans les trois ans suivant la condamnation pour la même infraction et d'infraction commise pendant la nuit.

Art. 53

L'article 53 du projet prévoit une amende pour le capitaine qui a commis une infraction à l'encontre d'un système d'organisation du trafic contraignant ou qui n'a pas donné suite à l'obligation de notification en cas d'accident survenu à son navire. Cette peine est la même que celle prévue par l'article 29, alinéa cinq de la loi du 6 avril 1995, telle que modifiée par le présent projet de loi, en cas d'infraction aux obligations de communication d'événements visés à l'article 11 de la loi du 6 avril 1995. L'article 53 ne prévoit pas de peines d'emprisonnement, d'une part, parce qu'il n'est guère opportun d'enfermer des capitaines étrangers (Chinois, Polonais, ...) dans les prisons belges et, d'autre part, parce que l'article 230 (1) de la Convention sur le droit de la mer stipule que des peines de prison ne peuvent être prononcées pour des infractions commises par des navires étrangers au-delà de la mer territoriale.

Art. 54

L'article 54 introduit les peines frappant l'exercice d'activités sans avoir reçu au préalable un permis ou une autorisation en bonne et due forme. L'article 54 vise les infractions aux dispositions des articles 18 et 25. Les amendes sont celles introduites par

artikel 5, § 2 van de wet van 8 februari 1978 en artikel 4, § 2 van de wet van 20 december 1984 betreffende de stortingsvergunningen.

Art. 55

In artikel 55 wordt in een geldboete voorzien indien chemische dispersanten worden gebruikt zonder de toestemming van de bevoegde overheid of indien voorwerpen ter bestrijding van een verontreiniging achteraf zonder toestemming worden achtergelaten in het mariene milieu.

Art. 56

Artikel 56 voorziet geldboetes voor diegenen die opzettelijk onjuiste informatie verstrekken aan de overheid met betrekking tot de milieueffectenrapportering in artikel 28, § 2 en artikel 30, § 1 van dit wetsontwerp, voor zover de onjuiste informatie van die aard is dat anders geen vergunning, concessie of machtiging zou zijn verstrekt. Ook hier werden de geldboetes voor gelijkaardige feiten overgenomen uit artikel 7 van de wet van 8 februari 1978 en uit artikel 6 van de wet van 20 december 1984.

Art. 57

In artikel 57 wordt in dezelfde geldboetes voorzien als deze in artikel 56 in de gevallen de opdrachten van controle, toezicht en opsporing door de overheid worden gehinderd of in de gevallen de instructies uit artikel 22 van dit wetsontwerp of de coördinatietaak van de autoriteiten in navolging op de artikelen 34, 35 en 36 van dit wetsontwerp manifest worden genegeerd.

Art. 58

Artikel 58 introduceert de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van rechtspersonen voor de betaling van schadevergoedingen, geldboetes en kosten wegens veroordelingen van hun organen of aangestelden bij inbreuken op dit wetsontwerp. Deze burgerrechtelijke aansprakelijkheid was reeds voorzien in artikel 9 van de wet van 8 februari 1978 en artikel 8 van de wet van 20 december 1984.

Art. 59

Artikel 59 voorziet, in navolging van artikel 30 van de wet van 6 april 1995 (MARPOL-wet), dat 20 % van de geldboetes zal worden gestort in het Fonds Leefmilieu.

l'article 5, § 2 de la loi du 8 février 1978 et de l'article 4, § 2 de la loi du 20 décembre 1984 relative aux autorisations d'immersion.

Art. 55

L'article 55 prévoit une amende dans le cas où des dispersants chimiques sont utilisés sans l'autorisation de l'autorité compétente ou si des matériaux mis en œuvre pour lutter contre une pollution sont par la suite abandonnés dans le milieu marin sans autorisation.

Art. 56

L'article 56 introduit des amendes pour toute personne ayant sciemment falsifié des informations communiquées aux autorités au sujet de l'étude d'incidence visé à l'article 2, § 2 et à l'article 30, § 1^{er} du présent projet de loi, dans la mesure où ces informations inexactes sont de telle nature qu'elles ont conditionné l'octroi d'une autorisation, d'un permis ou d'une concession. Ici également, les amendes sont les mêmes que celles prévues pour des faits identiques par l'article 7 de la loi du 8 février 1978 et l'article 6 de la loi du 20 décembre 1984.

Art. 57

L'article 57 introduit les mêmes amendes que celles prévues à l'article 56 pour quiconque fait obstacle aux missions de contrôle, de surveillance et de recherche de l'autorité, ou refuse ostensiblement les directives prévues à l'article 22 du présent projet de loi ou la coordination assurée par les autorités conformément aux articles 34, 35 et 36 du présent projet de loi.

Art. 58

L'article 58 introduit la responsabilité civile des personnes morales pour le paiement des dommages-intérêts, amendes et frais prononcés à charge de leurs organes ou préposés en cas d'infraction au présent projet de loi. Cette responsabilité civile était déjà prévue à l'article 9 de la loi du 8 février 1978 et à l'article 8 de la loi du 20 décembre 1984.

Art. 59

A l'instar de l'article 30 de la loi du 6 avril 1995 (loi MARPOL), l'article 59 prévoit que 20 % du montant des amendes doit être versé au Fonds pour l'Environnement.

Art. 60

Luidens artikel 60 zijn de rechtbanken van Brussel, Brugge, Veurne en Antwerpen bevoegd voor de geschillen voortvloeiende uit dit wetsontwerp.

Art. 61

Artikel 61 van dit wetsontwerp voert in navolging van de artikelen 216*bis* en 216*ter* van het Wetboek van strafvordering, de minnelijke schikking uitdrukkelijk in voor de volgende redenen :

— het minimum bedrag van de voor te stellen minnelijke schikking is, in tegenstelling tot artikel 216*bis* van het Wetboek van strafvordering, uitdrukkelijk hoger gesteld om rekening te houden met de economische voordelen die kunnen worden verkregen door overtredingen op sommige bepalingen van dit wetsontwerp;

— 20 % van het bedrag van de minnelijke schikking moet worden gestort in het Fonds Leefmilieu.

In navolging van artikel 216*bis* van het Wetboek van strafvordering kan het bedrag van de minnelijke schikking worden verhoogd met de kosten voor analyse of deskundig onderzoek.

Art. 62

Artikel 62 van het wetsontwerp betreft de procedure voor het verwijderen van voorwerpen, inrichtingen of bouwwerken die in de zeegebieden werden geplaatst in overtreding met de bepalingen van dit wetsontwerp. Artikel 62 is geïnspireerd op artikel 65 van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de Ruimtelijke Ordening en van de Stedebouw. In paragraaf 3 van artikel 62 van dit wetsontwerp wordt een uitdrukkelijke uitzondering gemaakt voor de toepassing van artikel 64 op gezonken schepen, scheepstuig en scheepslading in geval van scheepvaartongevallen. Bij scheepvaartongevallen is hoofdstuk V van de wet van 11 juli 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten van toepassing, gewijzigd door de artikelen 81, 82 en 83 van dit wetsontwerp.

Art. 63

Artikel 63 verklaart alle bepalingen van boek I van het Strafwetboek, inbegrepen hoofdstuk VII en artikel 85, van toepassing.

Art. 60

Selon l'article 60, les tribunaux de Bruxelles, Bruges, Furnes et Anvers sont compétents pour prendre connaissance des litiges découlant du présent projet de loi.

Art. 61

L'article 61 du présent projet de loi introduit expressément la transaction à l'amiable telle que prévue par les articles 216*bis* et 216*ter* du Code de procédure pénale pour les motifs suivants :

— le montant minimum de la transaction proposée est, contrairement aux dispositions de l'article 216*bis* du Code de procédure pénale, expressément supérieur afin de tenir compte des avantages économiques pouvant être obtenus en enfreignant certaines dispositions du présent projet de loi;

— 20 % du montant de la transaction à l'amiable doivent être versés au Fonds pour l'Environnement.

Comme dans l'article 216*bis* du Code de procédure pénale, le montant de la transaction peut être majoré des frais d'analyse ou d'expertise.

Art. 62

L'article 62 du projet de loi a trait à la procédure d'enlèvement d'objets, d'ouvrages ou de constructions mis en place dans les espaces marins en infraction des dispositions du présent projet de loi. L'article 62 s'inspire de la loi du 29 mars 1962 portant organisation de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. Le paragraphe 3 de l'article 62 introduit une exception expresse à l'application de l'article 64 aux épaves, gréements et cargaisons en cas d'accidents de navigation. Le chapitre V de la loi du 11 juillet 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux, modifié par les articles 81, 82 et 83 du présent projet de loi, est applicable en cas d'accidents de navigation.

Art. 63

L'article 63 déclare que toutes les dispositions du livre I^{er} du Code pénal sont d'application, en ce compris le chapitre VII et l'article 85.

HOOFDSTUK XIII

Wijzigingsbepalingen

Art. 64

Het artikel 64 werd aan het advies van de Raad van State aangepast inzake het regime van de pleziervaartuigen en vissersvaartuigen.

Artikel 1 van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen wordt aangevuld met het begrip « pleziervaartuigen ».

Het begrip « schip » omvat alle vaartuigen, waaronder ook pleziervaartuigen en vissersvaartuigen.

Het begrip « pleziervaartuig » wordt bijkomend gedefinieerd om tot een verschillende strafmaat te komen in artikel 72 van het wetsontwerp.

Art. 65

Het vermelden van het IMO-identificatienummer op alle relevante scheepsdocumenten is van belang om schepen te kunnen blijven identificeren binnen het systeem van de gegevensuitwisseling in het kader van de Europese samenwerking met betrekking tot de havenstaatcontroles.

Art. 66

Artikel 66 van het wetsontwerp specificeert de bewijsmiddelen, zoals de partijen zijn overeengekomen in uitvoering van de Overeenkomst inzake de samenwerking bij het bestrijden van de verontreiniging van de Noordzee door olie en andere schadelijke stoffen, en van de bijlage, opgemaakt te Bonn op 13 september 1983, en het besluit van 22 september 1989 betreffende de wijzigingen op deze Overeenkomst. Hoewel de Koning volgens artikel 3 van de goedkeuringswet van 16 juni 1989 van voornoemde overeenkomst, de nodige maatregelen kan treffen om de Overeenkomst, de amendementen en de wijzigingen in werking te stellen, heeft het bepaalde in artikel 66 van dit wetsontwerp betrekking op bewijsmiddelen in strafzaken waarvoor een regeling door de wetgever is vereist.

Art. 67

Artikel 67 van dit wetsontwerp voert de verplichting in voor grote schepen om noodplannen aan boord te hebben in geval van olieverontreiniging. Deze verplichting is een universele verplichting in navolging van een nieuw voorschrift 26 van het MARPOL-verdrag, van kracht voor alle schepen vanaf 4 april

CHAPITRE XIII

Dispositions modificatives

Art. 64

L'article 64 a été adapté conformément à l'avis du Conseil d'Etat concernant le régime des bateaux de plaisance et les bateaux de pêche.

L'article 1^{er} de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution de la mer par des navires est complété par la notion de « bateaux de plaisance ».

La notion « navire » contient tous les navires, dont les bateaux de plaisance et les bateaux de pêche.

La notion « bateau de plaisance » est définie afin de pouvoir appliquer une peine différente en vertu de l'article 72 du projet de loi.

Art. 65

La mention du numéro d'identification IMO sur tous les documents de bord relevant est importante pour pouvoir identifier les navires dans le système d'échange des données dans le cadre de la coopération européenne concernant les contrôles portuaires.

Art. 66

L'article 66 du présent projet de loi spécifie les moyens de preuve tels que convenus par les parties en exécution de l'Accord concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer du Nord par les hydrocarbures et d'autres substances dangereuses, et de son annexe, faits à Bonn le 13 septembre 1983, et de l'arrêté du 22 septembre 1989 modifiant cet Accord. Même si conformément à l'article 3 de la loi d'approbation de la Convention précitée du 16 juin 1989, le Roi peut prendre les mesures nécessaires pour mettre en œuvre l'Accord, les amendements et les modifications, les dispositions de l'article 66 du présent projet de loi ont trait aux moyens de preuve en matière pénale pour lesquels une réglementation par le législateur est requise.

Art. 67

L'article 67 du présent projet de loi introduit l'obligation pour les grands navires d'avoir des plans d'urgence à bord pour les cas de pollution par les hydrocarbures. Cette contrainte est une obligation universelle qui découle de la nouvelle disposition 26 de la Convention MARPOL, applicable à tous les

1995. Het nieuwe voorschrift 26 was nog niet omgezet in de Belgische wetgeving.

Art. 68

De schepen die niet beschikken over deze noodplannen mogen krachtens artikel 68 van dit wetsontwerp de Belgische havens niet verlaten.

Art. 69

Het artikel 69 van het wetsontwerp introduceert een nieuw artikel 17bis in de wet van 6 april 1995 die bepalingen van de artikelen 218 en 220 van het Zeerechtverdrag ten uitvoer brengt.

Artikel 17bis, § 1 heeft betrekking op de bevoegdheden en het recht tot onderzoek van de waterschouten en de agenten van de zeevaartpolitie in de Belgische havens aan boord van vreemde schepen die vermoed worden een overtreding te hebben gepleegd op de wetgeving tegen de verontreiniging. Het geeft uitvoering aan de bepalingen van de artikelen 220, (1) en 218, (1) en (2) van het Zeerechtverdrag.

Artikel 17bis, § 2 bepaalt het recht tot onderzoek van bepaalde overheden aan boord van vreemde schepen in zee. Het is conform aan de bepalingen van artikel 220, (2) van het Zeerechtverdrag.

Artikel 17bis, § 3 specificeert de draagwijdte van het onderzoek op zee vermeld in § 2. Het voorziet onder meer in de controle van de documenten van het schip, de nadere feitelijke inspectie van het schip en het nemen van monsters.

Artikel 17bis, § 4 stelt de regels vast die de betrokken ambtenaren en agenten moeten navolgen wanneer zij in zee overgaan tot de onderzoeken vermeld in de §§ 2 en 3 of tot de vasthouding van vreemde schepen.

Verschillende situaties kunnen worden voorzien naargelang de vermoedelijke overtreding, de ernst en de beschikbare bewijselementen :

1° de eerste situatie betreft om het even welke overtreding van de wetgeving tegen de verontreiniging gepleegd in de territoriale zee : de voorziene maatregelen zijn conform aan het artikel 220, (2) en (7) van het Zeerechtverdrag;

2° de tweede situatie betreft om het even welke overtreding van de wetgeving tegen de verontreiniging gepleegd in de exclusieve economische zone : de voorziene maatregelen zijn conform aan het artikel 220, (3) van het Zeerechtverdrag;

3° de derde situatie betreft een lozing verricht in de exclusieve economische zone in overtreding met de MARPOL-Conventie : de genomen maatregelen zijn conform aan artikel 220, (5) van het Zeerechtverdrag;

4° de vierde situatie betreft een ernstige onwettige lozing in de exclusieve economische zone die grote schade of een risico op grote schade heeft veroor-

navires à partir du 4 avril 1995. La nouvelle disposition 26 n'avait pas encore été transposée dans la législation belge.

Art. 68

Les navires qui ne disposent pas de ces plans d'urgence ne peuvent quitter les ports belges en vertu de l'article 68 du présent projet de loi.

Art. 69

L'article 69 du projet de loi introduit dans la loi du 6 avril 1995 un nouvel article 17bis qui met en application des dispositions des articles 218 et 220 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Article 17bis, § 1 concerne les compétences et le droit d'enquête des commissaires maritimes et agents de la police maritime dans les ports belges à bord des navires étrangers soupçonnés d'infraction à la législation anti-pollution. Il met en application les dispositions de l'article 220, (1) et de l'article 218, (1) et (2) de la Convention sur le droit de la mer.

Article 17bis, § 2 établit le droit d'enquête de certaines autorités à bord des navires étrangers en mer. Il se conforme aux dispositions de l'article 220, (2) de la Convention sur le droit de la mer.

Article 17bis, § 3 spécifie en quoi peut consister l'enquête en mer prévue au § 2. Il prévoit notamment le contrôle des documents du navire, l'inspection détaillée du navire et la prise d'échantillons.

Article 17bis, § 4 établit les règles auxquelles les fonctionnaires et agents visés doivent se conformer lorsqu'ils procèdent en mer aux enquêtes prévues aux §§ 2 et 3 ou à l'arraisonnement de navires étrangers.

Différentes situations sont envisagées suivant le lieu de l'infraction présumée, sa gravité et les éléments de preuve disponibles :

1° la première situation concerne une infraction quelconque à la réglementation anti-pollution commise dans la mer territoriale : les mesures prévues sont conformes à l'article 220, (2) et (7) de la Convention sur le droit de la mer;

2° la deuxième situation concerne une infraction quelconque à la réglementation anti-pollution commise dans la zone économique exclusive : les mesures prévues sont conformes à l'article 220, (3) de la Convention sur le droit de la mer;

3° la troisième situation concerne un rejet effectué dans la zone économique exclusive en infraction à la convention MARPOL : les mesures prises sont conformes à l'article 220, (5) de la Convention sur le droit de la mer;

4° la quatrième situation concerne un rejet illicite grave effectué dans la zone économique exclusive et qui a causé ou risque de causer des dommages impor-

zaakt : de voorziene maatregelen zijn conform aan artikel 220, (6) en (7) van het Zeerechtverdrag;

5° ten slotte, legt het vijfde punt van § 4 de objectieve criteria vast die de ambtenaren en agenten moeten hanteren bij het beslissen of zij geconfronteerd worden met een derde situatie (gewone onwetige lozing) of met een vierde situatie (risico van grote schade).

Artikel 17bis, § 5 herhaalt terecht dat een onderzoek op zee, noch de veiligheid van de agenten die ermee belast zijn, noch de veiligheid van de scheepvaart, noch de veiligheid van het mariene milieu in het gedrang mag brengen. Indien nodig, kan het betrokken schip naar een veilige plaats worden overgebracht.

Art. 70

Artikel 70 van dit wetsontwerp geeft uitvoering aan artikel 228 van het Zeerechtverdrag.

Art. 71

Artikel 71 van dit wetsontwerp machtigt het districtshoofd van de dienst zeevaartinspectie of zijn gemachtigde om schepen onder vreemde vlag in een Belgische haven op te houden totdat het schip beschikt over noodplannen aan boord in geval van olie-verontreiniging. Schepen die niet zijn voorzien van een IMO-identificatienummer worden eveneens in de havens opgehouden totdat ze hun IMO-identificatienummer kenbaar maken middels de daartoe bestemde scheepspapieren. Het vermelden van het IMO-identificatienummer op alle relevante scheepspapieren is van belang om schepen te kunnen blijven identificeren binnen het systeem van de gegevensuitwisseling in het kader van de Europese samenwerking met betrekking tot de havenstaatcontroles (Memorandum van Overeenstemming inzake havenstaatcontrole, Parijs, 26 januari 1982 en richtlijn 95/21/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruik maken van de havens in de Gemeenschap en varen onder jurisdictie van de lidstaten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord). Artikel 15 van richtlijn 95/21/EG verplicht de lidstaten het IMO-identificatienummer te vermelden in de publicaties over de aanhoudingen van schepen, zodat substandaardschepen kunnen worden gevolgd in de Europese havens, ongeacht het frequent wisselen van scheepseigenaar of benaming van het schip.

tants : les mesures prévues sont conformes à l'article 220, (6) et (7) de la Convention sur le droit de la mer;

5° enfin, le cinquième point du § 4 fixe les critères objectifs que les fonctionnaires et agents visés doivent utiliser pour décider s'ils se trouvent dans la troisième situation (simple rejet illicite) ou dans la quatrième situation (risque de dommages importants).

L'article 17bis, § 5 rappelle opportunément qu'une enquête en mer ne peut mettre en danger ni les agents qui en sont chargés, ni la navigation maritime, ni le milieu marin. En cas de besoin, il peut être nécessaire d'amener le navire concerné dans un havre sûr.

Art. 70

L'article 70 du présent projet de loi porte à exécution l'article 228 de la Convention sur le droit de la mer.

Art. 71

L'article 71 du présent projet de loi autorise le chef de district du service d'inspection de la marine ou son préposé à retenir dans un port belge des navires battant pavillon étranger jusqu'au moment où ils disposent de plans d'urgence pour les cas de pollution par les hydrocarbures. Les navires qui ne sont pas suivis d'un numéro d'identification OMI sont également retenus dans les ports jusqu'au moment où ils communiquent ledit numéro au moyen des lettres de mer prévues à cet effet. La mention du numéro d'identification OMI sur tous les documents de bord pertinents est importante pour pouvoir identifier les navires dans le système d'échange des données dans le cadre de la coopération européenne concernant les contrôles portuaires (Memorandum d'entente concernant le contrôle par l'Etat du port, Paris le 26 janvier 1982 et la directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires). L'article 15 de la directive 95/21/CE contraint les Etats membres à mentionner le numéro d'identification OMI dans les publications relatives à l'immobilisation de navires, afin que les navires puissent être suivis dans les ports européens, même en cas de changements fréquents de propriétaire ou de nom du navire.

Art. 72

Artikel 72 van dit wetsontwerp voert de omkering van de bewijslast in bij lozingsovertredingen op zee. Indien het vermoeden van de lozingsovertreding voor de autoriteiten wordt bevestigd door de bewijsmiddelen voorzien in artikel 66 van dit wetsontwerp of artikel 69 van dit wetsontwerp, moet de kapitein of de scheepseigenaar het bewijs leveren van het tegendeel. Deze omkering van bewijslast wordt eveneens benadrukt bij de processen-verbaal opgesteld door de ambtenaren belast met de opsporing en vaststelling van de overtredingen op de MARPOL-wet overeenkomstig artikel 77 van dit wetsontwerp.

Art. 73

Artikel 73 van dit wetsontwerp maakt de strafmaat uit de wet van 6 april 1995 lichter voor eigenaars van vissersvaartuigen en pleziervaartuigen bij lozingsovertredingen. De hoogte van de strafmaat in de overige strafbepalingen blijft dezelfde als in de MARPOL-wet. Het niet-melden door de kapitein (artikel 11 van de MARPOL-wet) wordt eveneens strafbaar gesteld, alsook het zich verzetten door de kapitein en de officieren tegen controles aan boord van het schip.

Art. 74

Artikel 74 van dit wetsontwerp voert in navolging van het artikel 216*bis* van het Wetboek van strafvordering, de minnelijke schikking uitdrukkelijk in.

Art. 75

Artikel 75 vervangt artikel 30 van de wet van 6 april 1995. De nieuwe tekst legt de verplichting aan alle gestrafte personen op om 20 % van het bedrag van de boetes in het Fonds Leefmilieu te storten. De maatregel wordt tot de minnelijke schikkingen uitgebreid.

Art. 76

Artikel 76 van dit wetsontwerp vervangt artikel 31 van de wet van 6 april 1995 om de borgtocht eveneens van toepassing te maken op schepen vastgehouden op grond van het nieuwe artikel 17*bis*.

Art. 72

L'article 72 du présent projet de loi introduit le renversement de la charge de la preuve en cas d'infraction aux normes d'immersion en mer. Si la présomption d'infraction est confirmée par les moyens de preuve prévus à l'article 66 du présent projet de loi ou à l'article 69 du présent projet de loi, le capitaine ou le propriétaire du navire est tenu de faire la preuve du contraire. Les procès-verbaux dressés par les fonctionnaires chargés de rechercher et de constater les infractions à la loi MARPOL conformément à l'article 77 du présent projet de loi mettent également l'accent sur ce renversement de la charge de la preuve.

Art. 73

L'article 73 du présent projet de loi allège les peines prévues par la loi du 6 avril 1995 pour les propriétaires de bateaux de pêche et de plaisance qui commettent des infractions aux normes de rejet. Les peines imposées par les autres dispositions pénales restent les mêmes que dans la loi MARPOL. La non-communication par le capitaine (article 11 de la loi MARPOL) est également sanctionnée, de même que l'opposition par le capitaine et les officiers aux contrôles à bord du navire.

Art. 74

L'article 74 du présent projet de loi introduit expressément la transaction à l'amiable telle que prévue par l'article 216*bis* du Code de procédure pénale.

Art. 75

L'article 75 remplace l'article 30 de la loi du 6 avril 1995. Le nouveau texte impose à toutes les personnes condamnées l'obligation de verser 20 % du montant des amendes prononcées au Fonds pour l'Environnement. Il étend cette disposition aux transactions à l'amiable.

Art. 76

L'article 76 du présent projet de loi remplace l'article 31 de la loi du 6 avril 1995 en ce sens que le cautionnement est également rendu applicable aux infractions aux navires immobilisés sur la base du nouvel article 17*bis*.

Art. 77

Artikel 77 van dit wetsontwerp voegt in artikel 32 van de wet van 6 april 1995 twee nieuwe categorieën van ambtenaren in die eveneens belast worden met de opsporing en vaststelling van lozingsovertredingen op zee.

Art. 77

L'article 77 du présent projet de loi introduit à l'article 32 de la loi du 6 avril 1995 deux nouvelles catégories de fonctionnaires qui sont également chargés de rechercher et de constater les infractions aux normes d'immersion en mer.

Art. 78

Artikel 78 van dit wetsontwerp heeft tot doel het toepassingsgebied van hoofdstuk V van de wet van 11 april 1989, de zogenaamde wrakkenwet, uit te breiden tot de Belgische exclusieve economische zone, waarbij de mogelijkheid wordt opengelaten om scheepswrakken, wrakstukken en gezonken tuigen in het mariene milieu achter te laten mits deze daartoe worden vergund door de overheid. Momenteel heeft de overheid geen enkele rechtsbasis om een scheepseigenaar te verplichten zijn scheepswrak te lichten of om gevaarlijke stoffen of voorwerpen uit het wrak te doen weghalen indien het vaartuig zich in de Belgische exclusieve economische zone bevindt.

Art. 78

L'article 78 du présent projet de loi a pour but d'étendre le champ d'application du chapitre V de la loi du 11 avril 1989 dite loi des épaves, à la zone économique exclusive de la Belgique, la possibilité étant laissée d'abandonner les épaves, gréements et cargaisons dans le milieu marin à condition de disposer d'une autorisation des autorités. Actuellement, l'autorité ne dispose d'aucune base légale pour obliger le propriétaire d'un navire à renflouer l'épave ou à en extraire les substances ou objets dangereux lorsque le navire se trouve dans la zone économique exclusive de la Belgique.

Art. 79

Artikel 79 van dit wetsontwerp voegt in de wet van 11 april 1989 de door de overheid getroffen maatregelen toe om het mariene milieu te beschermen tegen mogelijke verontreiniging.

Art. 79

L'article 79 du présent projet de loi insère dans la loi du 11 avril 1989 les mesures prises par l'autorité pour protéger le milieu marin contre une éventuelle pollution.

Art. 80

Door artikel 80 van dit wetsontwerp wordt in artikel 17 van dezelfde wet milieuschade als schade geleden door de overheid toegevoegd en worden de gevangenisstraffen verzwaaard (15 dagen tot 1 jaar in plaats van 8 dagen tot 3 maanden). Tevens worden de geldboetes verhoogd van een minimum geldboete van 26 frank naar een minimum geldboete van 500 frank en van een maximum geldboete van 300 frank naar een maximum geldboete van 2 miljoen frank. Deze verzwaring is noodzakelijk om te vermijden dat bij het achterlaten van schepen in zee de strafmaat ontoereikend is om een scheepseigenaar of zijn verzekeraar te verplichten het scheepswrak te lichten. De geldboete moet eveneens in verhouding staan tot de verzekerde waarde van het achtergelaten schip en/of de lading.

Art. 80

En vertu de l'article 80 du présent projet de loi, le dommage environnemental est ajouté aux dommages subis par l'autorité cités à l'article 17 de la loi visée ci-dessus, les peines de prison sont alourdies (15 jours à 1 an au lieu de 8 jours à 3 mois) et les amendes sont augmentées (d'une amende minimale de 26 francs à une amende minimale de 500 francs et d'une amende maximale de 500 francs à une amende maximale de 2 millions de francs). Cet ajustement s'impose pour éviter que lors de l'abandon d'épaves en mer, les peines soient insuffisantes pour contraindre le propriétaire ou son assureur à renflouer l'épave. L'amende doit être proportionnelle à la valeur assurée de l'épave abandonnée et/ou de la cargaison.

Art. 81

Artikel 81 vult de wet van 24 december 1976 houdende budgettaire voorstellen 1976-1977 aan met een bepaling over de kosten ten laste van de eigenaar van een zeeschip, verantwoordelijk voor de verontreiniging op zee. De verwijzing overeenkomstig het

Art. 81

L'article 81 complète la loi du 24 décembre 1976 relative aux propositions budgétaires 1976-1977 par une disposition concernant les frais à charge du propriétaire d'un navire de mer responsable d'une pollution en mer. La référence au droit international ren-

internationaal recht verwijst naar de verdragen waarin de scheepseigenaars gerechtigd zijn hun aansprakelijkheid te beperken.

Art. 82

Artikel 82 wijzigt de wet van 13 juni 1969 inzake het continentaal plat van België in die zin dat bij de exploratie- en exploitatieconcessies op het continentaal plat, de milieueffectenrapportage en -beoordeling voorzien in artikel 28 van dit wetsontwerp van toepassing worden.

Art. 83

Artikel 83 regelt de inlassing van de betrokken artikels in de tabel gevoegd bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen.

Art. 84

In artikel 84 van dit wetsontwerp wordt de toepassing van de wet van 26 maart 1971 op de bescherming van de oppervlaktewateren tegen verontreiniging met betrekking tot de territoriale zee, opgeheven.

Art. 85

Artikel 85 heft de wet van 8 februari 1978 ter goedkeuring van het Verdrag van Oslo (1972) op, aangezien het Verdrag van Oslo is vervangen door het Verdrag van Parijs (1992).

*De Vice-Eerste Minister en Minister van
Economie en Telecommunicatie,*

E. DI RUPO

*De Vice-Eerste Minister en Minister van
Binnenlandse Zaken,*

L. TOBBACK

*De Vice-Eerste Minister en Minister van
Landsverdediging,*

J.-P. PONCELET

voie aux conventions qui autorisent les propriétaires de navires à limiter leur responsabilité.

Art. 82

L'article 82 modifie la loi du 13 juin 1969 sur le plateau continental de la Belgique en ce sens que le rapport et l'évaluation des incidences sur l'environnement prévus à l'article 28 du présent projet de loi sont rendus applicables aux concessions d'exploration et d'exploitation sur le plateau continental.

Art. 83

L'article 83 règle l'insertion des articles concernés dans le tableau annexé à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires.

Art. 84

L'article 84 du présent projet de loi abroge l'application de la loi du 26 mars 1971 sur la protection des eaux de surface contre la pollution pour ce qui est de la mer territoriale.

Art. 85

L'article 85 abroge la loi du 8 février 1978 portant approbation et exécution de la Convention d'Oslo (1972), cette Convention étant remplacée par la Convention de Paris (1992).

*Le Vice-Premier Ministre et Ministre de
l'Economie et des Télécommunications,*

E. DI RUPO

*Le Vice-Premier Ministre et Ministre
de l'Intérieur,*

L. TOBBACK

*Le Vice-Premier Ministre et Ministre
de la Défense nationale,*

J.-P. PONCELET

De Minister van Wetenschapsbeleid,

Y. YLIEFF

*De Minister van Volksgezondheid en
Pensioenen,*

M. COLLA

De Minister van Buitenlandse Zaken,

E. DERYCKE

*De Minister van Landbouw en de Kleine en
Middelgrote Ondernemingen,*

K. PINXTEN

De Minister van Vervoer,

M. DAERDEN

De Minister van Justitie,

T. VAN PARYS

*De Staatssecretaris voor Volksgezondheid,
Maatschappelijke Integratie en Leefmilieu,*

J. PEETERS

Le Ministre de la Politique scientifique,

Y. YLIEFF

*Le Ministre de la Santé publique et
des Pensions,*

M. COLLA

Le Ministre des Affaires étrangères,

E. DERYCKE

*Le Ministre de l'Agriculture et des
Petites et Moyennes Entreprises,*

K. PINXTEN

Le Ministre des Transports,

M. DAERDEN

Le Ministre de la Justice,

T. VAN PARYS

*Le Secrétaire d'Etat à la Sécurité, à l'Intégration
sociale et à l'Environnement,*

J. PEETERS

VOORONTWERP VAN WET

voorgelegd aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België

Artikel 1

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

HOOFDSTUK I

Definities

Art. 2

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

1° « zeegebieden » : de territoriale zee en de maritieme zones buiten het nationaal grondgebied waarin België rechtsmacht kan uitoefenen overeenkomstig het internationaal zeerecht, waaronder de exclusieve economische zone, wanneer deze bij wet zal zijn ingesteld, en het continentaal plat, bedoeld in de wet van 13 juni 1969 inzake het continentaal plat van België;

2° « mariene milieu » : zowel de abiotische omgeving van de zeegebieden als de biota, hierin inbegrepen de fauna, de flora en de mariene habitats die ze innemen, alsook de ecologische processen werkzaam binnen dit milieu en de onderlinge wisselwerkingen tussen de abiotische en biotische componenten;

3° « bescherming » : het geheel van maatregelen nodig voor het behoud, het herstel, het duurzaam beheer van het mariene milieu en de maatregelen nodig voor het handhaven en herstellen van de kwaliteit van het mariene milieu, met uitsluiting van de maatregelen inzake voorkoming en beperking van verontreiniging die moeten genomen worden bij punt- of diffuse bronnen gelegen op het vasteland;

4° « mariene ecosysteem » : een dynamisch complex van gemeenschappen van planten, dieren en micro-organismen en hun niet-levende omgeving, die in een onderlinge wisselwerking een functionele eenheid vormen;

5° « mariene habitat » : een zone in zee met bijzondere geografische, abiotische en biotische kenmerken en die zowel geheel natuurlijk als halfnatuurlijk kan zijn;

6° « verontreiniging » : de rechtstreekse of onrechtstreekse inbrenging door de mens van stoffen en energie in de zeegebieden, die schadelijke gevolgen hebben of naar alle waarschijnlijkheid kunnen hebben, zoals schade aan de levende rijkdommen van de zee en de mariene ecosystemen, gevaar voor de gezondheid van de mens, belemmering van de activiteiten op zee, met inbegrip van het vissen en andere rechtmatige gebruiken van de zee, aantasting van de kwaliteit van het zeewater voor het gebruik ervan en de vermindering van de recreatieve waarde;

7° « milieuschade » : elke beschadiging, verlies of na-deel voortvloeiende uit een aantasting van het mariene

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'Etat

Avant-projet de loi visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique

Article 1^{er}

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

CHAPITRE I^{er}

Définitions

Art. 2

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

1° « espaces marins » : la mer territoriale et les zones maritimes situées en dehors du territoire national dans lesquelles la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit maritime international, en ce compris la zone économique exclusive, lorsqu'elle sera instaurée par la loi, et le plateau continental, visé par la loi du 13 juin 1969 sur le plateau continental de la Belgique;

2° « milieu marin » : l'environnement abiotique des espaces marins et la biote, en ce compris la faune, la flore et les habitats naturels ou semi-naturels qu'ils occupent, ainsi que les processus écologiques à l'œuvre dans cet environnement et les interactions entre les composantes abiotiques et biotiques;

3° « protection » : l'ensemble des mesures nécessaires pour la conservation, le rétablissement et la gestion durable du milieu marin ainsi que les mesures nécessaires pour conserver et rétablir la qualité du milieu marin, à l'exclusion des mesures relatives à la prévention et à la réduction de la pollution qui doivent être prises au niveau des sources ponctuelles ou diffuses situées sur la terre ferme.

4° « écosystème marin » : le complexe dynamique formé de communautés de plantes, d'animaux et de micro-organismes et de leur habitat non-vivant, qui par leur interaction forment une unité fonctionnelle;

5° « habitat marin » : une zone en mer se distinguant par ses caractéristiques géographiques, abiotiques et biotiques spécifiques, qu'elle soit entièrement naturelle ou semi-naturelle;

6° « pollution » : l'introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substances ou d'énergie dans les espaces marins, lorsqu'elle a ou, selon toute vraisemblance, peut avoir des effets nuisibles tels que dommage aux ressources vivantes de la mer et aux écosystèmes marins, risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités en mer, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer, altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation et de la dégradation des valeurs d'agrément;

7° « dommage environnemental » : tout dégat, perte ou tort résultant d'une atteinte au milieu marin ou aux inté-

milieu of de daarmee verband houdende belangen van het Koninkrijk België, wat er ook de oorzaak van is;

8° « milieuverstoring » : een nadelige beïnvloeding van het mariene milieu, voor zover deze geen milieuschade uitmaakt;

9° « schip » : elk vaartuig, van welk type of omvang ook, dat in het mariene milieu opereert waaronder onder meer draagvleugelboten, luchtkussenvaartuigen, afzinkbare vaartuigen en drijvende tuigen, alsmede vaste en drijvende platforms;

10° « routingssystemen » : elke maatregel ten aanzien van de scheepvaart met het oog op de verbetering van de navigatie, het verhogen van de verkeersveiligheid of het beschermen van het mariene milieu, uitgezonderd het beodoelen van schepen;

11° « scheepvaartongeval » : het aanvaren of het stranden van schepen of een ander scheepvaartvoorval of andere gebeurtenis aan boord van een schip of daarbuiten, die kan leiden tot milieuschade of milieuverstoring;

12° « scheepseigenaar » : de eigenaar, de bevrachter, de beheerder of de exploitant van een schip;

13° « overheid » of « overheden » : de ambtenaren en agenten van de diensten waarvan de bevoegdheid is vastgelegd bij deze wet of de van kracht zijnde reglementering inzake de betrokken materie;

14° « de autoriteit » of « de autoriteiten » : de waterschouten, de agenten van de zeevaartpolitie, de gezagvoerders van patrouillevaartuigen, de ambtenaren en agenten van de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee, de daartoe door hun hiërarchie gemandateerde officieren en onderofficieren van de Marine en de door de minister aangeduide beëdigde agenten;

15° « offshore-activiteiten » : activiteiten uitgevoerd in de zeegebieden met het oog op de exploratie, evaluatie en exploitatie van vloeibare en gasvormige koolwaterstoffen;

16° « offshore-installatie » : elke door de mens gemaakte structuur, installatie of vaartuig of onderdeel ervan, zowel drijvend als op de zeebodem vastgemaakt, die in de zeegebieden opgesteld zijn en bedoeld is voor offshore-activiteiten;

17° A. « storten »

(i) het zich opzettelijk ontdoen in zee van afval of andere materie vanaf schepen, luchtvaartuigen of offshore-installaties;

(ii) het zich opzettelijk ontdoen in zee of het tot zinken brengen van schepen, luchtvaartuigen, offshore-installaties of pijpleidingen;

(iii) het in zee achterlaten van offshore-installaties of andere door de mens gemaakte structuren, geheel of gedeeltelijk *in situ*, met de loutere bedoeling zich ervan te ontdoen;

B. onder « storten » wordt niet begrepen :

(i) het zich overeenkomstig het MARPOL-Verdrag of andere toepasselijke internationale wetgeving, ontdoen van afval of andere materie gepaard gaande met, of voortvloeiende uit, de normale werking van schepen, luchtvaartuigen of offshore-installaties;

(ii) de plaatsing van materie met een ander doel dan er zich enkel en alleen van te ontdoen, mits deze plaatsing niet strijdig is met het doel van deze wet;

18° A. « verbranding » : elke opzettelijke verbranding van afval of andere materie in zee met de bedoeling deze thermisch te vernietigen;

B. « verbranding » omvat niet de thermische vernietiging in overeenstemming met de toepasselijke internationale wetgeving van afval of andere materie die gepaard

rêts connexes du Royaume de Belgique, quelle que soit la cause de celle-ci;

8° « perturbation environnementale » : une influence négative sur le milieu marin pour autant qu'elle ne constitue pas un dommage à l'environnement;

9° « navire » : tout bâtiment de quelque type ou dimension que ce soit, qui opère dans le milieu marin, y compris notamment les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes;

10° « systèmes d'organisation du trafic » : toute mesure relative à la navigation maritime destinée à améliorer la navigation, à augmenter la sécurité du trafic ou à protéger le milieu marin, à l'exclusion du pilotage de navires;

11° « accident de navigation » : l'abordage ou l'échouement de navires ou tout autre incident de navigation à bord ou à l'extérieur d'un navire qui peut entraîner un dommage environnemental ou une perturbation environnementale;

12° « propriétaire de navire » : le propriétaire, l'affréteur, le gestionnaire ou l'exploitant d'un navire;

13° « les services compétents » : les fonctionnaires et agents des services dont la compétence en la matière visée est établie par la présente loi ou par la réglementation en vigueur dans la matière visée;

14° « l'autorité » ou « les autorités » : les commissaires maritimes, les agents de la police maritime, les commandants des bâtiments patrouilleurs et les fonctionnaires et agents de l'Unité de Gestion du Modèle Mathématique de la Mer du Nord, les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés à cet effet par leur hiérarchie et les agents assermentés désignés par le ministre;

15° « activités offshore » : les activités menées dans les espaces marins aux fins de la prospection, de l'évaluation ou de l'exploitation des hydrocarbures liquides ou gazeux;

16° « installation offshore » : toute structure faite par l'homme, installation ou navire, ou des parties de ceux-ci, flottante ou fixée sur le fond de la mer, et placée dans les espaces marins à des fins d'activités offshore;

17° A. « immersion »

(i) l'action consistant à se défaire délibérément de déchets ou autres matières dans la mer à partir de navires ou aéronefs ou à partir d'installations offshore;

(ii) l'action consistant à saborder ou à se défaire délibérément en mer de navires, aéronefs, installations offshore ou pipelines;

(iii) l'abandon en mer d'installations offshore ou d'autres structures faites par l'homme, entièrement ou partiellement *in situ*, avec l'intention précise de s'en défaire;

B. le terme « immersion » ne couvre pas :

(i) l'action, visée par la Convention MARPOL ou d'autres règles de droit international applicable, de se défaire de déchets ou autres matières liés à ou provenant de l'exploitation normale de navires, aéronefs ou installations offshore;

(ii) le dépôt de matières à des fins autres que leur simple élimination, sous réserve que ce dépôt n'aille pas à l'encontre des buts de la présente loi;

18° A. « incinération » : toute combustion délibérée de déchets ou autres matières en mer, aux fins de leur destruction thermique;

B. le terme « incinération » ne vise pas la destruction thermique de déchets ou autres matières, conformément au droit international applicable, produits directement ou

gaat met, of voortvloeit uit de normale werking van schepen, luchtvaartuigen of *offshore*-installaties;

19° « directe lozingen » :

(i) de lozingen waarbij stoffen, energie, voorwerpen of verontreinigd water de zeegebieden rechtstreeks vanaf de kust bereiken en niet via het hydrografische net of de atmosfeer;

(ii) de lozingen afkomstig van elke bron die verband houdt met een opzettelijke verwijdering onder de zeebodem, toegankelijk gemaakt vanaf het land via tunnels, pijpleidingen of op enige andere manier;

(iii) de lozingen afkomstig van door de mens gemaakte structuren die in de zeegebieden staan opgesteld en niet dienen voor *offshore*-activiteiten;

20° « Verdrag van Parijs » : het Verdrag inzake de bescherming van het mariene milieu van de Noordoostelijke Atlantische Oceaan, ondertekend te Parijs op 22 september 1992, goedgekeurd bij wet van 11 mei 1995;

21° « MARPOL-Verdrag » : het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van de verontreiniging door schepen en Bijlagen, opgemaakt te Londen op 2 november 1973, en het Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van de verontreiniging door schepen en Bijlage, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978, goedgekeurd bij wet van 17 januari 1984, alsook latere wijzigingen van dit Verdrag welke voor België internationaal bindend zijn;

22° « de minister » : de minister of staatssecretaris tot wiens bevoegdheid de bescherming van het mariene milieu behoort.

HOOFDSTUK II

Algemene doelstellingen en beginselen

Art. 3

Deze wet beoogt het behoud van de eigen aard, de biodiversiteit en het ongeschonden karakter van het mariene milieu door middel van maatregelen tot bescherming ervan en door middel van maatregelen tot herstel van de milieuschade en de milieuverstoring.

Art. 4

§ 1. De gebruikers van de zeegebieden en de overheid zullen bij het uitvoeren van hun activiteiten in de zeegebieden rekening houden met het beginsel van het preventief handelen, het voorzorgsbeginsel, het beginsel van het duurzaam beheer, het vervuiler-betaalt beginsel en het herstelbeginsel.

§ 2. Het beginsel van het preventief handelen impliceert dat moet worden opgetreden om milieuschade te voorkomen, veeleer dan de schade achteraf te moeten herstellen.

§ 3. Het voorzorgsbeginsel betekent dat preventieve maatregelen worden getroffen, indien er redelijke gronden tot bezorgdheid bestaan voor verontreiniging van de zeegebieden, zelfs in de gevallen dat er geen overtuigend bewijs is van een oorzakelijk verband tussen het inbrengen van stoffen, energie en materialen in de zeegebieden en de gevolgen.

§ 4. Het beginsel van duurzaam beheer in de zeegebieden impliceert dat de natuurlijke rijkdommen in voldoende

indirectement lors de l'exploitation normale de navires, d'aéronefs ou d'installations *offshore*;

19° « rejets directs » :

(i) les rejets par lesquels des substances, de l'énergie, des objets ou des eaux polluées atteignent les espaces marins directement depuis la côte et non par le réseau hydrographique ou d'atmosphère;

(ii) les rejets provenant de toute source associée à l'élimination délibérée dans le sous-sol marin, rendu accessible depuis la terre par des tunnels, des canalisations ou tout autre moyen;

(iii) les rejets provenant de structures faites par l'homme placées dans les espaces marins à des fins autres que des activités *offshore*;

20° « Convention de Paris » : la convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord est, faite à Paris le 22 septembre 1992 et approuvée par la loi du 11 mai 1995;

21° « Convention MARPOL » : La convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, les Annexes faites à Londres le 2 novembre 1973, le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, et Annexe, fait à Londres le 17 février 1978, approuvés par la loi du 17 janvier 1984, ainsi que les amendements ultérieurs de cette Convention engageant la Belgique sur le plan international;

22° « le ministre » : le ministre ou secrétaire d'état qui a la protection du milieu marin dans ses attributions.

CHAPITRE II

Objectifs et principes généraux

Art. 3

La présente loi tend à sauvegarder le caractère spécifique, la biodiversité et l'intégrité du milieu marin au moyen de mesures de protection de ce milieu et par des mesures de réparation des dommages environnementaux et des perturbations environnementales.

Art. 4

§ 1^{er}. Lorsqu'ils mènent des activités dans les espaces marins, les utilisateurs de ces espaces et les pouvoirs publics doivent tenir compte du principe de prévention, du principe de précaution, du principe de la gestion durable, du principe du pollueur-payeur et du principe de réparation.

§ 2. Le principe de prévention implique qu'il faut agir afin de prévenir un dommage à l'environnement plutôt que d'avoir à réparer ce dommage par la suite.

§ 3. Le principe de précaution signifie que des mesures de prévention doivent être prises en cas de crainte raisonnable de pollution des espaces marins, même s'il n'existe pas de preuve décisive de causalité entre l'introduction de substances, d'énergie ou de matériaux dans les espaces marins et les effets.

§ 4. L'application du principe de gestion durable dans les espaces marins implique que les ressources naturelles

mate beschikbaar worden gehouden voor toekomstige generaties en dat de effecten van het menselijk handelen de draagkracht van het milieu in de zeegebieden niet overschrijdt. Hiertoe zal het ecosysteem en de ecologische processen noodzakelijk voor het functioneren van het mariene milieu worden beschermd, de biologische diversiteit ervan worden behouden en het natuurbehoud daartoe worden gestimuleerd.

§ 5. Het beginsel dat de vervuiler betaalt, betekent dat de kosten voor maatregelen ter voorkoming, vermindering en bestrijding van verontreiniging en voor het herstellen van milieuschade voor rekening zijn van de vervuiler.

§ 6. Het herstelbeginsel impliceert dat bij milieuschade of milieuverstoring in de zeegebieden, het mariene milieu in de mate van het mogelijke wordt hersteld in zijn oorspronkelijke toestand.

Art. 5

Elke persoon die in de zeegebieden een activiteit uitoefent, heeft de verplichting de nodige voorzorgen te nemen ter voorkoming van milieuschade of milieuverstoring. In het bijzonder heeft de scheepseigenaar de verplichting alle voorzorgsmaatregelen te nemen om verontreiniging te voorkomen en te beperken.

HOOFDSTUK III

Mariene beschermde gebieden en bescherming van soorten

Art. 6

De Koning neemt de maatregelen voor het toepassen van de volgende internationale verdragen en Europese akten in de zeegebieden die ze viseren, alsook van hun wijzigingen, voor zover deze wijzigingen niet door een wet moeten worden bekrachtigd :

(i) de Richtlijn van de Raad van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand (79/409/EEG);

(ii) de Richtlijn van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde fauna en flora (92/43/EEG);

(iii) de Overeenkomst inzake watergebieden die van internationale betekenis zijn, in het bijzonder als woongebied voor watervogels, opgemaakt te Ramsar op 2 februari 1971 en goedgekeurd bij wet van 22 februari 1979, zoals gewijzigd door het Protocol (Parijs, 1982) en de Wijzigingen (Regina, 1987), goedgekeurd bij wet van 10 mei 1994;

(iv) het Verdrag inzake het behoud van wilde dieren en planten en hun natuurlijk leefmilieu in Europa, opgemaakt te Bern op 19 september 1979 en goedgekeurd bij wet van 20 april 1989;

(v) het Verdrag inzake de bescherming van de trekken- de wilde diersoorten, opgemaakt te Bonn op 23 juni 1979 en goedgekeurd bij wet van 27 april 1990 en de Overeenkomsten in toepassing hiervan gesloten (artikel IV (3));

(vi) het Verdrag inzake biologische diversiteit opgemaakt te Rio de Janeiro op 5 juni 1992 en goedgekeurd bij Wet van 11 mei 1995.

sont tenues dans une mesure suffisante à la disposition des générations futures et que les effets des interventions de l'homme ne dépassent pas les capacités d'absorption de l'environnement des espaces marins. A cet fin, l'écosystème et les processus écologiques nécessaires pour le bon fonctionnement du milieu marin seront protégés, la diversité biologique sera préservée et la conservation de la nature sera stimulée.

§ 5. Le principe du pollueur-payeur implique que les coûts de prévention, de réduction et de la lutte contre la pollution et les coûts de réparation des dommages environnementaux sont à charge du pollueur.

§ 6. Le principe de réparation implique qu'en cas de dommage environnemental ou de perturbation environnementale dans les espaces marins, le milieu marin est rétabli dans la mesure du possible dans son état original.

Art. 5

Toute personne menant des activités dans les espaces marins a l'obligation d'adopter un comportement diligent afin d'éviter que des dommages environnementaux ou des perturbations environnementales ne soient occasionnés au milieu marin. En particulier, le propriétaire de navire a l'obligation de prendre toutes les précautions voulues pour prévenir et contenir la pollution.

CHAPITRE III

Les aires marines protégées et la protection des espèces

Art. 6

Le Roi prend des mesures pour mettre en œuvre, dans les espaces marins qu'ils visent, les conventions internationales et les actes européens suivants, ainsi que les modifications qui leur sont apportés, pour autant toutefois que ces modifications ne doivent pas être ratifiées par une loi :

(i) la Directive du conseil du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages (79/409/CEE);

(ii) la Directive du conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages (92/43/CEE);

(iii) la Convention relative aux zones humides d'importance internationale particulièrement comme habitat de la sauvagine, faite à Ramsar le 2 février 1971 et approuvée par la loi du 22 février 1979, comme modifiée par le Protocole (Paris, 1982) et les Amendements (Regina, 1987), approuvés par la loi du 10 mai 1994;

(iv) la Convention relative à la conservation de la vie sauvage et du milieu naturel de l'Europe, faite à Berne le 19 septembre 1979 et approuvée par la loi du 20 avril 1989;

(v) la Convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage, faite à Bonn le 23 juin 1979 et approuvée par la loi du 27 avril 1990 et les Accords conclus en application de celle-ci (article IV (3));

(vi) la Convention sur la diversité biologique, faite à Rio de Janeiro, le 5 juin 1992 et approuvée par la loi du 11 mai 1995.

Afdeling 1

Mariene beschermde gebieden

Art. 7

§ 1. In de zeegebieden kan de Koning beschermde gebieden instellen en de maatregelen nemen die nodig zijn voor de bescherming ervan.

§ 2. De mariene beschermde gebieden kunnen de hoedanigheid aannemen van :

a) integrale mariene reservaten die worden opgericht met het doel er de natuurlijke verschijnselen naar eigen wetten te laten evolueren;

b) gerichte mariene reservaten waarvan een aangepast beheer de bestaande toestand tracht te behouden of te herstellen in de staat die hun ecologische functie hen toewijst;

c) speciale beschermingszones of speciale zones voor natuurbehoud bestemd voor de instandhouding van zekere mariene habitats of bijzondere soorten;

d) gesloten zones, waarin gedurende het jaar of een gedeelte ervan bepaalde activiteiten niet toegelaten zijn;

e) bufferzones die worden aangewezen voor de bijkomende bescherming van de mariene beschermde gebieden en waarin de aan de activiteiten gestelde beperkingen minder streng zijn dan in de mariene reservaten.

§ 3. De Koning neemt de nodige maatregelen voor het duidelijk afbakenen van de beschermde gebieden en voor het informeren van het publiek over de daar geldende beperkingen.

§ 4. De maatregelen bedoeld in § 1 zijn niet van toepassing op militaire activiteiten. De militaire overheid stelt evenwel, in overleg met de minister, alles in het werk om milieuschade en milieuverstoring te voorkomen, zonder dat het inzetten en het paraat stellen van de krijgsmacht in het gedrang worden gebracht.

Art. 8

In de gerichte en integrale mariene reservaten zijn alle activiteiten verboden, behoudens :

(i) toezicht en controle;

(ii) monitoring en wetenschappelijk onderzoek door, in opdracht of met toestemming van de overheid;

(iii) de scheepvaart, tenzij deze wordt beperkt krachtens artikel 20 van deze wet;

(iv) de beroepsvisserij, tenzij deze wordt beperkt of verboden door de Koning op gezamenlijke voordracht van de minister, van de minister tot wiens bevoegdheid de landbouw behoort;

(v) in de gerichte mariene reservaten, de maatregelen genomen krachtens artikel 9 van deze wet;

(vi) militaire activiteiten, onverminderd de bepalingen van artikel 7, § 4.

Art. 9

§ 1. Voor de gerichte mariene reservaten worden door de Koning, overeenkomstig de ecologische vereisten ervan, specifieke beheers-, behouds-, herstel- en/of natuurontwikkelingsmaatregelen genomen, alsook maatregelen inzake natuureducatie.

§ 2. Voor het beheer van de gerichte mariene reservaten wordt een beheerscommissie ingesteld. De beheerscommissie is belast met het uitvoeren van de beheers- en

Section 1^{re}

Les aires marines protégées

Art. 7

§ 1^{er}. Dans les espaces marins, le Roi peut créer des aires protégées et prendre les mesures nécessaires à leur protection.

§ 2. Les aires marines protégées peuvent être :

a) des réserves marines intégrales créées dans le but d'y laisser les phénomènes naturels évoluer selon leurs lois;

b) des réserves marines dirigées, qu'une gestion appropriée tend à maintenir dans leur état ou à restaurer dans l'état auquel les destine leur fonction écologique;

c) des zones de protection spéciale ou zones spéciales de conservation destinées à sauvegarder certains habitats marins ou des espèces particulières;

d) des zones fermées à certaines activités toute l'année ou une partie de l'année;

e) des zones tampon, désignées pour compléter la protection des aires protégées, dans lesquelles les restrictions aux activités sont moins strictes que dans les réserves marines.

§ 3. Le Roi prend les mesures nécessaires pour que les aires protégées soient clairement délimitées et pour que le public soit informé des restrictions qui y sont en vigueur.

§ 4. Les mesures mentionnées au § 1^{er} ne s'appliquent pas aux activités militaires. L'autorité militaire met toutefois, en concertation avec le ministre, tout en œuvre pour éviter toute pollution ou perturbation du milieu marin, sans que la mise en œuvre et la mise en condition des forces armées soient mises en danger.

Art. 8

Dans les réserves marines intégrales et dirigées toute activité est prohibée à l'exception des activités suivantes :

(i) la surveillance et le contrôle;

(ii) le monitoring et la recherche scientifique effectués par, pour le compte ou avec l'accord des pouvoirs publics;

(iii) la navigation, sauf si celle-ci est restreinte en vertu de l'article 20 de la présente loi;

(iv) la pêche professionnelle, sauf si celle-ci est restreinte ou interdite par le Roi sur la proposition conjointe du ministre, du ministre qui a l'agriculture dans ses attributions;

(v) dans les réserves marines dirigées, les mesures prises en vertu de l'article 9 de la présente loi;

(vi) les activités militaires, sans préjudice, des dispositions de l'article 7, § 4.

Art. 9

§ 1^{er}. Pour les réserves marines dirigées, le Roi prend, conformément aux exigences écologiques de ces réserves, des mesures spécifiques de gestion, de conservation, de restauration et/ou de développement de la nature, ainsi que des mesures d'éducation à la nature.

§ 2. Pour la gestion des réserves marines dirigées est constituée une commission de gestion. La commission est chargée de l'exécution des mesures de gestion et de conservation. La

instandhoudingsmaatregelen. De beheerscommissie kan tevens aanbevelingen richten aan de minister.

§ 3. De minister stelt de samenstelling van de beheerscommissie vast en houdt daarbij rekening met de wettelijke bevoegdheden van de betrokken overheden.

§ 4. Onverminderd de bepalingen van artikel 7, § 4, zijn de maatregelen bedoeld in § 1 niet van toepassing op militaire activiteiten.

Afdeling 2

Bescherming van soorten in de zeegebieden

Art. 10

§ 1. De Koning stelt een lijst op van beschermde soorten in de zeegebieden. Voor de in het wild levende populaties van deze soorten en voor de daarvan afkomstige specimens geldt een systeem van strikte bescherming, waarbij er een verbod is op :

(i) het opzettelijk vangen, verwonden of doden van de dieren, onder voorbehoud van de in artikel 14 voorziene bijzondere gevallen;

(ii) het opzettelijk verstoren van de dieren, in het bijzonder tijdens de periodes van voortplanting, afhankelijkheid van de jongen, overwintering en trek;

(iii) de beschadiging of de vernieling van de voortplantings- of rustplaatsen van de dieren;

(iv) het opzettelijk plukken en verzamelen, afsnijden, ontwortelen of vernielen van de planten;

(v) het in bezit hebben en vervoeren, behoudens de in artikel 14 vermelde gevallen;

(vi) het verhandelen of ruilen en het te koop of in ruil aanbieden.

§ 2. De Koning kan slechts in uitzonderlijke gevallen een afwijking op de verbodsbepalingen in paragraaf 1 toestaan ten behoeve van de volksgezondheid, wetenschappelijk onderzoek, educatie, repopulatie en herintroductie van deze soorten. De Koning werkt daarbij een procedure uit voor het aanvragen en toekennen van de afwijkingen. De aanvraag dient gemotiveerd te zijn en het toekennen van een afwijking kan slechts gebeuren na gunstig wetenschappelijk advies van wetenschappelijke instellingen met expertise inzake natuurbehoud.

§ 3. Voor de toepassing van dit artikel houdt de Koning rekening met de bepalingen van de wet van 28 juli 1981 houdende goedkeuring van de Overeenkomst van Washington van 3 maart 1973 inzake de internationale handel in bedreigde in het wild levende dier- en plantensoorten, alsook van de Verordening (EG) 338/97 van de Raad van de Europese Unie van 9 december 1996 inzake de bescherming van in het wild levende dier- en plantensoorten door de controle op het desbetreffende handelsverkeer, en van hun wijzigingen, die van toepassing blijven op de soorten en de maritieme zones die zij betreffen.

Art. 11

§ 1. De introductie van niet-inheemse organismen in de zeegebieden is verboden, tenzij een vergunning wordt verleend door de Koning. De vergunning kan pas worden afgeleverd na raadpleging van een *ad hoc* commissie en gunstig advies van de bevoegde wetenschappelijke instelling. De Koning werkt de procedure uit voor het aanvragen en het toekennen van de vergunning. Een vergunning kan

commissie de gestion peut également faire des propositions au ministre.

§ 3. Le ministre établit la composition de la commission de gestion. Ce faisant, il tient compte des compétences légales des services compétents impliqués.

§ 4. Sans préjudice des dispositions de l'article 7, § 4, les mesures mentionnées au § 1^{er} ne s'appliquent pas aux activités militaires.

Section 2

La protection des espèces dans les milieux marins

Art. 10

§ 1^{er}. Le Roi établit une liste d'espèces protégées dans les espaces marins. Les populations sauvages de ces espèces et les spécimens qui en proviennent font l'objet d'un régime de protection stricte interdisant :

(i) toute action intentionnelle visant à capturer, blesser ou mettre à mort les animaux, sous réserve des cas particuliers visés à l'article 14;

(ii) la perturbation intentionnelle des animaux, particulièrement durant les périodes de reproduction, de dépendance des jeunes, d'hibernation et de migration;

(iii) la détérioration ou la destruction des sites de reproduction des animaux ou des aires de repos;

(iv) la cueillette, le ramassage, la coupe, le déracinage ou la destruction intentionnels des plantes;

(v) la détention et le transport sauf dans les cas visés à l'article 14;

(vi) le commerce ou l'échange et l'offre aux fins de vente ou d'échange.

§ 2. Le Roi peut, dans des cas exceptionnels seulement, accorder une dérogation aux interdictions du paragraphe 1^{er} pour les besoins de la santé publique, de la recherche scientifique, de l'éducation, du repeuplement et de la réintroduction de ces espèces. Il établit une procédure de demande et d'accord de ces dérogations. La demande doit être motivée et la dérogation ne peut être accordée qu'après avis scientifique favorable d'institutions scientifiques spécialisées dans la conservation de la nature.

§ 3. Pour l'application du présent article, le Roi tient compte des dispositions de la loi du 28 juillet 1981 portant approbation de la Convention de Washington du 3 mars 1973 sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction et de celles du Règlement (CE) 338/97 du Conseil de l'Union Européenne du 9 décembre 1996 relatif à la protection des espèces de faune et de flore sauvages par le contrôle de leur commerce, ainsi que de leurs modifications, qui restent d'application pour les espèces et les zones maritimes qu'elles concernent.

Art. 11

§ 1^{er}. L'introduction d'organismes non-indigènes dans les espaces marins est interdite, sauf si elle fait l'objet d'une autorisation accordée par le Roi. L'autorisation ne peut être donnée qu'après consultation d'une commission *ad hoc* et avis favorable de l'institution scientifique compétente. Le Roi établit la procédure de demande et d'attribution de l'autorisation. L'autorisation ne peut être donnée

maar worden verleend na onderzoek van de gevolgen van de introductie in het mariene milieu van de bedoelde organismen op de inheemse biota en levensgemeenschappen en de verspreidingskansen in aangrenzende gebieden. De introductie mag geen invloed hebben op de plaatselijke biota.

§ 2. De introductie van niet-inheemse organismen in de zeegebieden via het ballastwater van schepen kan door de Koning worden verboden. De Koning houdt hierbij rekening met terzake toepasselijke resoluties van de Internationale Maritieme Organisatie.

§ 3. Indien de bescherming van de inheemse biota het vereist, kan de Koning na advies van de bevoegde wetenschappelijke instelling alle maatregelen nemen om niet-inheemse organismen die onvrijwillig of in overtreding van deze wet in het mariene milieu werden geïntroduceerd, te bestrijden of te verwijderen.

§ 4. De doelbewuste introductie in de zeegebieden van genetisch gemodificeerde organismen, al dan niet inheems, is verboden.

Art. 12

§ 1. De jacht op vogels en zeezoogdieren is verboden in de zeegebieden.

§ 2. De Koning kan op gezamenlijke voordracht van de minister en van de minister tot wiens bevoegdheid de landbouw behoort, maatregelen nemen om de sportvisserij te beperken in de zeegebieden.

Art. 13

Elk levend en niet gewond dier, behorende tot de groep van de Cetacea en Pinnipedia dat onopzettelijk wordt gevangen in de zeegebieden of gestrand in de territoriale zee gevonden werden, maken het voorwerp uit van een opvangprocedure en van verplichtingen. Deze procedure en verplichtingen worden door de Koning ingevoerd en hebben als doel de hulp, de verzorging en het wetenschappelijk onderzoek van die dieren mogelijk te maken.

Art. 14

Gewonde of dode zeezoogdieren die gevangen zijn als bijvangst en de zeezoogdieren die in nood, gewond, ziek of dood in de zeegebieden of gestrand in de territoriale zee gevonden werden, maken het voorwerp uit van een opvangprocedure en van verplichtingen. Deze procedure en verplichtingen worden door de Koning ingevoerd en hebben als doel de hulp, de verzorging en het wetenschappelijk onderzoek van die dieren mogelijk te maken.

HOOFDSTUK IV

Voorkoming en beperking van verontreiniging en milieuverstoring

Art. 15

§ 1. De verbranding in de zeegebieden is verboden.

§ 2. De verbranding op zee, buiten de zeegebieden, is eveneens verboden voor Belgische onderdanen en schepen onder Belgische vlag of in België geregistreerd.

qu'après l'analyse des conséquences de l'introduction dans le milieu marin de ces organismes sur la biote et les communautés indigènes ainsi que les risques de dispersion dans les zones attenantes. L'introduction de ces organismes ne peut pas avoir d'influence sur la biote locale.

§ 2. Le Roi peut interdire l'introduction d'organismes non-indigènes dans les espaces marins par les eaux de ballast des navires. Ce faisant, il tient compte des résolutions de l'Organisation Maritime Internationale en la matière.

§ 3. Lorsque la protection de la biote indigène le requiert le Roi peut, après avis de l'institution scientifique compétente, prendre toutes les mesures pour combattre ou éliminer des organismes non-indigènes qui ont été introduites dans le milieu marin involontairement ou en infraction de la présente loi.

§ 4. La dissémination volontaire d'organismes génétiquement modifiés, indigènes ou non, dans les espaces marins, est interdite.

Art. 12

§ 1^{er}. La chasse aux oiseaux et aux mammifères marins est interdite dans les espaces marins.

§ 2. Le Roi peut sur la proposition conjointe du ministre et du ministre qui a l'agriculture dans ses attributions prendre des mesures de restriction de la pêche sportive dans les espaces marins.

Art. 13

Tout animal vivant non blessé appartenant aux groupes des Cetacea et des Pinnipedia qui a été accidentellement capturé dans les espaces marins, notamment comme prise accessoire, doit immédiatement être libéré. Le Roi introduit une obligation de notification concernant les prises involontaires de mammifères marins et établit la procédure de notification.

Art. 14

Les mammifères marins blessés ou morts qui ont été capturés comme prises accessoires et les mammifères marins en détresse, blessés, malades ou morts trouvés dans les espaces marins ou échoués dans la mer territoriale font l'objet d'une procédure de prise en charge et d'obligations établies par le Roi, dont le but est de permettre d'assister et de soigner ces animaux et de les soumettre à des examens scientifiques.

CHAPITRE IV

La prévention et la réduction de la pollution et des perturbations environnementales

Art. 15

§ 1^{er}. L'incinération dans les espaces marins est interdite.

§ 2. L'incinération en mer, hors des espaces marins, est également interdite pour les ressortissants belges et les navires naviguant sous pavillon belge ou enregistrés en Belgique.

Art. 16

§ 1. Het storten in de zeegebieden is verboden.

§ 2. Het storten in zee, buiten de zeegebieden, is eveneens verboden voor Belgische onderdanen en schepen onder Belgische vlag of in België geregistreerd.

§ 3. Het verbod is niet van toepassing bij het storten van :

- (i) as van verbrande menselijke lijken;
- (ii) de niet-verwerkte vis, visafval en bijvangst overboord gezet door vissersvaartuigen;
- (iii) baggerspecie;
- (iv) inerte materialen van natuurlijke oorsprong, bestaande uit vast, chemisch onbehandeld geologisch materiaal waarvan de chemische bestanddelen niet in het mariene milieu vrijkomen.

Art. 17

Directe lozingen zijn verboden.

Art. 18

Onverminderd het samenwerkingsakkoord van 12 juni 1990 tussen de Belgische Staat en het Vlaamse Gewest ter vrijwaring van de Noordzee van nadelige milieueffecten ingevolge baggerspecie lossingen in de wateren die vallen onder de toepassing van de Conventie van Oslo, is het storten van baggerspecie en inerte materialen van natuurlijke oorsprong onderworpen aan een machtiging. De Koning bepaalt de modaliteiten inzake de voorafgaandelijke aanvraag tot het bekomen van een machtiging, alsook de voorwaarden waarin deze machtiging kan worden bekomen, geschorst of ingetrokken. Hij houdt hierbij rekening met de daartoe in het Verdrag van Parijs voorziene bepalingen.

Art. 19

De Koning stelt de bijzondere regels vast met betrekking tot de normale exploitatielozingen bij *offshore*-activiteiten, conform de bepalingen van het Verdrag van Parijs en het MARPOL-Verdrag.

HOOFDSTUK V

Het voorkomen en beperken van verontreiniging veroorzaakt door schepen

Afdeling 1

Routeringssystemen ter voorkoming van verontreiniging en ter vrijwaring van de mariene beschermde gebieden tegen milieuschade

Art. 20

§ 1. De Koning kan, bij een in Ministerraad overlegd besluit, bijzondere routeringssystemen verplicht stellen

Art. 16

§ 1^{er}. L'immersion dans les espaces marins est interdite.

§ 2. L'immersion en mer, hors des espaces marins, est également interdite pour les ressortissants belges, les navires naviguant sous le pavillon belge ou enregistrés en Belgique.

§ 3. L'interdiction n'est pas d'application pour l'immersion de :

- (i) cendres de corps humains incinérés;
- (ii) poissons non transformés, déchets de poisson et prises accessoires évacuées par les navires de pêche;
- (iii) déblais de dragage;
- (iv) matériaux inertes d'origine naturelle, constitués de matériaux géologiques non-traités chimiquement et dont les constituants chimiques ne se libèrent pas dans l'environnement marin.

Art. 17

Les rejets directs sont interdits.

Art. 18

Sans préjudice de l'Accord de coopération du 12 juin 1990 entre l'Etat belge et la Région flamande dans le but de protéger la mer du Nord contre les effets négatifs sur l'environnement des déversements de déblais de dragage dans les eaux tombant sous l'application de la Convention d'Oslo, l'immersion de déblais de dragage et de matériaux inertes d'origine naturelle est subordonnée à l'octroi d'une autorisation. Le Roi détermine les modalités de la demande préalable d'autorisation ainsi que les conditions dans lesquelles l'autorisation peut être obtenue, suspendue ou retirée. Ce faisant, il tient compte des dispositions prévues à cet effet par la Convention de Paris.

Art. 19

Le Roi détermine les règles spécifiques relatives aux rejets d'exploitation normaux des activités *offshore*, conformément aux dispositions de la Convention de Paris et de la Convention MARPOL.

CHAPITRE V

La prévention et la réduction de la pollution causée par les navires

Section 1^{re}

Systèmes d'organisation du trafic visant à prévenir la pollution et à préserver les aires marines protégées de dommages environnementaux

Art. 20

§ 1^{er}. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, déterminer des systèmes spécifiques d'organisa-

ter vrijwaring van de mariene beschermde gebieden van de risico's op verontreiniging.

§ 2. Mariene beschermde gebieden worden duidelijk omschreven en begrensd, alsook voldoende bekendgemaakt via de Internationale Maritieme Organisatie en op de op grote schaal uitgevoerde zeekaarten van het betrokken gebied.

§ 3. Mariene beschermde gebieden in de territoriale zee mogen niet tot gevolg hebben dat aan vreemde schepen het recht van onschuldige doorvaart door de territoriale zee wordt ontzegd of aangetast.

§ 4. Mariene beschermde gebieden, die geheel of gedeeltelijk zijn gelegen in de nog bij wet in te stellen exclusieve economische zone, worden medegedeeld aan de Internationale Maritieme Organisatie. Deze gebieden kunnen slechts worden afgedwongen op vreemde schepen nadat de Internationale Maritieme Organisatie ermee heeft ingestemd.

§ 5. Bijzondere routingssystemen kunnen worden voorgeschreven aan bepaalde categorieën van schepen, wegens de intrinsieke gevaarlijke of schadelijke stoffen of materialen die ze vervoeren, voor zover deze routingsmaatregelen de veiligheid van deze schepen niet in het gedrang brengt. Deze systemen kunnen slechts worden afgedwongen nadat de Internationale Maritieme Organisatie ermee heeft ingestemd.

§ 6. Bijzondere routingssystemen mogen in geen geval aanleiding geven tot het uitvaardigen van normen inzake het ontwerp, de constructie, de bemanning of uitrusting van schepen, die verdergaan dan wat internationaal is aanvaard binnen de Internationale Maritieme Organisatie.

§ 7. Bijzondere routingssystemen in uitvoering van deze wet, hebben geen betrekking op het loodsen van schepen.

§ 8. Bijzondere routingssystemen in uitvoering van deze wet, hebben geen betrekking op oorlogschepen en marine hulpschepen, in de mate dat zij het inzetten en het paraat stellen van de krijgsmacht in het gedrang brengen.

Afdeling 2

Scheepvaartongevallen : voorkomen van verontreiniging en optreden van de autoriteiten

Art. 21

§ 1. De kapitein van een schip dat betrokken is bij een scheepvaartongeval in de zeegebieden dient dit onverwijld te melden aan de door de Koning aangewezen instantie en volgens de modaliteiten voorzien in artikel 11 van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van de verontreiniging van de zee door schepen.

§ 2. De kapitein is verplicht alle in verband met het ongeval gevraagde gegevens terstond te verstrekken en desgevraagd onmiddellijk informatie te verschaffen over alle maatregelen die door het schip in verband met het ongeval reeds zijn genomen.

§ 3. Deze meldingsplicht geldt niet voor Belgische oorlogs- en marine hulpschepen, voor wie de interne reglementering van toepassing blijft.

tion du trafic afin de préserver les aires marines protégées des risques de pollution.

§ 2. Les aires marines protégées sont clairement définies et délimitées, et suffisamment rendues publiques via l'Organisation Maritime Internationale et sur les cartes marines de la zone concernée réalisées à grande échelle.

§ 3. L'établissement d'aires marines protégées dans la mer territoriale ne peut avoir comme conséquence que l'exercice du droit de passage inoffensif de navires étrangers dans la mer territoriale est empêché ou restreint.

§ 4. Les aires marines protégées qui sont totalement ou partiellement établies dans la zone économique exclusive, lorsqu'elle sera instaurée par la loi, sont communiquées à l'Organisation Maritime Internationale. Ces aires ne peuvent être imposées aux navires étrangers qu'après accord de l'Organisation Maritime Internationale.

§ 5. Des systèmes spécifiques d'organisation du trafic peuvent être imposés à certaines catégories de navires, en raison du caractère intrinsèquement dangereux ou nocif des substances ou matériaux qu'ils transportent, pour autant que ces mesures ne mettent pas en péril la sécurité de ces navires. Ces systèmes ne peuvent être imposés qu'après accord de l'Organisation Maritime Internationale.

§ 6. Les systèmes spécifiques d'organisation du trafic ne peuvent en aucun cas avoir comme conséquence l'imposition de normes concernant la conception, la construction, l'équipage ou l'équipement de navires qui soient plus contraignantes que les normes qui sont acceptées internationalement au sein de l'Organisation Maritime Internationale.

§ 7. Les systèmes spécifiques d'organisation du trafic prises en exécution de la présente loi ne portent pas sur le pilotage des navires.

§ 8. Les systèmes spécifiques d'organisation du trafic mis en place en application de la présente loi, ne portent pas sur les navires de guerre et les navires auxiliaires, dans la mesure où ils mettent en danger la mise en œuvre et la mise en condition des Forces Armées.

Section 2

Les accidents de navigation : la prévention de la pollution et l'intervention des autorités

Art. 21

§ 1^{er}. Le capitaine d'un navire qui est impliqué dans un accident de navigation dans les espaces marins doit, dans le plus bref délai, en informer l'instance désignée par le Roi, conformément aux modalités prévues à l'article 11 de la Loi du 6 avril 1995 concernant la prévention de la pollution de la mer par des navires.

§ 2. Le capitaine est obligé de fournir sur le champ toutes les informations concernant l'accident et, sur demande, de fournir sur le champ toutes les informations concernant les mesures déjà prises par le navire.

§ 3. L'obligation d'information ne s'applique pas aux navires de guerre et navires auxiliaires, pour lesquels la réglementation interne reste d'application.

Art. 22

§ 1. Bij ernstige verontreiniging of bij risico op ernstige verontreiniging, veroorzaakt door een scheepvaartongeval in de zeegebieden, hebben de autoriteiten het recht tussen te komen om de verontreiniging of dreigende verontreiniging van de zeegebieden te voorkomen en te beperken overeenkomstig de in hoofdstuk VIII van deze wet vermelde algemene bepalingen. Zij kunnen daartoe hulp inroepen en een beroep doen op experts.

§ 2. De Koning regelt de modaliteiten inzake de vastlegging en de terugbetaling van de kosten gemaakt door de overheid en de experts, overeenkomstig de bepalingen van artikel 40 van deze wet.

§ 3. De autoriteiten kunnen het gebruik van de eigen interventiemiddelen van een verontreiniger of potentiële verontreiniger op diens voorstel aanvaarden, rekening houdende met de bepalingen in artikel 37 van deze wet. In dit geval blijven de autoriteiten belast met de coördinatie van de interventie ter plaatse.

Art. 23

§ 1. Indien bij een scheepvaartongeval de bevoegde autoriteiten oordelen dat de door de kapitein of scheepseigenaar genomen maatregelen de verontreiniging of het risico op verontreiniging niet voorkomen, in onvoldoende mate beperken of niet ongedaan maken, kunnen deze autoriteiten aan de kapitein, de scheepseigenaar of diegenen die hulp verlenen aan het desbetreffende schip, aanwijzingen geven tot het voorkomen, beperken of ongedaan maken van de verontreiniging of het risico op verontreiniging veroorzaakt door het ongeval.

§ 2. De aan de kapitein of de scheepseigenaar te geven aanwijzingen kunnen betrekking hebben op :

- (i) de aanwezigheid op een bepaalde plaats of in een bepaald gebied van het schip en de zaken die zich aan boord daarvan bevinden;
- (ii) het verplaatsen van het schip en de zaken die zich aan boord daarvan bevinden;
- (iii) het verlenen van hulp aan het schip.

§ 3. Aanwijzingen aan diegenen die hulp verlenen aan het schip kunnen geen verbod tot het uitvoeren van de overeengekomen hulpverlening of het voortzetten van de reeds aangevangen hulpverlening inhouden.

§ 4. Aanwijzingen moeten evenredig zijn aan de schadelijke of mogelijke schadelijke gevolgen van het scheepvaartongeval en mogen niet verder gaan dan redelijkerwijs noodzakelijk om die schadelijke gevolgen te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken.

Art. 24

§ 1. Indien de aanwijzingen in uitvoering van artikel 23 van deze wet niet tot gevolg hebben dat verontreiniging door het ongeval kan worden voorkomen, in voldoende mate worden beperkt of ongedaan worden gemaakt, kunnen de autoriteiten verdergaande maatregelen nemen tot het voorkomen, beperken of ongedaan maken van de schadelijke gevolgen van het ongeval.

Deze bijkomende maatregelen kunnen betrekking hebben op :

- (i) het verrichten van onderzoek naar de toestand aan boord van het schip en de aard en toestand van de zaken die zich aan boord bevinden;

Art. 22

§ 1^{er}. Lors d'une pollution grave ou d'un risque de pollution grave causée par un accident de navigation dans les espaces marins, les autorités ont le droit d'intervenir afin de prévenir ou de réduire la pollution ou le risque de pollution dans les espaces marins conformément aux dispositions générales reprises au chapitre VIII de la présente loi. Elles peuvent demander de l'aide et faire appel à des experts.

§ 2. Le Roi règle les modalités concernant la détermination et le remboursement des coûts encourus par les services compétents et les experts, conformément aux dispositions de l'article 40 de la présente loi.

§ 3. Les autorités peuvent accepter que des moyens d'intervention du pollueur ou du pollueur potentiel soient utilisés à sa demande en tenant compte des dispositions de l'article 37 de la présente loi. Dans ce cas les autorités restent en charge de la coordination de l'intervention sur place.

Art. 23

§ 1^{er}. Si les autorités compétentes sont d'avis, lors d'un accident de navigation, que les mesures prises par le capitaine ou le propriétaire du navire n'évitent pas, ne réduisent que de façon insuffisante ou n'arrêtent pas la pollution ou le risque de pollution, elles peuvent donner des instructions au capitaine, au propriétaire ou à ceux qui prêtent assistance, afin de prévenir, de réduire ou d'arrêter la pollution ou le risque de pollution causé par l'accident.

§ 2. Les instructions données au capitaine ou propriétaire peuvent avoir trait :

- (i) à la présence du navire et des biens qui sont à son bord à un endroit déterminé ou dans une zone déterminée;
- (ii) au déplacement du navire et des biens qui sont à son bord;
- (iii) à la prestation d'assistance au navire.

§ 3. Les instructions à ceux qui prêtent assistance au navire ne peuvent impliquer l'interdiction de la mise en œuvre de l'assistance convenue ou de la continuation de l'assistance entamée.

§ 4. Les instructions doivent être proportionnelles aux conséquences dommageables ou potentiellement dommageables de l'accident de navigation et ne peuvent excéder ce qui est raisonnablement nécessaire pour éviter, réduire ou arrêter ces conséquences dommageables.

Art. 24

§ 1^{er}. Si les instructions données en exécution de l'article 23 de la présente loi ne réussissent pas à prévenir, à réduire à un degré suffisant ou à arrêter la pollution causée par l'accident, les autorités peuvent prendre des mesures plus importantes afin de prévenir, réduire ou arrêter les conséquences dommageables de l'accident.

Ces mesures supplémentaires peuvent être :

- (i) faire une enquête sur la situation à bord du navire et sur la nature et l'état des biens qui se trouvent à bord du navire;

(ii) het brengen van het schip naar een haven, indien daardoor de schadelijke gevolgen beter kunnen worden voorkomen, worden beperkt of ongedaan gemaakt.

§ 2. De in dit artikel voorziene maatregelen doen geen afbreuk aan artikel 232 van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee.

Art. 25

§ 1. De autoriteiten kunnen eisen dat de scheepseigenaar, betrokken bij een scheepvaartongeval met risico's voor verontreiniging in de zeegebieden, een borgsom in de Deposito- en Consignatiekas stort, ten belope van het maximum van de mogelijke aansprakelijkheidslimieten, zoals vastgelegd in internationale verdragen en in Belgische wetgeving.

§ 2. Het storten van deze som kan zonder kosten voor de Staat worden vervangen door een bankgarantie verleend door een in België gevestigde bank of een door de overheid ontvankelijk verklaarde garantie getekend door een P&I Club.

§ 3. Bij weigering tot het storten van een borgsom of het verstrekken van een bankgarantie, kunnen de autoriteiten overgaan tot het vasthouden van het schip.

§ 4. Indien het schip is gezonken, kan de bevoegde rechtbank worden verzocht de borgtocht of bankgarantie af te dwingen door in Belgische havens beslag te leggen op andere schepen van de scheepseigenaar, totdat de borgsom is gestort of totdat aan de garantie is voldaan.

HOOFDSTUK VI

Vergunningen en machtigingen

Art. 26

§ 1. De Koning kan, met het oog op de bescherming van het mariene milieu, activiteiten in de zeegebieden die overeenkomstig het internationaal recht onder de Belgische rechtsmacht vallen, onderwerpen aan een voorafgaandelijke vergunning of machtiging.

§ 2. De hierna vermelde activiteiten worden in ieder geval aan een voorafgaandelijke vergunning of machtiging onderworpen :

- (i) de burgerlijke bouwkunde;
- (ii) het graven van sleuven en het ophogen van de zeebodem;
- (iii) het gebruik van explosieven en akoestische toestellen met een groot vermogen;
- (iv) het achterlaten en vernietigen van wrakken en gezonken scheepslading;
- (v) industriële activiteiten;
- (vi) publicitaire en commerciële ondernemingen.

§ 3. Zijn niet bedoeld in dit artikel :

- (i) de beroepsvisserij;
- (ii) het wetenschappelijk zee-onderzoek bedoeld in de nog in te voeren wet tot instelling van de exclusieve economische zone van België in de Noordzee;
- (iii) de scheepvaart met uitzondering van het in § 2 (iv), bovenvermelde geval;
- (iv) de activiteiten bedoeld in de wet van 13 juni 1969 inzake het continentaal plat van België en deze bedoeld in de nog in te voeren wet tot instelling van de exclusieve economische zone van België in de Noordzee;

(ii) ramener le navire dans un port, si par cette mesure les conséquences dommageables peuvent mieux être prévenues, réduites ou arrêtées.

§ 2. Les mesures prévues au présent article sont sans préjudice de l'article 232 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Art. 25

§ 1^{er}. Les autorités peuvent exiger que le propriétaire d'un navire, qui est impliqué dans un accident de navigation avec des risques de pollution des espaces marins, verse un cautionnement à la Caisse de Dépôts et Consignations, à concurrence du maximum des limites de responsabilité éventuelle, conformément aux conventions internationales et à la loi belge.

§ 2. La consignation de cette somme peut, sans occasionner de frais à l'Etat, être remplacée par la constitution d'une garantie bancaire accordée par une banque établie en Belgique ou d'une garantie signée par un Club P&I déclarée recevable par les services compétents.

§ 3. Les autorités peuvent retenir le navire en cas de refus de cautionnement ou de constitution d'une garantie.

§ 4. Si le navire a coulé, le tribunal compétent peut être requis de saisir d'autres navires du propriétaire dans les ports belges pour contraindre au cautionnement ou à la constitution de la garantie bancaire jusqu'à ce qu'il soit satisfait au cautionnement ou à la garantie.

CHAPITRE VI

Permis et autorisations

Art. 26

§ 1^{er}. Le Roi peut, pour répondre aux besoins de la protection du milieu marin, soumettre des activités relevant de la juridiction de la Belgique dans les espaces marins conformément au droit international, à un permis ou à une autorisation préalable.

§ 2. Les activités citées ci-dessous seront en tous cas soumises à un permis ou une autorisation préalable :

- (i) les travaux de génie civil;
- (ii) l'excavation de tranchées et le rehaussement du fond de la mer;
- (iii) l'usage d'explosifs et d'engins acoustiques de grande puissance;
- (iv) l'abandon et la destruction d'épaves et de cargaisons coulées;
- (v) des activités industrielles;
- (vi) les entreprises publicitaires et commerciales.

§ 3. Ne sont pas visées par le présent article :

- (i) la pêche professionnelle;
- (ii) la recherche scientifique marine mentionnée dans la loi instituant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord, encore à instaurer;
- (iii) la navigation à l'exception des matières visées au § 2 (iv) ci-dessus;
- (iv) les activités visées par la loi du 13 juin 1969 sur le plateau continental de la Belgique et celles visées par la loi instituant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord, encore à instaurer.

(v) de niet-winstgevende individuele activiteiten;
 (vi) de activiteiten die noodzakelijk zijn voor de uitoefening van de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest zoals bepaald in artikel 6, § 1, X, laatste lid van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Art. 27

De Koning bepaalt, in uitvoering van artikel 26 de procedure met betrekking tot de toekenning, de opschorting en de intrekking van de vergunningen of de machtigingen. Hij neemt ook de reglementaire bepalingen die hiermee in verband staan, alsook deze inzake het toezicht waaraan deze activiteiten zijn onderworpen.

Art. 28

De militaire activiteiten kunnen slechts aan een vergunning of machtiging worden onderworpen op basis van een koninklijk besluit genomen op gezamenlijke voordracht van de minister en van de minister van Landsverdediging.

HOOFDSTUK VII

Milieueffectenrapport en -beoordeling

Art. 29

§ 1. Elke vergunningsplichtige activiteit en elke activiteit onderworpen aan een machtiging of aan een concessie in de Belgische zeegebieden, krachtens deze wet en de uitvoeringsbesluiten genomen krachtens deze wet of de nog in te voeren wet tot instelling van de exclusieve economische zone van België in de Noordzee, maakt het voorwerp uit van een milieueffectenbeoordeling door de hiertoe door de minister aangeduide overheid zowel voor het verlenen van de vergunning, de concessie of de machtiging, als achteraf. De milieueffectenbeoordeling moet de evaluatie van de effecten van deze activiteiten op het mariene milieu mogelijk maken.

§ 2. Degene die een in § 1 bedoelde activiteit wenst uit te voeren moet een milieueffectenrapport voegen bij zijn vergunnings-, concessie- of machtigingsaanvraag, naargelang het geval. Het milieueffectenrapport wordt opgesteld op initiatief en op kosten van de aanvrager volgens de door de Koning bepaalde regels.

§ 3. De vergunningen, machtigingen of concessies verstrekt bij toepassing van de paragrafen 1 en 2 van dit artikel, houden rekening met de resultaten van de milieueffectenbeoordeling alsook met het advies van de andere, krachtens de in uitvoering van artikel 27 van deze wet genomen besluiten, bevoegd verklaarde overheden. Naar die resultaten en adviezen wordt in de motivering verwezen.

§ 4. Voor verschillende activiteiten van dezelfde aard die het voorwerp uitmaken van afzonderlijke vergunningen, machtigingen of concessies, kan de bevoegde overheid overgaan tot één enkele geïntegreerde milieueffectenbeoordeling. In dit geval houdt ze bij haar beoordeling rekening met de gevolgen van de beoogde activiteiten en de weerhouden interacties.

(v) les activités individuelles non lucratives;
 (vi) les activités qui sont nécessaires à l'exercice de la compétence de la Région flamande telles que définies à l'article 6, § 1^{er}, X, dernier alinéa de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Art. 27

Le Roi arrête en exécution de l'article 26 le régime d'octroi, de suspension et de retrait des permis et des autorisations. Il arrête également les dispositions réglementaires qui s'y rapportent et les contrôles auxquels ces activités sont soumises.

Art. 28

Les activités militaires ne peuvent être soumises par le Roi à un permis ou une autorisation que sur la proposition conjointe du ministre et du ministre de la Défense nationale.

CHAPITRE VII

Rapport et évaluation des incidences sur l'environnement

Art. 29

§ 1^{er}. Toute activité dans les espaces marins de la Belgique, soumise à un permis ou à une autorisation ou subordonnée à une concession en vertu de la présente loi et des arrêtés pris en exécution de la présente loi, ou de la loi instituant la zone économique de la Belgique en mer du Nord, encore à instaurer, fait l'objet d'une évaluation d'incidence par les services compétents désignés à cette fin par le ministre, tant avant l'octroi du permis, de la concession ou de l'autorisation, qu'après l'octroi. L'évaluation d'incidence est destinée à apprécier les effets de ces activités sur le milieu marin.

§ 2. Celui qui souhaite mener une activité visée au § 1^{er} doit ajouter à sa demande de permis, de concession ou d'autorisation, selon le cas, un rapport d'incidence. Le rapport d'incidence est établi à l'initiative et aux frais du demandeur suivant les règles établies par le Roi.

§ 3. Les permis, autorisations ou concessions accordés en application des paragraphes 1^{er} et 2 du présent article tiennent compte des résultats de l'évaluation d'incidence ainsi que de l'avis des autres services déclarés compétent en vertu des arrêtés pris en exécution de l'article 27 de la présente loi. La motivation fait référence.

§ 4. Lorsque plusieurs activités de même nature font l'objet de permis, autorisations ou concessions séparés, les services compétents peuvent procéder à une seule évaluation d'incidence intégrée. Dans ce cas, elle tient compte, dans son évaluation, de l'incidence globale des activités visées et des interactions mises en évidence.

§ 5. Wanneer verschillende activiteiten van dezelfde aard het voorwerp uitmaken van afzonderlijke vergunningen, machtigingen of concessies, kan de bevoegde overheid de desbetreffende aanvrager de toelating verlenen over te gaan tot één geïntegreerd milieueffectenrapport.

§ 6. Na het verlenen van de vergunningen, machtigingen of concessies worden de activiteiten onderworpen aan toezichtsprogramma's en aan een permanente milieueffectenonderzoek door of in opdracht van de in paragraaf 1 bedoelde overheid op kosten van de houder van de vergunningen, concessies of machtigingen. Indien uit dit onderzoek blijkt dat zich nieuwe nadelige gevolgen voor het mariene milieu hebben voorgedaan, kunnen de vergunningen, concessies of machtigingen opgeschort of ingetrokken worden overeenkomstig het hierop van toepassing zijnde opschorting- of intrekkingregime.

Art. 30

Vergunningen, machtigingen of concessies voor de in artikel 29, § 1 bedoelde activiteiten verstrekt voor het van kracht worden van deze wet, houden op te bestaan op 31 december 1999. Deze activiteiten maken het voorwerp uit van een nieuwe vergunning-, machtiging- of concessieaanvraag, waarop de bepalingen van artikel 29, §§ 1, 2, *2bis* en *2ter* van toepassing zijn.

Art. 31

§ 1. De Koning stelt de regels vast in verband met de procedure, de inhoud, de voorwaarden en de vorm waaraan het milieueffectenrapport en de milieueffecten-beoordeling dient te voldoen. Hij houdt hierbij rekening met de relevante bepalingen van Richtlijn 85/337/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 27 juni 1985 betreffende de milieueffectenbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, zoals gewijzigd door Richtlijn 97/11/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 3 maart 1997.

§ 2. De Koning legt aan de aanvrager van een vergunningsplichtige activiteit of een activiteit onderworpen aan een machtiging of een concessie, een vergoeding op om de kosten van de in artikel 29 van deze wet vereiste onderzoeken en de administratieve kosten te dekken.

§ 3. Met betrekking tot de militaire activiteiten die krachtens het koninklijk besluit in uitvoering van artikel 28 onderworpen zijn aan vergunningen en machtigingen, bepaalt de Koning de regels met betrekking tot de kosten en de vergoedingen op gezamenlijk voorstel van de minister en van de minister van Landsverdediging.

§ 4. In uitzonderlijke gevallen kan de Koning voor een welbepaalde activiteit, aan de aanvrager ervan, geheel of gedeeltelijk vrijstelling verlenen van de verplichting een milieueffectenrapport op te stellen.

HOOFDSTUK VIII

Maatregelen ter vrijwaring en bescherming van het mariene milieu

Art. 32

§ 1. Bij een ernstig en dreigend gevaar voor aantasting, hinder of verstoring van het mariene milieu, mogen de

§ 5. Lorsque plusieurs activités de même nature font l'objet de permis, autorisations ou concessions séparés, les services compétents peuvent donner l'autorisation au demandeur des activités de faire procéder à un seul rapport d'incidence intégré.

§ 6. Après l'octroi des permis, autorisations ou concessions, les activités sont soumises à des programmes de surveillance et à une étude d'incidence permanente réalisés par ou sur l'ordre des services compétents visés au paragraphe 1^{er} et à charge du détenteur des permis, concessions ou autorisations. Si cette étude fait apparaître des effets nuisibles nouveaux pour le milieu marin, les permis, concessions ou autorisations peuvent être suspendues ou retirées conformément au régime de suspension ou de retrait qui s'y applique.

Art. 30

Les permis, autorisations ou concessions pour les activités prévues à l'article 29, § 1^{er} qui ont été accordés avant l'entrée en vigueur de la présente loi expirent le 31 décembre 1999. Ces activités font l'objet d'une nouvelle demande de permis, autorisation ou concession soumise aux dispositions de l'article 29, §§ 1^{er}, 2, *2bis* en *2ter*.

Art. 31

§ 1^{er}. Le Roi établit les règles relatives à la procédure, au contenu, aux conditions et à la forme auxquels doivent se conformer les rapports et évaluations d'incidence. Ce faisant, il tient compte des dispositions pertinentes de la directive 85/337/CE du Conseil des Communautés européennes du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, telle que modifiée par la directive 97/11/CE du Conseil des Communautés européennes du 3 mars 1997.

§ 2. Le Roi impose, à charge du demandeur des activités soumises à un permis, à une autorisation ou à une concession des redevances destinées à couvrir les frais des recherches nécessaires, comme prévues à l'article 29 de la présente loi et les coûts administratifs.

§ 3. Pour les activités militaires, soumises à un permis ou une autorisation par arrêté royal pris en exécution de l'article 28, le Roi établit les règles relatives aux frais et redevances, sur proposition conjointe du ministre et du ministre de la Défense nationale.

§ 4. Pour une activité spécifique, le Roi peut exceptionnellement accorder au demandeur de l'activité, une dispense totale ou partielle de l'obligation d'établir un rapport d'incidence.

CHAPITRE VIII

Mesures de protection et de sauvegarde du milieu marin

Art. 32

§ 1^{er}. Lorsqu'un danger grave et imminent de nuisance, de perturbation ou d'atteinte à l'intégrité du milieu marin

autoriteiten, overgaan tot het voorstellen van de noodzakelijke opvoedingen, volgens de modaliteiten die zij het meest geschikt achten. Zij stellen de bevoegde ministers en de Gouverneur van de provincie waar de opvoedingen plaatsvinden hiervan onmiddellijk in kennis.

§ 2. De uitvoering van deze opvoedingen wordt verzekerd door de tussenkomst van hetzij de provinciegouverneur van de betrokken provincie, hetzij van de arrondissementscommissaris van het betrokken arrondissement. Deze nemen alle maatregelen opdat onmiddellijk gevolg wordt gegeven aan de opvoedingen, desnoods door beroep te doen op de openbare macht.

§ 3. De krachtens dit artikel genomen maatregelen houden op uitvoering te hebben, tien dagen na de opvoeding, tenzij ze gedurende deze termijn door de bevoegde minister zijn bekrachtigd en nadat de minister van Binnenlandse Zaken de gebruikers daarover vooraf heeft gehoord of opgeroepen.

§ 4. De Koning bepaalt de modaliteiten met betrekking tot de vergoeding van de opvoedingsmaatregelen genomen bij toepassing van dit artikel.

Art. 33

§ 1. De autoriteiten komen ambtshalve tussen op zee ter bescherming en ter vrijwaring van het mariene milieu van de zeegebieden, de kust en de belangen van het Koninkrijk België tegen de mogelijke gevolgen van een verontreiniging of om het hoofd te bieden aan een dreigende verontreiniging. Bij een tussenkomst buiten de zeegebieden van België zullen de autoriteiten zich schikken naar het internationaal recht en naar de van kracht zijnde verdragen en internationale overeenkomsten.

§ 2. De minister, de minister van Binnenlandse Zaken, de minister belast met het Wetenschapsbeleid, de minister van Landsverdediging en de minister van Verkeer en Infrastructuur belast met de maritieme zaken, stellen gezamenlijk operationele interventie-plannen op ter voorkoming, vrijwaring, bescherming en bestrijding om het hoofd te kunnen bieden aan een verontreiniging of een dreigende verontreiniging van de zeegebieden.

§ 3. Wanneer zij de doeltreffendheid van de operationele plannen in reële oefeningen test, houdt de overheid zich aan de voorschriften van artikel 37 van deze wet dat ook van toepassing is bij zulke operaties, met inbegrip van de uitzonderingsgevallen, voorzien in artikel 1 (2°) B (c) en in artikel 3 van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van de verontreiniging van de zee door schepen, en in artikel 2 (3), b (iii) van het MARPOL-verdrag.

Art. 34

Wanneer de overheid tussenkomt in de zeegebieden ter voorkoming, vermindering of bestrijding van verontreiniging, handelt zij op een zodanige wijze dat geen schade of risico's, rechtstreeks of onrechtstreeks, worden overgebracht van het ene gebied naar het andere of dat de ene soort verontreiniging niet wordt omgezet in de andere.

Art. 35

De autoriteiten kunnen het voorstel aanvaarden van de veroorzaker van een verontreiniging om zijn eigen interventiemiddelen te ontplooiën ten einde het hoofd te bieden aan de verontreiniging of de effecten ervan te verminderen

menace celui-ci, les autorités peuvent faire, d'après les modalités qu'elles jugent appropriées, les propositions de réquisition nécessaires. Elles en informent immédiatement les ministres compétents et le Gouverneur de la province dans laquelle les réquisitions sont effectuées.

§ 2. L'exécution de ces réquisitions est assurée à l'intervention soit du gouverneur de la province concernée, soit du commissaire d'arrondissement concerné. Ceux-ci prennent toutes les mesures pour qu'il soit donné suite à ces réquisitions sur le champ, au besoin en recourant à la force publique.

§ 3. Les mesures prises en vertu du présent article cessent d'avoir effet à l'expiration d'un délai de dix jours si, dans le cours de celui-ci, elles n'ont pas été confirmées par le ministre compétent après qu'il ait préalablement entendu ou appelé les utilisateurs.

§ 4. Le Roi fixe les modalités d'indemnisation des mesures de réquisition prises en application du présent article.

Art. 33

§ 1^{er}. L'autorité intervient d'office en mer pour protéger et sauvegarder le milieu des espaces marins, la côte et les intérêts du Royaume de Belgique contre les effets possibles d'une pollution ou pour faire face à une menace de pollution. Lorsque l'intervention a lieu en dehors des espaces marins de la Belgique, l'autorité veille à se conformer au droit international et aux traités et conventions internationales en vigueur.

§ 2. Le ministre, le ministre de l'Intérieur, le ministre chargé de la Politique scientifique, le ministre de la Défense nationale et le ministre des Communications et de l'Infrastructure chargé des Affaires Maritimes, établissent conjointement des plans opérationnels d'intervention, de prévention, de sauvegarde, de protection et de lutte pour faire face à une pollution ou à une menace de pollution des espaces marins.

§ 3. Lorsqu'ils testent l'efficacité des plans opérationnels dans des exercices réels, les services compétents se conforment aux prescriptions de l'article 37 de la présente loi qui s'applique également à ces opérations, y compris dans les cas d'exception prévus à l'article 1^{er} (2°) B (c) et à l'article 3 de la loi du 6 avril 1995 relative à la pollution de la mer par les navires et à l'article 2 (3), b (iii) de la Convention MARPOL.

Art. 34

Lorsque les services compétents interviennent dans les espaces marins pour prévenir, réduire ou lutter contre la pollution, ils veillent à ne pas déplacer, directement ou indirectement, le préjudice ou les risques d'une zone à une autre et à ne pas remplacer un type de pollution par un autre.

Art. 35

L'autorité peut accepter l'offre de l'auteur d'une pollution de déployer ses propres moyens d'intervention pour y faire face ou pour en réduire ou prévenir les effets. Dans ce cas, les services compétents autorisent au cas par cas les

of te voorkomen. In dit geval geeft de bevoegde autoriteit, naargelang het geval, de toestemming voor het gebruik van de voorgestelde interventiemethodes. De autoriteiten blijven belast met de coördinatie van de interventie ter plaatse en houden toezicht op de operaties. De beslissing van de autoriteiten ontslaat de vervuiler niet van zijn aansprakelijkheid inzake de vergoeding van de kosten van de veroorzaakte schade.

Art. 36

Elke natuurlijke of rechtspersoon die een verontreiniging veroorzaakt waardoor de zeegebieden worden bedreigd of aangetast, of die een voorval heeft veroorzaakt met een ernstig risico op verontreiniging, werkt samen met de autoriteiten om er het hoofd aan te bieden en om er de schade van te herstellen. Deze personen schikken zich naar de instructies van de autoriteit, belast met de coördinatie van de interventies.

Art. 37

§ 1. Geen enkel chemisch product mag, met het oog op de bestrijding van een verontreiniging, in zee worden geloosd of verspreid, en geen enkel voorwerp mag er na gebruik worden achtergelaten, zonder de toestemming van de daartoe door de minister gemachtigde autoriteit. Deze toestemming wordt geval per geval verleend en er kunnen voorwaarden aan verbonden worden.

§ 2. Om een verontreiniging door olie te behandelen worden prioritair en in hoofdzaak mechanische middelen ingezet. Het gebruik van oliedispersanten of andere chemische producten kan slechts worden toegestaan wanneer het onderzoek van de omstandigheden laat vermoeden dat de chemische behandeling een globale vermindering van de vooropgestelde nadelige effecten van de betrokken verontreiniging op het mariene milieu met zich zal meebrengen, ten opzichte van de natuurlijke processen en de andere bestrijdingsmethoden. In dat geval moet de hoeveelheid dispersant of ander product onder de 20 % van het te behandelen olievolume blijven en mag in geen geval 100 ton per verontreinigingsincident overschrijden.

§ 3. In zijn keuze van de meest aangewezen bestrijdingsmiddelen houdt de in paragraaf 1 bedoelde autoriteit rekening met de terzake opgebouwde ervaring van de bevoegde internationale organisaties en in het kader van verdragen.

§ 4. De autoriteit die, op de plaats van de verontreiniging, belast werd met de coördinatie van de interventie, moet erover waken dat de bepalingen van paragraaf 1 worden nageleefd.

CHAPITRE IX

Herstel van milieuschade en van milieuverstoring

Art. 38

§ 1. Elke milieuschade en milieuverstoring die de zeegebieden aantast tengevolge van een ongeval of een inbreuk op de van kracht zijnde wetgeving brengt voor

méthodes d'intervention proposées. L'autorité reste chargée de la coordination de l'intervention sur les lieux et garde les opérations sous surveillance. La décision de l'autorité ne décharge pas le pollueur de ses responsabilités en matière d'indemnisation des coûts des dommages causés.

Art. 36

Toute personne physique ou morale qui est l'auteur d'une pollution menaçant ou affectant les espaces marins ou d'un événement qui comporte un risque important d'une telle pollution collabore avec les autorités pour y faire face ou pour en réparer les dommages. Ces personnes se conforment aux instructions de l'autorité chargée de la coordination de ces interventions.

Art. 37

§ 1^{er}. Aucun produit chimique ne peut être déversé ou répandu en mer pour lutter contre une pollution, et aucun objet ne peut, après utilisation, y être abandonné sans l'autorisation de l'autorité mandatée à cette fin par le ministre. Cette autorisation est donnée au cas par cas et peut être assortie de conditions.

§ 2. Pour s'attaquer à une pollution par hydrocarbures il est fait usage prioritairement et principalement de moyens mécaniques. L'utilisation de dispersants d'hydrocarbures ou d'autres produits chimiques ne peut être autorisée que si l'examen des circonstances permet de juger que, comparé aux processus naturels et aux autres méthodes de lutte, le traitement chimique entraînera une diminution globale des effets défavorables qu'on peut prévoir que cette pollution aura dans le milieu marin. Dans ce cas, la quantité de dispersant ou autre produit utilisé doit rester inférieure à 20 % du volume des hydrocarbures à traiter et elle ne peut en aucun cas dépasser 100 tonnes par incident de pollution.

§ 3. Dans son choix des moyens de lutte les plus appropriés, l'autorité visée au paragraphe 1^{er} tient compte de l'expérience accumulée en la matière par les organisations internationales et dans le cadre des traités.

§ 4. L'autorité chargée de la coordination de l'intervention sur les lieux d'une pollution veille au respect des dispositions du paragraphe 1^{er}.

CHAPITRE IX

Réparation des dommages environnementaux et perturbations environnementales

Art. 38

§ 1^{er}. Tout dommage environnemental et toute perturbation environnementale qui affecte les espaces marins suite à un accident ou à une infraction à la législation en

diegene die de milieuschade of milieuverstoring heeft veroorzaakt, de verplichting mee deze te herstellen volgens het beginsel van de objectieve aansprakelijkheid.

§ 2. Het recht op herstel bestaat in hoofde van de privé- of rechtspersoon die de schade heeft ondergaan of wanneer het algemeen belang is geschaad, in hoofde van de Staat, rekening houdende met artikel 42 van deze wet.

§ 3. Dit artikel laat het recht van diegene die een verontreiniging heeft veroorzaakt, onverlet om zijn aansprakelijkheid te beperken, zoals voorzien in de toepasselijke wetgeving en onder de daarin opgenomen voorwaarden.

§ 4. Maatregelen voor het herstel van milieuschade of milieuverstoring die worden getroffen door anderen dan de schadeveroorzaker om componenten van het mariene milieu in natura te herstellen of om hen te vervangen door gelijkwaardige componenten, moeten door de aansprakelijke schadeveroorzaker worden vergoed, voor zover de kosten van deze maatregelen niet onredelijk zijn in het licht van de te bereiken resultaten op het vlak van de bescherming van het mariene milieu.

§ 5. Dit artikel laat de strafrechtelijke aangelegenheden onverlet voor diegenen die milieuschade of milieuverstoring hebben veroorzaakt.

Art. 39

Milieuschade bij verontreiniging omvat ook de kosten gedragen door de openbare diensten en de personen die op hun verzoek tussenkwamen, voor maatregelen ter voorkoming, beperking, vrijwaring, bescherming en bestrijding van verontreiniging of een dreigende verontreiniging van het mariene milieu.

Art. 40

De Koning regelt, na gezamenlijk overleg met de betrokken ministers, de modaliteiten inzake de bepaling en de invordering van de kosten van de acties en de prestaties die worden besteed door de openbare diensten om het hoofd te bieden aan een verontreiniging, en door de personen die op hun verzoek tussenkwamen. Bij de berekening van deze kosten worden niet enkel de kosten besteed aan de ondernomen acties in aanmerking genomen, maar ook de vaste kosten die rechtstreeks zijn verbonden aan de interventie en de kosten die bij voorbaat worden besteed om over de nodige actiemiddelen te beschikken.

Art. 41

De Koning regelt de modaliteiten, procedures en criteria volgens dewelke het nadeel van het algemeen belang veroorzaakt door milieuschade kan worden vastgesteld. Hierbij houdt hij rekening met de evaluatiemethodes van de effecten van menselijke activiteiten op het leefmilieu, en desgevallend met de methodes voor de bepaling van de economische en sociale kosten van deze effecten.

Art. 42

§1. De Koning regelt de modaliteiten, procedures en criteria volgens dewelke een milieuverstoring kan worden vastgesteld.

vigueur, entraîne pour son auteur l'obligation de le réparer, suivant le principe de la responsabilité objective.

§ 2. La réparation est acquise par la personne privée ou morale qui a subi le préjudice ou, lorsque l'intérêt général est lésé, par l'Etat, en tenant compte des dispositions de l'article 42 de la présente loi.

§ 3. Le présent article ne porte pas atteinte au droit de l'auteur d'une pollution de limiter sa responsabilité dans les conditions prévues par la loi.

§ 4. Les coûts des mesures de réparation du dommage environnemental ou de la perturbation environnementale, prises par des personnes autres que l'auteur du dommage afin de remettre en état des composantes du milieu marin ou afin de les remplacer par des composantes équivalentes, doivent être remboursés par l'auteur du dommage responsable, pour autant que les coûts de ces mesures ne soient pas déraisonnables au vu des résultats à atteindre pour la protection du milieu marin.

§ 5. Le présent article ne décharge pas les auteurs du dommage environnemental ou de la perturbation environnementale de leur responsabilité pénale.

Art. 39

Le dommage environnemental en cas de pollution comprend également les coûts supportés par les pouvoirs publics et les personnes intervenues à leur demande pour les mesures de prévention, réduction, sauvegarde, protection ou lutte contre une pollution ou une menace de pollution du milieu marin.

Art. 40

Le Roi arrête, sur proposition concertée des ministres concernés, les modalités de fixation et de recouvrement des coûts des actions et prestations engagés par les pouvoirs publics et par les personnes intervenant à leur demande pour faire face à une pollution. Le calcul de ces coûts prend en compte, non seulement les coûts engagés du fait de l'action entreprise, mais aussi les coûts fixes directement liés à l'intervention et les coûts engagés à l'avance pour disposer des moyens d'action nécessaires.

Art. 41

Le Roi arrête les modalités, procédures et critères suivant lesquels le préjudice qu'un dommage environnemental fait subir à l'intérêt général doit être établi. Il tient compte, pour ce faire, des méthodes d'évaluation des effets des activités humaines sur l'environnement et, le cas échéant, des méthodes d'estimation des coûts économiques et sociaux de ces effets.

Art. 42

§ 1^{er}. Le Roi arrête les modalités, procédures et critères suivant lesquels une perturbation environnementale doit être établie.

§ 2. Bij een milieuverstoring kan de minister in de zeegebieden het herstel vorderen namens de Belgische Staat.

§ 3. De kostprijs voor het herstel van de verstoring van het mariene milieu dient door de veroorzaker van de verstoring te worden gestort in het Fonds Leefmilieu, voorzien bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen.

Art. 43

Wanneer verschillende personen op grond van de bepalingen van dit hoofdstuk aansprakelijk zijn voor éénzelfde milieuschade of milieuverstoring, zijn zij hoofdelijk aansprakelijk.

Art. 44

§ 1. Teneinde ervoor te zorgen dat de personen verantwoordelijk voor de in dit hoofdstuk voorziene vergoeding voor schade aan het mariene milieu zich niet kunnen onttrekken aan hun verplichtingen, kan de overheid, van zodra het risico voor verontreiniging is vastgesteld, eisen dat als borgtocht een som wordt gestort in de Deposito- en Consignatiekas, waarvan de grootte volstaat om de verwachte schade te dekken, zonder evenwel de in het internationaal recht overeenkomstige limieten te overschrijden. Het storten van deze som kan zonder kosten voor de Staat worden vervangen door een bankgarantie verleend door een in België gevestigde bank of een door de overheid ontvankelijk verklaarde garantie getekend door een P&I Club.

§ 2. Om het bedrag van de borgtocht vast te stellen, houdt de autoriteit niet alleen rekening met de reeds geleden schade, maar ook met de risico's en de gevolgen, zoals geëvalueerd door de bevoegde diensten van de overheid.

HOOFDSTUK X

Toezicht en controle

Art. 45

Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van de gerechtelijke politie, worden inbreuken op de bepalingen van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan, opgespoord en vastgesteld door de volgende personen :

1. de waterschouten en de ambtenaren en agenten van de Zeevaartpolitie;
2. de gezagvoerders en hun aangestelden van de patrouillevaartuigen en -vliegtuigen van de Staat;
3. de ambtenaren en agenten van het ministerie van Economische Zaken, aangeduid door de minister tot wiens bevoegdheid de Economische Zaken behoren;
4. de ambtenaren en agenten van de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee;
5. de daartoe door hun hiërarchie gemandateerde officieren en onderofficieren van de Marine;
6. de ambtenaren van de Dienst Zeevisserij van het ministerie van Middenstand en Landbouw, aangeduid door de minister bevoegd voor Landbouw, voor zover de inbreuken betrekking hebben op de visserij;

§ 2. En cas de perturbation environnementale, le ministre peut requérir la réparation au nom de l'Etat belge.

§ 3. L'auteur de la perturbation du milieu marin est tenu de verser le montant de la réparation au Fonds Environnement, prévu à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires.

Art. 43

Quand, sur la base des dispositions du présent chapitre, plusieurs personnes sont responsables d'un même dommage environnemental ou d'une même perturbation environnementale, elles sont solidairement responsables.

Art. 44

§ 1^{er}. Afin de veiller à ce que les personnes responsables du paiement de l'indemnité visée au présent chapitre pour un dommage au milieu marin ne puissent se soustraire à leurs obligations, les services compétents peuvent, dès que le risque d'une pollution est établi, exiger qu'un cautionnement soit versé à la Caisse des Dépôts et Consignations, dont le montant suffise à couvrir le dommage prévisible, sans excéder les limites fixées par le droit international. La consignation de cette somme peut, sans occasionner de frais à l'Etat, être remplacée par la constitution d'une garantie bancaire accordée par une banque établie en Belgique ou d'une garantie signée par un Club P&I, déclarée recevable par les services compétents.

§ 2. Pour établir le montant de la caution, l'autorité tient compte, non seulement des dommages déjà survenus, mais également des risques et conséquences futurs tels qu'évalués par les services compétents.

CHAPITRE X

Surveillance et contrôle

Art. 45

Sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, les infractions aux dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution sont recherchées et constatées par les personnes suivantes :

1. les commissaires maritimes et les fonctionnaires de la Police maritime;
2. les commandants des bâtiments et aéronefs de l'Etat et leurs préposés;
3. les fonctionnaires et agents du ministère des Affaires économiques désignés par le ministre qui a les Affaires économiques dans ses attributions;
4. les fonctionnaires et agents de l'Unité de Gestion du Modèle mathématique de la mer du Nord;
5. les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés à cet effet par leur hiérarchie;
6. les fonctionnaires du Service de la Pêche maritime du ministère des Classes moyennes et de l'Agriculture, désignés par le ministre qui a l'Agriculture dans ses attributions, pour autant que les infractions aient trait à la pêche;

7. de beëdigde agenten aangeduid door de minister bevoegd voor het toezicht op de beschermde gebieden, opgericht krachtens artikel 6 van deze wet.

Art. 46

§ 1. De processen-verbaal worden opgesteld in het Nederlands of het Frans.

§ 2. Bij verklaringen in een andere taal op vraag van wie de verklaring aflegt, wordt een door hem in eigen taal geschreven verklaring bij het proces-verbaal gevoegd.

§ 3. Deze processen-verbaal gelden tot bewijs van het tegendeel. Binnen de vijftien dagen na de vaststelling van de overtreding wordt aan de overtreders een kopie betekend, of indien het buitenlandse overtreders betreft, aan hun vertegenwoordigers in België of bij ontstentenis, aan de diplomatieke vertegenwoordiging van de Staat waarvan zij onderdaan zijn.

Art. 47

§ 1. De in artikel 45, 1° tot 7° vermelde ambtenaren en agenten alsmede de officieren van gerechtelijke politie hebben in de uitoefening van hun ambt, dag en nacht vrije toegang tot de schepen, de installaties en bouwwerken die zich in de zeegebieden bevinden, voor zover dit noodzakelijk is om inbreuken op deze wet te kunnen vaststellen en mits inachtneming bij koopvaardij schepen van de terzake geldende procedures.

§ 2. De in artikel 45, 1° en 3° vermelde ambtenaren alsmede de officieren van gerechtelijke politie hebben dag en nacht vrije toegang tot de opslagplaatsen, overslagruimtes, kantoren, magazijnen, handelsgebouwen, voertuigen en ondernemingen die zich op land bevinden, voor zover dit noodzakelijk is om inbreuken op deze wet te kunnen vaststellen. Zij kunnen de plaatsen die tot woning dienen slechts bezoeken mits verlof van de rechter van de politierechtbank.

§ 3. In de uitoefening van hun ambt kunnen de in artikel 45 vermelde ambtenaren en agenten alsmede de officieren van gerechtelijke politie zich doen bijstaan door deskundigen, en hebben zij het recht inzage te eisen en afschrift te nemen van documenten.

§ 4. De toegang tot de schepen en installaties van de krijgsmacht, in zee of op het land, is slechts mogelijk na toelating hiertoe verleend door de terzake bevoegde militaire autoriteiten.

Art. 48

De in artikel 45 vermelde ambtenaren en agenten alsmede de officieren van gerechtelijke politie kunnen stalen nemen of laten nemen voor analyse. Van die staalname wordt proces-verbaal opgemaakt.

Art. 49

De in artikel 45 vermelde ambtenaren en agenten alsmede de officieren van gerechtelijke politie kunnen een beroep doen op de openbare macht voor de vervulling van hun taak.

7. les agents assermentés désignés par le ministre compétent pour assurer la surveillance des aires marines protégées, érigées en vertu de l'article 6 de la présente loi.

Art. 46

§ 1^{er}. Les procès-verbaux sont rédigés en néerlandais ou en français.

§ 2. En cas de déclaration dans une autre langue à la demande du déclarant, celui-ci fait par écrit une déclaration dans sa langue qui est jointe au procès-verbal.

§ 3. Les procès-verbaux font foi jusqu'à preuve du contraire. Une copie en est signifiée dans les quinze jours de la constatation aux auteurs de l'infraction ou, quant il s'agit de ressortissants étrangers, à leurs représentants en Belgique, ou, à défaut, à la représentation diplomatique de l'Etat dont ils sont les ressortissants.

Art. 47

§ 1^{er}. Les fonctionnaires et agents visés à l'article 45, 1° à 7°, ainsi que les officiers de la police judiciaire ont dans l'exercice de leurs fonctions, jour et nuit libre accès aux navires, installations et ouvrages situés dans les espaces marins, pour autant que ce libre accès soit nécessaire pour constater les infractions aux dispositions de la présente loi et que, pour les navires marchands, les procédures en vigueur soient respectées.

§ 2. Dans l'exercice de leur fonction, les fonctionnaires et agents visés à l'article 43, 1° et 3° ainsi que les officiers de la police judiciaire ont, jour et nuit, libre accès aux entrepôts, dépôts, bureaux, magasins, bâtiments d'entreprise, véhicules et entreprises situés à terre, pour autant que ce libre accès soit nécessaire pour constater les infractions aux dispositions de la présente loi. Ils ne peuvent visiter les lieux servant à l'habitation qu'avec l'autorisation du juge du tribunal de police.

§ 3. Dans l'exercice de leurs fonctions, les fonctionnaires et agents visés à l'article 45 et ainsi que les officiers de la police judiciaire peuvent se faire assister par des experts et sont en droit d'exiger de prendre copie de documents.

§ 4. L'accès aux navires et installations des Forces Armées, en mer ou à terre, n'est possible qu'après autorisation des autorités militaires compétentes en la matière.

Art. 48

Les fonctionnaires et agents visés à l'article 45 ainsi que les officiers de la police judiciaire peuvent prélever ou faire prélever des échantillons à fin d'analyse. Il est dressé procès-verbal de ce prélèvement.

Art. 49

Les fonctionnaires et agents visés à l'article 45 ainsi que les officiers de la police judiciaire peuvent requérir l'assistance de la force publique pour l'accomplissement de leur mission.

Art. 50

§ 1. Indien de autoriteiten goede redenen hebben om aan te nemen dat een vreemd schip de wetten en reglementen van België heeft overtreden, kunnen zij de achtervolging inzetten op voorwaarde dat het schip of een van zijn boten zich in de territoriale zee bevindt, of in een aansluitende zone die grenst aan de territoriale zee en zich uitstrekt tot een breedte van twaalf zeemijl. Indien het echter gaat over een overtreding van de wetten en reglementen van toepassing in de nog in te stellen exclusieve economische zone of op het continentaal plat, kan de achtervolging in het geheel van de zeegebieden worden ingezet.

§ 2. De achtervolging wordt uitgeoefend door Belgische oorlogsschepen of militaire luchtvaartuigen of door andere Belgische schepen en -luchtvaartuigen daartoe gemachtigd. De achtervolging wordt vanuit de zeegebieden slechts ingezet indien het vreemd schip aan een zichtbaar of hoorbaar bevel tot stoppen geen gevolg geeft en wordt ononderbroken voortgezet voorbij de grenzen van de zeegebieden.

§ 3. Het achtervolgingsrecht houdt op zodra het achtervolgde schip de territoriale zee van zijn eigen land of van een derde Staat bereikt, tenzij een akkoord met deze Staat hierover anders beschikt.

§ 4. Onverminderd het door dit artikel ingestelde recht van achtervolging, kan de Koning de nadere regels vaststellen die de in paragraaf 2 bedoelde schepen en luchtvaartuigen dienen te volgen in het kader van de uitoefening van dit recht.

HOOFDSTUK XI

Wijzigingen aan het Gerechtelijk Wetboek

Art. 51

Artikel 569, eerste lid, 31° van het Gerechtelijk Wetboek, gewijzigd door de nog in te voeren wet tot intelling van de exclusieve economische zone van België in de Noordzee wordt vervangen door de volgende tekst :

« 31° bij ontstentenis van andere bepalingen tot toekenning van bevoegdheid, van de vorderingen ingeleid krachtens de nog in te voeren wet tot instelling van de exclusieve economische zone van België in de Noordzee alsook van de vorderingen ingeleid krachtens de wet ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België. ».

Art. 52

Artikel 633, tweede lid van hetzelfde Wetboek, gewijzigd door de nog in te voeren wet tot instelling van de exclusieve economische zone van België in de Noordzee, wordt vervangen door het volgende lid :

« Voor de vorderingen betreffende bewarende beslagen en middelen tot tenuitvoerlegging ingesteld krachtens de nog in te voeren wet tot instelling van de exclusieve economische zone of de wet ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België, zijn de beslagrechters van de arrondissementen van Veurne, Brugge en Antwerpen gelijkelijk bevoegd. ».

Art. 50

§ 1^{er}. Si les autorités ont de sérieuses raisons de penser qu'un navire étranger a contrevenu aux lois et règlements de la Belgique, elles peuvent engager la poursuite à condition que le navire ou une de ses embarcations se trouve dans la mer territoriale ou dans une zone contiguë à celle-ci s'étendant sur une largeur de douze milles marins. Toutefois, s'il s'agit d'une infraction aux lois et règlements applicables à la zone économique exclusive, encore à instaurer, ou au plateau continental, la poursuite peut être engagée dans l'ensemble des espaces marins.

§ 2. La poursuite est effectuée par des navires de guerre ou des aéronefs militaires belges ou par tout autre navire ou avion mandaté à cet effet. La poursuite à partir des espaces marins ne commence que lorsque le navire étranger ne donne pas suite à un ordre de stopper, visuel ou sonore, et elle est continuée d'une façon ininterrompue au-delà des limites des espaces marins.

§ 3. Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de l'Etat dont il relève ou d'un autre Etat, à moins qu'un accord avec cet Etat n'en dispose autrement.

§ 4. Sans préjudice de l'exercice du droit de poursuite établi par le présent article, le Roi peut fixer les règles supplémentaires que les navires et aéronefs visés au paragraphe 2 sont tenus de suivre dans le cadre de l'exercice dudit droit.

CHAPITRE XI

Modifications apportées au Code judiciaire

Art. 51

L'article 569, alinéa premier, 31° du Code judiciaire, modifié par la loi instituant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord, encore à instaurer, est remplacé par le texte suivant :

« 31° à défaut d'autres dispositions attributives de compétence, des demandes introduites en vertu de la loi instituant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord, encore à instaurer, ainsi que des demandes introduites en vertu de la loi visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique. ».

Art. 52

L'article 633, alinéa 2 du même Code, modifié par la loi instituant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord, encore à instaurer, est remplacé par l'alinéa suivant :

« Pour les demandes en matière de saisies conservatoires et les voies d'exécution instituées en vertu de la loi instituant la zone économique exclusive de la Belgique, encore à instaurer, ou de la loi visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique, sont également compétents, les juges de saisies des arrondissements de Furnes, Bruges et Anvers. ».

HOOFDSTUK XII

Strafbepalingen

Art. 53

§ 1. De inbreuken op de bepalingen van de artikelen 6, 7, 8, 10, 11 en 12 of de uitvoeringsbesluiten ervan, worden gestraft met een geldboete van vijfhonderd frank tot honderdduizend frank.

§ 2. De inbreuken op de bepalingen van de artikelen 13 en 14 of de uitvoeringsbesluiten ervan, worden gestraft met een geldboete van honderd frank tot tweeduizend frank.

§ 3. In geval van herhaling van de inbreuken op de bepalingen van de artikelen 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13 en 14 of hun uitvoeringsbesluiten, binnen de termijn van drie jaar volgend op de veroordeling wegens hetzelfde misdrijf, wordt de strafmaat verdubbeld.

§ 4. De in dit artikel voorziene straffen worden verdubbeld wanneer de inbreuk is begaan tussen zonsopgang en zonsondergang.

Art. 54

§ 1. De inbreuken op de bepalingen van de artikelen 15, 16 en 17 worden gestraft met een geldboete van honderdduizend frank tot één miljoen frank en met een gevangenisstraf van twee maanden tot twee jaar, of met een van deze straffen alleen.

§ 2. De inbreuken op de bepalingen van de artikelen 18 en 19 of van de uitvoeringsbesluiten ervan, worden gestraft met een geldboete van tienduizend frank tot tweehonderdduizend frank en met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot zes maanden, of met een van deze straffen alleen.

§ 3. In geval van herhaling van de inbreuken op de bepalingen van de artikelen 15, 16, 17, 18 en 19 of hun uitvoeringsbesluiten, binnen de termijn van drie jaar volgend op de veroordeling wegens hetzelfde misdrijf, wordt de strafmaat verdubbeld.

§ 4. De in dit artikel voorziene straffen worden verdubbeld wanneer de inbreuk is begaan tussen zonsopgang en zonsondergang.

Art. 55

Wordt gestraft met een geldboete van tienduizend frank tot vijftigduizend frank, de kapitein die een inbreuk pleegt op artikel 20, § 1 of artikel 21, § 1 of de uitvoeringsbesluiten ervan.

Art. 56

§ 1. Diegenen die activiteiten uitoefenen zonder een voorafgaandelijke geldige vergunning of machtiging in de gevallen waar deze krachtens deze wet vereist zijn, worden gestraft met een geldboete van vijftigduizend frank tot vijfhonderdduizend frank en met een gevangenisstraf van een maand tot één jaar, of met één van deze straffen alleen.

§ 2. In geval van herhaling van de inbreuken op de bepalingen van de artikelen 18, 19 en 26 binnen de termijn van drie jaar volgend op de veroordeling wegens hetzelfde misdrijf, wordt de strafmaat verdubbeld.

CHAPITRE XII

Dispositions pénales

Art. 53

§ 1^{er}. Les infractions aux dispositions des articles 6, 7, 8, 10, 11 et 12 ou de leurs arrêtés d'exécution, sont punies d'une amende de cinq cent francs à cent mille francs.

§ 2. Les infractions aux dispositions des articles 13 et 14 ou de leurs arrêtés d'exécution, sont punies d'une amende de cent francs à deux mille francs.

§ 3. En cas de récidive des infractions aux dispositions des articles 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13 et 14 ou de leurs arrêtés d'exécution dans un délai de trois ans suivant la condamnation pour cause d'infraction aux mêmes disposition, les peines sont doublées.

§ 4. Les peines prévues au présent article sont doublées lorsque l'infraction est commise entre le coucher et le lever du soleil.

Art. 54

§ 1^{er}. Les infractions aux dispositions des articles 15, 16 et 17 sont punies d'une amende de cent mille francs à un million de francs et d'une peine de prison de deux mois à deux ans ou d'une de ces peines seulement.

§ 2. Les infractions aux dispositions des articles 18 et 19 ou de leurs arrêtés d'exécution, sont punies d'une amende de dix mille francs à deux cent mille francs et d'une peine de prison de quinze jours à six mois, ou d'une de ces peines seulement.

§ 3. En cas de récidive des infractions aux dispositions des articles 15, 16, 17, 18 et 19 ou de leurs arrêtés d'exécution dans un délai de trois ans suivant la condamnation pour cause d'infraction aux mêmes dispositions, les peines sont doublées.

§ 4. Les peines prévues au présent article sont doublées lorsque l'infraction est commise entre le coucher et le lever du soleil.

Art. 55

Est puni d'une amende de dix mille francs à vingt-cinq mille francs le capitaine qui a commis une infraction aux dispositions de l'article 20, § 1^{er} ou de l'article 21, § 1^{er} ou de ses arrêtés d'exécution.

Art. 56

§ 1^{er}. Est puni d'une amende de cinquante mille francs à cinq cent mille francs et d'une peine de prison d'un mois à un an, ou d'une de ces peines seulement, celui qui exerce une activité sans avoir au préalable reçu un permis ou une autorisation en bonne et due forme dans les cas où le permis ou l'autorisation sont exigés par la présente loi.

§ 2. En cas de récidive des infractions aux dispositions des articles 18, 19 et 26 dans un délai de trois ans suivant la condamnation pour cause d'infraction aux mêmes dispositions, la peine est doublée.

Art. 57

Diegenen die de verplichting uit de artikel 37, § 1 niet heeft nageleefd of doen naleven, wordt gestraft met een geldboete van tienduizend tot tweehonderdduizend frank.

Art. 58

Wordt gestraft met een geldboete van tweeduizend frank tot tienduizend frank, hij die bij toepassing van artikel 29, § 2 of de uitvoeringsbesluiten van artikel 31, § 1 wetens en willens onjuiste gegevens aan de overheid heeft verstrekt, wanneer de juiste informatie van die aard is dat de vergunning, de concessie of de machtiging niet zou worden toegekend of dat daardoor de milieueffectbeoordeling verkeerd werd ingeschat.

Art. 59

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

Art. 60

De rechtspersonen zijn burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de schadevergoedingen, kosten en geldboetes, voortspruitend uit veroordelingen uitgesproken tegen hun organen of aangestelden wegens inbreuken op de bepalingen van deze wet en hun uitvoeringsbesluiten.

Art. 61

Twintig procent van het bedrag van de geldboetes uitgesproken op basis van de artikelen 53 tot 59 moeten door de veroordeelde rechtstreeks worden gestort in het Fonds Leefmilieu, voorzien bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen.

Art. 62

Zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheden van de militaire rechtbanken, zijn de rechtbanken van Brussel, Brugge, Veurne en Antwerpen bevoegd kennis te nemen en vervolgen in te stellen van de overtredingen van deze wet.

Art. 63

De bepalingen van boek II, titel I, hoofdstuk III, artikel 216bis van het Wetboek van Strafvordering met betrekking tot de minnelijke schikking zijn van toepassing met dien verstande dat :

- het minimumbedrag van de geldsom niet minder mag bedragen dan één tiende van de bij deze wet bepaalde minimum geldboete, verhoogd met de opdecimen;
- twintig procent van het bedrag van deze minnelijke schikking door de dader rechtstreeks wordt gestort in het

Art. 57

Est puni d'une amende de dix mille à deux cent mille francs celui qui n'a pas respecté ou qui a fait enfreindre l'obligation mentionnée à l'article 37, § 1^{er}.

Art. 58

Est puni d'une amende de deux mille à dix mille francs celui qui dans l'application de l'article 29, § 2 ou des arrêtés d'exécution de l'article 31, § 1^{er} a sciemment et délibérément fourni des informations inexacts aux services compétents dans un rapport d'incidence lorsque les informations correctes auraient entraîné le refus du permis, de la concession ou de l'autorisation, ou lorsque la justesse de l'évaluation d'incidence s'en trouve compromise.

Art. 59

Est puni d'une amende de deux mille à dix mille francs celui qui, dans l'application de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, fait obstacle aux missions de contrôle, de surveillance et de dépistage régulièrement exécutées ou qui refuse ostensiblement les instructions reçues ou la coordination assurée par les autorités.

Art. 60

Les personnes morales sont civilement responsables du paiement des dommages-intérêts, frais et amendes prononcés à charge de leurs organes ou préposés du chef d'infractions aux dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

Art. 61

La personne condamnée est tenue de verser directement 20 % du montant des amendes prononcées sur la base des dispositions des articles 53 à 59 au Fonds Environnement, prévu à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires.

Art. 62

Sans porter atteinte aux compétences des tribunaux militaires, les tribunaux de Bruxelles, Bruges, Furnes et Anvers sont compétents pour prendre connaissance des infractions à la présente loi et entamer les poursuites.

Art. 63

Les dispositions du livre II, titre I^{er}, chapitre III, article 216bis du Code de Procédure pénale relatif aux transactions à l'amiable sont d'application, étant entendu que :

- le montant minimum de la somme ne peut être inférieur au dixième de l'amende minimum prévue par la présente loi, augmentée des décimes additionnels;
- l'auteur doit verser directement 20 % du montant total de cette transaction au Fonds Environnement prévu à

Fonds Leefmilieu voorzien bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen.

Art. 64

§ 1. De rechtbank beveelt op vordering van de minister, de verwijdering van de voorwerpen, inrichtingen of bouwwerken die in de zeegebieden werden geplaatst in overtreding op deze wet en het herstel van de oorspronkelijke staat. De rechtbank bepaalt daarvoor een termijn die één jaar niet mag overschrijden.

De rechten van de burgerlijke partij zijn in geval van rechtstreeks herstel beperkt tot de door de minister gekozen wijze van herstel, onverminderd het recht om vergoeding voor milieuschade te eisen van de veroordeelde.

§ 2. Voor het geval dat de plaats niet in de vorige staat wordt hersteld, beveelt het vonnis dat de minister en eventueel de burgerlijke partij van ambtswege in de uitvoering ervan kan voorzien. De overheid of particulier die het vonnis uitvoert, is gerechtigd de van de herstelling van de plaats afkomende materialen en voorwerpen te verkopen, te vervoeren, op te slaan en te vernietigen.

De veroordeelde is gehouden alle uitvoeringskosten, verminderd met de opbrengst van de verkoop van de materialen en voorwerpen, te vergoeden op vertoon van een staat, begroot en invorderbaar verklaard door de beslagrechter.

§ 3. De paragrafen 1 en 2 zijn niet van toepassing bij gezonken schepen, scheepstuig en scheepslading ingevolge scheepvaartongevallen, zoals bedoeld in Hoofdstuk V van de wet van 11 juli 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake scheepvaart.

Art. 65

Alle bepalingen van boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing.

HOOFDSTUK XIII

Wijzigingsbepalingen

Art. 66

Artikel 1 van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van de verontreiniging door schepen wordt aangevuld als volgt :

« 8° « pleziervaartuigen » : elk vaartuig met een lengte over alles van 2,5 tot 24 meter, met of zonder eigen voortstuwingsvermogen, dat louter bestemd is voor het genoegen om aan watersport te doen; ».

Art. 67

Een artikel *5bis*, luidend als volgt, wordt in dezelfde wet ingevoegd :

« Art. *5bis*. — Het is voor pleziervaartuigen en vissersvaartuigen onder de Belgische vlag of in België geregistreerd, verboden een schadelijke stof in zee te lozen of er zich van stoffen of voorwerpen te ontdoen.

Het eerste lid is eveneens van toepassing op pleziervaartuigen en vissersvaartuigen onder vreemde vlag, ge-

la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires.

Art. 64

§ 1^{er}. Le tribunal ordonne à la demande du ministre l'enlèvement, des objets, ouvrages ou constructions qui ont été mis en place dans les espaces marins en infraction aux dispositions de la présente loi et la remise en état. Le tribunal fixe à cette fin un délai qui ne peut dépasser un an.

Les droits de la partie civile sont limités pour la réparation directe à celle choisie par le ministre, sans préjudice du droit à l'indemnisation du dommage environnemental à charge du condamné.

§ 2. Le tribunal ordonne que lorsque les lieux ne sont pas remis en état, le ministre et éventuellement la partie civile pourront pourvoir d'office à son exécution. Les services compétents ou le particulier qui exécute le jugement, a le droit de vendre les matériaux ou objets résultant de la remise en état des lieux, de les transporter, de les entreposer et de procéder à leur destruction.

Le condamné est contraint au remboursement de tous les frais d'exécution, déduction faite du prix de la vente des matériaux et objets, sur présentation d'un état taxé et rendu exécutoire par le juge des saisies.

§ 3. Les paragraphes 1^{er} et 2 ne sont pas d'application pour des navires, objets ou cargaison coulés suite aux accidents de navigation, visé par le chapitre V de la loi du 11 juillet 1989 portant approbation et exécution de divers Actes Internationaux en matière de navigation maritime.

Art. 65

Toutes les dispositions du livre I^{er} du Code Pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont d'application.

CHAPITRE XIII

Dispositions modificatives

Art. 66

L'article 1^{er} de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution de la mer par des navires, est complété comme suit :

« 8° « bateaux de plaisance » : tout bâtiment d'une longueur hors tout de 2,5 à 24 mètres, avec ou sans moyen de propulsion propre, qui n'est utilisé que pour l'agrément et la pratique des sports nautiques; ».

Art. 67

Un article *5bis*, rédigé comme suit est inséré dans la même loi :

« Art. *5bis*. — Il est interdit aux bateaux de plaisance ou bateaux de pêche naviguant sous pavillon belge ou immatriculés en Belgique de rejeter une substance nuisible dans la mer ou de s'y défaire de substances ou objets.

L'alinéa premier est également applicable aux bateaux de plaisance et aux bateaux de pêche naviguant sous pa-

durende de periode dat ze zich onder de jurisdictie van België bevinden, overeenkomstig het internationaal recht. ».

Art. 68

Een artikel 5ter, luidend als volgt, wordt in dezelfde wet ingevoegd :

« Art. 5ter. — Alle middelen van bewijs kunnen door de overheid worden aangewend ter bevestiging van duidelijke redenen om aan te nemen dat een lozing heeft plaatsgevonden, inbegrepen ooggetuigenverslagen, foto- en filmbeelden, kleurschakeringen op het wateroppervlak en andere door België aanvaarde internationale of regionale beoordelingsstandaarden.

Elk zichtbaar spoor door een schip, pleziervaartuig of vissersvaartuig achtergelaten, op of onder het wateroppervlak, in zijn kielzog of zijn onmiddellijke nabijheid, maakt op zich een duidelijke reden uit om aan te nemen dat een lozing heeft plaatsgevonden. ».

Art. 69

Een artikel 11bis, luidend als volgt, wordt in dezelfde wet ingevoegd :

« Art. 11bis. — Ieder olietankschip met een bruto tonnage van 150 ton of meer en ieder ander schip, dat geen olietankschip is, met een bruto tonnage van 400 ton of meer, dient een rampenplan voor olieverontreiniging aan boord te hebben.

Een dergelijk plan moet in overeenstemming zijn met de door de Internationale Maritieme Organisatie opgestelde richtlijnen. Het plan omvat ten minste :

1° de procedure die dient te worden gevolgd door de kapitein of anderen die het bevel voeren over het schip voor het melden van voorvallen van verontreiniging, zoals vereist volgens artikel 8, Protocol I van het Verdrag, aangevuld met de door de Internationale Maritieme Organisatie ontwikkelde richtlijnen;

2° de lijst van autoriteiten of personen met wie contact moet worden opgenomen in het geval van een voorval van olieverontreiniging;

3° een gedetailleerde omschrijving van de maatregelen die onmiddellijk dienen te worden genomen door personen aan boord om de lozing van olie als gevolg van het voorval te beperken of te bestrijden; en

4° de procedures en de contactpersonen aan boord van het schip voor de coördinatie tussen maatregelen aan boord en maatregelen van de nationale en lokale autoriteiten ter bestrijding van verontreiniging. ».

Art. 70

Artikel 12 van dezelfde wet wordt aangevuld als volgt :

« Het is een schip dat aan boord niet beschikt over noodplannen ingeval van olieverontreiniging conform met het Verdrag en met artikel 11bis verboden een Belgische haven te verlaten. ».

villon étranger durant la période où ils se trouvent sous la juridiction de la Belgique en vertu du droit international. ».

Art. 68

Un article 5ter, rédigé comme suit, est inséré dans la même loi :

« Art. 5ter. — Tous moyens de preuve peuvent être apportés par l'autorité afin de confirmer des présomptions sérieuses de rejet par un navire, y compris les dépositions de témoins oculaires, les photos et films, les nuances de couleur à la surface de l'eau et tous autres moyens standardisés d'évaluation internationaux ou régionaux reconnues par la Belgique.

Toute trace visible laissée par un navire, un bateau de plaisance ou un bateau de pêche sur ou sous la surface de l'eau, dans son sillage ou dans ses environs immédiats, constitue en soi une raison sérieuse de penser qu'un rejet a eu lieu. ».

Art. 69

Un article 11bis rédigé comme suit est inséré dans la même loi :

« Art. 11bis. — Tout pétrolier d'un tonnage brut d'au moins 150 tonnes et tout autre navire, autre qu'un pétrolier, d'un tonnage brut d'au moins 400 tonnes, doit avoir à son bord un plan d'urgence pour la pollution par les hydrocarbures.

Ce plan doit être conforme aux directives de l'Organisation Maritime. Le plan comprend au moins :

1° la procédure qui doit être suivie par le capitaine et les autres personnes ayant le commandement du navire, pour la notification d'incidents de pollution conformément à l'article 8 du Protocole I de la Convention complété par les directives de l'Organisation Maritime Internationale;

2° la liste des autorités ou personnes à contacter, en cas d'accident de pollution par le pétrole;

3° une description détaillée des mesures devant être prises immédiatement par les personnes à bord pour combattre ou limiter le déversement de pétrole résultant de l'accident; et

4° les procédures et personnes à contacter à bord du navire pour la coordination entre les mesures à bord et les mesures prises par les autorités nationales et locales pour la lutte contre la pollution. ».

Art. 70

L'article 12 de la même loi est complété comme suit :

« Il est interdit à un navire qui ne dispose pas à son bord d'un plan d'urgence pour la pollution par les hydrocarbures conforme à la Convention et à l'article 11bis, de quitter un port belge. ».

Art. 71

Het oude artikel 17 wordt artikel 16*bis*.

Art. 72

Een nieuw artikel 17, luidend als volgt, wordt in dezelfde wet ingevoegd :

« Art. 17. — (1) De waterschouten, de agenten van de zeevaartpolitie en de havenkapiteins kunnen in de havens aan boord van een schip, een pleziervaartuig of een vissersvaartuig dat een vreemde vlag voert, een onderzoek instellen, ten einde na te gaan of in strijd met de bepalingen van deze wet of de uitvoeringsbesluiten ervan, schadelijke stoffen in zee zijn geloosd. Deze bevoegdheid wordt hen ook verleend voor verdragsovertredingen begaan in de volle zee. Deze bevoegdheid wordt tevens uitgebreid tot verdragsovertredingen begaan in de maritieme zone waarover een andere kuststaat jurisdictie bezit, op uitsluitend verzoek van deze laatste of de vlaggestaat.

(2) De waterschouten, de agenten van de zeevaartpolitie, de gezagvoerders van patrouillevaartuigen en de daartoe gemandateerde officieren en onderofficieren van de Marine kunnen aan boord van een schip, een pleziervaartuig of een vissersvaartuig dat een vreemde vlag voert, een onderzoek instellen wanneer het schip zich bevindt in de Belgische territoriale zee of in een andere maritieme zone waarover België jurisdictie kan uitoefenen, overeenkomstig het internationaal recht, teneinde na te gaan of in strijd met de bepalingen van deze wet of de uitvoeringsbesluiten ervan, schadelijke stoffen in zee zijn geloosd.

(3) Een onderzoek op zee omvat in eerste instantie een controle van alle documenten vereist om de lozingsovertreding te kunnen bevestigen of te ontkrachten en een verklaring van de kapitein. Indien uit de documenten het bewijs van de lozingsovertreding onvoldoende blijkt, kan worden overgegaan tot een nadere feitelijke inspectie van de voor de lozing belangrijke delen van het schip en het nemen van monsters.

(4) Wanneer zij op basis van de tweede en derde alinea hierboven optreden ten opzichte van een schip, pleziervaartuig of vissersvaartuig, dat een vreemde vlag voert, leven de bedoelde ambtenaren en agenten volgende regels na :

1° bij duidelijke redenen om aan te nemen dat een schip, in de territoriale zee een overtreding heeft begaan, kunnen zij in de territoriale zee overgaan tot het onderzoek van het schip. Wanneer bewijselementen zulks vereisen, kan een rechtsvervolgning worden ingesteld en kan het schip in de territoriale zee worden vastgehouden. De vasthouding wordt opgeheven indien is voldaan aan de borgstelling voorzien in artikel 31, lid 2 van deze wet;

2° bij duidelijke redenen om aan te nemen dat het schip in de nog bij wet in te stellen exclusieve economische zone een overtreding heeft begaan, kunnen zij het schip vragen alle informatie mee te delen die nodig is om vast te stellen of zich wel degelijk een overtreding heeft voorgedaan, alsook de identiteit van het schip, zijn haven van registratie, en zijn laatste en volgende aanloophaven;

3° bij duidelijke redenen om aan te nemen dat het schip in de, nog bij wet in te stellen, exclusieve economische zone tot een lozing, ernstig genoeg om in strijd te zijn met het Verdrag, is overgegaan, kunnen zij in de exclusieve economische zone of de territoriale zee, overgaan tot het onderzoek van het schip indien het schip heeft geweigerd infor-

Art. 71

L'ancien article 17 devient le nouvel article 16*bis*.

Art. 72

Un nouvel article 17 rédigé comme suit est inséré dans la même loi :

« Art. 17. — (1) Dans les ports, les commissaires maritimes, les agents de la police maritime et les capitaines de port peuvent mener une enquête à bord d'un navire, d'un bateau de plaisance ou d'un bateau de pêche qui bat pavillon étranger, afin de déterminer si des substances nuisibles ont été rejetées dans la mer en infraction aux dispositions de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution. Cette compétence leur est également octroyée pour les infractions à la Convention effectués en haute mer. Cette compétence est également étendue aux infractions à la Convention effectués dans la zone maritime dépendant de la juridiction d'un autre état côtier, à la demande exclusive de ce dernier ou de l'état du pavillon.

(2) Les commissaires maritimes, les agents de la police maritime, les commandants de bâtiments patrouilleurs et les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés à cet effet peuvent mener une enquête à bord d'un navire, d'un bateau de plaisance ou d'un bateau de pêche battant pavillon étranger, quand le navire se trouve dans les eaux territoriales belges ou dans une autre zone maritime sur laquelle la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international, afin d'établir si des substances nuisibles ont été rejetées en mer en infraction aux dispositions de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution.

(3) Une enquête en mer comprend en première instance un contrôle de tous les documents requis pour établir l'existence ou la non-existence d'un rejet illicite et un rapport d'audition du capitaine. Si les documents ne permettent pas d'établir à suffisance la preuve du rejet illicite, il peut être procédé à une inspection plus détaillée des parties du navire qui sont intéressantes pour établir le rejet et à la prise d'échantillons.

(4) Lorsqu'ils interviennent sur la base des alinéas 2 et 3 ci-dessus à l'égard d'un navire, d'un bateau de plaisance ou d'un bateau de pêche qui bat pavillon étranger, les fonctionnaires et agents visés se conforment aux règles suivantes :

1° s'il y a de sérieuses raisons de penser qu'un navire a commis une infraction dans la mer territoriale ils peuvent, à l'intérieur de celle-ci, procéder à l'enquête à bord du navire. Si les éléments de preuve le justifient les poursuites peuvent être engagées et le navire peut être immobilisé dans la mer territoriale. L'immobilisation est levée dès qu'il a été procédé au dépôt du cautionnement prévu à l'article 31, alinéa 2 de la présente loi;

2° s'il y a de sérieuses raisons de penser que le navire a commis une infraction dans la zone économique exclusive, encore à instaurer par loi, ils peuvent lui demander de communiquer tous les renseignements qui sont nécessaires pour établir si l'infraction a bel et bien été commise, de même que l'identité du navire, son port d'attache ainsi que sa dernière et sa prochaine escale;

3° s'il y a de sérieuses raisons de penser que le navire a procédé à un rejet suffisamment grave pour être en contradiction avec la Convention dans la zone économique exclusive, encore à instaurer par loi, ils peuvent, à l'intérieur de celle-ci ou dans la mer territoriale, procéder à l'enquête à bord du navire s'il a refusé de communiquer des renseigne-

matie te verstrekken, of indien de door het schip verstrekte informatie zeer duidelijk afwijkt van de feitelijke situatie, en de omstandigheden een zodanig onderzoek rechtvaardigen;

4° bij aanwezigheid van duidelijke objectieve bewijselementen dat het schip in de nog bij wet in te stellen exclusieve economische zone tot een ernstige onwettige lozing, die aanleiding geeft tot grote schade of het risico van grote schade aan het mariene milieu of de Belgische kustbelangen is overgegaan, kan het schip in de nog bij wet in te stellen exclusieve economische zone of de territoriale zee worden vastgehouden en naar een haven opgebracht worden en kan een rechtsvervolging worden ingesteld. De vasthouding wordt opgeheven indien is voldaan aan de borgstelling in artikel 31, lid 2 van deze wet;

5° bij olielozingen is het bepaalde in lid 3° ambtshalve van toepassing van zodra zichtbare sporen van lozing in het water of aan het wateroppervlak te voorschijn komen in de onmiddellijke nabijheid van het schip of in zijn kielzog, en is het bepaalde in lid 4° ambtshalve van toepassing bij olielozingen van zodra uit een eerste schatting blijkt dat de lozing meer dan duizend liter koolwaterstoffen bevat;

6° de bepalingen van de paragrafen 1° tot 4° hierboven zijn eveneens van toepassing op plezier- en vissersvaartuigen.

(5) Bij onderzoek aan boord van schepen, pleziervaartuigen en vissersvaartuigen op zee mag hun veiligheid en de veiligheid van de scheepvaart niet in het gedrang worden gebracht en mag het mariene milieu aan geen onredelijk risico worden blootgesteld. Schepen kunnen daartoe worden verplicht zich naar een veilige ankerplaats op zee te begeven en pleziervaartuigen en vissersvaartuigen kunnen naar een haven worden opgebracht. ».

Art. 73

Artikel 18 van dezelfde wet wordt opgeheven. Een nieuw artikel 18, luidend als volgt, wordt in dezelfde wet ingevoegd :

« Art. 18. — De vlaggestaten worden via hun diplomatieke vertegenwoordigers onverwijld op de hoogte gebracht van de vasthouding van het schip en van de mogelijke maatregelen die het gevolg kunnen zijn van een strafrechtelijke vervolging, ingesteld op basis van artikel 17.

Een strafrechtelijke vervolging op basis van artikel 17 kan niet meer worden ingesteld na het verstrijken van een termijn van 3 jaar, te rekenen vanaf de datum waarop de overtreding werd begaan.

Een strafrechtelijke vervolging op basis van artikel 17, (4), 4°, wordt op uitdrukkelijk verzoek van de vlaggestaat geschorst, op voorwaarde dat de vlaggestaat binnen de zes maanden, te rekenen vanaf de datum van de oorspronkelijke rechtsvervolging, zelf tot de strafrechtelijke vervolging overgaat voor dezelfde aanklachten. De vlaggestaat stelt ten bewijs hiervan, aan de Belgische Staat een volledig dossier van de zaak en de akten van rechtsvervolging ter beschikking. Wanneer de door de vlaggestaat ingestelde rechtsvervolging tot een einde is gebracht, wordt de geschorste rechtsvervolging in België beëindigd. Na aftrek van de door België gemaakte kosten inzake het onderzoek aan boord, het nemen van monsters met betrekking tot de lozing, de analyse van deze monsters en het instellen van een rechtsvervolging, wordt de in artikel 31 vermelde borgstelling vrijgegeven.

Een strafrechtelijke vervolging in België kan niet worden geschorst in de gevallen de lozing aanleiding gaf tot

ments ou si les renseignements fournis sont en contradiction flagrante avec les faits et que les circonstances justifient une telle inspection;

4° en présence d'éléments de preuve objectifs et manifestes que le navire a procédé dans la zone économique exclusive, encore à instaurer par loi, à un rejet illicite grave, qui a causé ou risque de causer des dommages importants au milieu marin ou aux intérêts côtiers de la Belgique, le navire peut être immobilisé dans la zone économique exclusive, encore à instaurer par loi, ou dans la mer territoriale et conduit dans un port et des poursuites peuvent être engagées. L'immobilisation est levée dès qu'il a été procédé au dépôt du cautionnement prévu à l'article 31, alinéa 2 de la présente loi;

5° en cas de rejets d'hydrocarbures, le paragraphe 3° ci-dessus s'applique d'office dès que des traces visibles de rejet apparaissent dans ou à la surface de l'eau aux environs immédiats du navire ou dans son sillage, et le paragraphe 4° ci-dessus s'applique d'office dès que les premières estimations font apparaître que le rejet contient plus de mille litres d'hydrocarbures;

6° les dispositions des paragraphes 1° à 4° ci-dessus sont également applicables aux bateaux de plaisance et aux bateaux de pêche.

(5) En cas d'enquête en mer à bord d'un navire, d'un bateau de plaisance ou d'un bateau de pêche, leur sécurité et la sécurité de la navigation maritime ne peuvent pas être mises en danger et le milieu marin ne peut être exposé à aucun risque déraisonnable. Les navires peuvent à cet fin être obligés de se rendre à un lieu de mouillage sûr en mer et les bateaux de plaisance et les bateaux de pêche peuvent être conduits dans un port. ».

Art. 73

L'article 18 de la même loi est abrogé. Un nouvel article 18, rédigé comme suit, est inséré dans la même loi :

« Art. 18. — Les états des pavillons sont par l'intermédiaire de ses représentants diplomatiques sans délai informés de l'immobilisation des navires et des mesures qui pourraient être la suite des poursuites pénales prises sur la base de l'article 17.

Une procédure pénale sur la base de l'article 17, ne peut plus être entamée après l'écoulement d'un délai de trois ans à compter du jour où l'infraction a été commise.

Une poursuite pénale sur la base de l'article 17, (4), 4°, est suspendue à la demande explicite de l'état de pavillon à condition que l'état du pavillon, dans les six mois suivant la date des poursuites initiales, entame lui-même des poursuites pénales pour les mêmes plaintes. L'état du pavillon, à titre de preuve de ceci, met à la disposition de l'état belge un dossier complet de l'affaire et des actes de la procédure judiciaire. Quand les poursuites entamées par l'état de pavillon sont menées à leur fin, la procédure judiciaire suspendue en Belgique est abandonnée. Après déduction des frais encourus en Belgique pour l'enquête à bord du navire, la prise d'échantillon relative au rejet, l'analyse de ces échantillons et la poursuite judiciaire, la caution visée à l'article 31 est levée.

Une poursuite pénale en Belgique ne peut pas être suspendue dans les cas de rejets donnant lieu à un domma-

grote schade aan de Belgische kuststaatbelangen of in de gevallen de vlaggestaat reeds eerder aan een verplichting tot vervolging van een overtreding begaan door zijn schepen geen gevolg heeft gegeven. ».

Art. 74

Artikel 20, eerste lid van dezelfde wet, wordt aangevuld als volgt :

« 6° indien het schip niet beschikt over noodplannen aan boord in geval van olieverontreiniging, zoals voorzien in het Verdrag en artikel 11*bis* van deze wet;

7° indien het schip niet is voorzien van een IMO-identificatienummer. ».

Art. 75

Artikel 25 van dezelfde wet wordt aangevuld met het volgende lid :

« Van de inbreuken op de artikelen 5, 5*bis* en 17 wordt proces-verbaal opgemaakt dat bewijskracht heeft tot het tegendeel is bewezen. Een afschrift van dit proces-verbaal, met vermelding van de in deze wet voorziene strafmaat, wordt binnen de 24 uren na de beslissing tot vasthouding overgemaakt aan de kapitein of de eigenaar van het schip, het vissersvaartuig of het pleziervaartuig. ».

Art. 76

Artikel 29 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 29. — Met geldboete van vijfhonderdduizend frank tot één miljoen frank wordt gestraft de eigenaar, bevrachter, beheerder of exploitant van een schip waarop de bepalingen van de artikelen 5 en 12 of de uitvoeringsbesluiten ervan niet werden nageleefd.

Met geldboete van drieduizend frank tot vijftienduizend frank wordt gestraft de eigenaar van een pleziervaartuig of vissersvaartuig die het artikel 5*bis* van deze wet overtreedt of zich verzet tegen het bepaalde in artikel 17.

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

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

Met geldboete van tienduizend frank tot vijftienduizend frank wordt gestraft de kapitein van een schip die de artikelen 5, 10, 11 en 12 van deze wet of haar uitvoeringsbesluiten overtreedt of zich verzet tegen het bepaalde in de artikelen 14, 15 en 17 of zich niet houdt aan de daarin opgelegde verplichtingen.

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

ge important aux intérêts côtiers belges ou dans les cas où l'état de pavillon n'a antérieurement pas donné suite à une obligation de poursuite d'une infraction commise par l'une de ses navires. ».

Art. 74

L'article 20, alinéa premier de la même loi est complété comme suit :

« 6° dans le cas où le navire ne dispose pas de plans d'urgence pour la pollution par les hydrocarbures tels que prévus dans la Convention et à l'article 11*bis* de la présente loi;

7° dans le cas où le navire n'est pas suivi d'un numéro d'identification OMI. ».

Art. 75

L'article 25 de la même loi est complété par l'alinéa suivant :

« Les infractions aux dispositions des articles 5, 5*bis* et 17 sont constatées dans un procès-verbal faisant foi jusqu'à preuve du contraire. Une copie de ce procès-verbal, avec mention de la peine prévue dans la présente loi, est transmis dans les 24 heures après la décision d'immobilisation du navire au capitaine ou propriétaire du navire, du bateau de pêche ou du bateau de plaisance. ».

Art. 76

L'article 29 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 29. — Est puni d'une amende de cinq cent mille francs à un million de francs, le propriétaire, l'affrètement, le gestionnaire ou l'exploitant du navire à bord duquel les dispositions des articles 5 et 12 ou de leurs arrêtés d'exécution n'ont pas été respectées.

Est puni d'une amende de trois mille francs à vingt cinq mille francs, le propriétaire d'un bateau de plaisance ou d'un bateau de pêche qui enfreint les dispositions de l'article 5*bis* de la présente loi ou s'oppose aux dispositions de l'article 17.

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

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

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

Est puni d'une amende de deux mille francs à dix mille francs les officiers du navire, qui enfreignent les articles 5, 10 et 12 de la présente loi ou ses arrêtés d'exécution ou s'opposent à ce qui est stipulé dans les articles 14, 15 et 17 ou qui n'observent pas les obligations y prévues. ».

Art. 77

Een artikel 29*bis*, luidend als volgt, wordt in dezelfde wet ingevoegd :

« Art. 29*bis*. — De bepalingen van boek II, titel I, hoofdstuk III, artikel 216*bis* van het Wetboek van Strafvordering met betrekking tot de minnelijke schikking zijn van toepassing met dien verstande dat :

— het minimumbedrag van de geldsom niet minder mag bedragen dan één tiende van de bij deze wet bepaalde minimum geldboete, verhoogd met de opdecimen;

— twintig procent van het bedrag van deze minnelijke schikking door de dader rechtstreeks wordt gestort in het Fonds Leefmilieu voorzien bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen. ».

Art. 78

Artikel 30 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 30. — Diegene die wordt gestraft met een in artikel 29 bedoelde geldboete of instemt met de in artikel 29*bis* bedoelde minnelijke schikking, is ertoe gehouden 20 % van dit bedrag te storten in het Fonds Leefmilieu. ».

Art. 79

Artikel 31 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 31. — Bij ernstige vermoedens van overtreding van de artikelen 5, 5*bis*, 10, 11, 12, 14 en 15, kan de waterschout de kapitein of de schipper verbieden om met zijn schip, vissersvaartuig of pleziervaartuig de Belgische havens te verlaten, tenzij in de Deposito- en Consignatiekas als borgtocht een som wordt gestort ter grootte van het in artikel 29 omschreven maximum voor de overtredingen, verhoogd met de opdecimen. Het storten van bedoelde som kan zonder kosten voor de overheid worden vervangen door een bankgarantie, verleend door een in België gevestigde bank.

Schepen, vissersvaartuigen en pleziervaartuigen die op zee worden vastgehouden in navolging op artikel 17, worden onmiddellijk vrijgegeven nadat in de Deposito- en Consignatiekas als borgtocht een som wordt gestort ter grootte van het in artikel 29 omschreven maximum voor de overtredingen, verhoogd met de opdecimen. Het storten van bedoelde som kan zonder kosten voor de overheid worden vervangen door een bankgarantie, verleend door een in België gevestigde bank.

De geldboete die is opgelegd door een in kracht van gewijsde gegane rechterlijke beslissing of de minnelijke schikking, naar gelang het geval, wordt op de borgtocht verhaald.

Het overblijvende gedeelte wordt onmiddellijk terugbetaald.

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

Art. 77

Un article 29*bis*, rédigé comme suit est inséré dans la même loi :

« Art. 29*bis*. — Les dispositions du livre II, titre I^{er}, chapitre III, article 216*bis* du Code de Procédure pénale relatif aux transactions à l'amiable sont d'application étant entendu que :

— le montant minimum ne peut être inférieur au dixième de l'amende minimum prévue par la présente loi, augmentée des décimes additionnels;

— l'auteur doit verser directement 20 % du montant total de cette transaction au Fonds Environnement prévu à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires. ».

Art. 78

L'article 30 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 30. — La personne condamnée à une amende en vertu de l'article 29 ou qui a consenti à conclure une transaction conformément à l'article 29*bis* est tenue de verser directement 20 % du montant des amendes prononcées ou de la transaction au Fonds Environnement. ».

Art. 79

L'article 31 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 31. — Lors de présomptions sérieuses d'infraction aux articles 5, 5*bis*, 10, 11, 12, 14 et 15, le commissaire maritime peut interdire au capitaine ou au patron de quitter les ports belges avec son navire, bateau de pêche ou bateau de plaisance sauf si une somme est déposée à titre de caution à la Caisse de Dépôt et de Consignation, d'un montant équivalent au maximum établi dans l'article 29 pour les infractions, majoré des décimes additionnels. Le versement de cette caution peut être remplacé par une garantie bancaire, accordée par une banque située en Belgique sans frais pour l'autorité.

Les navires, bateaux de plaisance ou bateaux de pêche qui sont immobilisés en mer en vertu de l'article 17 sont libérés aussitôt qu'une somme est déposée à titre de caution à la Caisse des Dépôts et Consignation, d'un montant équivalent au maximum établi dans l'article 29 pour les infractions, majoré des décimes additionnels. Le versement de cette caution peut être remplacée par une garantie bancaire accordée par une banque située en Belgique, sans frais pour l'autorité.

L'amende qui a été imposée par une décision judiciaire passée en force de chose jugée ou une transaction, selon le cas, est récupérée sur la caution.

Le solde du montant est immédiatement remboursé.

La rente du montant déposé en consignation est ajoutée à la caution. ».

Art. 80

In artikel 32 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht :

— 1° Het tweede lid wordt vervangen door het volgende lid :

« Zijn bovendien belast met de opsporing en de vaststelling op zee van de inbreuken op artikelen 5 en *5bis* van deze wet :

1° de gezagvoerders van de patrouillevaartuigen en -vliegtuigen van de Staat, en hun aangestelden;

2° de ambtenaren en agenten van de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee;

3° de daartoe gemandateerde officieren en onderofficieren van de Marine. ».

— 2° Het artikel wordt aangevuld als volgt :

« Van de inbreuken op deze wet en de uitvoeringsbesluiten wordt door deze die de feiten hebben vastgesteld proces-verbaal opgesteld, dat bewijskracht heeft tot het tegendeel is bewezen. ».

Art. 81

In artikel 13 van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart wordt voor het zesde lid, het volgende lid ingevoegd :

« Bij risico op mogelijke verontreiniging van het mariene milieu van de territoriale zee of de nog bij wet in te voeren exclusieve economische zone of in het geval de veiligheid van de scheepvaart in deze mariene zones in gevaar kan worden gebracht, heeft de eigenaar van een vaartuig dat aan de grond is gelopen of gezonken is, de verplichting zijn wrak, de wrakstukken, de gezonken tuigen, de lading, de aan boord aanwezige schadelijke stoffen of voorwerpen te lichten en uit het mariene milieu te verwijderen, behoudens indien het achterlaten door de overheid is vergund in navolging op de artikelen 26 en 27 van de wet van ... ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder rechtsbevoegdheid van België. ».

Art. 82

Artikel 14, eerste lid van dezelfde wet wordt aangevuld als volgt :

« e) alle andere nodige maatregelen treffen ter bescherming van het mariene milieu van de territoriale zee en de nog bij wet in te voeren exclusieve economische zone tegen mogelijke verontreiniging. ».

Art. 83

In artikel 17 van dezelfde wet worden volgende wijzigingen aangebracht :

— 1° Paragraaf 1, laatste lid wordt aangevuld als volgt :

« 5° milieuschade in navolging op de wet van ... ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België. ».

— 2° Paragraaf 5 wordt vervangen door de volgende bepaling :

« § 5. Wordt gestraft met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot één jaar en met een geldboete van vijf hon-

Art. 80

Dans l'article 32 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

— 1° Le deuxième alinéa est remplacé par l'alinéa suivant :

« Sont également chargés de rechercher et de constater les infractions en mer en vertu des articles 5 et *5bis* de la présente loi :

1° les commandants des bâtiments et aéronefs patrouilleurs de l'Etat et leurs préposés;

2° les fonctionnaires et agents de l'Unité de Gestion du Modèle Mathématique de la mer du Nord;

3° les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés à cet effet. ».

— 2° L'article est complété comme suit :

« Les infractions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution sont constatés par des procès-verbaux rédigés par ceux qui ont constaté les faits; les procès-verbaux font foi jusqu'à preuve contraire. ».

Art. 81

Dans l'article 13 de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime, l'alinéa suivant est inséré avant le sixième alinéa :

« Lors de risque éventuel de pollution du milieu marin de la mer territoriale ou de la zone économique exclusive, encore à instaurer par loi, ou lorsque la sécurité de la navigation dans ces zones marines sont en danger, le propriétaire du navire qui a échoué ou coulé, a l'obligation de renflouer l'épave, les débris d'épave, les gréements, la cargaison ainsi que les substances ou objets dangereux initialement présents à bord qui ont coulés et de les enlever du milieu marin, sauf si l'abandon est autorisé par l'autorité conformément en vertu des articles 26 et 27 de la loi ... visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous la juridiction de la Belgique. ».

Art. 82

L'article 14, premier alinéa de la même loi est complété comme suit :

« e) prendre toute autre mesure nécessaire afin de protéger le milieu marin de la mer territoriale et de la zone exclusive économique, encore à instaurer par loi, contre une éventuelle pollution. ».

Art. 83

Dans l'article 17 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

— 1° Le paragraphe 1^{er}, dernier alinéa est complété comme suit :

« 5° dommage environnemental en vertu de la loi ... visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous la juridiction de la Belgique. ».

— 2° Le paragraphe 5 est remplacé par la disposition suivante :

« § 5. Est condamné à une peine d'emprisonnement de quinze jours à un an et à une amende de cinq cent francs à

derd frank tot twee miljoen frank, of met een van deze straffen, degene die :

1° de artikelen 13 tot 16 van deze wet overtreedt;

2° de besluiten die ter uitvoering van de artikelen 13 tot 16 van deze wet zijn genomen, overtreedt. ».

Art. 84

Artikel 85, eerste lid van de wet van 24 december 1976 houdende budgettaire voorstellen 1976-1977 wordt aangevuld als volgt :

« Wanneer de contaminatie of accidentele verontreiniging evenwel op zee plaatsvindt of afkomstig is van een zeeschip, vallen deze kosten ten laste van de persoon die voormelde contaminatie of verontreiniging heeft veroorzaakt, overeenkomstig het internationaal recht. In dit geval zijn de eigenaars van de eventueel betrokken schepen burgerlijk en hoofdelijk aansprakelijk in hoofde van dit artikel. ».

Art. 85

In artikel 3 van de wet van 13 juni 1969 inzake het continentaal plat van België, zoals gewijzigd door de nog in te voeren wet tot instelling van de exclusieve economische zone van België in de Noordzee worden na het tweede lid, de volgende leden ingevoegd :

« Bij elke nieuwe aanvraag tot concessie of machtiging moet een milieueffectenrapport gevoegd worden dat is opgesteld onder verantwoordelijkheid en op kosten van de aanvrager. De aanvraag wordt onderworpen aan een milieueffectenbeoordeling.

Het milieueffectenrapport wordt opgesteld en de milieueffectenbeoordeling wordt uitgevoerd overeenkomstig de modaliteiten van artikel 29 van de wet van ... ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België.

De exploratie en de exploitatie wordt onderworpen aan een vergoeding volgens de modaliteiten die bepaald worden in de concessiebesluiten, voor de uitvoering van een continue onderzoek naar de invloed van de betrokken activiteiten op de sedimentsafzettingen en op het mariene milieu. Bij eventuele nieuwe aanvragen en aanvragen tot verlenging of vernieuwing van een concessie wordt rekening gehouden met de resultaten van dit onderzoek. Indien uit dit onderzoek blijkt dat de betrokken activiteiten onaanvaardbare nadelige gevolgen voor de zandafzettingen of voor het mariene milieu hebben kan de concessie opgeheven of tijdelijk, geheel of gedeeltelijk, geschorst worden volgens de modaliteiten die bepaald worden in de concessiebesluiten. ».

Art. 86

In de tabel gevoegd bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen, wordt in de rubriek « 26-4 Fonds Leefmilieu » tussen de woorden « de geldboeten bedoeld in artikel 58 van de nog in te voeren wet tot instelling van de exclusieve economische zone van België in de Noordzee » en « Aard van de gemakkelijke uitgaven », de woorden « het herstel bedoeld in artikel 42 van de wet (datum) ter bescherming van het marie-

deux millions de francs, ou à l'une de ces peines, toute personne qui :

1° est en infraction aux articles 13 à 16 de la présente loi;

2° est en infraction aux arrêtés d'exécution des articles 13 à 16 de la présente loi. ».

Art. 84

L'article 85, premier alinéa de la loi du 24 décembre 1976 relative aux propositions budgétaires 1976-1977 est complété comme suit :

« Toutefois, lorsque la contamination ou la pollution accidentelle survient en mer ou provient d'un navire de mer, ces frais sont à charge de l'auteur de ladite contamination ou pollution, conformément au droit international. Dans ce cas, les propriétaires des navires éventuellement impliqués sont civilement et solidairement responsables au titre du présent article. ».

Art. 85

A l'article 3 de la loi du 13 juin 1969 sur le plateau continental de la Belgique telle que modifiée par la loi instituant la zone économique de la Belgique en mer du Nord, encore à instaurer par loi, sont insérés, après le deuxième alinéa, les alinéas suivants :

« Toute nouvelle demande de concession doit être accompagnée d'un rapport d'incidence sur l'environnement établi sous la responsabilité du demandeur et à ses frais. La demande est soumise à une évaluation d'incidence sur l'environnement.

Le rapport d'incidences est établi et l'évaluation d'incidences est exécutée conformément aux modalités de l'article 29 de la loi du ... visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous la juridiction de la Belgique.

L'exploration et l'exploitation sont soumises à une redevance suivant les modalités que prévoient les arrêtés de concession et qui est destinée à couvrir les frais d'une étude permanente des incidences des activités concernées sur les déplacements de sédiments et sur le milieu marin. Il est tenu compte des résultats de cette étude lors de l'examen de nouvelles demandes ou de demandes de prolongation ou de renouvellement d'une concession. Si cette étude fait apparaître des effets nuisibles inacceptables des activités concernées sur les sédimentations de sable et sur le milieu marin, la concession peut en outre être retirée ou suspendue provisoirement, en tout ou en partie, selon les modalités que prévoient les arrêtés de concession. ».

Art. 86

Au tableau annexé à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires, à la rubrique « 26-4 Fonds Environnement », les mots « les réparations visées à l'article 42 de la loi visant (date) la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique et les montants visées aux articles 61 et 64 de la même loi » sont insérés entre les mots « les montants visés à l'article 58 de la loi instituant la zone économique exclusive

ne milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België en de geldsommen bedoeld in de artikelen 61 en 64 van dezelfde wet » ingevoegd.

Art. 87

De bepalingen die van toepassing zijn op de territoriale zee in de wet van 26 maart 1971 op de bescherming van de oppervlaktewateren tegen verontreiniging, worden opgeheven. ».

Art. 88

De wet van 8 februari 1978 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 van de Bijlagen, opgemaakt te Oslo op 15 februari 1972 en van het Protocol tot wijziging van dat Verdrag, opgemaakt te Oslo op 2 maart 1983 en zijn uitvoeringsbesluiten, worden opgeheven.

de la Belgique en mer du Nord, encore à instaurer, » et les mots « Nature des dépenses autorisées. »

Art. 87

La loi du 26 mars 1971 sur la protection des eaux de surface contre la pollution est, pour ce qui concerne les dispositions applicables à la mer territoriale, abrogée par la présente loi. ».

Art. 88

La loi du 8 février 1978 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 des Annexes, faites à Oslo le 15 février 1972 et du Protocole modifiant la Convention, fait à Oslo le 2 mars 1983 et ses arrêtés d'exécution sont abrogés.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, derde kamer, op 31 juli 1997 door de Staatssecretaris voor Leefmilieu verzocht hem van advies te dienen over een voorontwerp van wet « ter bascherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België », heeft op 24 februari 1998 het volgende advies gegeven :

Strekking van het ontwerp

1. Het voor advies voorgelegde voorontwerp van wet strekt ertoe, zoals in de memorie van toelichting wordt uiteengezet, maatregelen te nemen ter voorkoming en beperking van de verontreiniging van het « mariene milieu » in de zeegebieden die onder de rechtsbevoegdheid van België vallen. Het voorziet eveneens in maatregelen voor het behoud en de ontwikkeling van bepaalde beschermde gebieden en van bepaalde diersoorten.

Met het ontwerp wordt de uitvoering beoogd van een hele reeks internationale verdragen, alsmede van een reeks richtlijnen van de Europese Gemeenschap.

2. Het ontwerp bestaat uit dertien hoofdstukken.

In hoofdstuk I worden een aantal van de in het ontwerp gebruikte begrippen gedefinieerd. Zo wordt onder « zeegebieden » verstaan : « de territoriale zee en de maritieme zones buiten het nationaal grondgebied waarin België rechtsmacht kan uitoefenen overeenkomstig het internationaal zeerecht, waaronder de exclusieve economische zone, wanneer deze bij wet zal zijn ingesteld, en het continentaal plat, bedoeld in de wet van 13 juni 1969 inzake het continentaal plat van België » (artikel 2, 1°). Onder « marien milieu » moet worden verstaan : de abiotische omgeving van de zeegebieden en de biota, alsmede de ecologische processen binnen dat milieu en de onderlinge wisselwerking tussen de abiotische en de biotische componenten (artikel 2, 2°).

Hoofdstuk II bepaalt de doelstellingen van de ontworpen wet, en somt de milieubeginselen op waarmee de gebruikers van de zeegebieden en de overheid rekening moeten houden (beginsel van het preventief handelen, voorzorgsbeginsel, beginsel van het duurzaam beheer, beginsel « vervuiler betaalt », herstelbeginsel).

In hoofdstuk III wordt in de eerste plaats machtiging verleend aan de Koning om maatregelen te nemen ter omzetting van enkele richtlijnen en ter uitvoering van enkele internationale verdragen. Voorts wordt de Koning gemachtigd om « beschermde gebieden » in te stellen, en maatregelen te nemen ter bescherming van die gebieden. Ten aanzien van beschermde soorten, door de Koning aangewezen, worden allerlei verbodsmaatregelen opgelegd.

Hoofdstuk IV bevat maatregelen ter voorkoming en beperking van milieuverontreiniging en -verstoring ten gevolge van het verbranden, storten en lozen op zee.

Hoofdstuk V bevat maatregelen ter voorkoming en beperking van verontreiniging veroorzaakt door schepen. Zo kan de Koning bijzondere routingssystemen verplicht stellen, en worden bepaalde overheden gemachtigd om tussen te komen indien een scheepvaartongeval een ernstige verontreiniging of een risico op dergelijke verontreiniging doet ontstaan.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

L'avis du conseil d'Etat, section de législation, troisième chambre, saisi par le secrétaire d'Etat à l'Environnement, le 31 juillet 1997, d'une demande d'avis sur un avant-projet de loi « visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique », a donné le 24 février 1998 l'avis suivant :

Portée du projet

1. L'avant-projet de loi soumis pour avis tend, comme l'indique l'exposé des motifs, à prendre des mesures de prévention et de réduction de la pollution du « milieu marin » dans les espaces marins relevant de la juridiction de la Belgique. Il prévoit également des mesures pour la conservation et le développement de certaines aires protégées et de certaines espèces animales.

Le projet vise à donner exécution à toute une série de conventions internationales ainsi qu'à plusieurs directives de la Communauté européenne.

2. Le projet se compose de treize chapitres.

Le chapitre premier définit un certain nombre de notions employées dans le projet. Ainsi, il convient de comprendre par « espaces marins » : « la mer territoriale et les zones maritimes situées en dehors du territoire national dans lesquelles la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit maritime international, en ce compris la zone économique exclusive, lorsqu'elle sera instaurée par la loi, et le plateau continental, visé par la loi du 13 juin 1969 sur le plateau continental de la Belgique » (article 2, 1°). Par « milieu marin », il y a lieu d'entendre : l'environnement abiotique des espaces marins et la biote, ainsi que les processus écologiques à l'oeuvre dans cet environnement et les interactions entre les composantes abiotiques et biotiques (article 2, 2°).

Le chapitre II détermine les objectifs de la loi en projet et énumère les principes environnementaux dont doivent tenir compte les utilisateurs des espaces marins et les pouvoirs publics (principe de prévention, principe de précaution, principe de la gestion durable, principe du pollueur-payeur et principe de réparation).

Le chapitre III habilite tout d'abord le Roi à prendre des mesures en vue de transposer quelques directives et de mettre en oeuvre quelques conventions internationales. Il habilite aussi le Roi à créer des « aires protégées » et à prendre des mesures en vue de leur protection. Il soumet enfin les espèces protégées, désignées par le Roi, à toutes sortes de mesures prohibitives.

Le chapitre IV comprend des mesures de prévention et de réduction de la pollution et des perturbations environnementales à la suite d'incinérations, d'immersion et de rejets en mer.

Le chapitre V comporte des mesures en vue de prévenir et de limiter la pollution causée par les navires. Ainsi, le Roi peut rendre obligatoires des systèmes spécifiques d'organisation du trafic et certaines autorités sont habilitées à intervenir si un accident de navigation est à l'origine d'une pollution grave ou d'un risque de telle pollution.

Bij hoofdstuk VI wordt de Koning gemachtigd om bepaalde activiteiten in de zeegebieden afhankelijk te stellen van een voorafgaande vergunning of machtiging.

In hoofdstuk VII wordt de verplichting opgelegd om, telkens wanneer voor een activiteit een vergunning, een machtiging of een concessie vereist is, bij de aanvraag een milieueffectenrapport te voegen. Dat rapport moet het voorwerp uitmaken van een milieueffectenbeoordeling waarmee bij het verlenen van de vergunning, de machtiging of de concessie rekening gehouden moet worden. Na het verlenen van de machtiging, de vergunning of de concessie worden de betrokken activiteiten onderworpen aan toezichtsprogramma's en aan een permanent milieueffectenonderzoek.

Hoofdstuk VIII bevat maatregelen ter vrijwaring en bescherming van het mariene milieu. De overheid kan onder bepaalde voorwaarden personen opvorderen of ambtshalve op zee optreden. Voorts worden regels gesteld in verband met de wijze waarop een verontreiniging van een zeegebied bestreden mag worden.

Hoofdstuk IX bevat bepalingen in verband met het herstel van milieuschade en van milieuverstoring. Uitgangspunt is dat degene die de milieuschade of de milieuverstoring heeft veroorzaakt, deze ook moet herstellen, volgens het beginsel van de objectieve aansprakelijkheid.

Hoofdstuk X bevat bepalingen in verband met het toezicht en de controle. De met het toezicht belaste ambtenaren worden aangewezen. Er wordt tevens bepaald over welke actiemiddelen zij beschikken, in de uitoefening van hun bevoegdheid.

Hoofdstuk XI bevat bepalingen in verband met de materiële en de territoriale bevoegdheid van de burgerlijke rechtbanken.

Hoofdstuk XII bestaat uit strafbepalingen.

Ten slotte bevat hoofdstuk XIII een aantal wijzigende bepalingen.

Algemene opmerkingen

1. Op verscheidene plaatsen in het ontwerp wordt verwezen naar de nog bij wet in te stellen exclusieve economische zone (artikelen 2, 1°, 20, § 4, 50, § 1, 51, 52, 72, 81 en 82) of naar de wet die de exclusieve economische zone zal instellen (artikelen 26, § 3, ii en iv, 29, § 1, 85 en 86).

Die werkwijze is legistiek volstrekt af te raden. De stellers van het ontwerp dienen ofwel de bepalingen in verband met de exclusieve economische zone in het voorliggende ontwerp te integreren, ofwel in het voorliggende ontwerp de verwijzing naar een nog tot stand te komen wetgeving weg te laten.

2. De Nederlandse en de Franse tekst stemmen op verscheidene plaatsen niet volledig overeen. Louter bij wijze van voorbeeld wordt in de artikelsgewijze bespreking op een aantal discrepanties gewezen.

Ook al kunnen de gesignaleerde gebreken onbelangrijk lijken, mogen zij in een normatieve tekst niet voorkomen. Het hele ontwerp dient vanuit dit oogpunt nagekeken te worden.

3. Zeer veel artikelen van het ontwerp bestaan uit paragrafen die elk slechts één lid tellen.

Overeenkomstig de regels van de formele legistiek dient de indeling in paragrafen in zulk geval weggelaten te worden.

Vanzelfsprekend moeten de interne verwijzingen dan ook nagekeken en, waar nodig, aangepast worden.

Le chapitre VI habilite le Roi à subordonner certaines activités dans les espaces marins à un permis ou à une autorisation préalable.

Le chapitre VII dispose que, chaque fois qu'une activité est subordonnée à un permis, à une autorisation ou à une concession, il y a lieu de joindre à la demande un rapport d'incidences sur l'environnement. Ce rapport doit faire l'objet d'une évaluation des incidences sur l'environnement dont il doit être tenu compte lors de l'octroi du permis, de l'autorisation ou de la concession. Après cet octroi, les activités concernées sont soumises à des programmes de surveillance et à une étude d'incidence permanente.

Le chapitre VIII renferme des mesures de protection et de sauvegarde du milieu marin. L'autorité peut dans certaines conditions réquisitionner des personnes ou intervenir d'office en mer. Le projet fixe en outre des règles relatives à la manière dont la pollution d'un espace marin peut être combattue.

Le chapitre IX porte des dispositions relatives à la réparation des dommages environnementaux et des perturbations environnementales. Il est considéré que celui qui a causé le dommage environnemental ou la perturbation environnementale doit également en assurer la réparation suivant le principe de la responsabilité objective.

Le chapitre X contient des dispositions concernant la surveillance et le contrôle. Il désigne les agents chargés de la surveillance et détermine également les moyens d'action dont ils disposent dans l'exercice de leur compétence.

Le chapitre XI contient des dispositions ayant trait à la compétence matérielle et territoriale des tribunaux civils.

Le chapitre XII rassemble des dispositions pénales.

Enfin, le chapitre XIII comporte un certain nombre de dispositions modificatives.

Observations générales

1. A divers endroits du projet, il est fait référence à la zone économique exclusive qui doit encore être instaurée par la loi (articles 2, 1°, 20, § 4, 50, § 1er, 51, 52, 72, 81 et 82) ou à la loi qui instaurera la zone économique exclusive (articles 26, § 3, ii et iv, 29, § 1^{er}, 85 et 86).

Sur le plan de la légistique, ce procédé est tout à fait déconseillé. Les auteurs du projet devront intégrer les dispositions relatives à la zone économique exclusive dans le présent projet ou y supprimer la référence à une législation qui doit encore intervenir.

2. A différents endroits, les textes français et néerlandais ne concordent pas tout à fait. A titre d'exemple unique, l'analyse des articles relèvera certaines de ces discordances.

Même si les vices signalés semblent sans importance, ils n'ont pas leur place dans un texte normatif. Le projet devra être revu dans son ensemble sur ce point.

3. De très nombreux articles du projet sont divisés en paragraphes qui ne comptent qu'un seul alinéa.

Conformément aux règles de la légistique formelle, la division en paragraphes devra dans ce cas être supprimée.

Il va sans dire que les renvois internes devront dès lors être vérifiés et, si nécessaire, adaptés.

4. Zowel de Nederlandse als de Franse tekst bevatten tal van schrijffouten.

Ook vanuit dit oogpunt behoort de tekst grondig nagezien te worden.

Onderzoek van de tekst

Artikel 1

Volgens dit artikel regelt de ontworpen wet een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

De artikelen 51, 52 en 62 van het ontwerp bevatten echter bepalingen in verband met de bevoegdheid van de hoven en rechtbanken. Die bepalingen moeten geacht worden een aangelegenheid te betreffen, bedoeld in artikel 77, eerste lid, 3°, van de Grondwet.

Artikel 1 van het ontwerp zou derhalve aangepast moeten worden, tenzij de genoemde artikelen uit het ontwerp weggelaten worden.

Art. 2

1. Volgens 1° moet onder « zeegebieden » verstaan worden : « de territoriale zee en de maritieme zones buiten het nationaal grondgebied waarin België rechtsmacht kan uitoefenen overeenkomstig het internationaal zeerecht, ... ».

Die bepaling wekt de indruk dat de territoriale zee niet behoort tot de maritieme zones « buiten het nationaal grondgebied », of met andere woorden dat de territoriale zee juist wél deel uitmaakt van het nationaal grondgebied. Er moet echter opgemerkt worden dat de territoriale zee niet geacht kan worden deel uit te maken van het nationaal grondgebied ⁽¹⁾.

Om de genoemde indruk weg te nemen, kan 1° beter op een andere wijze geredigeerd worden, meer bepaald door de definitie te beperken tot een opsomming van de gebieden die, overeenkomstig het internationaal zeerecht, behoren tot de maritieme zones waarin België rechtsmacht kan uitoefenen. De volgende tekst wordt voorgesteld :

« 1° « zeegebieden » : de territoriale zee, de exclusieve economische zone ⁽²⁾ en het continentaal plat, bedoeld in de wet van 13 juni 1969 inzake het continentaal plat van België; ».

2. In 2° en 4° worden respectievelijk het « mariene milieu » en het « mariene ecosysteem » gedefinieerd.

Het is op het eerste gezicht niet duidelijk in hoeverre het hier werkelijk om twee verschillende begrippen gaat.

Om toelichting verzocht, heeft de gemachtigde van de regering verklaard dat het begrip « mariene milieu » ruimer is dan het begrip « mariene ecosysteem », omdat het

4. Tant le texte français que le texte néerlandais sont entachés de nombreuses fautes d'orthographe.

Le texte devra également être revu en profondeur sur ce point.

Examen du texte

Article 1^{er}

Selon cet article, la loi en projet règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Or, les articles 51, 52 et 62 du projet comportent des dispositions relatives à la compétence des cours et tribunaux. Ces dispositions doivent être censées concerner une matière visée à l'article 77, alinéa 1^{er}, 3°, de la Constitution.

L'article 1^{er} du projet devrait dès lors être adapté, sauf si les articles précités sont retirés du projet.

Art. 2

1. Selon le 1°, il convient d'entendre par « espaces marins » : « la mer territoriale et les zones maritimes situées en dehors du territoire national dans lesquelles la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit maritime international, ... ».

Cette disposition donne l'impression que la mer territoriale ne fait pas partie des zones maritimes « situées en dehors du territoire national », ou, en d'autres termes, que la mer territoriale fait bel et bien partie du territoire national. Force est toutefois de relever que la mer territoriale ne peut être censée faire partie du territoire national ⁽¹⁾.

Pour dissiper cette impression, il est préférable de rédigé le 1° d'une autre manière, plus particulièrement en limitant la définition à une énumération des espaces qui, conformément au droit maritime international, font partie des zones maritimes dans lesquelles la Belgique peut exercer sa juridiction. Le texte suivant est proposé :

« 1° « espaces marins » : la mer territoriale, la zone économique exclusive ⁽²⁾ et le plateau continental visé par la loi du 13 juin 1969 sur le plateau continental de la Belgique; ».

2. Le 2° et le 4° définissent respectivement le « milieu marin » et l'« écosystème marin ».

A première vue, le texte en projet ne fait pas apparaître clairement dans quelle mesure il s'agit ici effectivement de deux notions différentes.

Invité à fournir des éclaircissements sur cette question, le délégué du gouvernement a déclaré que la notion de « milieu marin » est plus étendue que celle d'« écosystème

⁽¹⁾ Rdpl. R.v.St., afd. adm., 27 april 1976, vzw Koninklijk Belgisch Yachting Verbond, n° 17.569; R.v.St., afd. wetg., advies van 1 augustus 1980 over amendementen op het ontwerp dat geleid heeft tot de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, Parl. St., Kamer, 1979-1980, n° 627-12, blz. 2-3; R.v.St., afd. wetg., advies van 13 juli 1988 over het ontwerp dat geleid heeft tot de bijzondere wet van 8 augustus 1988 tot wijziging van de voornoemde bijzondere wet, Parl. St., Kamer, B.Z. 1988, n° 516-1, (32), 43.

⁽²⁾ Onder voorbehoud van algemene opmerking 1.

⁽¹⁾ Cons. Conseil d'Etat, sect. adm., 27 avril 1976, ASBL Koninklijk Belgisch Yachting Verbond, n° 17.569; Conseil d'Etat, sect. législ., avis du 1^{er} août 1980 relatif à des amendements au projet qui a donné lieu à la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, Doc. parl., Chambre, 1979-1980, n° 627-12, pp. 2-3; Conseil d'Etat, sect. législ., avis du 13 juillet 1988 relatif au projet qui a donné lieu à la loi spéciale du 8 août 1988 modifiant la loi spéciale précitée, Doc. parl., Chambre, S.E. 1988, n° 516-1, (32), 43.

⁽²⁾ Sous réserve de l'observation générale 1.

mariene milieu uit verscheidene mariene ecosystemen kan bestaan.

Gevraagd of het nodig is de twee begrippen te definiëren, heeft de gemachtigde voorts verklaard dat de definitie van het begrip « mariene ecosysteem » weggelaten kan worden.

3. In 7° en 8° wordt het onderscheid gemaakt tussen de begrippen « milieuschade » en « milieuverstoring ».

3.1. Uit de bepalingen van hoofdstuk IX van het ontwerp blijkt dat de milieuschade en de milieuverstoring niettemin in grote mate aan dezelfde regels worden onderworpen.

De Raad van State kan niet anders dan vaststellen dat het onderscheid tussen milieuschade en milieuverstoring in het geheel niet duidelijk is. Hij vraagt zich dan ook af of de stellers van het ontwerp er niet beter aan zouden doen overall in het ontwerp één generieke term te gebruiken voor elke handeling die het mariene milieu aantast, en dan verder in hoofdstuk IX te preciseren, voorzover nodig, op welk soort aantasting de erin vervatte bepalingen van toepassing zijn.

3.2. In elk geval is niet duidelijk wat in artikel 2, 7°, verstaan moet worden onder een aantasting van de « (met het mariene milieu) verband houdende belangen van het Koninkrijk België ».

4. In 9° wordt een exemplatieve opsomming van vaartuigen gegeven.

Het is ongebruikelijk om in de tekst zelf van een normatieve bepaling een opsomming van die aard op te nemen. Voorbeelden kunnen in de memorie van toelichting vermeld worden.

5. In 10° wordt een definitie gegeven van het begrip « routeringssystemen ».

Om wetgevingstechnische redenen lijkt het beter het begrip « routeringssysteem », in het enkelvoud, te definiëren.

6. In 13° en 14° wordt een definitie gegeven van respectievelijk « overheid » of « overheden » en « de autoriteit » of « de autoriteiten ».

Het nut van de sub 13° gegeven omschrijving is de Raad van State niet duidelijk. De Nederlandse en de Franse tekst van het erin gedefinieerde begrip stemmen bovendien niet overeen. De definitie kan beter weggelaten worden. In de overige bepalingen van het ontwerp gebruikte men dan de term « bevoegde overheid ».

Het kan wel nuttig zijn om een omschrijving te geven van de overheden die de bevoegdheid hebben om op zee op te treden. Die overheden de benaming « de autoriteit » of « de autoriteiten » geven, zoals in 14°, geeft echter op onvoldoende wijze weer wat hun specifieke kenmerk is. De Raad van State suggereert dan ook om de bepaling sub 14° te redigeren als volgt :

« (14°) « overheid met bevoegdheid op zee » : elke waterschout, elke agent van de zeevaartpolitie, elke gezagvoerder van een patrouillevaartuig, elke ambtenaar of agent van de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee, elke daartoe door zijn hiërarchische overste gemachtigde officier of onderofficier van de Marine, en elke door de minister aangewezen beëdigde ambtenaar; ».

7. De Nederlandse en de Franse tekst van 15° stemmen niet overeen (« ... en exploitation »/« ... ou de l'exploitation »).

8. In de Nederlandse tekst van 16° schrijft men : « ... die in de zeegebieden opgesteld is ... ».

marin », le milieu marin pouvant être composé de plusieurs écosystèmes marins.

Interrogé quant à l'opportunité de définir les deux notions, le délégué a ensuite déclaré que la définition de la notion d'« écosystème marin » peut être supprimée.

3. Les 7° et 8° opèrent une distinction entre les notions de « dommage environnemental » et de « perturbation environnementale ».

3.1. Il appert des dispositions du chapitre IX du projet que le dommage environnemental et la perturbation environnementale sont néanmoins soumis dans une large mesure aux mêmes règles.

Le Conseil d'Etat ne peut que constater que la distinction entre le dommage environnemental et la perturbation environnementale n'est pas du tout claire. Il se demande dès lors si les auteurs du projet ne feraient pas mieux d'employer partout dans le projet un terme générique pour chaque acte portant atteinte au milieu marin et ensuite de préciser dans le chapitre IX, si nécessaire, à quelle sorte d'atteinte sont applicables les dispositions qu'il contient.

3.2. Le texte en projet ne fait en tout cas pas apparaître clairement ce qu'il convient d'entendre, à l'article 2, 7°, par une atteinte aux « intérêts connexes (au milieu marin) du Royaume de Belgique ».

4. Le 9° donne, à titre d'exemple, une énumération de bâtiments.

Il n'est pas d'usage d'incorporer une énumération de cette nature dans le texte même d'une disposition normative. Par contre, ces exemples peuvent figurer dans l'exposé des motifs.

5. Le 10° définit la notion de « systèmes d'organisation du trafic ».

Pour des raisons de technique législative, il est préférable de définir la notion de « système d'organisation du trafic », au singulier.

6. Les 13° et 14° définissent respectivement « les services compétents » et « l'autorité » ou « les autorités ».

Le Conseil d'Etat comprend mal l'utilité de la définition donnée au 13°. En outre, les textes français et néerlandais de la notion qu'il définit ne concordent pas. Il est préférable de supprimer cette définition. Dans les autres dispositions du projet, il conviendra d'employer les termes « autorité compétente ».

Par contre, il peut être utile de définir les autorités qui sont compétentes pour intervenir en mer. Donner à ces autorités la dénomination « l'autorité » ou « les autorités », comme au 14°, ne reflète toutefois pas suffisamment leur caractéristique spécifique. Le Conseil d'Etat suggère dès lors de rédiger la disposition figurant au 14° comme suit :

« (14°) « autorité ayant compétence en mer » : tout commissaire maritime, tout agent de la police maritime, tout commandant des bâtiments patrouilleurs, tout fonctionnaire ou agent de l'Unité de Gestion du Modèle mathématique de la Mer du Nord, tout officier ou sous-officier de la Marine mandaté à cet effet par sa hiérarchie et tout agent assermenté désigné par le ministre; ».

7. Les textes français et néerlandais du 15° ne concordent pas (« ... ou de l'exploitation »/« ... en exploitatie »).

8. Dans le texte néerlandais du 16°, il y a lieu d'écrire : « ... die in de zeegebieden opgesteld is ... ».

9. In 17° en 18° kunnen de tekens « A. » en « B. » beter telkens weggelaten worden.

Art. 4

1. De in dit artikel opgesomde « beginselen » lijken beginselen te zijn die in het ontwerp nader uitgewerkt worden en die aldus « omgezet » worden in bindende regels.

In die omstandigheden vraagt de Raad van State zich af of de bedoelde « beginselen », op zich genomen, wel een normatieve draagwijdte hebben.

Indien zij niets anders doen dan aankondigen wat verder in het ontwerp bepaald wordt, is hun plaats in de memorie van toelichting en niet in de tekst zelf van het ontwerp.

2. Subsidiair wordt nog opgemerkt dat in de Nederlandse tekst van paragraaf 1, zoals in paragraaf 5, geschreven moet worden : « beginsel dat de vervuiler betaalt ».

Art. 5

Ook ten aanzien van de bepalingen van dit artikel twijfelt de Raad van State of ze wel een normatieve draagwijdte hebben, en of ze niet eerder aankondigen wat verder in het ontwerp concreet uitgewerkt wordt, meer bepaald in de hoofdstukken IV en V.

Art. 6

1. Als hoofdstuk III in afdelingen wordt onderverdeeld, kan artikel 6 niet buiten die indeling blijven.

Men neme artikel 6 derhalve op in een nieuwe afdeling 1, waaraan bijvoorbeeld het volgende opschrift gegeven zou kunnen worden : « Algemene bepaling ».

2. Volgens artikel 6 kan de Koning maatregelen nemen « voor het toepassen » van een aantal internationale verdragen en Europese akten.

De draagwijdte van die delegatie van bevoegdheid is onduidelijk.

Gelet op de precedents in tal van andere wetbepalingen, is het allicht de bedoeling om de Koning te machtigen tot het nemen van alle « maatregelen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de verplichtingen » die voortvloeien uit de in artikel 6 opgesomde richtlijnen en verdragen. Die precisering zou dan best in de tekst worden aangebracht.

Zo het de bedoeling is dat de machtiging zover zou gaan dat de door de Koning te nemen maatregelen onder meer de opheffing of de wijziging van wetbepalingen met zich kunnen brengen, zou zulks uitdrukkelijk bepaald moeten worden. Het is gebruikelijk in een dergelijk geval tevens te bepalen dat het moet gaan om een in Ministerraad overlegd besluit.

Ten slotte is het beter in de tekst van artikel 6 niet te verwijzen naar wijzigingen die de opgesomde richtlijnen en verdragen reeds hebben ondergaan of in de toekomst eventueel nog zullen ondergaan. Indien in de tekst verwezen wordt naar de « verplichtingen die voortvloeien » uit de richtlijnen en verdragen, spreekt het vanzelf dat die verplichtingen ook kunnen voortvloeien uit gewijzigde bepalingen van de richtlijnen en verdragen, uiteraard in zoverre de wijzigingen voor België bindend zijn. Gaat het om protocollen die in de toekomst de bedoelde verdragen zou-

9. Dans les 17° et 18°, il est préférable de supprimer chaque fois les signes « A. » et « B. ».

Art. 4

1. Les « principes » énumérés dans cet article semblent constituer des principes qui sont mis en œuvre dans le projet et qui sont donc « transposés » en règles contraignantes.

Dans ces circonstances, le Conseil d'Etat se demande si les « principes » visés ont bien, en soi, une portée normative.

S'ils ne font qu'annoncer ce que le projet dispose ensuite, leur place se trouve dans l'exposé des motifs et non dans le texte même du projet.

2. A titre subsidiaire, il convient encore de relever que dans le texte néerlandais du paragraphe 1^{er}, comme dans le paragraphe 5, il y a lieu d'écrire : « *beginssel dat de vervuiler betaalt* ».

Art. 5

A l'égard des dispositions de cet article également, le Conseil d'Etat se demande si elles ont effectivement une portée normative et si elles n'annoncent pas plutôt ce qui sera ensuite mis en œuvre concrètement dans le projet, et plus particulièrement dans les chapitres IV et V.

Art. 6

1. Si le chapitre III est divisé en sections, l'article 6 ne peut demeurer en dehors de cette division.

Il convient dès lors d'incorporer l'article 6 dans une nouvelle section première, qui pourrait par exemple s'intituler comme suit : « Disposition générale ».

2. Selon l'article 6, le Roi peut prendre des mesures « pour mettre en œuvre » un certain nombre de conventions internationales et d'actes européens.

La portée de cette délégation de compétence n'est pas claire.

Vu les précédents figurant dans de nombreuses autres dispositions légales, l'intention est sans doute d'habiliter le Roi à prendre « toutes mesures nécessaires à l'exécution des obligations » résultant des directives et conventions énumérées à l'article 6. Mieux vaudrait alors apporter cette précision dans le texte.

Si l'intention est de concevoir l'habilitation de manière telle que les mesures à prendre par le Roi peuvent aller notamment jusqu'à l'abrogation ou la modification de dispositions légales, il conviendrait de le préciser expressément. Il est d'usage de prévoir également en pareil cas que les mesures à prendre doivent faire l'objet d'un arrêté délibéré en Conseil des ministres.

Enfin, il est préférable de ne pas faire référence dans le texte de l'article 6 à des modifications que les directives et conventions énumérées ont déjà subies ou subiront éventuellement encore à l'avenir. S'il est fait référence dans le texte aux « obligations résultant » des directives et conventions, il est évident que ces obligations peuvent également résulter de dispositions modifiées des directives et conventions, dans la mesure, bien sûr, où ces modifications sont obligatoires pour la Belgique. S'il s'agit de protocoles qui complèteraient à l'avenir les conventions visées, la sécurité

den aanvullen, dan vergt de rechtszekerheid dat de wetgever die, naar aanleiding van de goedkeuring ervan, door een wijziging van de ontworpen wet uitdrukkelijk in de opsomming zou opnemen.

Gelet op al het voorgaande geeft de Raad van State in overweging om artikel 6 te redigeren als volgt :

« De Koning kan, bij een in Ministerraad overlegd besluit, alle maatregelen nemen die nodig zijn voor de uitvoering van de verplichtingen die met betrekking tot de zeegebieden voortvloeien uit de hierna opgesomde richtlijnen en internationale verdragen, welke maatregelen de opheffing en de wijziging van wetbepalingen kunnen inhouden :

1° de richtlijn 79/409/EEG van de Raad ...;

2° de richtlijn 92/43/EEG van de Raad ...;

3° de Overeenkomst inzake watergebieden die van internationale betekenis zijn, in het bijzonder als woongebied voor watervogels, ondertekend te Ramsar op 2 februari 1971;

4° het Verdrag inzake het behoud van wilde dieren en planten en hun natuurlijk leefmilieu in Europa, ondertekend te Bern op 19 september 1979;

5° het Verdrag inzake de bescherming van de trekken- de wilde diersoorten, ondertekend te Bonn op 23 juni 1979, en de overeenkomsten gesloten ter uitvoering van artikel 4, lid 3, van het Verdrag;

6° het Verdrag inzake biologische diversiteit, ondertekend te Rio de Janeiro op 5 juni 1992. ».

Art. 7

In zoverre in paragraaf 1 aan de Koning de bevoegdheid verleend wordt om « de maatregelen (te) nemen die nodig zijn voor de bescherming (van de beschermde gebieden) », is de delegatie in te ruime bewoordingen gesteld.

In het ontwerp zou nader bepaald moeten worden welke maatregelen beoogd worden.

Art. 8

In de bepaling onder littera vi schrijve men : « ... onverminderd de bepalingen van artikel 7, § 4, tweede volzin ».

Dezelfde opmerking geldt voor artikel 9, § 4.

Art. 9

In paragraaf 3 wordt bepaald dat de minister de samenstelling van de beheerscommissie vaststelt, en dat hij daarbij rekening houdt met de wettelijke bevoegdheden van de betrokken overheden.

Die bepaling zou beter vervangen worden door een bepaling waarbij aan de Koning (niet de minister) de opdracht wordt gegeven om de samenstelling van de beheerscommissie te regelen. De precisering dat de Koning daarbij met de wettelijke bevoegdheden van de betrokken overheden rekening moet houden, is onduidelijk, en kan beter weggelaten worden.

Art. 10

1. In de Nederlandse tekst van paragraaf 2 schrijve men : « De Koning kan, enkel in uitzonderlijke gevallen, een afwijking ... ».

juridique requiert alors qu'à l'occasion de leur approbation, le législateur les incorpore expressément dans l'énumération en modifiant la loi en projet.

Eu égard aux observations ci-dessus, le Conseil d'Etat suggère de rédiger l'article 6 comme suit :

« Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, prendre, en ce qui concerne les espaces marins, toutes mesures nécessaires à l'exécution des obligations résultant des directives et conventions internationales énumérées ci-après, ces mesures pouvant comprendre l'abrogation et la modification de dispositions légales :

1° la directive 79/409/CEE du Conseil ...;

2° la directive 92/43/CEE du Conseil ...;

3° la Convention relative aux zones humides d'importance internationale particulièrement comme habitats de la sauvagine, signée à Ramsar le 2 février 1971;

4° la Convention relative à la conservation de la vie sauvage et du milieu naturel de l'Europe, signée à Berne le 19 septembre 1979;

5° la Convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage, signée à Bonn le 23 juin 1979, et les accords conclus en application de l'article 4, paragraphe 3, de la Convention;

6° la Convention sur la diversité biologique, signée à Rio de Janeiro le 5 juin 1992. ».

Art. 7

Dans la mesure où le paragraphe 1^{er} accorde au Roi le pouvoir de prendre les mesures nécessaires à la protection des aires protégées, la délégation est formulée en des termes trop généraux.

Il conviendrait de préciser, dans le projet, quelles sont les mesures visées.

Art. 8

Dans la disposition du vi, il convient d'écrire : « ... sans préjudice des dispositions de l'article 7, § 4, seconde phrase ».

La même observation s'applique à l'article 9, § 4.

Art. 9

Le paragraphe 3 dispose que le ministre établit la composition de la commission de gestion, et qu'il tient compte à cet égard des compétences légales des services concernés.

Il vaudrait mieux remplacer cette disposition par une disposition habilitant le Roi (et non le ministre) à régler la composition de la commission de gestion. La disposition précisant que le Roi doit tenir compte à cet égard des compétences légales des services concernés, n'est pas claire, et il est dès lors préférable de la supprimer.

Art. 10

1. Dans le texte néerlandais du paragraphe 2, il convient d'écrire : « De Koning kan, enkel in uitzonderlijke gevallen, een afwijking ... ».

2. Volgens paragraaf 3 dient de Koning, voor de toepassing van artikel 10, rekening te houden met de bepalingen van de wet van 28 juli 1981 en van verordening (EG) n° 338/97.

Zoals die bepaling geredigeerd is, lijkt ze overbodig. Het spreekt immers vanzelf dat de Koning, bij het nemen van maatregelen ter uitvoering van artikel 10, § 1 of § 2, de bepalingen moet eerbiedigen die opgenomen zijn in de in paragraaf 3 opgesomde teksten.

In de memorie van toelichting wordt gesteld dat voor het vervoer of de verhandeling van een soort die bedoeld is in de Overeenkomst van Washington of in verordening (EG) n° 338/97, de verbodsbepalingen van artikel 10, § 1, niet gelden. Die bedoeling komt niet tot uiting in de tekst van paragraaf 3.

Paragraaf 3 dient herschreven te worden, in het licht van de voorgaande opmerkingen ⁽¹⁾.

Art. 11

1. In paragraaf 1 is sprake van « de bevoegde wetenschappelijke instelling ». Het is niet duidelijk welke instelling bedoeld wordt.

Dezelfde opmerking geldt voor paragraaf 3.

2. Paragraaf 2 houdt een bijzondere bepaling in, in verband met de « introductie van niet-inheemse organismen in de zeegebieden via het ballastwater van schepen ».

In zoverre paragraaf 2 bepaalt dat de Koning de bedoelde introductie kan verbieden, is niet duidelijk hoe die bepaling zich verhoudt tot de algemene verbodsbepaling van paragraaf 1.

Uit de verwijzing naar de resoluties van de Internationale Maritieme Organisatie — en uit de uitleg die daarover in de memorie van toelichting wordt verstrekt —, moet misschien afgeleid worden dat het de bedoeling is om de Koning te machtigen tot het nemen van bepaalde maatregelen ter voorkoming van de introductie van niet-inheemse organismen in de zeegebieden, via het ballastwater van schepen. Indien dit inderdaad het geval is, dient paragraaf 2 in die zin geredigeerd te worden.

De bepaling volgens welke de Koning « rekening houdt » met de resoluties van de Internationale Maritieme Organisatie, dient in elk geval gepreciseerd te worden ⁽²⁾.

3. In paragraaf 4 schrijve men « opzettelijke » in plaats van « doelbewuste ».

Art. 14

De Nederlandse en de Franse tekst van dit artikel stemmen niet overeen. Beide teksten moeten in elk geval zo geredigeerd worden dat ze ieder evenveel volzinnen tellen.

⁽¹⁾ In de herwerkte tekst van paragraaf 3 verwijze men niet naar de eventuele wijzigingen van de erin opgesomde akten (zie opmerking 2 bij artikel 6).

⁽²⁾ De gemachtigde van de regering heeft verklaard dat sommige van die resoluties bindend zijn voor België. Voor die resoluties is het uiteraard niet nodig te bepalen dat de Koning ze moet eerbiedigen.

2. Aux termes du paragraphe 3, le Roi doit, pour l'application de l'article 10, tenir compte des dispositions de la loi du 28 juillet 1981 et du règlement (CE) n° 338/97.

Telle qu'elle est rédigée, cette disposition est superflue. En effet, il est évident que, lorsqu'il prendra des mesures en exécution de l'article 10, § 1^{er} ou § 2, le Roi devra respecter les prescriptions des textes énumérés au paragraphe 3.

Aux termes de l'exposé des motifs, les interdictions prévues à l'article 10, § 1^{er}, ne sont pas applicables au transport ou à la commercialisation d'une espèce visée dans la Convention de Washington ou dans le règlement (CE) n° 338/97. Cette intention n'est pas exprimée dans le texte du paragraphe 3.

Le paragraphe 3 devra être réécrit à la lumière des dispositions qui précèdent ⁽¹⁾.

Art. 11

1. Au paragraphe 1^{er}, il est question de « l'institution scientifique compétente ». Le Conseil d'Etat n'aperçoit pas de quelle institution il s'agit.

La même observation s'applique au paragraphe 3.

2. Le paragraphe 2 comporte une disposition particulière concernant « l'introduction d'organismes non-indigènes dans les espaces marins par les eaux de ballast des navires ».

Dans la mesure où le paragraphe 2 dispose que le Roi peut interdire l'introduction visée, le Conseil comprend mal comment cette disposition s'articule avec la disposition prohibitive générale du paragraphe 1^{er}.

Il convient peut-être d'inférer de la référence aux résolutions de l'Organisation maritime internationale — et des explications fournies à ce sujet dans l'exposé des motifs — que l'intention est d'habiliter le Roi à prendre certaines mesures en vue de prévenir l'introduction d'organismes non indigènes dans les espaces marins par les eaux de ballast des navires. Si tel est effectivement le cas, le paragraphe 2 devra être rédigé en ce sens.

La disposition selon laquelle le Roi « tient compte » des résolutions de l'Organisation maritime internationale doit en tout cas être précisée ⁽²⁾.

3. Au paragraphe 4, il y a lieu d'écrire « intentionnelle » au lieu de « volontaire ».

Art. 14

Les textes français et néerlandais de cet article ne concordent pas. Ils doivent en tout cas être rédigés de manière à comprendre chacun le même nombre de phrases.

⁽¹⁾ Dans le texte réécrit du paragraphe 3, il y a lieu de ne pas faire référence aux éventuelles modifications des actes qui y sont énumérés (cf. l'observation 2 sous l'article 6).

⁽²⁾ Le délégué du gouvernement a déclaré que certaines de ces résolutions lient la Belgique. Il n'est évidemment pas nécessaire de prévoir que le Roi doit respecter ces résolutions.

Art. 18

De laatste volzin, naar luid waarvan de Koning « rekening houdt » met de bepalingen van het Verdrag van Parijs, is overbodig en kan daarom best weggelaten worden.

Art. 19

De bepaling naar luid waarvan de door de Koning vast te stellen regels « conform de bepalingen van het Verdrag van Parijs en het MARPOL-Verdrag » moeten zijn, is onduidelijk.

Zo het de bedoeling is de Koning te machtigen om de nodige maatregelen te nemen ter uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit die verdragen — of uit sommige bepalingen ervan —, zou dat met zoveel woorden bepaald moeten worden.

Art. 20

1. In paragraaf 2 wordt bepaald dat de mariene beschermde gebieden duidelijk omschreven en begrensd moeten worden, en op welbepaalde manieren bekendgemaakt moeten worden.

1.1. Zoals die bepaling geredigeerd is, overlapt ze, minstens gedeeltelijk, met artikel 7, §§ 1 en 3. Zulke overlapping moet worden vermeden.

De Raad van State vraagt zich overigens af of de in paragraaf 2 bedoelde vereiste inzake de bekendmaking wel betrekking moet hebben op de mariene beschermde gebieden, en of het niet eerder betrekking moet hebben op de bijzondere routeringssystemen ⁽¹⁾.

1.2. In de Nederlandse tekst schrijven men in elk geval, *in fine* : « ... en de zeekaarten van het betrokken gebied, welke op ruime schaal aangemaakt worden ».

2. De Nederlandse en de Franse tekst van paragraaf 3 stemmen niet helemaal overeen (« Mariene beschermde gebieden ... »/« *L'établissement d'aires marines protégées ...* »).

3. In de Nederlandse tekst van paragraaf 5 vervangen de woorden « voorgeschreven » en « afgedwongen » telkens door « opgelegd ».

4. De Nederlandse en de Franse tekst van paragraaf 6 vertonen op verscheidene plaatsen discrepanties (« Bijzondere routeringssystemen »/« *Les systèmes spécifiques d'organisation du trafic* »; « het uitvaardigen »/« *l'imposition* »; « uitrusting »/« *l'équipement* »; « verdergaan dan wat internationaal is aanvaard »/« *qui soient plus contraignantes que les normes qui sont acceptées internationalement* »).

5. Volgens paragraaf 7 hebben de bijzondere routeringssystemen « in uitvoering van deze wet » (lees : « vastgesteld ter uitvoering van deze wet ») geen betrekking op het loodsen van schepen.

Die bepaling is overbodig, gelet op de wijze waarop het begrip « routeringssystemen » is gedefinieerd in artikel 2, 10°.

6. De Nederlandse en de Franse tekst van paragraaf 8 stemmen niet helemaal overeen (« in uitvoering van deze wet »/« *mis en place en application de la présente loi* »).

⁽¹⁾ Zie de memorie van toelichting, waar onder meer verwezen wordt naar artikel 22, lid 4, van het Zeerechtverdrag.

Art. 18

La dernière phrase, aux termes de laquelle le Roi « tient compte » des dispositions de la Convention de Paris, étant superflue, il est préférable de la supprimer.

Art. 19

La disposition selon laquelle les règles à déterminer par le Roi doivent être conformes « aux dispositions de la Convention de Paris et de la Convention MARPOL », n'est pas claire.

Si l'intention est d'habiliter le Roi à prendre les mesures nécessaires à l'exécution des obligations résultant de ces conventions — ou de certaines de leurs dispositions —, le texte en projet devrait le prévoir expressément.

Art. 20

1. Le paragraphe 2 dispose que les aires marines protégées doivent être clairement définies et délimitées et être rendues publiques selon des modalités bien déterminées.

1.1. Telle qu'elle est rédigée, cette disposition fait double emploi, au moins partiellement, avec l'article 7, §§ 1^{er} et 3. Il y a lieu d'éviter ce double emploi.

Le Conseil d'Etat se demande d'ailleurs si l'exigence prévue au paragraphe 2 concernant la publication doit effectivement avoir trait aux aires marines protégées ou si elle ne doit pas plutôt se rapporter aux systèmes spécifiques d'organisation du trafic ⁽¹⁾.

1.2. Dans le texte néerlandais, l'on écrira en tout cas *in fine* : « ... en de zeekaarten van het betrokken gebied, welke op ruime schaal aangemaakt worden ».

2. Les textes français et néerlandais du paragraphe 3 ne concordent pas tout à fait (« L'établissement d'aires marines protégées ... »/« *Mariene beschermde gebieden ...* »).

3. Dans le texte néerlandais du paragraphe 5, il convient de remplacer chaque fois les mots « *voorgeschreven* » et « *afgedwongen* » par « *opgelegd* ».

4. Les textes français et néerlandais du paragraphe 6 présentent des discordances à divers endroits (« Les systèmes spécifiques d'organisation du trafic »/« *Bijzondere routeringssystemen* »; « l'imposition »/« *het uitvaardigen* »; « l'équipement »/« *uitrusting* »; « qui soient plus contraignantes que les normes qui sont acceptées internationalement »/« *verdergaan dan wat internationaal is aanvaard* »).

5. Selon le paragraphe 7, les systèmes spécifiques d'organisation du trafic « prises (lire : « fixés ») en exécution de la présente loi » ne portent pas sur le pilotage des navires.

Cette disposition est superflue, eu égard à la définition de la notion de « systèmes d'organisation du trafic » donnée à l'article 2, 10°.

6. Les textes français et néerlandais du paragraphe 8 ne concordent pas tout à fait (« mis en place en application de la présente loi »/« *in uitvoering van deze wet* »).

⁽¹⁾ Cf. l'exposé des motifs, où il est notamment fait référence à l'article 22, paragraphe 4, de la Convention sur le droit de la mer.

Art. 21

1. Volgens paragraaf 1 moet de kapitein een scheepvaartongeval melden aan de door de Koning aangewezen instantie « en volgens de modaliteiten voorzien (lees : bepaald) in artikel 11 van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van de verontreiniging van de zee door schepen ».

De verwijzing naar artikel 11 van de wet van 6 april 1995 is verwarrend. Zoals uit de memorie van toelichting blijkt, verschilt het toepassingsgebied van die bepaling ten opzichte van dit van de ontworpen wet.

Wetgevingstechnisch verdient het de voorkeur om in artikel 21, § 1, van het ontwerp zelf de « modaliteiten » te beschrijven. De stellers van het ontwerp dienen dan voort na te gaan of artikel 11 van de wet van 6 april 1995 niet opgeheven moet worden.

2. De Nederlandse en de Franse tekst van paragraaf 2 stemmen niet overeen (« alle maatregelen die ... in verband met het ongeval reeds zijn genomen »/« les mesures déjà prises »).

3. Volgens de memorie van toelichting zijn de meldingsverplichtingen niet van toepassing op « oorlogsschepen, schepen in gebruik als marine-hulpschepen of andere schepen in eigendom van of in beheer bij een Staat die uitsluitend worden gebruikt in dienst van de overheid voor andere dan handelsdoeleinden ».

Die bedoeling blijkt niet uit de tekst van paragraaf 3.

De gemachtigde van de regering is het ermee eens dat de tekst in overeenstemming met de memorie van toelichting gebracht moet worden.

Art. 22

1. Volgens paragraaf 1 hebben de autoriteiten het recht om in bepaalde gevallen « tussen te komen », teneinde de verontreiniging of dreigende verontreiniging van de zeegebieden te voorkomen en te beperken, « overeenkomstig de in Hoofdstuk VIII van deze wet vermelde algemene bepalingen ».

Het komt de Raad van State voor dat die bepaling aldus niet méér inhoudt dan een bijzondere toepassing van hetgeen in het algemeen bepaald is in artikel 33, § 1, van het ontwerp.

Een dergelijke overlapping moet worden vermeden. De stellers van het ontwerp dienen zich af te vragen of de bepalingen van artikel 22 wel allemaal gehandhaafd moeten worden en, in voorkomend geval, of ze niet beter in hoofdstuk VIII opgenomen kunnen worden.

2. Subsidiair wordt nog het volgende opgemerkt.

In de memorie van toelichting wordt uiteengezet dat dit artikel een aanvulling en een verbetering inhoudt van hetgeen bepaald is in de goedkeuringswetten van 29 juli 1971 en 6 augustus 1982.

De aandacht moet erop gevestigd worden dat de genoemde wetten zich ertoe beperken de erin bedoelde verdragen goed te keuren, en zelf geen enkele autonome normatieve bepaling inhouden. Het zou dus juister zijn om in de memorie van toelichting te schrijven dat artikel 22 van het ontwerp voorziet in mogelijkheden om op te treden, welke zullen bestaan naast die bedoeld in de in de memorie genoemde verdragen, te weten het Internationaal Verdrag betreffende maatregelen in volle zee in geval van een ongeval dat verontreiniging door olie tot gevolg heeft of kan hebben, ondertekend te Brussel op 29 november 1969 (en

Art. 21

1. En cas d'accident de navigation, le capitaine doit, selon le paragraphe 1^{er}, en informer l'instance désignée par le Roi « conformément aux modalités prévues à l'article 11 de la loi du 6 avril 1995 concernant la prévention de la pollution de la mer par des navires ».

La référence à l'article 11 de la loi du 6 avril 1995 est source de confusion. Comme le révèle l'exposé des motifs, le champ d'application de cette disposition diffère de celui de la loi en projet.

Sur le plan de la légistique formelle, il est préférable de décrire les modalités à l'article 21, § 1^{er}, du projet lui-même. Les auteurs du projet devront alors vérifier si l'article 11 de la loi du 6 avril 1995 ne doit pas être abrogé.

2. Les textes français et néerlandais du paragraphe 2 ne concordent pas (« les mesures déjà prises ... »/« alle maatregelen die ... in verband met het ongeval reeds zijn genomen »).

3. Selon l'exposé des motifs, les obligations d'information ne s'appliquent « ni aux navires de guerre ou navires utilisés comme navires auxiliaires ni aux autres navires appartenant à un Etat ou exploité par cet Etat, qui les utilise exclusivement à des fins non commerciales ».

Cette intention n'appert pas du texte du paragraphe 3.

Le délégué du gouvernement a marqué son accord pour que le texte soit mis en concordance avec l'exposé des motifs.

Art. 22

1. Selon le paragraphe 1^{er}, les autorités ont le droit d'intervenir dans certains cas afin de prévenir ou de réduire la pollution ou le risque de pollution dans les espaces marins « conformément aux dispositions générales reprises au Chapitre VIII de la présente loi ».

Il apparaît au Conseil d'Etat que cette disposition n'est donc rien de plus qu'une application spécifique de ce que prévoit en termes généraux l'article 33, § 1^{er}, du projet.

Il convient d'éviter pareil double emploi. Les auteurs du projet devront se demander si les dispositions de l'article 22 doivent effectivement être maintenues dans leur totalité et, le cas échéant, s'il ne vaut pas mieux les incorporer dans le chapitre VIII.

2. A titre subsidiaire, il y a lieu de relever encore ce qui suit.

Dans l'exposé des motifs, il est précisé que cet article complète et amende les dispositions des lois d'approbation des 29 juillet 1971 et 6 août 1982.

Il y a lieu d'attirer l'attention sur le fait que les lois précitées se limitent à approuver les conventions visées et qu'elles ne comportent elles-mêmes aucune disposition normative autonome. Il serait donc plus correct d'écrire dans l'exposé des motifs que l'article 22 du projet prévoit des possibilités d'intervention qui coexisteront avec celles visées dans les conventions citées dans l'exposé, à savoir la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, signée à Bruxelles le 29 novembre 1969 (et approuvée par la loi du 29 juillet

goedgekeurd bij de wet van 29 juli 1971), en het Protocol van 1973 betreffende de maatregelen in volle zee in geval van verontreiniging door stoffen, andere dan oliën, ondertekend te Londen op 2 november 1973 (en goedgekeurd bij de wet van 6 augustus 1982).

Art. 23

In artikel 23 (en in artikel 24, § 1) is sprake van « aanwijzingen » die de bevoegde autoriteiten kunnen geven; die « aanwijzingen » zijn te onderscheiden van de « verdergaande maatregelen », bedoeld in artikel 24.

Het is niet duidelijk wat de rechtskracht is van de bedoelde « aanwijzingen ». De tekst zou duidelijk moeten maken in hoeverre de overheden, in de in artikel 23 bedoelde gevallen, maatregelen dwingend kunnen opleggen.

Art. 24

In paragraaf 2 verwijze men naar het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, « ondertekend te Montego Bay op 10 december 1982 ».

Art. 25

1. Alhoewel de Raad van State zich ervan bewust is dat de uitdrukking « *P&I Club* » gebruikelijk is in scheepvaartkringen, verdient het aanbeveling om in paragraaf 2 op een meer algemene wijze te omschrijven wat daaronder verstaan wordt.

Voorts zou gepreciseerd moeten worden wat bedoeld wordt met het « ontvankelijk verklaren » van de garantie.

Deze opmerkingen gelden ook voor artikel 44, § 1.

2. In de Nederlandse tekst van paragraaf 4 vervange men het woord « borgtocht » door « borgsom ».

Art. 26

1. In paragraaf 1 wordt aan de Koning machtiging verleend om bepaalde activiteiten te onderwerpen aan een « voorafgaandelijke » (lees : « voorafgaande ») vergunning of machtiging. In paragraaf 2 worden activiteiten opgesomd die in elk geval aan een vergunning of machtiging onderworpen zijn.

De volgorde van die bepaling is niet logisch. In het ontwerp zouden eerst de activiteiten vermeld moeten worden, waarvoor een vergunning of een machtiging vereist is; vervolgens zou aan de Koning de machtiging verleend moeten worden om die verplichting eventueel uit te breiden tot andere activiteiten.

2. Men vervange de inleidende zin van paragraaf 3 als volgt :

« De volgende activiteiten zijn niet onderworpen aan de in dit artikel bedoelde vergunning of machtiging : ».

Art. 27

1. In de eerste volzin kunnen de woorden « in uitvoering van artikel 26 » beter weggelaten worden. De door de Koning vast te stellen maatregelen zullen trouwens genomen worden ter uitvoering van artikel 27.

1971), et le Protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures, signé à Londres le 2 novembre 1973 (et approuvé par la loi du 6 août 1982).

Art. 23

A l'article 23 (et à l'article 24, § 1^{er}), il est question d'« instructions » que les autorités compétentes peuvent donner; ces « instructions » doivent être distinguées des « mesures plus importantes » visées à l'article 24.

Le Conseil d'Etat n'aperçoit pas la force juridique des « instructions » visées. Le texte devrait préciser dans quelle mesure les autorités peuvent imposer des mesures de manière contraignante dans les cas visés à l'article 23.

Art. 24

Au paragraphe 2, il convient de faire référence à la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, « signée à Montego Bay le 10 décembre 1982 ».

Art. 25

1. Bien que le Conseil d'Etat se doute bien que l'expression « *P&I Club* » est usuelle dans les milieux de la navigation, il est conseillé de la définir au paragraphe 2 en des termes plus généraux.

En outre, il y aurait lieu de préciser ce que l'on entend par garantie « déclarée recevable ».

Ces observations valent également pour l'article 44, § 1^{er}.

2. Il convient de remplacer, dans le texte néerlandais du paragraphe 4, le mot « *borgtocht* » par « *borgsom* ».

Art. 26

1. Le paragraphe 1^{er} autorise le Roi à soumettre certaines activités à un permis ou à une autorisation préalable. Le paragraphe 2 énumère les activités soumises de toute manière à un permis ou à une autorisation.

L'ordre suivi dans cette disposition n'est pas logique. Le projet devrait d'abord mentionner les activités qui requièrent un permis ou une autorisation; il y aurait lieu ensuite de conférer au Roi le pouvoir d'étendre éventuellement cette obligation à d'autres activités.

2. Il conviendra de remplacer la phrase liminaire du paragraphe 3 par la phrase suivante :

« Les activités citées ci-dessous ne sont pas soumises au permis ou à l'autorisation visés par le présent article : ».

Art. 27

1. Mieux vaudrait, dans la première phrase, omettre les mots « en exécution de l'article 26 ». C'est du reste en exécution de l'article 27 que seront prises les mesures arrêtées par le Roi.

2. De bepaling van de tweede volzin, naar luid waarvan de Koning « de reglementaire bepalingen (neemt) die hiermee (met de procedure ?) in verband staan », moet verduidelijkt worden.

De bepaling van die volzin in verband met het toezicht op de activiteiten die onderworpen zijn aan een vergunning of een machtiging, zou beter het voorwerp uitmaken van een afzonderlijk lid.

Art. 28

Het zou duidelijker zijn die bepaling te redigeren als volgt :

« Wat de militaire activiteiten betreft, worden de in artikel 26, § 1, bedoelde besluiten genomen door de Koning, op de gezamenlijke voordracht van de minister en van de minister van Landsverdediging.

Artikel 26, § 2, is niet van toepassing op die activiteiten. ».

Art. 29

1. In dit artikel is sprake van activiteiten onderworpen aan een vergunning, een machtiging of een concessie. Het is echter niet duidelijk voor welke activiteiten een concessie verleend moet worden, bij gebreke van bepalingen daarover in het ontwerp.

2. De Nederlandse en de Franse tekst van paragraaf 1 stemmen niet helemaal met elkaar overeen (« Elke vergunningsplichtige activiteit en elke activiteit onderworpen aan een machtiging of aan een concessie »/« *Toute activité ... soumise à un permis ou à une autorisation ou subordonnée à une concession* »).

Gelet op de definitie van het begrip « zeegebieden » in artikel 2, 1°, is het bovendien niet nodig te preciseren dat het gaat om de « Belgische » zeegebieden.

3. Volgens paragraaf 3 moeten de vergunningen, machtingen en concessies rekening houden met de resultaten van de milieueffectenbeoordeling en met het advies van bepaalde overheden.

Bij deze bepaling passen verscheidene opmerkingen.

Om te beginnen gaat het niet om vergunningen, machtingen en concessies verleend « bij toepassing van de paragrafen 1 en 2 van dit artikel ». Het feit dat een activiteit onderworpen is aan een vergunning, machting of eventuele concessie volgt integendeel uit andere bepalingen van de ontworpen wet, inzonderheid artikel 26, §§ 1 en 2.

Voorts is niet duidelijk wat bedoeld wordt met de woorden « houden rekening met ». Het zijn overigens niet de vergunningen, machtingen of concessies, maar de overheden die deze afgeven, die eventueel met bepaalde gegevens rekening moeten houden.

In zoverre verwezen wordt naar adviezen van overheden die met toepassing van artikel 27 bevoegd verklaard zijn, moet worden opgemerkt dat in artikel 27 geen sprake is van bepaalde overheden, noch van adviezen. Beide bepalingen moeten met elkaar in overeenstemming gebracht worden.

Ten slotte dient de Franse tekst van de laatste volzin van paragraaf 3 aangevuld te worden.

4. De Nederlandse en de Franse tekst van paragraaf 4 stemmen niet overeen (« de gevolgen »/« *l'incidence globale* »; « weerhouden interacties »/« *interactions mises en évidence* »).

2. Il y a lieu de préciser la disposition énoncée dans la deuxième phrase, aux termes de laquelle le Roi « arrête les dispositions réglementaires qui s'y (au régime ?) rapportent ».

Il serait préférable que la disposition de cette phrase portant sur le contrôle des activités soumises à un permis ou à une autorisation fasse l'objet d'un alinéa distinct.

Art. 28

Cette disposition gagnerait en clarté si elle était rédigée comme suit :

« Pour ce qui est des activités militaires, les arrêtés visés à l'article 26, § 1^{er}, sont pris par le Roi sur la proposition conjointe du ministre et du ministre de la Défense nationale.

L'article 26, § 2, n'est pas applicable à ces activités. ».

Art. 29

1. Le présent article fait état d'activités soumises à un permis, à une autorisation ou à une concession. Toutefois, en l'absence de dispositions y relatives dans le projet, l'on n'aperçoit pas clairement quelles sont les activités subordonnées à l'octroi d'une concession.

2. Les textes français et néerlandais du paragraphe 1^{er} ne concordent pas entièrement (« Toute activité ... soumise à un permis ou à une autorisation ou subordonnée à une concession »/« *Elke vergunningsplichtige activiteit en elke activiteit onderworpen aan een machtiging of aan een concessie* »).

Vu la définition de la notion d'« espaces marins » figurant à l'article 2, 1°, il est de surcroît inutile de préciser qu'il s'agit des espaces marins « de la Belgique ».

3. Selon le paragraphe 3, les permis, autorisations et concessions doivent tenir compte des résultats de l'évaluation d'incidence ainsi que de l'avis de certaines autorités.

Cette disposition appelle diverses observations.

Tout d'abord, il ne s'agit pas de permis, autorisations et concessions accordés « en application des paragraphes 1^{er} et 2 du présent article ». Le fait qu'une activité soit soumise à un permis, à une autorisation ou à une éventuelle concession résulte au contraire d'autres dispositions de la loi en projet, notamment de l'article 26, §§ 1^{er} et 2.

De plus, l'on ne discerne pas bien la signification des mots « tiennent compte des ». Ce n'est du reste pas aux permis, autorisations ou concessions, mais aux autorités qui les accordent qu'il appartient de tenir éventuellement compte de certaines données.

En tant qu'il est fait référence à des avis d'autorités déclarées compétentes en application de l'article 27, il convient d'observer que l'article 27 ne fait aucune mention desdits avis ou autorités. Il y a lieu d'assurer la concordance entre les deux dispositions.

Enfin, il importe de compléter le texte français de la dernière phrase du paragraphe 3.

4. Il y a un manque de concordance entre le texte français et le texte néerlandais du paragraphe 4 (« l'incidence globale »/« *de gevolgen* »; « interactions mises en évidence »/« *weerhouden interacties* »).

5. De Nederlandse en de Franse tekst van paragraaf 5 stemmen niet overeen (« de bevoegde overheid »/« *les services compétents* »; « desbetreffende aanvrager »/« *demandeur* »).

6. Paragraaf 6 heeft betrekking op de toezichtsprogramma's en het permanente milieueffectenonderzoek nadat de vergunning, de machtiging of de concessie is verleend.

In de tweede volzin wordt bepaald dat, als zich nieuwe nadelige gevolgen voor het mariene milieu blijken voorgedaan te hebben, de « vergunningen, concessies of machtigingen » (lees : vergunningen, machtigingen of concessies) opgeschort of ingetrokken kunnen worden, « overeenkomstig het hierop van toepassing zijnde opschortings- of intrekkingregime ».

Die bepaling dient verduidelijkt te worden. Uit de tekst van het ontwerp blijkt immers niet welk « opschortings- of intrekkingregime » bedoeld wordt.

Art. 30

1. Dit artikel heeft betrekking op vergunningen, machtigingen of concessies, verleend vóór de inwerkingtreding van de ontworpen wet.

In de memorie van toelichting wordt uiteengezet dat het gaat om activiteiten die « vergund zouden worden in uitvoering van de wet inzake de exclusieve economische zone ».

Omdat het voorliggende ontwerp niet kan vooruitlopen op een latere wet (zie algemene opmerking 1), dient dit artikel uit het ontwerp weggelaten te worden, tenzij de bepalingen in verband met de exclusieve economische zone in het ontwerp ingevoegd worden.

2. Subsidiair moet worden opgemerkt dat de verwijzing naar de paragrafen *2bis* en *2ter* van artikel 29 in geen geval correct is.

Art. 31

1. De tweede volzin van paragraaf 1 dient weggelaten te worden. Het spreekt immers vanzelf dat de Koning, bij het nemen van de maatregelen ter uitvoering van paragraaf 1, de bepalingen van richtlijn 85/337/EEG moet eerbiedigen.

2. De bepalingen van de paragrafen 2 en 3 hebben betrekking op dezelfde aangelegenheid : paragraaf 2 bevat de algemene regel, paragraaf 3 voorziet in een bijzondere regel.

Beide bepalingen worden dan ook best in één paragraaf ondergebracht.

Gelet op de terminologie van paragraaf 2, schrijve men bovendien in paragraaf 3 « de vergoeding » in plaats van « de kosten en de vergoedingen ». Men vervange er ook de woorden « minister van Landsverdediging » door « minister die de Landsverdediging in zijn bevoegdheid heeft ».

3. De delegatie die bij paragraaf 4 aan de Koning verleend wordt, om vrijstelling te verlenen van de verplichting een milieueffectenrapport op te stellen, is in te ruime bewoordingen gesteld.

De ontworpen wet zou ten minste de criteria moeten bepalen op grond waarvan de Koning ertoe zou kunnen besluiten om in een dergelijke vrijstelling te voorzien.

5. Le texte français et le texte néerlandais du paragraphe 5 ne concordent pas (« les services compétents »/« *de bevoegde overheid* »; « demandeur »/« *desbetreffende aanvrager* »).

6. Le paragraphe 6 a trait aux programmes de surveillance et à une étude d'incidence permanente après l'octroi des permis, autorisations ou concessions.

La deuxième phrase dispose qu'en cas d'apparition d'effets nuisibles nouveaux pour le milieu marin, les « permis, concessions ou autorisations » (lire : permis, autorisations ou concessions) peuvent être suspendus ou retirés, « conformément au régime de suspension ou de retrait qui s'y applique ».

Il y a lieu de préciser cette disposition. En effet, le texte du projet ne spécifie pas le « régime de suspension ou de retrait » dont il est question.

Art. 30

1. Cet article porte sur des permis, autorisations ou concessions accordés avant l'entrée en vigueur de la loi en projet.

L'exposé des motifs indique qu'il s'agit d'activités « pour lesquelles un permis aurait été délivré en exécution de la loi relative à la zone économique exclusive ».

Dès lors que le présent projet ne peut anticiper sur une loi ultérieure (voir l'observation générale 1), il y aura lieu d'omettre cet article du projet, à moins que les dispositions relatives à la zone économique exclusive n'y soient insérées.

2. A titre subsidiaire, l'on notera que la référence aux paragraphes *2bis* et *2ter* de l'article 29 est en tout cas incorrecte.

Art. 31

1. Il convient de supprimer la deuxième phrase du paragraphe 1^{er}. Il va de soi, en effet, qu'en prenant les mesures en exécution du paragraphe 1^{er}, le Roi doit se conformer aux dispositions de la directive 85/337/CEE.

2. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 ont trait à la même matière : le paragraphe 2 énonce la règle générale, le paragraphe 3 prévoit une règle particulière.

Mieux vaut, dès lors, réunir les deux dispositions en un seul paragraphe.

Eu égard à la terminologie utilisée au paragraphe 2, l'on écrira en outre au paragraphe 3 le mot « redevances » au lieu de « frais et redevances ». Il y aura lieu également de remplacer les mots « ministre de la Défense nationale » par « ministre qui a la Défense nationale dans ses attributions ».

3. La délégation que le paragraphe 4 accorde au Roi en ce qui concerne la dispense de l'obligation d'établir un rapport d'incidence est formulée en des termes trop généraux.

La loi en projet devrait à tout le moins fixer les critères sur la base desquels le Roi pourrait décider de prévoir une telle dispense.

Art. 32

1. In paragraaf 1 wordt bepaald dat de autoriteiten het nemen van opvorderingsmaatregelen mogen « voorstellen »; in paragraaf 2 wordt bepaald dat de « uitvoering van deze opvorderingen » wordt verzekerd « door de tussenkomst » van de provinciegouverneur of de arrondissementscommissaris.

Uit die bepalingen blijkt niet welke overheid bevoegd is om te beslissen over een opvorderingsmaatregel. Evenmin wordt bepaald welke personen (of welke middelen) opgevorderd kunnen worden.

Paragraaf 1 zou herschreven moeten worden, in de zin dat daarin bepaald zou moeten worden welke overheid bevoegd is om een opvorderingsmaatregel te nemen; daarbij zou ook gepreciseerd moeten worden of die overheid ambtshalve kan optreden, dan wel of haar optreden afhankelijk is van een voorstel van een van de « autoriteiten ». Ook het voorwerp van de mogelijke opvorderingsmaatregelen zou bepaald moeten worden.

2. De Nederlandse en de Franse tekst van paragraaf 2 stemmen niet helemaal overeen (« arrondissementscommissaris van het betrokken arrondissement »/« *commissaire d'arrondissement concerné* »).

3. Men redigere paragraaf 3 als volgt :

« De krachtens § 1 genomen maatregelen houden op uitwerking te hebben tien dagen nadat ze genomen zijn, tenzij ze binnen die termijn zijn bekrachtigd door de minister die de Binnenlandse Zaken in zijn bevoegdheid heeft. De betrokkenen hebben het recht om vooraf gehoord te worden. ».

4. Volgens paragraaf 4 bepaalt de Koning de « modaliteiten » met betrekking tot de vergoeding van de opeisingsmaatregelen.

De gemachtigde van de regering heeft verklaard dat het de bedoeling is een verplichting in te voeren om de kosten van een opeisingsmaatregel te vergoeden. Dit zou best met zoveel woorden bepaald worden ⁽¹⁾. Het ontwerp zou eveneens kunnen bepalen ten laste van wie die kosten komen.

Art. 33

1. Volgens paragraaf 1 komen de autoriteiten ambtshalve tussen op zee, ter bescherming en ter vrijwaring van bepaalde belangen ⁽²⁾.

Het is niet duidelijk wat verstaan moet worden onder de « tussenkomst » van de autoriteiten. Het ontwerp zou nader moeten bepalen welke actiemiddelen bedoeld worden.

Evenmin is duidelijk wat met de « belangen van het Koninkrijk België » is bedoeld (zie, in verband met artikel 2, 7°, opmerking 3.2 bij artikel 2).

2. In paragraaf 2 schrijve men : « De minister, de minister tot wiens bevoegdheid de Binnenlandse Zaken behoren, de minister tot wiens bevoegdheid het Wetenschapsbeleid behoort, de minister tot wiens bevoegdheid de Landsverdediging behoort en de minister tot wiens bevoegdheid de scheepvaart behoort, ... ».

⁽¹⁾ De vergoeding is geen essentieel element van de opeising, maar daarin wordt in de regel wel voorzien (Mast, A. en Dujardin, J., met medewerking van Van Damme, M. en Vande Lanotte, J., Overzicht van het Belgisch administratief recht, Antwerpen, 1996, 14° uitg., blz. 270, n° 276).

⁽²⁾ Zie, in verband met de verhouding tot artikel 22, § 1, opmerking 1 bij artikel 22.

Article 32

1. Le paragraphe 1^{er} dispose que les autorités peuvent « faire les propositions de réquisition »; le paragraphe 2 prévoit que « l'exécution de ces réquisitions » est assurée « par l'intervention » du gouverneur de la province ou du commissaire d'arrondissement.

Ces dispositions ne font pas apparaître quelle est l'autorité compétente pour décider d'une mesure de réquisition. Elles ne déterminent pas davantage les personnes (ou les moyens) pouvant être réquisitionnés.

Il y aurait lieu de réécrire le paragraphe 1^{er}, en ce sens qu'il devrait déterminer l'autorité compétente pour prendre une mesure de réquisition; il y aurait également lieu de préciser à cet égard si cette autorité peut intervenir d'office ou si son intervention est subordonnée à une proposition de l'une des « autorités ». De même, il conviendrait de définir l'objet des mesures de réquisition éventuelles.

2. Les textes français et néerlandais du paragraphe 2 ne concordent pas entièrement (« commissaire d'arrondissement concerné »/« *arrondissementscommissaris van het betrokken arrondissement* »).

3. L'on rédigerait le paragraphe 3 comme suit :

« Les mesures prises en vertu du § 1^{er} cessent leurs effets à l'expiration d'un délai de dix jours si, dans le cours de celui-ci, elles n'ont pas été confirmées par le ministre qui a l'Intérieur dans ses attributions. Les intéressés ont le droit d'être entendus préalablement. ».

4. Selon le paragraphe 4, le Roi fixe les « modalités » d'indemnisation des mesures de réquisition.

Le délégué du gouvernement a déclaré que l'objectif est d'instaurer une obligation de remboursement des frais occasionnés par une mesure de réquisition. Mieux vaudrait le prévoir expressément ⁽¹⁾. Le projet pourrait également déterminer qui est réputé supporter ces frais.

Art. 33

1. Selon le paragraphe 1^{er}, l'autorité intervient d'office en mer pour protéger et sauvegarder certains intérêts ⁽²⁾.

On ne distingue pas bien ce qu'il y a lieu d'entendre par cette « intervention » de l'autorité. Le projet devrait préciser les moyens d'action visés.

On n'aperçoit pas davantage ce qu'il convient d'entendre par « les intérêts du Royaume de Belgique » (voir, en ce qui concerne l'article 2, 7°, l'observation 3.2 relative à l'article 2).

2. Il conviendra d'écrire, au paragraphe 2 : « Le ministre, le ministre qui a l'Intérieur dans ses attributions, le ministre qui a la Politique scientifique dans ses attributions, le ministre qui a la Défense nationale dans ses attributions et le ministre qui a la navigation maritime dans ses attributions, ... ».

⁽¹⁾ L'indemnisation n'est pas un élément essentiel de la réquisition, mais elle est prévue en règle générale (Mast, A. et Dujardin, J., en collaboration avec Van Damme, M. et Vande Lanotte, J., « Overzicht van het Belgisch administratief recht », Anvers, 1996, 14° édition, p. 270, n° 276).

⁽²⁾ Voir, en ce qui concerne le lien avec l'article 22, § 1^{er}, l'observation 1 relative à l'article 22.

3. Paragraaf 3 heeft betrekking op het uittesten van de operationele plannen. Volgens die bepaling houdt de overheid zich in dergelijke gevallen « aan de voorschriften van artikel 37 van deze wet dat ook van toepassing is bij zulke operaties, met inbegrip van de uitzonderingsgevallen, voorzien in artikel 1 (2°) B (c) en in artikel 3 van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van de verontreiniging van de zee door schepen, en in artikel 2 (3), b (iii) van het MARPOL-verdrag ».

3.1. Zoals de bepaling van paragraaf 3 is geredigeerd, gelden de erin bedoelde « uitzonderingsgevallen » enkel in een testsituatie, niet in een geval van reële verontreiniging.

Dit blijkt echter niet te stroken met de bedoeling van de stellers van het ontwerp. De gemachtigde van de regering heeft immers verklaard dat de uitzonderingen waarnaar verwezen wordt, gelden in alle situaties.

Om die bedoeling tot uiting te brengen, dienen de uitzonderingen verwerkt te worden, niet in artikel 33, § 3, maar in artikel 37 (zie opmerking 3.2).

De bepaling dat de overheid zich in een testsituatie moet houden aan de voorschriften van artikel 37, kan voorts beter omgevormd worden tot een tweede lid van paragraaf 2 van artikel 33. Dat lid zou geredigeerd kunnen worden als volgt :

« Wanneer de overheid de doeltreffendheid van de operationele plannen in reële oefeningen test, zijn de bepalingen van artikel 37 in voorkomend geval van toepassing. ».

3.2. In verband met de uitzonderingen op de in artikel 37 vervatte voorschriften, moet worden opgemerkt dat de eenvoudige verwijzing naar uitzonderingsgevallen genoemd in een andere wet en in een verdrag de leesbaarheid van het ontwerp niet ten goede komt. Het verdient aanbeveling die uitzonderingen in het ontwerp zelf te vermelden.

De bepaling in verband met de uitzonderingen, die als een paragraaf 5 aan artikel 37 toegevoegd zou kunnen worden, zou dan beter geredigeerd kunnen worden als volgt :

« De bepalingen van de §§ 1 tot 4 zijn niet van toepassing op de lozing of verspreiding van schadelijke stoffen ten behoeve van rechtmatig wetenschappelijk onderzoek gericht op het bestrijden of beperken van verontreiniging ⁽¹⁾, evenmin als op de lozing of verspreiding van schadelijke stoffen door oorlogsschepen, schepen in gebruik als marinelijkschepen of andere schepen in eigendom van of in beheer van de Staat, die uitsluitend worden gebruikt in dienst van de overheid voor andere dan handelsdoeleinden. » ⁽²⁾.

Art. 34

De Nederlandse en de Franse tekst stemmen niet helemaal overeen (« naar het andere »/« à une autre »; « in de andere »/« par un autre »).

⁽¹⁾ Zie artikel 1, 2°, B, c, van de wet van 6 april 1995 en artikel 2, (3), b, (iii), van het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen, ondertekend te Londen op 2 november 1973.

⁽²⁾ Artikel 3 van de wet van 6 april 1995 en artikel 3 (3) van het Internationaal Verdrag van 1973.

3. Le paragraphe 3 concerne le test des plans opérationnels. Aux termes de cette disposition, les services compétents se conforment en l'occurrence « aux prescriptions de l'article 37 de la présente loi qui s'applique également à ces opérations, y compris dans les cas d'exception prévus à l'article 1^{er} (2°) B (c) et à l'article 3 de la loi du 6 avril 1995 relative à la pollution de la mer par les navires, et à l'article 2 (3), b (iii) de la Convention MARPOL ».

3.1. Selon la formulation du paragraphe 3, les « cas d'exception » qui y sont visés ne valent que dans une situation de test, et non dans un cas de pollution réelle.

Telle n'est cependant pas l'intention des auteurs du projet. Le délégué du gouvernement a en effet déclaré que les exceptions auxquelles il est fait référence valent dans toutes les situations.

Afin de concrétiser cette intention, il y a lieu de faire état des exceptions, non pas à l'article 33, § 3, mais à l'article 37 (voir l'observation 3.2).

Il est en outre préférable que la disposition selon laquelle l'autorité doit, dans une situation de test, se conformer aux prescriptions de l'article 37, devienne l'alinéa 2 du paragraphe 2 de l'article 33. Cet alinéa pourrait être rédigé comme suit :

« Lorsque l'autorité teste l'efficacité des plans opérationnels dans le cadre d'exercices réels, les dispositions de l'article 37 sont le cas échéant applicables. ».

3.2. L'on observera encore, pour ce qui est des exceptions aux prescriptions figurant à l'article 37, que se référer, sans plus, à des cas d'exception cités dans une autre loi et dans une convention ne favorise pas la lisibilité du projet. Il est conseillé de mentionner ces exceptions dans le projet lui-même.

La disposition relative aux exceptions, qui pourrait être ajoutée à l'article 37 sous la forme d'un paragraphe 5, gagnerait alors à être rédigée comme suit :

« Les dispositions des §§ 1^{er} et 4 ne s'appliquent pas aux rejets ou dispersions de substances nuisibles effectués aux fins de recherches scientifiques légitimes visant à réduire ou à combattre la pollution ⁽¹⁾, ni aux rejets ou dispersions de substances nuisibles effectués par des navires de guerre, des navires de guerre auxiliaires ou d'autres navires appartenant à un Etat ou exploités par cet Etat tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales. » ⁽²⁾.

Art. 34

Les textes français et néerlandais ne concordent pas parfaitement (« à une autre »/« naar het andere »; « par un autre »/« in de andere »).

⁽¹⁾ Voir l'article 1^{er}, 2°, B, c, de la loi du 6 avril 1995 et l'article 2, (3), b, (iii), de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, signée à Londres le 2 novembre 1973.

⁽²⁾ Voir l'article 3 de la loi du 6 avril 1995 et l'article 3 (3) de la Convention internationale de 1973.

Art. 35

De Nederlandse en de Franse tekst stemmen niet helemaal overeen (« het voorstel »/« l'offre »).

In de Nederlandse tekst vervange men de woorden « naargelang het geval » door « geval per geval » (zie artikel 37, § 1).

Art. 36

In dit artikel (en in artikel 37, § 4) is sprake van de autoriteit die met de coördinatie van de interventies is belast. Er zou nader bepaald moeten worden door wie die autoriteit wordt aangewezen. Die bepaling zou dan overigens best het voorwerp uitmaken van een afzonderlijk lid, of zelfs van een afzonderlijk artikel.

Art. 37

1. Volgens de memorie van toelichting is de keuze van dispersanten beperkt tot die welke « voorkomen op de lijst van goedgekeurde producten opgesteld door de partijen bij de Overeenkomst inzake de samenwerking bij het bestrijden van de verontreiniging van de Noordzee door olie en andere schadelijke stoffen, opgemaakt te Bonn op 13 september 1983 ».

De tekst van paragraaf 3 geeft die bedoeling niet weer.

2. In verband met een in artikel 37 in te voegen bepaling wordt herinnerd aan de opmerkingen 3.1 en 3.2 bij artikel 33.

HOOFDSTUK IX

De Nederlandse en de Franse tekst van het opschrift stemmen niet helemaal overeen (de woorden « *subis par le milieu marin* » hebben geen tegenhanger in de Nederlandse tekst).

Art. 38

1. Volgens paragraaf 1 dient degene die milieuschade of milieuverstoring heeft veroorzaakt, deze te herstellen « volgens het beginsel van de objectieve aansprakelijkheid ».

Gevraagd naar de draagwijdte van het voornoemde beginsel, heeft de gemachtigde van de regering de volgende toelichting verstrekt :

« De objectieve aansprakelijkheid (zie uitgebreid Commissie Bocken, Voorontwerp Decreet Milieubeleid, die Keure, Brugge, 1995, 847-875) in het wetsontwerp is gericht op de risico-aansprakelijkheid (ongeval), op een omkering van de bewijslast en op een aansprakelijkheid losgekoppeld van de fout. De objectieve aansprakelijkheid laat de kwalificatie schade en het causaal verband onverlet. De objectieve aansprakelijkheid in het wetsontwerp is niet van toepassing op schade die het gevolg is van daden die geen inbreuk zijn op de van kracht zijnde wetgeving. De objectieve aansprakelijkheid in het wetsontwerp laat de mogelijkheid open voor de verontreiniger om zijn aansprakelijkheid te beperken (cf. Verdrag burgerlijke aansprakelijkheid scheepseigenaar, 1969 en 1992). De objectieve aansprakelijkheid in dit wetsontwerp gaat niet zover als deze ingevoerd in de verkeerswetgeving in de gevallen (waarin

Art. 35

Les textes français et néerlandais ne concordent pas tout à fait (« l'offre »/« *het voorstel* »).

Il convient, dans le texte néerlandais, de remplacer les mots « naargelang het geval » par « geval per geval » (voir l'article 37, § 1^{er}).

Art. 36

Cet article (de même que l'article 37, § 4) fait état de l'autorité chargée de la coordination des interventions. Il y aurait lieu de préciser qui désigne cette autorité. Mieux vaudrait, du reste, que cette disposition fasse l'objet d'un alinéa distinct, voire d'un article à part entière.

Art. 37

1. Selon l'exposé des motifs, le choix des dispersants est limité à ceux qui figurent dans « la liste approuvée par les parties à la Convention relative à la collaboration dans la lutte contre la pollution de la Mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances polluantes, faite à Bonn le 13 septembre 1983 ».

Le texte du paragraphe 3 ne traduit pas cette intention.

2. Pour ce qui est de l'insertion d'une disposition à l'article 37, il est renvoyé aux observations 3.1 et 3.2 relatives à l'article 33.

CHAPITRE IX

Les textes français et néerlandais de l'intitulé ne concordent pas entièrement (les mots « *subis par le milieu marin* » n'ont pas de pendant dans le texte néerlandais).

Art. 38

1. Selon le paragraphe 1^{er}, l'auteur d'un dommage environnemental ou d'une perturbation environnementale doit réparer ceux-ci « suivant le principe de la responsabilité objective ».

Interrogé sur la portée du principe précité, le délégué du gouvernement a fourni l'explication qui suit :

« De objectieve aansprakelijkheid (zie uitgebreid Commissie Bocken, Voorontwerp Decreet Milieubeleid, die Keure, Brugge, 1995, 847-875) in het wetsontwerp is gericht op de risico-aansprakelijkheid (ongeval), op een omkering van de bewijslast en op een aansprakelijkheid losgekoppeld van de fout. De objectieve aansprakelijkheid laat de kwalificatie schade en het causaal verband onverlet. De objectieve aansprakelijkheid in het wetsontwerp is niet van toepassing op schade die het gevolg is van daden die geen inbreuk zijn op de van kracht zijnde wetgeving. De objectieve aansprakelijkheid in het wetsontwerp laat de mogelijkheid open voor de verontreiniger om zijn aansprakelijkheid te beperken (cf. Verdrag burgerlijke aansprakelijkheid scheepseigenaar, 1969 en 1992). De objectieve aansprakelijkheid in dit wetsontwerp gaat niet zover als deze ingevoerd in de verkeerswetgeving in de gevallen (waarin) zwakke weggebruikers

zwakke weggebruikers (voetgangers, fietsers) worden aangereden door auto's. Deze laatste zijn omzeggens altijd aansprakelijk, ongeacht of de zwakke weggebruiker de wet heeft overtreden of niet. ».

Die uitleg geeft blijk van de noodzaak om de tekst te preciseren, met het oog op de rechtszekerheid. Het « beginsel » inzake de objectieve aansprakelijkheid, zoals dat in het ontwerp bedoeld is, zou in paragraaf 1 uitgewerkt moeten worden.

2. De Nederlandse en de Franse tekst van paragraaf 2 stemmen niet helemaal overeen (« Het recht op herstel bestaat ... »/« *La réparation est acquise ...* »).

Men vervange voorts de woorden « privé- of rechtspersoon » door « natuurlijke persoon of rechtspersoon ».

De woorden « rekening houdende met artikel 42 van deze wet » kunnen beter weggelaten worden. Afgezien van de suggestie om artikel 42 anders te redigeren (zie de opmerkingen bij artikel 42), is het in elk geval onduidelijk wat precies bedoeld wordt met de verwijzing naar dat artikel.

3. De Nederlandse en de Franse tekst van paragraaf 3 stemmen niet overeen (« zoals voorzien in de toepasselijke wetgeving en onder de daarin opgenomen voorwaarden »/« *dans les conditions prévues par la loi* »).

Het zou de rechtszekerheid bovendien ten goede komen indien de wetgeving waarnaar verwezen wordt, nader gepreciseerd zou worden.

4. Zoals paragraaf 4 is geredigeerd, wekt die bepaling de indruk dat derden op eigen initiatief, en zonder toestemming van degene die de schade veroorzaakt heeft, maatregelen mogen nemen om een milieuschade of een milieuverstoring te herstellen.

Minstens uit de memorie van toelichting zou moeten blijken of die indruk strookt met de bedoeling van de stellers van het ontwerp.

5. Paragraaf 5 lijkt overbodig te zijn.

Zo deze paragraaf behouden blijft, vervange men in elk geval in de Nederlandse tekst de woorden « strafrechtelijke aangelegenheden » door « strafrechtelijke aansprakelijkheid ».

Art. 39

Volgens de memorie van toelichting maken de kosten van bepaalde maatregelen slechts deel uit van de milieuschade, als die maatregelen niet onredelijk zijn om de resultaten te bereiken, noodzakelijk voor de bescherming van de mens en het mariene milieu.

Die beperking is niet terug te vinden in de tekst van artikel 39 ⁽¹⁾.

Art. 40

Men vervange de woorden « na gezamenlijk overleg » door « op de gezamenlijke voordracht ».

Aangezien het ter uitvoering van dit artikel genomen besluit een algemeen karakter zal hebben, verdient het de voorkeur om in het ontwerp meteen te preciseren welke de « betrokken ministers » zijn. Het gaat allicht om de ministers bedoeld in artikel 33, § 2, van het ontwerp.

⁽¹⁾ De desbetreffende bepaling van artikel 38, § 4, dekt overigens niet de situatie die in artikel 39 is bedoeld.

(voetgangers, fietsers) worden aangereden door auto's. Deze laatste zijn omzeggens altijd aansprakelijk, ongeacht of de zwakke weggebruiker de wet heeft overtreden of niet. ».

Cette explication souligne la nécessité qu'il y a de préciser le texte en vue d'assurer la sécurité juridique. Il y aurait lieu de développer, au paragraphe 1^{er}, le « principe » de la responsabilité objective visé par le projet.

2. La concordance entre le texte français et le texte néerlandais du paragraphe 2 n'est pas parfaite (« La réparation est acquise ... »/« *Het recht op herstel bestaat ...* »).

Il conviendra par ailleurs de remplacer les mots « personne privée ou morale » par « personne physique ou morale ».

Il est préférable de supprimer les mots « en tenant compte des dispositions de l'article 42 de la présente loi ». Abstraction faite de la suggestion de modifier la rédaction de l'article 42 (voir les observations relatives à l'article 42), on aperçoit en tout cas mal ce que vise la référence à cet article.

3. Il y a un manque de concordance entre le texte français et le texte néerlandais du paragraphe 3 (« dans les conditions prévues par la loi »/« *zoals voorzien in de toepasselijke wetgeving en onder de daarin opgenomen voorwaarden* »).

La sécurité juridique gagnerait en outre à ce que la législation à laquelle il est fait référence soit précisée.

4. Tel qu'il est rédigé, le paragraphe 4 donne l'impression que des tiers peuvent, de leur propre initiative et sans autorisation de l'auteur du préjudice, prendre des mesures visant à réparer un dommage environnemental ou une perturbation environnementale.

L'exposé des motifs, à tout le moins, devrait préciser si cette impression correspond à l'intention des auteurs du projet.

5. Il semble que le paragraphe 5 soit superflu.

S'il est maintenu, il y aura lieu, en tout cas, de remplacer, dans le texte néerlandais, les mots « *strafrechtelijke aangelegenheden* » par « *strafrechtelijke aansprakelijkheid* ».

Art. 39

Selon l'exposé des motifs, les coûts de certaines mesures ne peuvent être pris en charge au titre du dommage environnemental que si ces mesures ne sont pas déraisonnables par rapport aux résultats qu'il y a lieu d'atteindre en vue de la protection de l'homme et du milieu marin.

Cette restriction ne se retrouve pas dans le texte de l'article 39 ⁽¹⁾.

Art. 40

Il y a lieu de remplacer les mots « sur proposition concertée » (*sic*) par « sur la proposition concertée ».

Dès lors que l'arrêté pris en exécution de cet article revêtira un caractère général, il est préférable de préciser déjà dans le projet quels sont les « ministres concernés ». Il s'agit sans doute des ministres visés à l'article 33, § 2, du projet.

⁽¹⁾ Au demeurant, la disposition correspondante de l'article 38, § 4, ne couvre pas la situation visée par l'article 39.

Art. 41

1. Volgens dit artikel regelt de Koning « de modaliteiten, procedures en criteria volgens dewelke het nadeel van het algemeen belang veroorzaakt door milieuschade kan worden vastgesteld ».

Uit de memorie van toelichting blijkt dat het de bedoeling is dat de Koning het nadeel zou « kwantificeren », dat het algemeen belang lijdt ten gevolge van milieuschade. Dat kwantificeren moet het mogelijk maken dat degene die de schade aan het algemeen belang veroorzaakt heeft, tot de vergoeding ervan veroordeeld kan worden.

Die regeling wijkt sterk af van de gemeenrechtelijke aansprakelijkheidsregeling. Bovendien maakt het kwantificeren van het nadeel dat het algemeen belang ondergaat, een essentieel onderdeel van de ontworpen regeling uit. De delegatie die aan de Koning verleend wordt, is bijgevolg in te ruime bewoordingen gesteld. De criteria die in de tweede volzin bepaald worden, zijn zo algemeen geformuleerd dat ze de beoordelingsvrijheid van de Koning nauwelijks beperken.

Artikel 41 zou bijgevolg herschreven moeten worden. In het ontwerp zelf zouden de basisregels inzake het kwantificeren van de aan het algemeen belang toegebrachte schade bepaald moeten worden.

2. Luidens de memorie van toelichting biedt artikel 41 « de mogelijkheid om datgene wat onder milieuverstoring dient te worden begrepen in dit wetsontwerp, in de toekomst te laten evolueren naar milieuschade ».

Er moet opgemerkt worden dat het de Koning in geen geval geoorloofd kan zijn de begrippen « milieuschade » en « milieuverstoring » een andere draagwijdte te geven dan die welke de wetgever er — uitdrukkelijk of impliciet — aan gegeven zal hebben. Er kan dan ook geen sprake zijn van het doen evolueren van « milieuverstoring » naar « milieuschade », buiten een wetswijziging om.

Overigens moet uit de aangehaalde verklaring in de memorie van toelichting wel afgeleid worden dat, naar de bedoeling van de stellers zelf van het ontwerp, het onderscheid tussen « milieuschade » en « milieuverstoring » vrij vaag is. Die vaststelling vormt een reden te meer om zoveel als mogelijk van dat onderscheid af te zien (zie opmerking 3.1 bij artikel 2).

3. In zoverre een specifieke bepaling met betrekking tot de vaststelling van het nadeel veroorzaakt door milieuschade behouden blijft, moet opgemerkt worden dat artikel 41 niet voorziet in enige verplichting om de vergoeding van de schade aan het mariene milieu te storten in het Fonds Leefmilieu. Zulke verplichting wordt wel opgelegd, in verband met het herstel van een milieuverstoring, bij artikel 42, § 3.

Gewezen op het verschil tussen de beide regelingen, heeft de gemachtigde van de regering verklaard dat het beter zou zijn om ook in het geval van milieuschade te voorzien in een storting in het Fonds Leefmilieu.

De gemachtigde stelt mitsdien voor om artikel 41, waarvan de huidige tekst paragraaf 1 zou worden, aan te vullen met een paragraaf 2, en doet daarvoor een tekstvoorstel. Voortgaande op dat voorstel, suggereert de Raad van State om die paragraaf 2 te redigeren als volgt :

« De vergoeding van de milieuschade dient door degene die de schade veroorzaakt heeft te worden gestort in het Fonds Leefmilieu bedoeld in de tabel gevoegd als bijlage bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen. ».

Art. 41

1. Aux termes de cet article, le Roi arrête « les modalités, procédures et critères suivant lesquels le préjudice qu'un dommage environnemental fait subir à l'intérêt général doit être établi ».

L'exposé des motifs fait apparaître que l'objectif de cette disposition est d'autoriser le Roi à « quantifier » le préjudice causé à l'intérêt général par un dommage environnemental. Cette quantification doit permettre de condamner l'auteur du dommage subi par l'intérêt général à réparer ce dommage.

Cette disposition déroge fortement au régime de la responsabilité de droit commun. De plus, la quantification du préjudice subi par l'intérêt général constitue une part essentielle de la disposition en projet. Dès lors, la délégation accordée au Roi est exprimée en des termes trop vagues. Les critères fixés dans la deuxième phrase sont formulés d'une manière à ce point générale qu'ils limitent à peine la liberté d'appréciation du Roi.

Il conviendrait donc de réécrire l'article 41. Le projet lui-même devrait énoncer les règles de base en matière de quantification du dommage causé à l'intérêt général.

2. D'après l'exposé des motifs, l'article 41 « permet de faire évoluer à terme ce qu'il faut entendre par perturbation environnementale dans le présent projet de loi, dans le sens de dommage environnemental ».

Il y a lieu d'observer que le Roi ne peut en aucun cas être autorisé à conférer aux notions de « dommage environnemental » et « perturbation environnementale » une portée différente de celle que le législateur leur aura donnée, que ce soit expressément ou implicitement. Il ne peut dès lors être question de faire évoluer la notion de « perturbation environnementale » vers celle de « dommage environnemental » autrement que par un changement législatif.

Au reste, force est d'inférer de l'explication donnée dans l'exposé des motifs et reproduite ci-dessus que, selon l'intention des auteurs du projet eux-mêmes, la distinction entre « dommage environnemental » et « perturbation environnementale » est assez vague. C'est là une raison de plus pour que l'on renonce autant que possible à cette distinction (voir l'observation 3.1 relative à l'article 2).

3. Dans la mesure où l'on maintient une disposition spécifique relative à la constatation du préjudice causé par un dommage environnemental, il convient d'observer que l'article 41 ne prévoit pas l'obligation de verser au Fonds Environnement l'indemnité relative au dommage causé au milieu marin. En revanche, pareille obligation est imposée par l'article 42, § 3, en ce qui concerne la réparation d'une perturbation environnementale.

Interrogé sur la différence qui apparaît entre les deux règles, le délégué du gouvernement a déclaré qu'il vaudrait mieux prévoir qu'un versement au Fonds Environnement doit être également effectué dans le cas d'un dommage environnemental.

Le délégué propose dès lors d'ajouter un paragraphe 2 à l'article 41 dont le texte actuel deviendrait le paragraphe 1^{er}, et formule à cet effet une proposition de texte. Dans le prolongement de cette proposition, le Conseil d'Etat suggère de rédiger ce paragraphe 2 comme suit :

« La réparation du dommage environnemental doit être versée par l'auteur du dommage au Fonds Environnement visé au tableau annexé à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires. ».

Art. 42

1. Volgens paragraaf 1 regelt de Koning « de modaliteiten, procedures en criteria volgens dewelke een milieuverstoring kan worden vastgesteld ».

Uit artikel 2, 7° en 8°, van het ontwerp blijkt dat een milieuverstoring weliswaar een nadelige beïnvloeding van het mariene milieu inhoudt, maar geen « beschadiging, verlies of nadeel ». De vraag rijst dan ook in hoeverre een milieuverstoring vatbaar kan zijn voor de « vaststelling » ervan ⁽¹⁾. De memorie van toelichting verstrekt hierover geen enkele uitleg.

Alleszins geldt hier dezelfde opmerking als die welke in verband met artikel 41 met betrekking tot de delegatie van bevoegdheid aan de Koning is gemaakt (opmerking 1 bij artikel 41). Die opmerking geldt zelfs des te meer, niet enkel omdat onduidelijk is wat de Koning zou moeten « vaststellen », maar ook omdat artikel 42 in het geheel geen criteria bepaalt waarmee de Koning rekening zou moeten houden.

Voorzover het mogelijk is de milieuverstoring op een zodanige wijze te kwantificeren dat ze voor vergoeding in aanmerking komt, dienen de basisregels daarvan in het ontwerp zelf bepaald te worden.

2. Volgens paragraaf 2 kan de minister het herstel vorderen, in naam van de Belgische Staat, in geval van een milieuverstoring.

2.1. Die bepaling houdt in dat een vorderingsrecht wordt toegekend aan de minister, los van het bestaan van enig « belang » (in de procesrechtelijke zin van het woord).

Het is gebruikelijk om het vorderingsrecht inzake geschillen over subjectieve rechten en verplichtingen (te dezen de verplichtingen van degene die de milieuverstoring heeft veroorzaakt) toe te kennen aan een rechtspersoon, niet aan het orgaan van de rechtspersoon. Te dezen zou dat vorderingsrecht dus beter toegekend worden aan de Belgische Staat. De wijze waarop de Staat in rechte vertegenwoordigd wordt, hoeft dan verder niet meer geregeld te worden: de regels van het gemeen recht volstaan (zie artikel 42, eerste lid, 1°, van het Gerechtelijk Wetboek dat voorziet in de vertegenwoordiging door een minister).

2.2. De gemachtigde van de regering heeft verklaard dat het de bedoeling is dat paragraaf 2 ook zou gelden ten aanzien van de vergoeding van de kosten tot herstel van milieuverstoring, bedoeld in artikel 38, § 4. Als een milieuvereniging of een particulier maatregelen genomen zou hebben om de milieuverstoring te herstellen, zou de vergoeding met andere woorden alleen maar door de minister gevorderd kunnen worden.

Die opvatting is strijdig met het beginsel dat een ieder het recht moet hebben om, met betrekking tot aangelegenheden waarin hij een persoonlijk en rechtstreeks belang heeft, zich zelf tot een rechter te kunnen wenden (artikel 6, lid 1, van het Europees Verdrag over de rechten van de mens).

Artikel 42, § 2, kan dus in elk geval alleen maar toegepast worden in zoverre het gaat om een milieuverstoring die geen schade heeft toegebracht aan aanwijsbare natuurlijke personen of rechtspersonen.

2.3. In de Nederlandse tekst van paragraaf 2 moeten de woorden « in de zeegebieden » weggelaten worden.

⁽¹⁾ De Raad van State gaat ervan uit dat, zoals voor de vaststelling van een milieuschade (artikel 41), ook in artikel 42, § 1, een « kwantificeren » (van de nadelige beïnvloeding van het mariene milieu) beoogd wordt.

Art. 42

1. Selon le paragraphe 1^{er}, le Roi arrête « les modalités, procédures et critères suivant lesquels une perturbation environnementale doit être établie ».

L'article 2, 7° et 8°, du projet fait apparaître qu'une perturbation environnementale implique certes une influence négative sur le milieu marin, mais n'entraîne aucun « dégât, perte ou tort ». La question se pose dès lors de savoir dans quelle mesure une perturbation environnementale pourrait être « établie » ⁽¹⁾. L'exposé des motifs ne fournit aucune explication à cet égard.

De toute manière, la disposition examinée appelle la même observation que celle qui a été formulée sous l'article 41 au sujet de la délégation de compétence au Roi (observation 1 relative à l'article 41). Cette observation s'impose même d'autant plus que l'on n'aperçoit pas clairement ce que le Roi devrait « établir », d'une part, et que l'article 42 ne fixe absolument aucun critère dont le Roi devrait tenir compte, d'autre part.

Dans la mesure où la perturbation environnementale peut être quantifiée de manière telle qu'elle entre en ligne de compte pour une indemnisation, il y aura lieu de fixer les règles de base y afférentes dans le projet lui-même.

2. Selon le paragraphe 2, le ministre peut, en cas de perturbation environnementale, requérir la réparation au nom de l'Etat belge.

2.1. Cette disposition implique qu'un droit de réquisition est accordé au ministre, indépendamment de l'existence d'un quelconque « intérêt » (au sens que le droit de procédure confère à ce mot).

Il est d'usage d'accorder le droit de réquisition en matière de contestations relatives à des droits et obligations subjectifs (en l'espèce, les obligations de celui qui a causé la perturbation environnementale) à une personne morale, et non à l'organe de la personne morale. En l'occurrence, mieux vaudrait dès lors accorder ce droit de réquisition à l'Etat belge. Il n'y aurait plus lieu alors de régler la manière dont l'Etat est représenté en justice: les règles du droit commun suffisent (voir l'article 42, alinéa 1^{er}, 1°, du Code judiciaire qui prévoit la représentation par un ministre).

2.2. Le délégué du gouvernement a déclaré que le paragraphe 2 est appelé à s'appliquer également au remboursement des frais de réparation de la perturbation environnementale visée à l'article 38, § 4. En d'autres mots, dans l'hypothèse où une association écologique ou un particulier auraient pris des mesures visant à réparer la perturbation environnementale, l'indemnité ne pourrait être requise que par le ministre.

Cette conception est en contradiction avec le principe selon lequel chacun doit avoir le droit de saisir lui-même un juge en ce qui concerne des matières auxquelles il a un intérêt personnel et direct (article 6, paragraphe 1^{er}, de la Convention européenne des droits de l'homme).

L'article 42, § 2, ne peut donc s'appliquer en tout état de cause que s'il s'agit d'une perturbation environnementale n'ayant causé aucun dommage à des personnes physiques ou morales identifiables.

2.3. Dans le texte néerlandais, il y a lieu de supprimer les mots « in de zeegebieden » figurant au paragraphe 2.

⁽¹⁾ Le Conseil d'Etat suppose que, comme c'est le cas pour la constatation d'un dommage environnemental (article 41), l'article 42, § 1^{er}, envisage également une « quantification » (de l'influence négative sur le milieu marin).

3. Paragraaf 3 voorziet in de storting van het bedrag voor het herstel van de verstoring van het mariene milieu (lees : milieuverstoring) in het Fonds Leefmilieu.

Gelet op de suggestie om artikel 41 met een gelijkaardige bepaling aan te vullen (zie opmerking 3 bij dat artikel), kan artikel 42, § 3, geredigeerd worden als volgt :

« De kostprijs voor het herstel van de milieuverstoring dient door degene die de verstoring veroorzaakt heeft te worden gestort in het Fonds Leefmilieu, bedoeld in artikel 41, § 2. ».

Art. 43

De Nederlandse en de Franse tekst stemmen niet helemaal overeen (« of milieuverstoring »/« ou d'une même perturbation environnementale »).

Art. 44

1. In de Nederlandse tekst van paragraaf 1 vervangen de woorden « dat als borgtocht een som wordt gestort » door « dat een borgsom wordt gestort ». Men vervangt er eveneens de woorden « in het internationaal recht overeenkomstige limieten » door « limieten vastgesteld door het internationaal recht ».

2. In paragraaf 2 vervangt men het woord « borgtocht » door « borgsom ».

De Nederlandse en de Franse tekst van die paragraaf stemmen niet helemaal overeen (« de risico's en de gevolgen »/« risques et conséquences futurs »; « bevoegde diensten van de overheid »/« services compétents »).

Art. 45

Onder punt 7 schrapt men het woord « bevoegd ». De verwijzing naar « artikel 6 » moet bovendien vervangen worden door een verwijzing naar « artikel 7 ».

Art. 47

1. *In fine* van paragraaf 1 wordt bepaald dat, in geval van controle op een koopvaardijship, de « terzake geldende procedures » gevolgd moeten worden.

Omwille van de rechtszekerheid is vereist dat verwezen wordt naar de wetsbepalingen waarbij die procedures geregeld worden ⁽¹⁾.

2. De Nederlandse en de Franse tekst van paragraaf 3 stemmen niet helemaal overeen (« inzage te eisen en afschrift te nemen »/« exiger de prendre copie »).

Art. 50

In paragraaf 2 dient gepreciseerd te worden, zoals in de memorie van toelichting wordt uiteengezet, dat het achtervolgingsrecht uitgeoefend kan worden door onder meer « Belgische overheidsschepen en -luchtvaartuigen » (zie artikel 111, lid 5, van het Zeerechtverdrag).

⁽¹⁾ In de memorie van toelichting wordt verwezen naar artikel 73 van het ontwerp. Die verwijzing lijkt echter onjuist.

3. Le paragraphe 3 prévoit le versement au Fonds Environnement du montant de la réparation de la perturbation du milieu marin (lire : perturbation environnementale).

Compte tenu de la suggestion d'ajouter à l'article 41 une disposition analogue (voir l'observation 3 relative à cet article), l'article 42, § 3, pourrait être rédigé comme suit :

« L'auteur de la perturbation environnementale est tenu de verser le montant de la réparation de cette perturbation au Fonds Environnement, visé à l'article 41, § 2. ».

Art. 43

Les textes français et néerlandais ne concordent pas entièrement (« ou d'une même perturbation environnementale »/« of milieuverstoring »).

Art. 44

1. Dans le texte néerlandais du paragraphe 1^{er}, on remplacera les mots « dat als borgtocht een som wordt gestort » par « dat een borgsom wordt gestort ». On remplacera également les mots « in het internationaal recht overeenkomstige limieten » par « limieten vastgesteld door het internationaal recht ».

2. Au paragraphe 2, on remplacera les mots « de la caution » par « du cautionnement ».

Les textes français et néerlandais ne concordent pas tout à fait (« risques et conséquences futurs »/« de risico's en de gevolgen »; « services compétents »/« bevoegde diensten van de overheid »).

Art. 45

Au point 7, on supprimera le mot « compétent ». En outre, la référence à « l'article 6 » doit être remplacée par une référence à « l'article 7 ».

Art. 47

1. Le paragraphe 1^{er} dispose *in fine* qu'en cas de contrôle sur un navire marchand, il y a lieu de suivre les « procédures en vigueur ».

La sécurité juridique requiert de faire référence aux dispositions légales réglant ces procédures ⁽¹⁾.

2. Le texte français et le texte néerlandais du paragraphe 3 ne concordent pas tout à fait (« exiger de prendre copie »/« inzage te eisen en afschrift te nemen »).

Art. 50

Il y a lieu de préciser au paragraphe 2, comme l'indique l'exposé des motifs, que le droit de poursuite peut entre autres être exercé par des « navires et avions belges affectés à un service public » (voir l'article 111, paragraphe 5, de la Convention sur le droit de la mer).

⁽¹⁾ Dans l'exposé des motifs, il est fait référence à l'article 73 du projet. Cette référence paraît toutefois incorrecte.

In de tweede volzin van dezelfde paragraaf dienen de woorden « vanuit de zeegebieden » te worden weggelaten. De in die volzin vervatte voorwaarde geldt immers eveneens voor de achtervolging die wordt ingezet vanuit de territoriale zee of de aansluitende zone (artikel 111, lid 4, van het Zeerechtverdrag).

Art. 51

1. Het is de Raad van State niet bekend dat artikel 569, eerste lid, van het Gerechtelijk Wetboek reeds punten zou bevatten die verdergaan dan 27°.

Het nummer van het te vervangen punt — of, rekening houdend met algemene opmerking 1, van het in te voegen punt — dient dus waarschijnlijk aangepast te worden.

2. In het ontworpen « 31° » dient een plaats opengelaaten te worden voor de datum van de ontworpen wet.

Dezelfde opmerking geldt voor artikel 52 van het ontwerp (ontworpen artikel 633, tweede lid, van het Gerechtelijk Wetboek).

Art. 52

Het is de Raad van State niet bekend dat artikel 633 van het Gerechtelijk Wetboek reeds een tweede lid zou bevatten.

De inleidende zin van artikel 52 dient dus, onder meer op dit punt, waarschijnlijk aangepast te worden.

Art. 54

Om te vermijden dat de paragrafen 2 en 3 gedeeltelijk zouden overlappen met hetgeen bepaald is in artikel 56, §§ 1 en 2, schrijve men in artikel 54, § 2 : « Onder voorbehoud van het bepaalde in artikel 56, worden de inbreuken ... ».

Art. 56

In paragraaf 1 wordt verwezen naar gevallen waarin een vergunning of machtiging « krachtens deze wet » vereist is. Uit de memorie van toelichting en uit paragraaf 2 blijkt dat inbreuken op de bepalingen van de artikelen 18, 19 en 26 bedoeld zijn.

De rechtszekerheid zou ermee gediend zijn als zulke precisering ook in de tekst van paragraaf 1 zou voorkomen. De verwijzing naar artikel 19 moet echter telkens weggelaten worden, omdat in dat artikel geen sprake is van een vergunning of een machtiging.

Art. 57

Men vervange de woorden « uit de artikel 37, § 1 » door « bedoeld in artikel 37, § 1 ».

Art. 58

In verband met de « concessie » waarvan sprake in dit artikel, wordt verwezen naar opmerking 1 bij artikel 29.

Les mots « à partir des espaces marins » doivent être omis dans la seconde phrase du même paragraphe. En effet, la condition inscrite dans cette phrase s'applique également à la poursuite engagée à partir de la mer territoriale ou de la zone contiguë (article 111, paragraphe 4, de la Convention sur le droit de la mer).

Art. 51

1. Le Conseil d'Etat n'a pas connaissance du fait que l'article 569, alinéa 1^{er}, du Code judiciaire comporterait déjà des points au-delà du 27°.

Dès lors, le numéro du point à remplacer — ou, compte tenu de l'observation générale 1, du point à insérer — devra vraisemblablement être adapté.

2. Il y a lieu de laisser un blanc dans le « 31° », en projet, pour y inscrire la date de la loi en projet.

L'article 52 du projet (article 633, alinéa 2, en projet, du Code judiciaire) appelle la même observation.

Art. 52

Le Conseil d'Etat n'a pas connaissance du fait que l'article 633 du Code judiciaire comporterait déjà un alinéa 2.

Dès lors, la phrase liminaire de l'article 52 devra vraisemblablement être adaptée, entre autres, sur ce point.

Art. 54

Afin d'éviter que les paragraphes 2 et 3 ne fassent partiellement double emploi avec l'article 56, §§ 1^{er} et 2, on écrira à l'article 54, § 2 : « Sous réserve de l'article 56, les infractions ... ».

Art. 56

Le paragraphe 1^{er} fait référence aux cas où le permis ou l'autorisation sont exigés « par la présente loi ». Il appert de l'exposé des motifs et du paragraphe 2 qu'il s'agit des infractions aux dispositions des articles 18, 19 et 26.

La sécurité juridique gagnerait à ce que le texte du paragraphe 1^{er} soit également précisé en ce sens. Toutefois, il y a lieu d'omettre dans les deux paragraphes la référence à l'article 19 dès lors qu'il n'est pas question de permis ou d'autorisation dans cet article.

Art. 57

On remplacera les mots « mentionnée à l'article 37, § 1^{er} » par « visée à l'article 37, § 1^{er} ».

Art. 58

En ce qui concerne la « concession » visée dans cet article, il est fait référence à l'observation 1 relative à l'article 29.

Art. 59

De Nederlandse en de Franse tekst stemmen niet helemaal overeen (« geregelde opdrachten »/« missions ... régulièrement exécutées »; « manifest »/« ostensiblement »).

Art. 61

De zinsconstructies van de Nederlandse en de Franse tekst stemmen niet overeen.

Art. 62

In dit artikel schrappe men de woorden « en vervolgen in te stellen ».

Art. 63

Men schrappe de woorden « Boek II, Titel I, Hoofdstuk III ». Dezelfde opmerking geldt voor artikel 77.

Art. 64

In paragraaf 3 vervange men de datum « 11 juli 1989 » door « 11 april 1989 ».

Art. 66

1. Dit artikel strekt ertoe in artikel 1 van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van de verontreiniging van de zee door schepen, een bepaling in te voegen waarbij het begrip « pleziervaartuigen » wordt gedefinieerd.

Op vraag van de Raad van State heeft de gemachtigde van de regering verklaard dat de definitie geïnspireerd is door de definitie die aan het begrip « pleziervaartuig » wordt gegeven in artikel 1, lid 2, van richtlijn 94/25/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 juni 1994 inzake de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaten met betrekking tot pleziervaartuigen. Inzonderheid de romplengte blijkt die te zijn welke in de richtlijn bepaald is.

2. Om wetgevingstechnische redenen definiëre men het begrip « pleziervaartuig » in het enkelvoud, niet in het meervoud.

3. Uit een aantal bepalingen van het ontwerp blijkt dat het de bedoeling is van de stellers van het ontwerp om de pleziervaartuigen en de vissersvaartuigen te onderscheiden van de « schepen », in de zin van artikel 1, 4°, van de wet van 6 april 1995 ⁽¹⁾.

In dat geval dient artikel 1, 4°, van die wet te worden aangevuld met een bepaling waaruit blijkt dat pleziervaartuigen en vissersvaartuigen niet in de definitie van het begrip « schip » begrepen zijn. De stellers van het ontwerp dienen dan bovendien na te gaan of in andere bepalingen van die wet het woord « schip » niet vervangen moet worden door « schip, pleziervaartuig of vissersvaartuig ».

⁽¹⁾ Zie bijvoorbeeld het ontworpen artikel 5ter van de wet van 6 april 1995 (artikel 68 van het ontwerp), waarin sprake is van « een schip, pleziervaartuig of vissersvaartuig ».

Art. 59

Les textes français et néerlandais ne concordent pas tout à fait (« missions ... régulièrement exécutées »/« geregelde opdrachten »; « ostensiblement »/« manifest »).

Art. 61

La structure de la phrase néerlandaise ne correspond pas à celle de la phrase française.

Art. 62

Les mots « et entamer les poursuites » doivent être omis dans cet article.

Art. 63

Les mots « Livre II, Titre I^{er}, Chapitre III » doivent être supprimés. L'article 77 appelle la même observation.

Art. 64

Au paragraphe 3, on remplacera la date du « 11 juillet 1989 » par celle du « 11 avril 1989 ».

Art. 66

1. Cet article a pour objet d'insérer une disposition définissant la notion de « bateaux de plaisance » dans l'article 1^{er} de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution de la mer par les navires.

A la demande du Conseil d'Etat, le délégué du gouvernement a expliqué que la définition s'inspire de celle de la notion de « bateau de plaisance » que donne l'article premier, paragraphe 2, de la directive 94/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 1994 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance. La longueur de la coque, notamment, s'avère être celle qui est fixée dans la directive.

2. Pour des raisons de technique législative, on définira la notion de « bateau de plaisance » au singulier, et non au pluriel.

3. Il appert d'un certain nombre de dispositions du projet que les auteurs du projet entendent faire la distinction entre les bateaux de plaisance et les bateaux de pêche, d'une part, et les « navires », au sens de l'article 1^{er}, 4°, de la loi du 6 avril 1995, d'autre part ⁽¹⁾.

Dans ce cas, il y a lieu de compléter l'article 1^{er}, 4°, de cette loi, par une disposition faisant apparaître que les bateaux de plaisance et les bateaux de pêche ne sont pas compris dans la définition de la notion de « navire ». Les auteurs du projet doivent alors vérifier en outre s'il n'y a pas lieu de remplacer le mot « navire » par « navire, bateau de plaisance ou bateau de pêche » dans d'autres dispositions de cette loi.

⁽¹⁾ Voir par exemple l'article 5ter en projet de la loi du 6 avril 1995 (article 68 du projet) où il est question d'un navire, un bateau de plaisance ou un bateau de pêche ».

Art. 68

In de Franse tekst van het ontworpen artikel 5^{ter}, eerste lid, vervange men de woorden « *des présomptions sérieuses de rejet par un navire* » door « *qu'il y a de sérieuses raisons de penser qu'un rejet a eu lieu* » (zie de terminologie van het tweede lid).

Art. 69

1. In de Nederlandse tekst van het ontworpen artikel 11^{bis}, eerste lid, vervange men het woord « rampenplan » door « noodplan » (zie de terminologie van het ontworpen artikel 12, tweede lid).

2. In het ontworpen artikel 11^{bis}, tweede lid, 1°, vervange men de woorden « zoals vereist volgens artikel 8, Protocol I van het Verdrag, aangevuld met de door de Internationale Maritieme Organisatie ontwikkelde richtlijnen » door « zoals vereist bij artikel 8 van het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van de verontreiniging door schepen, ondertekend te Londen op 2 november 1973, en bij Protocol I bij dat Verdrag, op basis van de richtlijnen ontwikkeld door de Internationale Maritieme Organisatie » ⁽¹⁾.

Art. 70

1. Men redigere de inleidende zin als volgt :

« Artikel 12 van dezelfde wet wordt aangevuld met een tweede lid, luidend als volgt : ».

2. In de Nederlandse tekst vervange men de woorden « noodplannen ingeval van olieverontreiniging » door « een noodplan voor olieverontreiniging ».

Dezelfde opmerking geldt voor artikel 74 (ontworpen artikel 20).

Art. 71

Het is de Raad van State niet duidelijk waarom artikel 17 van de wet van 6 april 1995 vernummerd moet worden.

Het volstaat het bij artikel 72 van het ontwerp in te voegen artikel te nummeren als artikel 17^{bis}. Artikel 71 van het ontwerp dient dan weggelaten te worden.

Art. 72

1. Gelet op de opmerking bij artikel 71, redigere men de inleidende zin als volgt :

« In dezelfde wet wordt een artikel 17^{bis} ingevoegd, luidend als volgt : ».

2. Men vervange de tekens (1), (2), ... door § 1, § 2, ...

3. In de Nederlandse tekst van het ontworpen artikel 17 (1) (lees : 17, § 1) vervange men het woord « verdragsovertredingen » telkens door « overtredingen van het Verdrag » (zie de term gedefinieerd in artikel 1, 6°, van de wet van 6 april 1995).

4. In het ontworpen artikel 17 (3) (lees : 17, § 3) vervange men het woord « verklaring » door « verhoor ».

⁽¹⁾ Zie voorschrift 26 van bijlage I van het Internationaal Verdrag.

Art. 68

Dans le texte français de l'article 5^{ter}, alinéa 1^{er}, en projet, on remplacera les mots « *des présomptions sérieuses de rejet par un navire* » par « *qu'il y a de sérieuses raisons de penser qu'un rejet a eu lieu* » (voir la terminologie de l'alinéa 2).

Art. 69

1. Dans le texte néerlandais de l'article 11^{bis}, alinéa 1^{er}, en projet, on remplacera le mot « *rampenplan* » par « *noodplan* » (voir la terminologie de l'article 12, alinéa 2, en projet).

2. A l'article 11^{bis}, alinéa 2, 1°, en projet, on remplacera les mots « conformément l'article 8 du Protocole I de la Convention complété par les directives de l'Organisation Maritime Internationale » par « conformément à l'article 8 de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, signée à Londres le 2 novembre 1973, et au Protocole I relatif à cette Convention, sur la base des directives élaborées par l'Organisation maritime internationale » ⁽¹⁾.

Art. 70

1. La phrase liminaire doit être rédigée comme suit :

« L'article 12 de la même loi est complété par un alinéa 2, s'énonçant comme suit : ».

2. Dans le texte néerlandais, les mots « *noodplannen ingeval van olieverontreiniging* » seront remplacés par « *een noodplan voor olieverontreiniging* ».

La même observation peut être formulée à propos de l'article 74 (article 20 en projet).

Art. 71

Le Conseil d'Etat n'aperçoit pas pourquoi il y a lieu de modifier la numérotation de l'article 17 de la loi du 6 avril 1995.

Il suffit d'attribuer le numéro 17^{bis} à l'article inséré par l'article 72 du projet. L'article 71 du projet doit alors être omis.

Art. 72

1. Vu l'observation relative à l'article 71, on rédigera la phrase liminaire comme suit :

« Un article 17^{bis}, rédigé comme suit, est inséré dans la même loi : ».

2. On remplacera les signes (1), (2), ... par § 1^{er}, § 2, ...

3. Dans le texte néerlandais de l'article 17 (1) (lire : 17, § 1^{er}), en projet, on remplacera chaque fois le mot « *verdragsovertredingen* » par « *overtredingen van het Verdrag* » (voir le terme défini à l'article 1^{er}, 6°, de la loi du 6 avril 1995).

4. A l'article 17 (3) (lire : 17, § 3), en projet, on remplacera les mots « un rapport d'audition » par « une audition ».

⁽¹⁾ Voir règle 26 de l'annexe I de la Convention internationale.

5.1. In de inleidende zin van het ontworpen artikel 17 (4) (lees : 17, § 4) schrijve men, gelet op opmerking 1 : « Wanneer zij op grond van § 2 of § 3 optreden ... ».

5.2. Als, ten gevolge van algemene opmerking 1, de ontworpen 2°, 3° en 4° (in verband met de exclusieve economische zone) weggelaten worden, dient ook 5° weggelaten te worden.

Alleszins vervange men in 5° de woorden « lid 3° » en « lid 4° » door « 3° » en « 4° ».

5.3. Wat 6° betreft, bestaat er een zekere tegenstrijdigheid tussen de inleidende zin van artikel 17 (4) (lees : 17, § 4) en 6° : blijkens de inleidende zin zouden alle bepalingen van die paragraaf van toepassing zijn op schepen, pleziervaartuigen of vissersvaartuigen, terwijl dat volgens 6° enkel zou gelden voor de bepalingen van 1° tot 4°. Die tegenstrijdigheid moet worden weggewerkt. Dit kan het best door in 1° (en eventueel ook in 2° tot 5°) het woord « schip » telkens te vervangen door « schip, pleziervaartuig of vissersvaartuig » (zie opmerking 3 bij artikel 66). De bepaling sub 6° kan dan weggelaten worden.

Art. 73

1. Men redigere de inleidende zin als volgt :
« Artikel 18 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt : ».

2. De Nederlandse en de Franse tekst van het ontworpen artikel 18, eerste lid, stemmen niet helemaal overeen (« een strafrechtelijke vervolging, ingesteld ... »/« des poursuites pénales prises ... »).

3. In de Franse tekst van het ontworpen tweede lid vervange men de woorden « Une procédure pénale sur base de ... ne peut plus être entamée ... » door « Des poursuites pénales ne peuvent plus être intentées sur la base de ... ».

In de Nederlandse tekst van dat lid vervange men de woorden « waarop de overtreding werd begaan » door « waarop het misdrijf is gepleegd ».

4. Als, ten gevolge van algemene opmerking 1, het ontworpen artikel 17, (4), 4° (lees : 17, § 4, 4°) weggelaten wordt (zie opmerking 4.2 bij artikel 72 van het ontwerp), dient ook het ontworpen artikel 18, derde lid, weggelaten te worden.

Alleszins kan in dat lid de tweede volzin niet geredigeerd worden op een wijze die de indruk wekt dat de Belgische wetgever (eenzijdig) verplichtingen zou kunnen opleggen aan de vlaggenstaat. Men voege derhalve aan de eerste volzin de volgende zinsnede toe : « , en hij, ten bewijze hiervan, aan de Belgische Staat een volledig dossier over de zaak en de akten van rechtsvervolging ter beschikking stelt ».

In fine van dat lid schrijve men ten slotte : « ... wordt de in artikel 31 vermelde borgsom vrijgegeven ».

5. In de Nederlandse tekst van het ontworpen vierde lid schrijve men « in de gevallen van lozing die aanleiding geven » en « in de gevallen waarin de vlaggenstaat ».

Art. 74

In het ontworpen artikel 20, eerste lid, 7°, is sprake van een schip dat niet is voorzien van een IMO-identificatienummer.

Omwille van de rechtszekerheid zou de verplichting zelf om voorzien te zijn van een identificatienummer in een

5.1. Dans la phrase introductive de l'article 17 (4) (lire : 17, § 4), en projet, on écrira, compte tenu de l'observation 1 : « Lorsqu'ils interviennent sur la base du § 2 ou du § 3 ... ».

5.2. Si les 2°, 3° et 4° en projet (concernant la zone économique exclusive) sont omis, conformément à l'observation générale 1, il y a lieu d'omettre également le 5°.

En tout état de cause, on remplacera au 5°, les mots « paragraphe 3° » et « paragraphe 4° », par « 3° » et « 4° ».

5.3. En ce qui concerne le 6°, le projet présente une certaine contradiction entre la phrase introductive de l'article 17 (4) (lire : 17, § 4) et le 6° : selon la phrase introductive, toutes les dispositions de ce paragraphe s'appliqueraient aux navires, aux bateaux de plaisance et aux bateaux de pêche, alors que, selon le 6°, seules les dispositions des points 1° à 4° seraient applicables. Il y a lieu de lever cette contradiction. A cet effet, le mieux serait de remplacer au 1° (et éventuellement aussi aux points 2° à 5°) chaque occurrence du mot « navire » par « navire, bateau de plaisance ou bateau de pêche » (voir observation 3 concernant l'article 66). Le 6° pourrait alors être supprimé.

Art. 73

1. On rédigera la phrase liminaire comme suit :
« L'article 18 de la même loi est remplacé par la disposition suivante : ».

2. Les textes français et néerlandais de l'article 18, alinéa 1^{er}, en projet, ne concordent pas tout à fait (« des poursuites pénales prises ... »/« een strafrechtelijke vervolging, ingesteld ... »).

3. Dans le texte français de l'alinéa 2 en projet, on remplacera les mots « Une procédure pénale sur base de ... ne peut plus être entamée » par « Des poursuites pénales ne peuvent plus être intentées sur la base de ... ».

Dans le texte néerlandais de cet alinéa, on remplacera les mots « *waarop de overtreding werd begaan* » par « *waarop het misdrijf is gepleegd* ».

4. Si l'article 17, (4), 4° (lire : 17, § 4, 4°), en projet, est omis conformément à l'observation générale 1 (voir observation 4.2 relative à l'article 72 du projet), l'article 18, alinéa 3, doit également être omis.

De toute façon, la deuxième phrase de cet alinéa ne peut être rédigée d'une manière telle qu'elle donnerait à penser que le législateur belge pourrait imposer (d'une manière unilatérale) des obligations à l'Etat du pavillon. Dès lors, on ajoutera le segment de phrase suivant à la première phrase : « , et qu'à titre de preuve, il mette à la disposition de l'Etat belge un dossier complet sur l'affaire ainsi que les actes des poursuites judiciaires ».

Enfin, on écrira à la fin de cet alinéa : « ... le cautionnement visé à l'article 31 est levé ».

5. Dans le texte néerlandais de l'alinéa 4 en projet, on écrira « *in de gevallen van lozing die aanleiding geven* » et « *in de gevallen waarin de vlaggenstaat* ».

Art. 74

A l'article 20, alinéa 1^{er}, 7°, en projet, il est question d'un navire qui n'est pas suivi (lire : doté) d'un numéro d'identification OMI.

Par souci de sécurité juridique, l'obligation même d'être doté d'un numéro d'identification devrait être inscrite dans

afzonderlijke wetsbepaling opgenomen moeten worden. In 7° zou dan naar die wetsbepaling verwezen kunnen worden.

Art. 75

1. In de Nederlandse tekst van het ontworpen artikel 25, tweede lid, vervange men het woord « bewijskracht » door « bewijswaarde ».

2. Volgens de memorie van toelichting voorziet het ontworpen artikel 25, tweede lid, in een omkering van de bewijslast.

De Raad van State meent erop te moeten wijzen dat dit geen exacte omschrijving is van het gevolg dat uit die bepaling voortvloeit. De overheid dient immers nog steeds het bewijs te leveren van het bestaan van het misdrijf. Het is wel zo dat de bewijsslevering vergemakkelijkt wordt, met name doordat het ontworpen artikel 5^{ter} een wettelijk vermoeden instelt, zodra er bepaalde aanwijzingen zijn dat een lozing heeft plaatsgevonden.

Art. 76

In het ontworpen artikel 29, tweede lid, schrijve men, *in fine* : « ... of die zich verzet tegen het instellen van een onderzoek als bedoeld in artikel 17 ».

Art. 77

Er wordt verwezen naar de opmerking bij artikel 78.

Art. 78

Volgens het ontworpen artikel 30 moet degene die wordt gestraft met een geldboete als bedoeld in artikel 29, of die instemt met een minnelijke schikking als bedoeld in artikel 29^{bis}, 20 % van het betrokken bedrag storten in het Fonds Leefmilieu.

In zoverre die bepaling betrekking heeft op de minnelijke schikking, vormt ze een loutere herhaling van hetgeen reeds bepaald is in het ontworpen artikel 29^{bis}, tweede streepje.

Het ontworpen artikel 30, beperkt tot de bepaling in verband met de geldboete bedoeld in het ontworpen artikel 29, kan beter onmiddellijk na dat artikel 29 komen. Dit betekent dat het ontworpen artikel 29^{bis} beter als een artikel 30^{bis} geredigeerd zou worden.

Art. 79

In het ontworpen artikel 31, eerste en tweede lid, eerste volzin, vervange men het woord « borgtocht » telkens door « waarborg ».

In de Franse tekst van het eerste lid, tweede volzin, en van het tweede lid, tweede volzin, vervange men het woord « caution » door « somme ».

In de Nederlandse tekst van het tweede lid vervange men de woorden « in navolging op artikel 17 » door « krachtens artikel 17 ».

In het derde en het vijfde lid vervange men het woord « borgtocht » telkens door « borgsom ».

une disposition légale distincte. Le 7° pourrait alors faire référence à cette disposition légale.

Art. 75

1. Dans le texte néerlandais de l'article 25, alinéa 2, en projet, on remplacera le mot « *bewijskracht* » par « *bewijswaarde* ».

2. Selon l'exposé des motifs, l'article 25, alinéa 2, en projet, prévoit le renversement de la charge de la preuve.

Le Conseil d'Etat estime devoir souligner que ce commentaire ne donne pas une définition exacte des conséquences qu'implique la disposition en question. En effet, l'autorité est toujours tenue d'apporter la preuve du délit. Il est vrai que l'administration de la preuve est simplifiée dès lors, notamment, que l'article 5^{ter} en projet instaure une présomption légale dès la constatation de certains indices donnant à penser qu'un rejet a eu lieu.

Art. 76

A la fin de l'article 29, alinéa 2, en projet, on écrira : « ... ou qui s'oppose à l'ouverture d'une enquête au sens de l'article 17 ».

Art. 77

On se reportera à l'observation relative à l'article 78.

Art. 78

Selon l'article 30 en projet, la personne condamnée à une amende en vertu de l'article 29 ou qui a consenti à conclure une transaction conformément à l'article 29^{bis} est tenue de verser 20 % du montant concerné au Fonds Environnement.

Dans la mesure où cette disposition porte sur la transaction, elle ne fait que reproduire la disposition déjà inscrite à l'article 29^{bis}, second tiret, en projet.

Il vaudrait mieux que l'article 30 en projet, limité à la disposition concernant l'amende visée à l'article 29 en projet, suive immédiatement cet article 29. Il serait par conséquent préférable que l'article 29^{bis} en projet devienne l'article 30^{bis}.

Art. 79

A l'article 31 en projet, alinéas 1^{er} et 2, première phrase, on remplacera chaque fois le mot « caution » par « cautionnement ».

Dans le texte français de l'alinéa 1^{er}, seconde phrase, et de l'alinéa 2, seconde phrase, on remplacera le mot « caution » par « somme ».

Dans le texte néerlandais de l'alinéa 2, on remplacera les mots « *in navolging op artikel 17* » par « *krachtens artikel 17* ».

Aux alinéas 3 et 5, on remplacera les mots « sur la caution » et « à la caution » respectivement par « sur le cautionnement » et « au cautionnement ».

Art. 80

1. In de Nederlandse tekst van de inleidende zin ontbreken een aantal woorden.

2. In het ontworpen tweede lid, 3°, precisere men dat het gaat om de daartoe « door hun hiërarchie » gemandateerde officieren en onderofficieren (zie artikel 45, 5., van het ontwerp).

3. De vervanging van het tweede lid van artikel 32 heeft tot gevolg dat ook het toepassingsgebied *ratione personae* van het bestaande derde lid gewijzigd wordt.

Dit gevolg is echter, volgens de gemachtigde van de regering, niet gewild.

Opdat het bestaande derde lid zijn beperkt toepassingsgebied zou behouden, dient artikel 80 van het ontwerp aangevuld te worden met een bepaling die in dat derde lid de woorden « Ze worden eveneens belast » vervangt door « De in het tweede lid, 2°, bedoelde ambtenaren en agenten worden eveneens belast ».

4. Men redigere de inleidende zin van 2° als volgt :

« Het artikel wordt aangevuld met een vierde lid, luidend als volgt : ».

De zinsconstructies van de Nederlandse en de Franse tekst van dat ontworpen laatste lid stemmen niet helemaal overeen.

In de Nederlandse tekst van dat lid vervange men het woord « bewijskracht » door « bewijswaarde ».

Art. 81

Onverminderd algemene opmerking 1 zijn bij het ontworpen artikel 13, zesde lid, van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart nog de volgende opmerkingen te maken.

De Nederlandse en de Franse tekst stemmen niet helemaal overeen (« in het geval ... in gevaar kan worden gebracht »/« *lorsque la sécurité ... sont (sic) en danger* »).

Men vervange voorts de woorden « in navolging op de artikelen 26 en 27 » door « met toepassing van de artikelen 26 en 27 ».

Art. 83

In het ontworpen artikel 17, § 1, zevende lid, 5°, vervange men de woorden « in navolging op » door « in de zin van ».

Art. 84

1. De bewoordingen van de Nederlandse tekst van het ontworpen artikel 85, eerste lid, tweede volzin, van de wet van 24 december 1976 betreffende de budgettaire voorstellen 1976-1977 (« contaminatie », « accidentele verontreiniging ») sluiten niet aan bij die van de bestaande tekst van het eerste lid (« besmetting », « toevallige vervuiling »).

2. De woorden « in hoofde van dit artikel », *in fine* van de ontworpen tekst, kunnen worden weggelaten.

Art. 80

1. Le texte néerlandais de la phrase liminaire est incomplet.

2. A l'alinéa 2, 3°, en projet, on précisera qu'il s'agit des officiers et sous-officiers de la Marine mandatés à cet effet « par leur hiérarchie » (voir article 45, 5., du projet).

3. Le remplacement de l'alinéa 2 de l'article 32 induit également la modification du champ d'application *ratione personae* de l'alinéa 3 existant.

Selon le délégué du gouvernement, cette conséquence n'est cependant pas voulue.

Afin que l'alinéa 3 existant puisse conserver son champ d'application limité, l'article 80 du projet doit être complété par une disposition remplaçant, dans cet alinéa 3, les mots « Ils sont également chargés » par « Les fonctionnaires et agents visés à l'alinéa 2, 2°, sont également chargés ».

4. Il y a lieu de rédiger la phrase liminaire du 2° comme suit :

« L'article est complété par un alinéa 4, rédigé comme suit : ».

La structure des textes français et néerlandais de ce dernier alinéa en projet ne concorde pas parfaitement.

Dans le texte néerlandais de cet alinéa, il y a lieu de remplacer le mot « *bewijskracht* » par « *bewijswaarde* ».

Art. 81

Sans préjudice de l'observation générale 1, l'article 13, alinéa 6, en projet, de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime, appelle également les observations suivantes.

Les textes français et néerlandais ne concordent pas tout à fait (« lorsque la sécurité ... sont (*sic*) en danger »/« *in het geval ... in gevaar kan worden gebracht* »).

En outre, les mots « conformément en vertu des articles 26 et 27 » seront remplacés par « en application des articles 26 et 27 ».

Art. 83

A l'article 17, § 1^{er}, alinéa 7, 5°, en projet, on remplacera les mots « en vertu de » par « au sens de ».

Art. 84

1. Les termes du texte néerlandais de l'article 85, alinéa 1^{er}, deuxième phrase, en projet, de la loi du 24 décembre 1976 relative aux propositions budgétaires 1976-1977 (« *contaminatie* », « *accidentele verontreiniging* ») ne correspondent pas à la terminologie utilisée dans le texte existant de l'alinéa 1^{er} (« *besmetting* », « *toevallige vervuiling* »).

2. Les mots « au titre du présent article », à la fin du texte en projet, peuvent être omis.

Art. 85

Er wordt verwezen naar algemene opmerking 1. Bij gebreke van kennis van de wijziging die in artikel 3 van de wet van 13 juni 1969 inzake het continentaal plat van België aangebracht zou worden bij « de nog in te voeren wet tot instelling van de exclusieve economische zone van België in de Noordzee », kan de Raad van State zich niet uitspreken over de samenhang tussen de bestaande bepaling van artikel 3 en de ontworpen bepalingen.

Art. 86

1. Er wordt verwezen naar algemene opmerking 1. Ook hier kan de Raad van State zich niet uitspreken over de samenhang tussen de bestaande bepalingen van de tabel gevoegd als bijlage bij de wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen en de ontworpen wijzigingen daarin ⁽¹⁾.

2. Om wetgevingstechnische redenen vermeldde men in elk geval de wet waarbij de betrokken rubriek in de genoemde tabel werd ingevoegd, alsmede de wetten die deze rubriek nadien eventueel gewijzigd zouden hebben.

3. In zoverre in de ontworpen bepaling sprake is van « het herstel bedoeld in artikel 42 van de (ontworpen) wet », wordt verwezen naar opmerking 3 bij artikel 41.

De verwijzing naar artikel 64 van de ontworpen wet moet allicht gelezen worden als een verwijzing naar artikel 63 van die wet.

Ten slotte vraagt de Raad van State zich af of de bestaande tekst van rubriek 25-4 ook niet aangepast moet worden door te verwijzen naar het bedrag van de minnelijke schikking bedoeld in het ontworpen artikel 29*bis* van de wet van 6 april 1995 (artikel 77 van het ontwerp) ⁽²⁾.

Art. 87

Men redigere deze bepaling als volgt :

« De wet van 26 maart 1971 op de bescherming van de oppervlaktewateren tegen verontreiniging wordt opgeheven, in zoverre ze van toepassing is op de territoriale zee. ».

Art. 88

1. Dit artikel voorziet in de opheffing van de wet van 8 februari 1978 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag tot voorkoming van de verontreiniging van de zee ten gevolge van het storten vanaf schepen en luchtvaartuigen, opgemaakt te Oslo op 15 februari 1972, en van het Protocol tot wijziging van dat Verdrag, opgemaakt te Oslo op 2 maart 1983, alsmede van de besluiten ter uitvoering van die wet genomen.

Zoals in de memorie van toelichting wordt uiteengezet, zijn het genoemde Verdrag van Oslo en het genoemde Protocol vervangen door het Verdrag inzake de bescherming van het mariene milieu van de Noordoostelijke At-

⁽¹⁾ Zo kan de Raad van State slechts vaststellen dat het Fonds Leefmilieu bij artikel 36 van de wet van 6 april 1995 is opgenomen in rubriek 25-4, terwijl in het ontwerp sprake is van een rubriek 26-4.

⁽²⁾ Indien de suggestie, vervat in de opmerking bij artikel 78, gevolgd wordt, gaat het om de minnelijke schikking bedoeld in het ontworpen artikel 30*bis* van de wet van 6 april 1995.

Art. 85

On se reportera à l'observation générale 1. Faute de connaître la modification qui sera apportée à l'article 3 de la loi du 13 juin 1969 sur le plateau continental de la Belgique par « la loi instituant la zone économique (exclusive) de la Belgique en mer du Nord, encore à instaurer », le Conseil d'Etat ne peut se prononcer sur la cohérence entre la disposition actuelle de l'article 3 et les dispositions en projet.

Art. 86

1. On se reportera à l'observation générale 1. Le Conseil d'Etat ne peut davantage se prononcer en l'occurrence sur la cohérence entre les dispositions existantes du tableau annexé à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires et les modifications en projet de cette loi ⁽¹⁾.

2. Pour des raisons de technique législative, on indiquera en tout cas la loi qui a inséré la rubrique concernée dans le tableau susmentionné, ainsi que les lois qui auraient éventuellement modifié cette rubrique par la suite.

3. Dans la mesure où la disposition en projet vise les « réparations visées à l'article 42 de la loi (en projet) », on se reportera à l'observation 3 relative à l'article 41.

La référence à l'article 64 de la loi en projet doit être lue sans doute comme une référence à l'article 63 de cette loi.

Enfin, le Conseil d'Etat se demande si le texte actuel de la rubrique 25-4 ne devrait pas également être adapté, par une référence au montant de la transaction visée à l'article 29*bis*, en projet, de la loi du 6 avril 1995 (article 77 du projet) ⁽²⁾.

Art. 87

Il y a lieu de rédiger cette disposition comme suit :

« La loi du 26 mars 1971 sur la protection des eaux de surface contre la pollution est abrogée dans la mesure où elle s'applique à la mer territoriale. ».

Art. 88

1. Cet article abroge la loi du 8 février 1978 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, faite à Oslo le 15 février 1972, et du Protocole portant amendement de cette Convention, fait à Oslo le 2 mars 1983, ainsi que les arrêtés pris en exécution de cette loi.

Comme l'explique l'exposé des motifs, la Convention d'Oslo et le Protocole précités ont été remplacés par la Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est, signée à Paris le 22 septembre

⁽¹⁾ Ainsi, le Conseil d'Etat ne peut que constater que le Fonds Environnement a été inscrit sous la rubrique 25-4 par l'article 36 de la loi du 6 avril 1995, alors que dans le projet il est question d'une rubrique 26-4.

⁽²⁾ Si la suggestion formulée dans l'observation relative à l'article 78 est suivie, il s'agit de la transaction visée à l'article 30*bis*, en projet, de la loi du 6 avril 1995.

lantische Oceaan, ondertekend te Parijs op 22 september 1992. Het Verdrag van Parijs is goedgekeurd bij de wet van 11 mei 1995. Blijkens het bericht dat gevoegd is als bijlage bij die goedkeuringswet, inmiddels bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 31 januari 1998, is het Verdrag van Parijs ten aanzien van België op 6 oktober 1996 in werking getreden.

Sinds de laatstgenoemde datum is de wet van 8 februari 1978 in feite zonder voorwerp geworden. De formele opheffing ervan komt de duidelijkheid van het rechtsverkeer ten goede.

Wel moet worden opgemerkt dat, zolang de ontworpen wet niet goedgekeurd zal zijn, er geen rechtsgrond is voor het nemen van maatregelen ter uitvoering van het Verdrag van Parijs. De gemachtigde van de regering is zich ervan bewust dat aldus een wetgevend vacuüm is ontstaan.

2. In zoverre artikel 88 strekt tot de opheffing van de besluiten genomen ter uitvoering van de wet van 8 februari 1978, zonder nadere precisering, voldoet het niet aan de eisen inzake rechtszekerheid.

Het ontwerp zou een uitdrukkelijke opsomming moeten bevatten van de besluiten die aldus bedoeld zijn.

De stellers van het ontwerp dienen daarbij na te gaan of sommige van de besluiten genomen ter uitvoering van de wet van 8 februari 1978, inmiddels geen rechtsgrond kunnen vinden in een andere wet. Indien dat het geval is, dienen de stellers van het ontwerp zich af te vragen of de opheffing van die besluiten wel nodig is.

De kamer was samengesteld uit

HH. :

W. DE ROOVER, *kamervoorzitter*;

P. LEMMENS,
L. HELLIN, *staatsraden*;

A. ALLEN,
H. COUSY, *assessoren van de afdeling wetgeving*;

Mevr. :

F. LIEVENS, *griffier*.

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

Het verslag werd uitgebracht door de heer B. SEUTIN, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door de heer J. DRIJKONINGEN, referendaris.

De Griffier,

F. LIEVENS

De Voorzitter,

W. DEROOVER

1992. La Convention de Paris a été approuvée par la loi du 11 mai 1995. Selon l'avis annexé à cette loi d'approbation, publiée entre-temps au *Moniteur belge* du 31 janvier 1998, la Convention de Paris est entrée en vigueur le 6 octobre 1996 en ce qui concerne la Belgique.

Depuis cette dernière date, la loi du 8 février 1978 est en fait devenue sans objet. Son abrogation formelle contribue à la clarté du commerce juridique.

Il convient toutefois de faire remarquer que tant que la loi en projet n'aura pas été approuvée, les mesures qui seraient prises en exécution de la Convention de Paris seront dénuées de fondement légal. Le délégué du gouvernement a bien conscience du fait qu'un vide législatif s'est ainsi créé.

2. Dans la mesure où l'article 88 vise l'abrogation des arrêtés pris en exécution de la loi du 8 février 1978, sans autre précision, il ne satisfait pas aux conditions requises en matière de sécurité juridique.

Le projet devrait contenir une énumération formelle des arrêtés ainsi visés.

En outre, les auteurs du projet doivent vérifier si, entre-temps, certains des arrêtés pris en exécution de la loi du 8 février 1978 ne peuvent trouver de fondement légal dans une autre loi. Si tel est le cas, ils doivent s'interroger sur l'opportunité d'abroger ces arrêtés.

La chambre était composée de

MM. :

W. DE ROOVER, *président de chambre*;

P. LEMMENS,
L. HELLIN, *conseillers d'Etat*;

A. ALLEN,
H. COUSY, *assesseurs de la section de législation*;

Mme :

F. LIEVENS, *greffier*.

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

Le rapport a été présenté par B. SEUTIN, auditeur. La note du bureau de coordination a été rédigée et exposée par M. J. DRIJKONINGEN, référendaire.

Le Greffier,

F. LIEVENS

Le Président,

W. DEROOVER

WETSONTWERP

ALBERT, KONING DER BELGEN,

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

Op de voordracht van Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Economie en Telecommunicatie, Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Binnenlandse Zaken, Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Landsverdediging, Onze Minister van Wetenschapsbeleid, Onze Minister van Volksgezondheid en Pensioenen, Onze Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Landbouw en de Kleine en Middelgrote Ondernemingen, Onze Minister van Vervoer, Onze Minister van Justitie en Onze Staatssecretaris voor Veiligheid, Maatschappelijke Integratie en Leefmilieu,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Economie en Telecommunicatie, Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Binnenlandse Zaken, Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Landsverdediging, Onze Minister van Wetenschapsbeleid, Onze Minister van Volksgezondheid en Pensioenen, Onze Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Landbouw en de Kleine en Middelgrote Ondernemingen, Onze Minister van Vervoer, Onze Minister van Justitie en Onze Staatssecretaris voor Veiligheid, Maatschappelijke Integratie en Leefmilieu, zijn gelast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Kamer van Volksvertegenwoordigers in te dienen :

Artikel 1

Deze wet regelt aangelegenheden als bedoeld in de artikelen 77 en 78 van de Grondwet.

HOOFDSTUK I

Definities

Art. 2

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

1° « zeegebieden » : de territoriale zee, de exclusieve economische zone en het continentaal plat, be-

PROJET DE LOI

ALBERT II, ROI DES BELGES

A tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition de Notre Vice-Premier Ministre et Ministre de l'Economie et des Télécommunications, de Notre Vice-Premier Ministre et Ministre de l'Intérieur, de Notre Vice-Premier Ministre et Ministre de la Défense Nationale, de Notre Ministre de la Politique scientifique, de Notre Ministre de la Santé publique et des Pensions, de Notre Ministre des Affaires étrangères, de Notre Ministre de l'Agriculture et des Petites et Moyennes Entreprises, de Notre Ministre des Transports, de Notre Ministre de la Justice et de Notre Secrétaire d'Etat à la Sécurité, à l'Intégration sociale et à l'Environnement,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Vice-Premier Ministre et Ministre de l'Economie et des Télécommunications, Notre Vice-Premier Ministre et Ministre de l'Intérieur, Notre Vice-Premier Ministre et Ministre de la Défense Nationale, Notre Ministre de la Politique scientifique, Notre Ministre de la Santé publique et des Pensions, Notre Ministre des Affaires étrangères, Notre Ministre de l'Agriculture et des Petites et Moyennes Entreprises, Notre Ministre des Transports, Notre Ministre de la Justice et Notre Secrétaire d'Etat à la Sécurité, à l'Intégration sociale et à l'Environnement, sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives et de déposer à la Chambre des Représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

Article 1^{er}

La présente loi règle des matières visées aux articles 77 et 78 de la Constitution.

CHAPITRE I^{er}**Définitions**

Art. 2

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

1° « espaces marins » : la mer territoriale, la zone économique exclusive et le plateau continental, visé

doeld in de wet van 13 juni 1969 inzake het continentaal plat van België;

2° « mariene milieu » : zowel de abiotische omgeving van de zeegebieden als de biota, hierin inbegrepen de fauna, de flora en de mariene habitats die ze innemen, alsook de ecologische processen werkzaam binnen dit milieu en de onderlinge wisselwerkingen tussen de abiotische en biotische componenten;

3° « bescherming » : het geheel van maatregelen nodig voor het behoud, de ontwikkeling, het herstel en het duurzaam beheer van het mariene milieu en de maatregelen nodig voor het handhaven en herstellen van de kwaliteit van het mariene milieu, met uitsluiting van de maatregelen inzake voorkoming en beperking van verontreiniging die moeten genomen worden bij punt- of diffuse bronnen gelegen op het vasteland;

4° « mariene habitat » : een zone in zee met bijzondere geografische, abiotische en biotische kenmerken en die zowel geheel natuurlijk als halfnatuurlijk kan zijn;

5° « verontreiniging » : de rechtstreekse of onrechtstreekse inbrenging door de mens van stoffen en energie in de zeegebieden, die schadelijke gevolgen heeft of naar alle waarschijnlijkheid kan hebben, zoals schade aan de levende rijkdommen van de zee en de mariene ecosystemen, gevaar voor de gezondheid van de mens, belemmering van activiteiten op zee, met inbegrip van het vissen en andere rechtmatige gebruiken van de zee, aantasting van de kwaliteit van het zeewater of vermindering van de recreatieve waarde;

6° « schade » : elke beschadiging, verlies of nadeel, geleden door een aanwijsbaar natuurlijk persoon of rechtspersoon, voortvloeiende uit een aantasting van het mariene milieu, wat er ook de oorzaak van is;

7° « milieuverstoring » : een nadelige beïnvloeding van het mariene milieu, voor zover deze geen schade uitmaakt;

8° « schip » : elk vaartuig, van welk type of omvang ook, dat in het mariene milieu opereert, waaronder onder meer draagvleugelboten, luchtkussenvaartuigen, afzinkbare vaartuigen en drijvende tuigen, alsmede vaste en drijvende platforms;

9° « routeringssysteem » : elke maatregel ten aanzien van de scheepvaart met het oog op de verbetering van de navigatie, het verhogen van de verkeersveiligheid of het beschermen van het mariene milieu, uitgezonderd het beloodsen van schepen;

10° « scheepvaartongeval » : een aanvaring of stranding van schepen of elk ander scheepvaartvoorval of gebeurtenis aan boord van een schip of daarbuiten, die kan leiden tot schade of milieuverstoring;

11° « scheepseigenaar » : de eigenaar, de bevrachter, de beheerder of de exploitant van een schip;

12° « overheid met bevoegdheid op zee » : elke waterschout, elke agent van de zeevaartpolitie, elke gezagvoerder van een patrouillevaartuig, elke amb-

par la loi du 13 juin 1969 sur le plateau continental de la Belgique;

2° « milieu marin » : l'environnement abiotique des espaces marins et la biote, en ce compris la faune, la flore et les habitats marins qu'ils occupent, ainsi que les processus écologiques à l'œuvre dans cet environnement et les interactions entre les composantes abiotiques et biotiques;

3° « protection » : l'ensemble des mesures nécessaires pour la conservation, le développement, le rétablissement et la gestion durable du milieu marin ainsi que les mesures nécessaires pour conserver et rétablir la qualité du milieu marin, à l'exclusion des mesures relatives à la prévention et à la réduction de la pollution qui doivent être prises au niveau des sources ponctuelles ou diffuses situées sur la terre ferme;

4° « habitat marin » : une zone en mer se distinguant par ses caractéristiques géographiques, abiotiques et biotiques spécifiques, qu'elle soit entièrement naturelle ou semi-naturelle;

5° « pollution » : l'introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substances ou d'énergie dans les espaces marins, lorsqu'elle a ou, selon toute vraisemblance, peut avoir des effets nuisibles tels que des dommages aux ressources biologiques de la mer et aux écosystèmes marins, risques pour la santé de l'homme, entraves aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer, une altération de la qualité de l'eau de mer ou une dégradation des valeurs d'agrément;

6° « dommage » : tout dégât, perte ou tort, subi par une personne physique ou morale identifiable, résultant d'une atteinte au milieu marin, quelle que soit la cause de celle-ci;

7° « perturbation environnementale » : une influence négative sur le milieu marin pour autant qu'elle ne constitue pas un dommage;

8° « navire » : tout bâtiment opérant en milieu marin, de quelque type ou dimension que ce soit, y compris notamment les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes;

9° « système d'organisation du trafic » : toute mesure relative à la navigation maritime destinée à améliorer la navigation, à augmenter la sécurité du trafic ou à protéger le milieu marin, à l'exclusion du pilotage de navires;

10° « accident de navigation » : l'abordage ou l'échouement de navires ou tout autre incident de navigation à bord ou à l'extérieur d'un navire qui peut entraîner un dommage ou une perturbation environnementale;

11° « propriétaire de navire » : le propriétaire, l'affréteur, le gestionnaire ou l'exploitant d'un navire;

12° « autorité ayant compétence en mer » : tout commissaire maritime, tout agent de la police maritime, tout commandant des bâtiments patrouil-

tenaar of agent van de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee, elke daartoe door zijn hiërarchische overste gemandateerde officier of onderofficier van de Marine, en elke door de minister aangewezen beëdigde ambtenaar;

13° « *offshore*-activiteiten » : activiteiten uitgevoerd in de zeegebieden met het oog op de exploratie, evaluatie of exploitatie van vloeibare en gasvormige koolwaterstoffen;

14° « *offshore*-installatie » : elke kunstmatige structuur, installatie of vaartuig of onderdeel ervan, zowel drijvend als op de zeebodem vastgemaakt, die in de zeegebieden opgesteld is en bedoeld is voor *offshore*-activiteiten;

15° « storten » :

(i) het zich opzettelijk ontdoen in zee van afval of andere materie vanaf schepen, luchtvaartuigen of *offshore*-installaties;

(ii) het tot zinken brengen of het zich opzettelijk ontdoen in zee van schepen, luchtvaartuigen, *offshore*-installaties of pijpleidingen;

(iii) het in zee achterlaten van *offshore*-installaties of andere kunstmatige structuren, geheel of gedeeltelijk *in situ*, met de loutere bedoeling zich ervan te ontdoen;

Onder « storten » wordt niet begrepen :

(i) het zich overeenkomstig het MARPOL-Verdrag of andere toepasselijke regels van internationaal recht, ontdoen van afval of andere materie gepaard gaande met, of voortvloeiende uit, de normale werking van schepen, luchtvaartuigen of *offshore*-installaties;

(ii) de plaatsing van materie met een ander doel dan er zich enkel en alleen van te ontdoen, mits deze plaatsing niet strijdig is met het doel van deze wet;

16° « verbranding » : elke opzettelijke verbranding van afval of andere materie op zee met de bedoeling deze thermisch te vernietigen;

Onder « verbranding » wordt niet begrepen de thermische vernietiging, in overeenstemming met het toepasselijke internationaal recht, van afval of andere materie die gepaard gaat met, of voortvloeit uit de normale werking van schepen, luchtvaartuigen of *offshore*-installaties;

17° « directe lozingen » :

(i) de lozingen waarbij stoffen, energie, voorwerpen of verontreinigd water de zeegebieden rechtstreeks vanaf de kust bereiken en niet via het hydrografische net of de atmosfeer;

(ii) de lozingen afkomstig van elke bron die verband houdt met een opzettelijke verwijdering onder de zeebodem, toegankelijk gemaakt vanaf het land via tunnels, pijpleidingen of op enig andere manier;

(iii) de lozingen afkomstig van kunstmatige structuren die in de zeegebieden staan opgesteld en niet dienen voor *offshore*-activiteiten;

18° « Verdrag van Parijs » : het Verdrag inzake de bescherming van het mariene milieu van de Noord-oostelijke Atlantische Oceaan, ondertekend te Parijs op 22 september 1992 en goedgekeurd bij wet van 11 mei 1995;

leurs, tout fonctionnaire ou agent de l'Unité de Gestion du Modèle mathématique de la Mer du Nord, tout officier ou sous-officier de la Marine mandaté à cet effet par sa hiérarchie et tout agent assermenté désigné par le ministre;

13° « activités *offshore* » : les activités menées dans les espaces marins aux fins de prospection, d'évaluation ou d'exploitation des hydrocarbures liquides ou gazeux;

14° « installation *offshore* » : toute structure artificielle, installation ou navire, ou partie de celle-ci, flottante ou fixée sur le fond de la mer, et placée dans les espaces marins aux fins d'activités *offshore*;

15° « immersion » :

(i) l'action consistant à se défaire délibérément de déchets ou autres matières dans la mer à partir de navires, d'aéronefs ou d'installations *offshore*;

(ii) le sabordage ou l'abandon délibéré en mer de navires, aéronefs, installations *offshore* ou pipelines;

(iii) l'abandon en mer d'installations *offshore* ou d'autres structures artificielles, entièrement ou partiellement *in situ*, avec l'intention précise de s'en défaire;

Le terme « immersion » ne vise pas :

(i) l'action, visée par la Convention MARPOL ou d'autres règles de droit international applicables, de se défaire de déchets ou autres matières liés à ou provenant de l'exploitation normale de navires, aéronefs ou installations *offshore*;

(ii) le dépôt de matières à des fins autres que leur simple élimination, sous réserve que ce dépôt n'aille pas à l'encontre des objectifs de la présente loi;

16° « incinération » : toute combustion délibérée de déchets ou autres matières en mer, aux fins de leur destruction thermique;

Le terme « incinération » ne vise pas la destruction thermique de déchets ou autres matières, conformément au droit international applicable, produits directement ou indirectement lors de l'exploitation normale de navires, d'aéronefs ou d'installations *offshore*;

17° « rejets directs » :

(i) les rejets par lesquels des substances, de l'énergie, des objets ou des eaux polluées atteignent les espaces marins directement depuis la côte et non par le réseau hydrographique ou l'atmosphère;

(ii) les rejets provenant de toute source associée à l'élimination délibérée dans le sous-sol marin, rendu accessible depuis la terre par des tunnels, des canalisations ou tout autre moyen;

(iii) les rejets provenant de structures artificielles placées dans les espaces marins à des fins autres que des activités *offshore*;

18° « Convention de Paris » : la Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-est, faite à Paris le 22 septembre 1992 et approuvée par la loi du 11 mai 1995;

19° « MARPOL-Verdrag » : het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van de verontreiniging door schepen, en Bijlagen, opgemaakt te Londen op 2 november 1973, en het Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van de verontreiniging door schepen, en Bijlage, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978, goedgekeurd bij wet van 17 januari 1984;

20° « de minister » : de minister of staatssecretaris tot wiens bevoegdheid de bescherming van het mariene milieu behoort.

HOOFDSTUK II

Algemene doelstellingen en beginselen

Art. 3

Deze wet beoogt het behoud van de eigen aard, de biodiversiteit en het ongeschonden karakter van het mariene milieu door middel van maatregelen tot bescherming ervan en door middel van maatregelen tot herstel van schade en milieuverstoring.

Art. 4

§ 1. De gebruikers van de zeegebieden en de overheid zullen bij het uitvoeren van hun activiteiten in de zeegebieden rekening houden met het beginsel van het preventief handelen, het voorzorgsbeginsel, het beginsel van het duurzaam beheer, het beginsel dat de vervuiler betaalt en het herstelbeginsel.

§ 2. Het beginsel van het preventief handelen impliceert dat moet worden opgetreden om milieuschade te voorkomen, veeleer dan de schade achteraf te moeten herstellen.

§ 3. Het voorzorgsbeginsel betekent dat preventieve maatregelen moeten worden getroffen, indien er redelijke gronden tot bezorgdheid bestaan voor verontreiniging van de zeegebieden, zelfs in de gevallen dat er geen overtuigend bewijs is van een oorzakelijk verband tussen het inbrengen van stoffen, energie en materialen in de zeegebieden en de schadelijke gevolgen.

§ 4. Het beginsel van duurzaam beheer in de zeegebieden impliceert dat de natuurlijke rijkdommen in voldoende mate beschikbaar worden gehouden voor toekomstige generaties en dat de effecten van het menselijk handelen de draagkracht van het milieu in de zeegebieden niet overschrijdt. Hiertoe zullen de ecosystemen en de ecologische processen noodzakelijk voor het goed functioneren van het mariene milieu worden beschermd, de biologische diversiteit ervan wordt behouden en het natuurbehoud wordt gestimuleerd.

§ 5. Het beginsel dat de vervuiler betaalt, betekent dat de kosten voor maatregelen ter voorkoming,

19° « Convention MARPOL » : La Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et les Annexes faites à Londres le 2 novembre 1973, et le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, et Annexe, faites à Londres le 17 février 1978, approuvés par la loi du 17 janvier 1984;

20° « le ministre » : le ministre ou secrétaire d'Etat qui a la protection du milieu marin dans ses attributions.

CHAPITRE II

Objectifs et principes généraux

Art. 3

La présente loi tend à sauvegarder le caractère spécifique, la biodiversité et l'intégrité du milieu marin au moyen de mesures visant à protéger ce milieu et au moyen de mesures visant à réparer les dommages et les perturbations environnementales.

Art. 4

§ 1^{er}. Lorsqu'ils mènent des activités dans les espaces marins, les utilisateurs de ces espaces et les pouvoirs publics doivent tenir compte du principe de prévention, du principe de précaution, du principe de la gestion durable, du principe du pollueur-payeur et du principe de réparation.

§ 2. Le principe de prévention implique qu'il faut agir afin de prévenir un dommage plutôt que d'avoir à réparer ce dommage par la suite.

§ 3. Le principe de précaution signifie que des mesures de prévention doivent être prises lorsqu'il y a des motifs raisonnables de s'inquiéter d'une pollution des espaces marins, même s'il n'existe pas de preuve concluante d'un lien causal entre l'introduction de substances, d'énergie ou de matériaux dans les espaces marins et les effets nuisibles.

§ 4. L'application du principe de gestion durable dans les espaces marins implique que les ressources naturelles sont tenues dans une mesure suffisante à la disposition des générations futures et que les effets des interventions de l'homme ne dépassent pas les capacités d'absorption de l'environnement des espaces marins. A cette fin, les écosystèmes et les processus écologiques nécessaires pour le bon fonctionnement du milieu marin seront protégés, la diversité biologique sera préservée et la conservation de la nature sera stimulée.

§ 5. Le principe du pollueur-payeur implique que les coûts de prévention, de réduction et de lutte con-

vermindering en bestrijding van verontreiniging en voor het herstellen van schade voor rekening zijn van de vervuiler.

§ 6. Het herstelbeginsel impliceert dat bij schade of milieuverstoring in de zeegebieden, het mariene milieu in de mate van het mogelijke wordt hersteld in zijn oorspronkelijke toestand.

Art. 5

Elke persoon die in de zeegebieden een activiteit uitoefent, heeft de verplichting de nodige voorzorgen te nemen ter voorkoming van schade en milieuverstoring. In het bijzonder heeft de scheepseigenaar de verplichting alle nodige voorzorgsmaatregelen te nemen om verontreiniging te voorkomen en te beperken.

HOOFDSTUK III

Beschermde mariene gebieden en bescherming van soorten

Afdeling I

Algemene bepaling

Art. 6

De Koning kan alle maatregelen nemen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de verplichtingen die met betrekking tot de zeegebieden voortvloeien uit de hierna opgesomde richtlijnen en internationale verdragen :

(i) de richtlijn 79/409/EEG van de Raad van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand;

(ii) de richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde fauna en flora;

(iii) de Overeenkomst inzake watergebieden die van internationale betekenis zijn, in het bijzonder als woongebied voor watervogels, opgemaakt te Ramsar op 2 februari 1971 en goedgekeurd bij wet van 22 februari 1979;

(iv) het Verdrag inzake het behoud van wilde dieren en planten en hun natuurlijk leefmilieu in Europa, opgemaakt te Bern op 19 september 1979 en goedgekeurd bij de wet van 20 april 1989;

(v) het Verdrag inzake de bescherming van de trekkende wilde diersoorten, opgemaakt te Bonn op 23 juni 1979 en goedgekeurd bij de wet van 27 april 1990 en de Overeenkomsten gesloten ter uitvoering van artikel 4, lid 3, van het Verdrag;

(vi) het Verdrag inzake biologische diversiteit opgemaakt te Rio de Janeiro op 5 juni 1992 en goedgekeurd bij de wet van 11 mei 1995.

tre la pollution et les coûts de réparation des dommages sont à charge du pollueur.

§ 6. Le principe de réparation implique qu'en cas de dommage ou de perturbation environnementale dans les espaces marins, le milieu marin est rétabli dans la mesure du possible dans son état original.

Art. 5

Toute personne menant des activités dans les espaces marins a l'obligation d'adopter un comportement diligent afin d'éviter tout dommage et toute perturbation environnementale. En particulier, le propriétaire de navire a l'obligation de prendre toutes les précautions nécessaires pour prévenir et limiter la pollution.

CHAPITRE III

Les aires marines protégées et la protection des espèces

Section 1^{re}

Disposition générale

Art. 6

Le Roi peut prendre, en ce qui concerne les espaces marins, toutes les mesures nécessaires à l'exécution des obligations résultant des directives et conventions internationales énumérées ci-après :

(i) la directive 79/409/CEE du Conseil du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages;

(ii) la directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages;

(iii) la Convention relative aux zones humides d'importance internationale particulièrement comme habitat de la sauvagine, faite à Ramsar le 2 février 1971 et approuvée par la loi du 22 février 1979;

(iv) la Convention relative à la conservation de la vie sauvage et du milieu naturel de l'Europe, faite à Berne le 19 septembre 1979 et approuvée par la loi du 20 avril 1989;

(v) la Convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage, faite à Bonn le 23 juin 1979 et approuvée par la loi du 27 avril 1990 et les Accords conclus en application de l'article 4, alinéa 3, de la Convention;

(vi) la Convention sur la diversité biologique, faite à Rio de Janeiro, le 5 juin 1992 et approuvée par la loi du 11 mai 1995.

Afdeling 2

Beschermde mariene gebieden

Art. 7

§ 1. In de zeegebieden kan de Koning beschermde mariene gebieden instellen en, overeenkomstig de bepalingen van deze afdeling, de maatregelen nemen die nodig zijn voor de bescherming ervan.

§ 2. De beschermde mariene gebieden kunnen de hoedanigheid aannemen van :

a) integrale mariene reservaten die worden opgericht met het doel er de natuurlijke verschijnselen naar eigen wetten te laten evolueren;

b) gerichte mariene reservaten waarvan een aangepast beheer de bestaande toestand tracht te behouden of te herstellen in de staat die hun ecologische functie hen toewijst;

c) speciale beschermingszones of speciale zones voor natuurbehoud bestemd voor de instandhouding van zekere mariene habitats of bijzondere soorten;

d) gesloten zones, waarin gedurende het jaar of een gedeelte ervan bepaalde activiteiten niet toegelaten zijn;

e) bufferzones die worden aangewezen voor de bijkomende bescherming van beschermde mariene gebieden en waarin de aan de activiteiten gestelde beperkingen minder streng zijn dan in de mariene reservaten.

§ 3. De Koning neemt de nodige maatregelen voor het duidelijk afbakenen en, in voorkomend geval, aangeven op de zeekaarten van de beschermde mariene gebieden en voor het informeren van het publiek over de daar geldende beperkingen.

§ 4. De maatregelen bedoeld in § 1 zijn niet van toepassing op militaire activiteiten. De militaire overheid stelt evenwel, in overleg met de minister, alles in het werk om schade en milieuverstoring te voorkomen, zonder dat het inzetten en het paraat stellen van de krijgsmacht in het gedrang worden gebracht.

Art. 8

In de gerichte en integrale mariene reservaten zijn alle activiteiten verboden, behoudens :

(i) toezicht en controle;

(ii) monitoring en wetenschappelijk onderzoek door, in opdracht of met toestemming van de overheid;

(iii) de scheepvaart, tenzij deze wordt beperkt krachtens artikel 20 van deze wet;

(iv) de beroepsvisserij, tenzij deze wordt beperkt of verboden door de Koning op gezamenlijke voordracht van de minister en van de minister tot wiens bevoegdheid de Landbouw behoort;

Section 2

Les aires marines protégées

Art. 7

§ 1^{er}. Dans les espaces marins, le Roi peut créer des aires protégées et prendre, conformément aux dispositions de la présente section, les mesures nécessaires à leur protection.

§ 2. Les aires marines protégées peuvent être :

a) des réserves marines intégrales créées dans le but d'y laisser les phénomènes naturels évoluer selon leurs lois;

b) des réserves marines dirigées, qu'une gestion appropriée tend à maintenir dans leur état ou à restaurer dans l'état auquel les destine leur fonction écologique;

c) des zones de protection spéciale ou zones spéciales de conservation destinées à sauvegarder certains habitats marins ou des espèces particulières;

d) des zones fermées à certaines activités toute l'année ou une partie de l'année;

e) des zones tampon, désignées pour compléter la protection des aires marines protégées, dans lesquelles les restrictions aux activités sont moins strictes que dans les réserves marines.

§ 3. Le Roi prend les mesures nécessaires pour que les aires marines protégées soient clairement délimitées et, le cas échéant, indiquées sur les cartes marines et pour que le public soit informé des restrictions qui y sont en vigueur.

§ 4. Les mesures visées au § 1^{er} ne s'appliquent pas aux activités militaires. L'autorité militaire met toutefois tout en œuvre, en concertation avec le ministre, pour éviter tout dommage et toute perturbation environnementale, sans qu'il ne soit porté atteinte à la mise en œuvre et à la mise en condition des forces armées.

Art. 8

Dans les réserves marines intégrales et dirigées toute activité est interdite, à l'exception des activités suivantes :

(i) la surveillance et le contrôle;

(ii) le monitoring et la recherche scientifique effectués par, pour le compte de ou avec l'accord de l'autorité;

(iii) la navigation, sauf si celle-ci est restreinte en vertu de l'article 20 de la présente loi;

(iv) la pêche professionnelle, sauf si celle-ci est restreinte ou interdite par le Roi sur la proposition conjointe du ministre et du ministre qui a l'Agriculture dans ses attributions;

- (v) in de gerichte mariene reservaten, de maatregelen genomen krachtens artikel 9 van deze wet;
- (vi) militaire activiteiten, onverminderd de bepalingen van artikel 7, § 4, tweede volzin.

Art. 9

§ 1. Voor de gerichte mariene reservaten worden door de Koning, overeenkomstig de ecologische vereisten van deze reservaten, specifieke beheers-, behouds-, herstel- of natuurontwikkelingsmaatregelen genomen, alsook maatregelen inzake natuureducatie.

§ 2. Voor het beheer van de gerichte mariene reservaten wordt een beheerscommissie ingesteld, waarvan de samenstelling door de Koning wordt bepaald. Deze commissie is belast met het uitvoeren van de beheers- en instandhoudingsmaatregelen, en kan tevens aanbevelingen richten aan de minister.

Afdeling 3

Bescherming van soorten in de zeegebieden

Art. 10

§ 1. De Koning stelt een lijst op van beschermde soorten in de zeegebieden. Voor de in het wild levende populaties van deze soorten en voor de daarvan afkomstige specimen geldt een systeem van strikte bescherming, waarbij er een verbod is op :

(i) het opzettelijk vangen, verwonden of doden van de dieren, onder voorbehoud van de in artikel 14 voorziene bijzondere gevallen;

(ii) het opzettelijk verstoren van de dieren, in het bijzonder tijdens de periodes van voortplanting, afhankelijkheid van de jongen, overwintering en trek;

(iii) de beschadiging of de vernieling van de voortplantings- of rustplaatsen van de dieren;

(iv) het opzettelijk plukken, verzamelen, afsnijden, ontwortelen of vernielen van de planten;

(v) het in bezit hebben en vervoeren, behoudens de in artikel 14 vermelde gevallen en de gevallen vermeld in de wet van 28 juli 1981 houdende goedkeuring van de Overeenkomst van Washington van 3 maart 1973 inzake de internationale handel in bedreigde in het wild levende dier- en plantensoorten en in de Verordening (EG) n° 338/97 van de Raad van de Europese Unie van 9 december 1996 inzake de bescherming van in het wild levende dier- en plantensoorten door de controle op het desbetreffende handelsverkeer;

(vi) het verhandelen of ruilen en het te koop of in ruil aanbieden, behoudens de bepalingen van de wet van 28 juli 1981 houdende goedkeuring van de Overeenkomst van Washington van 3 maart 1973 inzake de internationale handel in bedreigde in het wild

(v) dans les réserves marines dirigées, les mesures prises en vertu de l'article 9 de la présente loi;

(vi) les activités militaires, sans préjudice des dispositions de l'article 7, § 4, seconde phrase.

Art. 9

§ 1^{er}. Pour les réserves marines dirigées, le Roi prend, conformément aux exigences écologiques de celles-ci, des mesures spécifiques de gestion, de conservation, de restauration ou de développement de la nature, ainsi que des mesures concernant l'éducation à la nature.

§ 2. Il est constituée une commission de gestion, dont la composition est fixée par le Roi pour la gestion des réserves dirigées. Cette commission est chargée de l'exécution des mesures de gestion et de conservation, et peut également adresser des recommandations au ministre.

Section 3

La protection des espèces dans les espaces marins

Art. 10

§ 1^{er}. Le Roi établit une liste d'espèces protégées dans les espaces marins. Les populations sauvages de ces espèces et les spécimens qui en proviennent font l'objet d'un régime de protection stricte interdisant :

(i) toute action intentionnelle visant à capturer, blesser ou mettre à mort les animaux, sous réserve des cas particuliers visés à l'article 14;

(ii) la perturbation intentionnelle des animaux, particulièrement durant les périodes de reproduction, de dépendance des jeunes, d'hibernation et de migration;

(iii) la détérioration ou la destruction des sites de reproduction des animaux ou des aires de repos;

(iv) la cueillette, le ramassage, la coupe, le déracinage ou la destruction intentionnels des plantes;

(v) la détention et le transport, sauf dans les cas visés à l'article 14 et dans les cas visés par la loi du 28 juillet 1981 portant approbation de la Convention de Washington du 3 mars 1973 sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction et par le Règlement (CE) n° 338/97 du Conseil de l'Union européenne du 9 décembre 1996 relatif à la protection des espèces de faune et de flore sauvages par le contrôle de leur commerce;

(vi) le commerce ou l'échange et l'offre aux fins de vente ou d'échange, sauf les dispositions de la loi du 28 juillet 1981 portant approbation de la Convention de Washington du 3 mars 1973 sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauva-

levende dier- en plantensoorten en van de Verordening (EG) n° 338/97 van de Raad van de Europese Unie van 9 december 1996 inzake de bescherming van in het wild levende dier- en plantensoorten door de controle op het desbetreffende handelsverkeer.

§ 2. De Koning kan, enkel in uitzonderlijke gevallen, een afwijking op de verbodsbepalingen in § 1 toestaan ten behoeve van de volksgezondheid, het wetenschappelijk onderzoek, het onderwijs, de herbevolking of de herintroductie van deze soorten. De Koning werkt daarbij een procedure uit voor het aanvragen en toekennen van de afwijkingen. De aanvraag dient gemotiveerd te zijn en het toekennen van een afwijking kan slechts gebeuren na gunstig wetenschappelijk advies van wetenschappelijke instellingen met expertise inzake natuurbehoud.

Art. 11

§ 1. De opzettelijke introductie van niet-inheemse organismen in de zeegebieden is verboden, tenzij een vergunning wordt verleend door de Koning. Een vergunning kan maar worden verleend na onderzoek van de gevolgen van de introductie in het mariene milieu van de bedoelde organismen op de inheemse biota en levensgemeenschappen en de verspreidingskansen in aangrenzende gebieden. De introductie mag geen invloed hebben op de plaatselijke biota.

De Koning bepaalt de procedure voor het aanvragen en het toekennen van de vergunning.

§ 2. De onopzettelijke introductie van niet-inheemse organismen in de zeegebieden via het ballastwater van schepen kan door de Koning worden verboden.

§ 3. Indien de bescherming van de inheemse biota het vereist, kan de Koning na advies van de bevoegde wetenschappelijke instelling, alle maatregelen nemen om niet-inheemse organismen die onvrijwillig of in overtreding van deze wet in de zeegebieden werden geïntroduceerd, te bestrijden of te verwijderen.

§ 4. De opzettelijke introductie in de zeegebieden van genetisch gemodificeerde organismen, al dan niet inheems, is verboden.

Art. 12

§ 1. De jacht op vogels en zeezoogdieren is verboden in de zeegebieden.

§ 2. De Koning kan op gezamenlijke voordracht van de minister en van de minister tot wiens bevoegdheid de Landbouw behoort, maatregelen nemen om de sportvisserij te beperken in de zeegebieden.

ges menacées d'extinction et celles du Règlement (CE) N° 338/97 du Conseil de l'Union Européenne du 9 décembre 1996 relatif à la protection des espèces de faune et de flore sauvages par le contrôle de leur commerce.

§ 2. Le Roi peut, dans des cas exceptionnels seulement, accorder une dérogation aux interdictions du §1^{er} pour les besoins de la santé publique, de la recherche scientifique, de l'éducation, du repeuplement ou de la réintroduction de ces espèces. Le Roi détermine selon quelle procédure ces dérogations doivent être demandées et peuvent être accordées. La demande doit être motivée et la dérogation ne peut être accordée qu'après avis scientifique favorable d'institutions scientifiques spécialisées dans la conservation de la nature.

Art. 11

§ 1^{er}. L'introduction délibérée d'organismes non indigènes dans les espaces marins est interdite, sauf si elle fait l'objet d'une autorisation accordée par le Roi. Cette autorisation ne peut être accordée qu'après l'analyse des conséquences de l'introduction dans le milieu marin de ces organismes sur la biote et les communautés indigènes ainsi que les risques de dispersion dans les zones attenantes. L'introduction de ces organismes ne peut pas avoir d'influence sur la biote locale.

Le Roi détermine selon quelle procédure l'autorisation doit être demandée et peut être accordée.

§ 2. Le Roi peut interdire l'introduction non délibérée d'organismes non indigènes dans les espaces marins par les eaux de ballast des navires.

§ 3. Lorsque la protection de la biote indigène le requiert le Roi peut, après avis de l'institution scientifique compétente, prendre toutes mesures pour combattre ou éliminer des organismes non indigènes qui ont été introduits dans les espaces marins involontairement ou en infraction à la présente loi.

§ 4. L'introduction délibérée d'organismes génétiquement modifiés, indigènes ou non, dans les espaces marins, est interdite.

Art. 12

§ 1^{er}. La chasse aux oiseaux et aux mammifères marins est interdite dans les espaces marins.

§ 2. Le Roi peut, sur la proposition conjointe du ministre et du ministre qui a l'Agriculture dans ses attributions, prendre des mesures pour restreindre la pêche sportive dans les espaces marins.

Art. 13

Elk levend en niet gewond dier, behorende tot de groep van de *Cetacea* en *Pinnipedia* dat onopzettelijk wordt gevangen in de zeegebieden, onder meer als bijvangst, moet onmiddellijk worden vrijgelaten. De Koning voert een meldingsplicht in inzake de onopzettelijke vangst van zeezoogdieren en regelt de procedure voor de melding.

Art. 14

Gewonde of dode zeezoogdieren die gevangen zijn als bijvangst en de zeezoogdieren die in nood, gewond, ziek of dood zijn en in de zeegebieden gevonden worden of gestrand zijn in de territoriale zee, maken het voorwerp uit van een opvangprocedure en van maatregelen, die door de Koning bepaald worden met als doel de hulp, de verzorging en het wetenschappelijk onderzoek van die dieren mogelijk te maken.

HOOFDSTUK IV

**Voorkoming en beperking van
verontreiniging en milieuverstoring**

Art. 15

§ 1. De verbranding in de zeegebieden is verboden.

§ 2. De verbranding op zee, buiten de zeegebieden, is eveneens verboden voor Belgische onderdanen en schepen onder Belgische vlag of in België geregistreerd.

Art. 16

§ 1. Het storten in de zeegebieden is verboden.

§ 2. Het storten in zee, buiten de zeegebieden, is eveneens verboden voor Belgische onderdanen en schepen onder Belgische vlag of in België geregistreerd.

§ 3. Het verbod is niet van toepassing voor het storten van :

- (i) as van verbrande menselijke lijken;
- (ii) de niet-verwerkte vis, visafval en bijvangst overboord gezet door vissersvaartuigen;

- (iii) baggerspecie;
- (iv) inerte materialen van natuurlijke oorsprong, bestaande uit vast, chemisch onbehandeld geologisch materiaal, waarvan de chemische bestanddelen niet in het mariene milieu vrijkomen.

Art. 13

Tout animal vivant non blessé appartenant aux groupes des *Cetacea* et des *Pinnipedia* qui a été accidentellement capturé dans les espaces marins, notamment comme prise accessoire, doit immédiatement être libéré. Le Roi introduit une obligation de notification concernant les prises involontaires de mammifères marins et établit la procédure de notification.

Art. 14

Les mammifères marins blessés ou morts qui ont été capturés comme prises accessoires et les mammifères marins en détresse, blessés, malades ou morts, trouvés dans les espaces marins ou échoués dans la mer territoriale, sont pris en charge et bénéficient de mesures établies par le Roi visant à assister et soigner ces animaux et à les soumettre à des examens scientifiques.

CHAPITRE IV

**La prévention et la réduction de la pollution
et des perturbations environnementales**

Art.15

§ 1^{er}. L'incinération dans les espaces marins est interdite.

§ 2. L'incinération en mer, hors des espaces marins, est également interdite pour les ressortissants belges et les navires battant pavillon belge ou enregistrés en Belgique.

Art. 16

§ 1^{er}. L'immersion dans les espaces marins est interdite.

§ 2. L'immersion en mer, hors des espaces marins, est également interdite pour les ressortissants belges, les navires battant pavillon belge ou enregistrés en Belgique.

§ 3. L'interdiction n'est pas applicable à l'immersion de :

- (i) cendres de corps humains incinérés;
- (ii) poissons non transformés, déchets de poisson et prises accessoires évacuées par les navires de pêche;

- (iii) déblais de dragage;
- (iv) matériaux inertes d'origine naturelle, constitués de matériaux géologiques solides et non traités chimiquement, dont les constituants chimiques ne se libèrent pas dans l'environnement marin.

Art. 17

Directe lozingen in de zeegebieden zijn verboden.

Art. 18

Onverminderd het samenwerkingsakkoord van 12 juni 1990 tussen de Belgische Staat en het Vlaamse Gewest ter vrijwaring van de Noordzee van nadelige milieueffecten ingevolge baggerspecie lossingen in de wateren die vallen onder de toepassing van de Conventie van Oslo, is het storten van baggerspecie en inerte materialen van natuurlijke oorsprong onderworpen aan een machtiging. De Koning bepaalt de nadere regels inzake de voorafgaandelijke aanvraag tot het bekomen van een machtiging, alsook de voorwaarden waarin deze machtiging kan worden bekomen, geschorst of ingetrokken.

Art. 19

De Koning stelt de bijzondere regels vast met betrekking tot de normale exploitatielozingen bij *off-shore*-activiteiten.

HOOFDSTUK V

Het voorkomen en beperken van verontreiniging veroorzaakt door schepen

Afdeling 1

Routeringssystemen ter voorkoming van verontreiniging en ter vrijwaring van de beschermde mariene gebieden

Art. 20

§ 1. De Koning kan, bij een in Ministerraad overlegd besluit, bijzondere routeringssystemen verplicht stellen ter vrijwaring van de beschermde mariene gebieden van de risico's op verontreiniging.

§ 2. De instelling van beschermde mariene gebieden in de territoriale zee mag niet tot gevolg hebben dat aan vreemde schepen het recht van onschuldige doorvaart door de territoriale zee wordt ontzegd of aangetast.

§ 3. Beschermde mariene gebieden, die geheel of gedeeltelijk zijn gelegen in de exclusieve economische zone, worden medegedeeld aan de Internationale Maritieme Organisatie. De maatregelen ter bescherming van deze gebieden kunnen slechts worden opgelegd aan vreemde schepen nadat de Internationale Maritieme Organisatie ermee heeft ingestemd.

Art. 17

Les rejets directs dans les espaces marins sont interdits.

Art. 18

Sans préjudice de l'Accord de coopération du 12 juin 1990 entre l'Etat belge et la Région flamande dans le but de protéger la mer du Nord contre les effets négatifs sur l'environnement des déversements de déblais de dragage dans les eaux tombant sous l'application de la Convention d'Oslo, l'immersion de déblais de dragage et de matériaux inertes d'origine naturelle est subordonnée à l'octroi d'une autorisation. Le Roi détermine les modalités de la demande préalable d'autorisation ainsi que les conditions dans lesquelles l'autorisation peut être obtenue, suspendue ou retirée.

Art. 19

Le Roi détermine les règles spécifiques relatives aux rejets d'exploitation normaux des activités *off-shore*.

CHAPITRE V

La prévention et la réduction de la pollution causée par les navires

Section 1^{re}

Systèmes d'organisation du trafic visant à prévenir la pollution et à préserver les aires marines protégées

Art. 20

§ 1^{er}. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, imposer des systèmes spécifiques d'organisation du trafic afin de préserver les aires marines protégées des risques de pollution.

§ 2. L'établissement d'aires marines protégées dans la mer territoriale ne peut avoir pour effet d'empêcher ou de restreindre l'exercice du droit de passage inoffensif des navires étrangers dans la mer territoriale est empêché ou restreint.

§ 3. Les aires marines protégées qui sont totalement ou partiellement établies dans la zone économique exclusive, sont communiquées à l'Organisation maritime internationale. Les mesures de protection de ces aires ne peuvent être imposées aux navires étrangers qu'après l'accord de l'Organisation maritime internationale.

§ 4. Bijzondere routingssystemen kunnen worden opgelegd aan bepaalde categorieën van schepen, wegens de intrinsieke gevaarlijke of schadelijke stoffen of materialen die ze vervoeren, voor zover deze routingsmaatregelen de veiligheid van deze schepen niet in het gedrang brengt. Deze systemen kunnen slechts worden opgelegd nadat de Internationale Maritieme Organisatie ermee heeft ingestemd.

§ 5. Bijzondere routingssystemen mogen in geen geval aanleiding geven tot het uitvaardigen van normen inzake het ontwerp, de constructie, de bemanning of uitrusting van schepen, die strengere verplichtingen opleggen dan de binnen de Internationale Maritieme Organisatie internationaal aanvaarde normen.

§ 6. Bijzondere routingssystemen vastgesteld ter uitvoering van deze wet, zijn niet van toepassing op oorlogsschepen en marine hulpschepen, in de mate dat zij het inzetten en het paraat stellen van de krijgsmacht in het gedrang brengen.

Afdeling 2

Scheepvaartongevallen : het voorkomen van verontreiniging en het optreden van de overheid met bevoegdheid op zee

Art. 21

§ 1. De kapitein van een schip dat betrokken is bij een scheepvaartongeval in de zeegebieden dient dit onverwijld te melden aan de door de Koning aangewezen instantie en volgens de modaliteiten voorzien in artikel 11 van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van de verontreiniging van de zee door schepen.

§ 2. De kapitein is verplicht alle in verband met het ongeval gevraagde gegevens terstond te verstrekken en desgevraagd onmiddellijk alle informatie te verschaffen over de maatregelen die door het schip in verband met het ongeval reeds zijn genomen.

§ 3. Deze meldingsplicht geldt niet voor oorlogsschepen, schepen in gebruik als marine-hulpschepen en andere schepen in eigendom van of in beheer bij een Staat die uitsluitend voor andere doeleinden dan handelsdoeleinden worden gebruikt. Voor deze schepen blijft de interne reglementering van toepassing.

Art. 22

§ 1. Indien bij een scheepvaartongeval de overheid met bevoegdheid op zee oordeelt dat de door de kapitein of scheepseigenaar genomen maatregelen de verontreiniging of het risico op verontreiniging niet voorkomen, in onvoldoende mate beperken of

§ 4. Des systèmes spécifiques d'organisation du trafic peuvent être imposés à certaines catégories de navires, en raison du caractère intrinsèquement dangereux ou nocif des substances ou matériaux qu'ils transportent, pour autant que ces mesures ne mettent pas en péril la sécurité de ces navires. Ces systèmes ne peuvent être imposés qu'après l'accord de l'Organisation maritime internationale.

§ 5. Les systèmes spécifiques d'organisation du trafic ne peuvent en aucun cas avoir comme conséquence l'imposition de normes concernant la conception, la construction, l'équipage ou l'armement des navires, qui soient plus contraignantes que les normes qui sont acceptées internationalement au sein de l'Organisation maritime internationale.

§ 6. Les systèmes spécifiques d'organisation du trafic mis en place en application de la présente loi, ne s'appliquent pas aux navires de guerre et navires auxiliaires, dans la mesure où ils mettent en danger la mise en œuvre et la mise en condition des forces armées.

Section 2

Les accidents de navigation : la prévention de la pollution et l'intervention de l'autorité ayant compétence en mer

Art. 21

§ 1. Le capitaine d'un navire qui est impliqué dans un accident de navigation dans les espaces marins doit, dans le plus bref délai, en informer l'instance désignée par le Roi, conformément aux modalités prévues en vertu de l'article 11 de la loi du 6 avril 1995 concernant la prévention de la pollution de la mer par des navires.

§ 2. Le capitaine est tenu de fournir sur le champ toutes les informations concernant l'accident et, sur demande, toutes les informations concernant les mesures en rapport avec l'accident qui ont déjà été prises par le navire.

§ 3. L'obligation d'information ne s'applique pas aux navires de guerre, aux navires utilisés comme navires auxiliaires et aux autres navires appartenant à un Etat ou exploité par cet Etat, qui les utilise exclusivement à des fins non commerciales. Pour ces navires, la réglementation interne reste d'application.

Art. 22

§ 1. Si l'autorité ayant compétence en mer est d'avis, lors d'un accident de navigation, que les mesures prises par le capitaine ou le propriétaire du navire n'évitent pas, ne réduisent que de façon insuffisante ou n'arrêtent pas la pollution ou le risque de

niet ongedaan maken, kan zij aan de kapitein, de scheepseigenaar of diegenen die hulp verlenen aan het desbetreffende schip, instructies geven tot het voorkomen, beperken of ongedaan maken van de verontreiniging of het risico op verontreiniging veroorzaakt door het ongeval.

§ 2. De aan de kapitein of de scheepseigenaar te geven instructies kunnen betrekking hebben op :

(i) de aanwezigheid op een bepaalde plaats of in een bepaald gebied van het schip en de zaken die zich aan boord daarvan bevinden;

(ii) het verplaatsen van het schip en de zaken die zich aan boord daarvan bevinden;

(iii) het verlenen van hulp aan het schip.

§ 3. De instructies aan diegenen die hulp verlenen aan het schip kunnen geen verbod tot het uitvoeren van de overeengekomen hulpverlening of het voortzetten van de reeds aangevangen hulpverlening inhouden.

Art. 23

§ 1. Indien de instructies in uitvoering van artikel 22 van deze wet niet tot gevolg hebben dat verontreiniging door het ongeval kan worden voorkomen, in voldoende mate worden beperkt of ongedaan worden gemaakt, kan de overheid ambtshalve alle nodige maatregelen nemen tot het voorkomen, beperken of ongedaan maken van de schadelijke gevolgen van het ongeval.

Deze maatregelen kunnen onder meer tot doel hebben :

(i) het verrichten van onderzoek naar de toestand aan boord van het schip en de aard en toestand van de zaken die zich aan boord bevinden;

(ii) het brengen van het schip naar een haven, indien daardoor de schadelijke gevolgen beter kunnen worden voorkomen, beperkt of ongedaan gemaakt.

§ 2. De maatregelen moeten evenredig zijn aan de schadelijke of mogelijke schadelijke gevolgen van het scheepvaartongeval en mogen niet verder gaan dan redelijkerwijs noodzakelijk om die schadelijke gevolgen te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken.

Art. 24

§ 1. De overheid kan eisen dat de scheepseigenaar, betrokken bij een scheepvaartongeval met risico's voor verontreiniging in de zeegebieden, een borgsom in de Deposito- en Consignatiekas stort, ten belope van het maximum van de mogelijke aansprakelijkheidslimieten, zoals vastgelegd in internationale verdragen en in de Belgische wetgeving.

§ 2. Het storten van deze som kan zonder kosten voor de Staat worden vervangen door een bankgarantie verleend door een in België gevestigde bank

pollution, elle peut donner des instructions au capitaine, au propriétaire du navire ou à ceux qui prêtent assistance, afin de prévenir, de réduire ou d'arrêter la pollution ou le risque de pollution causé par l'accident.

§ 2. Les instructions données au capitaine ou propriétaire du navire peuvent avoir trait :

(i) à la présence du navire et des biens qui sont à son bord à un endroit déterminé ou dans une zone déterminée;

(ii) au déplacement du navire et des biens qui sont à son bord;

(iii) à la prestation d'assistance au navire.

§ 3. Les instructions à ceux qui prêtent assistance au navire ne peuvent impliquer l'interdiction de la mise en œuvre de l'assistance convenue ou de la continuation de l'assistance entamée.

Art. 23

§ 1. Si les instructions données en exécution de l'article 22 de la présente loi ne réussissent pas à prévenir, à réduire à un degré suffisant ou à arrêter la pollution causée par l'accident, l'autorité peut prendre d'office toutes les mesures nécessaires afin de prévenir, de réduire ou d'arrêter les conséquences dommageables de l'accident.

Ces mesures peuvent notamment avoir pour objet :

(i) de faire une enquête sur la situation à bord du navire et sur la nature et l'état des biens qui se trouvent à son bord;

(ii) de ramener le navire dans un port, si par cette mesure les conséquences dommageables peuvent être mieux prévenues, réduites ou arrêtées.

§ 2. Les mesures doivent être proportionnelles aux conséquences dommageables ou potentiellement dommageables de l'accident de navigation et ne peuvent excéder ce qui est raisonnablement nécessaire pour éviter, réduire ou arrêter ces conséquences dommageables.

Art. 24

§ 1. L'autorité peut exiger que le propriétaire d'un navire, qui est impliqué dans un accident de navigation comportant des risques de pollution des espaces marins, verse un cautionnement à la Caisse de Dépôts et Consignations, à concurrence du maximum des limites de responsabilité éventuelles, conformément aux conventions internationales et à la loi belge.

§ 2. La consignation de cette somme peut, sans occasionner de frais à l'Etat, être remplacée par la constitution d'une garantie bancaire accordée par

of een door de overheid ontvankelijk verklaarde garantie getekend door een « *Protection and Indemnity Club* » .

§ 3. Bij weigering tot het storten van een borgsom of het verstrekken van een bankgarantie, kan de overheid overgaan tot het vasthouden van het schip.

§ 4. Indien het schip is gezonken, kan de bevoegde rechtbank worden verzocht de borgsom of bankgarantie af te dwingen door in Belgische havens beslag te leggen op andere schepen van de scheepseigenaar, totdat de borgsom is gestort of totdat aan de garantie is voldaan.

HOOFDSTUK VI

Vergunningen en machtigingen

Art. 25

§ 1. In de zeegebieden zijn de hiernavermelde activiteiten onderworpen aan een voorafgaande vergunning of machtiging verleend door de minister :

- (i) de burgerlijke bouwkunde;
- (ii) het graven van sleuven en het ophogen van de zeebodem;
- (iii) het gebruik van explosieven en akoestische toestellen met een groot vermogen;
- (iv) het achterlaten en het vernietigen van wraken en gezonken scheepsladingen;
- (v) industriële activiteiten;
- (vi) de activiteiten van publicitaire en commerciële ondernemingen.

§ 2. De Koning kan, met het oog op de bescherming van het mariene milieu, andere activiteiten in de zeegebieden dan deze vermeld in § 1 en in § 3 hieronder onderwerpen aan een voorafgaande vergunning of machtiging.

§ 3. De volgende activiteiten zijn niet onderworpen aan de in dit artikel bedoelde vergunning of machtiging :

- (i) de beroepsvisserij;
- (ii) het wetenschappelijk zee-onderzoek;
- (iii) de scheepvaart, uitgezonderd de in §1, punt (iv) bedoelde activiteiten;
- (iv) de activiteiten bedoeld in de wet van 13 juni 1969 inzake het continentaal plat van België;
- (v) de niet-winstgevende individuele activiteiten;
- (vi) de activiteiten die noodzakelijk zijn voor de uitoefening van de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest zoals bepaald in artikel 6, § 1, X, laatste lid van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

une banque établie en Belgique ou d'une garantie signée par un « *Protection and Indemnity Club* » et déclarée recevable par l'autorité.

§ 3. L'autorité peut retenir le navire en cas de refus de cautionnement ou de constitution d'une garantie.

§ 4. Si le navire a coulé, le tribunal compétent peut être requis de saisir d'autres navires du propriétaire dans les ports belges pour contraindre au cautionnement ou à la constitution de la garantie bancaire jusqu'à ce qu'il soit satisfait au cautionnement ou à la garantie.

CHAPITRE VI

Permis et Autorisations

Art. 25

§ 1. Dans les espaces marins, les activités énumérées ci-dessous sont soumises à un permis ou une autorisation préalable accordés par le ministre :

- (i) les travaux de génie civil;
- (ii) l'excavation de tranchées et le rehaussement du fond de la mer;
- (iii) l'usage d'explosifs et d'engins acoustiques de grande puissance;
- (iv) l'abandon et la destruction d'épaves et de cargaisons coulées;
- (v) des activités industrielles;
- (vi) les activités des entreprises publicitaires et commerciales.

§ 2. Le Roi peut, pour répondre aux besoins de la protection du milieu marin, soumettre au permis ou à l'autorisation préalable d'autres activités dans les espaces marins que celles énumérées au §1 et au §3 ci-dessous.

§ 3. Les activités ci-dessous ne sont pas soumises au permis ou à l'autorisation visés par le présent article :

- (i) la pêche professionnelle;
- (ii) la recherche scientifique marine;
- (iii) la navigation, à l'exception des activités visées au § 1^{er}, point (iv);
- (iv) les activités visées par la loi du 13 juin 1969 sur le plateau continental de la Belgique;
- (v) les activités individuelles non lucratives;
- (vi) les activités qui sont nécessaires à l'exercice de la compétence de la Région flamande telles que définies à l'article 6, § 1^{er}, X, dernier alinéa de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Art. 26

De Koning bepaalt de voorwaarden en de procedure voor de toekenning, de opschorting en de intrekking van de in artikel 25 bedoelde vergunningen of machtigingen.

Hij kan ook nadere regels vaststellen inzake het toezicht waaraan deze activiteiten zijn onderworpen.

Art. 27

In afwijking van het bepaalde in artikel 25, kunnen de militaire activiteiten enkel aan een vergunning of machtiging worden onderworpen, op gezamenlijke voordracht van de minister en de minister die de Landsverdediging onder zijn bevoegdheid heeft. In dat geval, wordt de vergunning of machtiging gezamenlijk verleend door de minister en de minister die de Landsverdediging onder zijn bevoegdheid heeft.

HOOFDSTUK VII

Milieueffectenrapport en milieueffectenbeoordeling

Art. 28

§ 1. Elke activiteit in de zeegebieden die, hetzij krachtens deze wet en de besluiten genomen ter uitvoering ervan, hetzij krachtens andere geldende wettelijke of reglementaire bepalingen onderworpen is aan een vergunning of een machtiging, behoudens de vergunningen verleend op grond van de visserijwetgeving en de concessies verleend op grond van de wet van 13 juni 1969 inzake het continentaal plat van België, maakt het voorwerp uit van een milieueffectenbeoordeling door de hiertoe door de minister aangeduide bevoegde overheid zowel voor het verlenen van de vergunning of de machtiging, als achteraf. De milieueffectenbeoordeling moet de evaluatie van de effecten van deze activiteiten op het mariene milieu mogelijk maken.

§ 2. Degene die een in § 1 bedoelde activiteit wenst te ondernemen moet een milieueffectenrapport voegen bij zijn vergunnings-, of machtigingsaanvraag. Dit rapport wordt opgesteld op initiatief en op kosten van de aanvrager volgens de door de Koning bepaalde regels.

§ 3. De overheid die bevoegd is om de vergunningen of machtigingen bedoeld in § 1 te verlenen, houdt rekening met de resultaten van de milieueffectenbeoordeling. In de motivering van haar beslissingen wordt naar die resultaten verwezen.

§ 4. Voor verschillende activiteiten van dezelfde aard die het voorwerp uitmaken van afzonderlijke vergunningen of machtigingen, kan de bevoegde

Art. 26

Le Roi arrête les conditions et la procédure d'octroi, de suspension et de retrait des permis et des autorisations visés à l'article 25.

Il peut également fixer des règles supplémentaires concernant le contrôle auquel sont soumises les activités concernées.

Art. 27

Par dérogation à l'article 25, les activités militaires ne peuvent être soumises à un permis ou une autorisation que sur proposition conjointe du ministre et du ministre qui a la Défense nationale dans ses attributions. Dans ce cas, le permis ou l'autorisation visés à l'article 25 sont délivrés conjointement par le ministre et le ministre qui a la Défense nationale dans ses attributions.

CHAPITRE VII

Etude d'incidences et évaluation des incidences sur l'environnement

Art. 28

§ 1. Toute activité dans les espaces marins, soumise à un permis ou une autorisation, soit en vertu de la présente loi et des arrêtés pris en exécution de celle-ci, soit en vertu d'autres dispositions légales ou réglementaires en vigueur, sauf les permis attribués sur la base de la législation en matière de pêche et les concessions attribuées sur la base de la loi du 13 juin 1969 sur le plateau continental de la Belgique, fait l'objet d'une évaluation des incidences sur l'environnement par l'autorité compétente désignée à cette fin par le ministre, tant avant l'octroi du permis ou de l'autorisation qu'après l'octroi. L'évaluation des incidences sur l'environnement est destinée à apprécier les effets de ces activités sur le milieu marin.

§ 2. Celui qui souhaite entreprendre une activité visée au § 1^{er} doit joindre à sa demande de permis ou d'autorisation une étude d'incidences. Cette étude est établie à l'initiative et aux frais du demandeur suivant les règles établies par le Roi.

§ 3. L'autorité compétente pour accorder les permis ou autorisations visés au § 1^{er} tient compte des résultats de l'évaluation des incidences sur l'environnement. La motivation de ses décisions fait référence à ces résultats.

§ 4. Lorsque plusieurs activités de même nature font l'objet de permis ou d'autorisations séparés, l'autorité compétente peut procéder à une seule éva-

overheid overgaan tot één enkele geïntegreerde milieueffectenbeoordeling. In dit geval houdt ze bij haar beoordeling rekening met de globale gevolgen voor het milieu van de beoogde activiteiten en de vastgestelde interacties.

§ 5. Wanneer verschillende activiteiten van dezelfde aard het voorwerp uitmaken van afzonderlijke vergunningen of machtigingen, kan de bevoegde overheid de aanvrager de toelating verlenen één geïntegreerd milieueffectenrapport te laten opstellen.

Art. 29

Na het verlenen van de vergunningen of machtigingen worden de activiteiten onderworpen aan toezichtsprogramma's en permanente milieueffectenonderzoeken. De toezichtsprogramma's en permanente milieueffectenonderzoeken worden uitgevoerd door of in opdracht van de in voormeld artikel 28, § 1 bedoelde overheid op kosten van de houder van de vergunningen of machtigingen. Indien uit dit onderzoek blijkt dat zich nieuwe nadelige gevolgen voor het mariene milieu hebben voorgedaan, kunnen de vergunningen of machtigingen opgeschort of ingetrokken worden overeenkomstig het hierop van toepassing zijnde opschorting- of intrekkingregime.

Art. 30

§ 1. De Koning stelt de regels vast in verband met de procedure, de inhoud, de voorwaarden en de vorm waaraan de in dit hoofdstuk bedoelde milieueffectenrapport en milieueffectenbeoordeling dienen te voldoen,

§ 2. De Koning legt aan de aanvrager van een vergunningsplichtige activiteit of een activiteit onderworpen aan een machtiging een vergoeding op, om de kosten van de in dit hoofdstuk vereiste onderzoeken en de administratieve kosten te dekken.

Met betrekking tot de militaire activiteiten die krachtens artikel 27 onderworpen zijn aan vergunningen en machtigingen, bepaalt de Koning de regels met betrekking tot de vergoeding op gezamenlijk voorstel van de minister en van de minister die de Landsverdediging tot zijn bevoegdheid heeft.

HOOFDSTUK VIII

Noodmaatregelen ter vrijwaring en bescherming van het mariene milieu

Art. 31

§ 1. Bij een ernstig en dreigend gevaar voor aantasting, hinder of verstoring van het mariene milieu, mag de overheid met bevoegdheid op zee overgaan tot

luation intégrée des incidences sur l'environnement. Dans ce cas elle tient compte, dans son évaluation, des incidences globales sur l'environnement des activités visées et des interactions mises en évidence.

§ 5. Lorsque plusieurs activités de même nature font l'objet de permis ou autorisations séparés, l'autorité compétente peut donner l'autorisation au demandeur de faire procéder à une seule étude d'incidences intégrée.

Art. 29

Après l'octroi des permis ou autorisations, les activités sont soumises à des programmes de surveillance et à des examens continus de leurs incidences sur l'environnement. Ces programmes de surveillance et ces examens continus des incidences sur l'environnement sont réalisés par ou sur l'ordre de l'autorité mentionnée au § 1^{er} de l'article 28 précité et à charge du détenteur des permis ou autorisations. Si cette étude fait apparaître des effets nuisibles nouveaux pour le milieu marin, les permis ou autorisations peuvent être suspendus ou retirés conformément au régime de suspension ou de retrait applicable.

Art. 30

§ 1^{er}. Le Roi établit les règles relatives à la procédure, au contenu, aux conditions et à la forme auxquels doivent se conformer les études d'incidences et les évaluations d'incidences visées au présent chapitre.

§ 2. Le Roi impose, à charge du demandeur des activités soumises à un permis ou à une autorisation, une redevance destinée à couvrir les frais des recherches prévues au présent chapitre et les coûts administratifs.

Pour les activités militaires, soumises à un permis ou une autorisation en vertu de l'article 27, le Roi établit les règles relatives aux redevances sur proposition conjointe du ministre et du ministre qui a la Défense nationale dans ses attributions.

CHAPITRE VIII

Mesures d'urgence de protection et de sauvegarde du milieu marin

Art. 31

§ 1. Lorsqu'un danger grave et imminent de nuisance, de perturbation ou d'atteinte au milieu marin menace celui-ci, l'autorité ayant compétence en mer

het voorstellen van de noodzakelijke opvorderingen, volgens de wijze die zij het meest geschikt acht. Zij stelt de bevoegde ministers en de gouverneur van de provincie waar de opvorderingen plaatsvinden hiervan onmiddellijk in kennis.

§ 2. De gouverneur neemt alle opvorderingsmaatregelen die hij nodig acht, stelt de minister die de Binnenlandse Zaken tot zijn bevoegdheid heeft, ervan in kennis en waakt erover dat onmiddellijk gevolg wordt gegeven aan deze maatregelen, desnoods door een beroep te doen op de openbare macht.

§ 3. De krachtens § 2 genomen maatregelen houden op uitwerking te hebben tien dagen nadat ze genomen zijn, tenzij ze binnen die termijn zijn bekrachtigd door de minister die de Binnenlandse Zaken in zijn bevoegdheid heeft. De betrokkenen hebben het recht om vooraf gehoord te worden.

§ 4. De opvorderingsmaatregelen genomen bij toepassing van dit artikel worden vergoed volgens de door de Koning bepaalde regels.

Art. 32

§ 1. De overheid met bevoegdheid op zee neemt ambtshalve de nodige noodmaatregelen op zee ter bescherming en ter vrijwaring van het mariene milieu van de zeegebieden, tegen de mogelijke gevolgen van een verontreiniging of om het hoofd te bieden aan een dreigende verontreiniging. Zij kunnen daartoe een beroep doen op hulpverleners en experts.

§ 2. De minister, de minister tot wiens bevoegdheid de Binnenlandse Zaken behoort, de minister tot wiens bevoegdheid het Wetenschapsbeleid behoort, de minister tot wiens bevoegdheid Landsverdediging behoort en de minister tot wiens bevoegdheid de Scheepvaart behoort, stellen gezamenlijk operationele interventieplannen op ter voorkoming, vrijwaring, bescherming en bestrijding om het hoofd te kunnen bieden aan een verontreiniging of een dreigende verontreiniging van de zeegebieden. In deze plannen wordt bepaald welke overheid verantwoordelijk is voor de coördinatie van de interventies.

§ 3. Wanneer de overheid met bevoegdheid op zee de doeltreffendheid van de operationele plannen in reële oefeningen test, zijn de bepalingen van artikel 36 in voorkomend geval van toepassing.

Art. 33

Wanneer de overheid tussenkomt in de zeegebieden ter voorkoming, vermindering of bestrijding van verontreiniging, handelt zij op een zodanige wijze dat geen schade of risico's, rechtstreeks of onrechtstreeks, worden overgebracht van één gebied naar een ander gebied en dat één soort verontreiniging niet wordt omgezet in een andere soort verontreiniging.

peut faire, d'après les modalités qu'elle juge appropriées, les propositions de réquisition nécessaires. Elle en informe immédiatement les ministres compétents et le gouverneur de la province dans laquelle les réquisitions sont effectuées.

§ 2. Le gouverneur prend toutes les mesures de réquisition qu'il estime nécessaires, en informe le ministre qui a l'Intérieur dans ses attributions, et veille à ce qu'il soit donné suite à ces mesures sur le champ, au besoin en recourant à la force publique.

§ 3. Les mesures prises en vertu du § 2 cessent leurs effets à l'expiration d'un délai de dix jours si, dans le cours de celui-ci, elles n'ont pas été confirmées par le ministre qui a l'Intérieur dans ses attributions. Les intéressés ont le droit d'être entendus préalablement.

§ 4. Les mesures de réquisition prises en application du présent article sont indemnisées selon les modalités fixées par le Roi.

Art. 32

§ 1. L'autorité compétente en mer prend d'office en mer les mesures d'urgence nécessaires pour protéger et sauvegarder le milieu des espaces marins contre les effets possibles d'une pollution ou pour faire face à une menace de pollution. Elle peut faire appel à des sauveteurs et des experts.

§ 2. Le ministre, le ministre qui a l'Intérieur dans ses attributions, le ministre qui a la Politique scientifique dans ses attributions, le ministre qui a la Défense nationale dans ses attributions et le ministre qui a la Navigation maritime dans ses attributions, établissent conjointement des plans opérationnels d'intervention, de prévention, de sauvegarde, de protection et de lutte pour faire face à une pollution ou à une menace de pollution des espaces marins. Dans ces plans est indiqué l'autorité compétente pour la coordination des interventions.

§ 3. Lorsque l'autorité ayant compétence en mer teste l'efficacité des plans opérationnels dans des exercices réels, les dispositions de l'article 36 sont le cas échéant applicables.

Art. 33

Lorsque l'autorité intervient dans les espaces marins pour prévenir, réduire ou lutter contre la pollution, elle veille à ne pas déplacer, directement ou indirectement, le préjudice ou les risques d'une zone à une autre zone et à ne pas remplacer un type de pollution par un autre type de pollution.

Art. 34

De overheid met bevoegdheid op zee kan het voorstel aanvaarden van de veroorzaker van een verontreiniging om zijn eigen interventiemiddelen te ontplooiën teneinde het hoofd te bieden aan de verontreiniging of de effecten ervan te verminderen of te voorkomen. In dit geval geeft zij geval per geval de toestemming voor het gebruik van de voorgestelde interventiemethodes. De overheid met bevoegdheid op zee blijft belast met de coördinatie van de interventie ter plaatse en houdt toezicht op de operaties. Haar beslissing ontslaat de veroorzaker van een verontreiniging niet van zijn aansprakelijkheid inzake de vergoeding van de kosten van de veroorzaakte schade.

Art. 35

Elke natuurlijke of rechtspersoon die een verontreiniging veroorzaakt waardoor de zeegebieden worden bedreigd of aangetast, of die een voorval heeft veroorzaakt met een ernstig risico op verontreiniging, werkt samen met de overheid om er het hoofd aan te bieden en om er de schade van te herstellen. Deze personen schikken zich naar de instructies van de overheid, belast met de coördinatie van deze interventies.

Art. 36

§ 1. Geen enkel chemisch product mag, met het oog op de bestrijding van een verontreiniging, in zee worden geloosd of verspreid, en geen enkel voorwerp mag er na gebruik worden achtergelaten, zonder de toestemming van de daartoe door de minister gemachtigde overheid. Deze toestemming wordt geval per geval verleend en er kunnen voorwaarden aan verbonden worden.

§ 2. Om een verontreiniging door olie te bestrijden, worden prioritair en in hoofdzaak mechanische middelen ingezet. Het gebruik van oliedispersanten of andere chemische producten kan slechts worden toegestaan wanneer het onderzoek van de omstandigheden laat vermoeden dat de chemische behandeling een globale vermindering van de vooropgestelde nadelige effecten van de betrokken verontreiniging op het mariene milieu met zich zal meebrengen, ten opzichte van de natuurlijke processen en de andere bestrijdingsmethoden. In dat geval moet de hoeveelheid dispersant of ander product onder de 20 % van het te behandelen olievolume blijven en mag in geen geval 100 ton per verontreinigingsincident overschrijden.

§ 3. In zijn keuze van de meest aangewezen bestrijdingsmiddelen houdt de in § 1 bedoelde overheid rekening met de terzake opgebouwde ervaring van de bevoegde internationale organisaties en in het kader van verdragen.

Art. 34

L'autorité ayant compétence en mer peut accepter la proposition de l'auteur d'une pollution de déployer ses propres moyens d'intervention pour y faire face ou pour en réduire ou prévenir les effets. Dans ce cas, elle autorise au cas par cas les méthodes d'intervention proposées. L'autorité ayant compétence en mer reste chargée de la coordination de l'intervention sur les lieux et garde les opérations sous surveillance. Sa décision ne décharge pas l'auteur de la pollution de ses responsabilités en matière d'indemnisation des coûts des dommages causés.

Art. 35

Toute personne physique ou morale qui est l'auteur d'une pollution menaçant ou affectant les espaces marins ou d'un événement qui comporte un risque important d'une telle pollution collabore avec l'autorité pour y faire face ou pour en réparer les dommages. Ces personnes se conforment aux instructions de l'autorité chargée de la coordination de ces interventions.

Art. 36

§ 1^{er}. Aucun produit chimique ne peut être déversé ou répandu en mer pour lutter contre une pollution et aucun objet ne peut, après utilisation, y être abandonné sans l'autorisation de l'autorité mandatée à cette fin par le ministre. Cette autorisation est donnée au cas par cas et peut être assortie de conditions.

§ 2. Pour s'attaquer à une pollution par hydrocarbures il est fait usage prioritairement et principalement de moyens mécaniques. L'utilisation de dispersants d'hydrocarbures ou d'autres produits chimiques ne peut être autorisée que si l'examen des circonstances permet de juger que, comparé aux processus naturels et aux autres méthodes de lutte, le traitement chimique entraînera une diminution globale des effets défavorables que cette pollution aura, selon les prévisions, dans le milieu marin. Dans ce cas, la quantité de dispersant ou autre produit utilisé doit rester inférieure à 20% du volume des hydrocarbures à traiter et elle ne peut en aucun cas dépasser 100 tonnes par incident de pollution.

§ 3. Dans son choix des moyens de lutte les plus appropriés, l'autorité visée au § 1^{er} tient compte de l'expérience accumulée en la matière par les organisations internationales et dans le cadre des traités.

§ 4. De overheid die, op de plaats van de verontreiniging, belast werd met de coördinatie van de interventie, moet erover waken dat de bepalingen van §1 worden nageleefd.

HOOFDSTUK IX

Herstel van schade en van milieuverstoring

Art. 37

§ 1. Elke schade en elke milieuverstoring die de zeegebieden aantast ten gevolge van een ongeval of een inbreuk op de van kracht zijnde wetgeving, brengt voor diegene die de schade of milieuverstoring heeft veroorzaakt, de verplichting mee deze te herstellen, zelfs al heeft hij geen fout begaan.

§ 2. De veroorzaker van de schade of de milieuverstoring is niet aansprakelijk overeenkomstig § 1, indien hij aantoont dat de schade of milieuverstoring :

1° uitsluitend het gevolg is van oorlog, burgeroorlog, terrorisme of van een natuurverschijnsel van uitzonderlijke, onafwendbare en onweerstaanbare aard; of

2° geheel en al werd veroorzaakt door een opzettelijk handelen of nalaten van derden, met de bedoeling schade of milieuverstoring te veroorzaken en voor zover de betrokken derde geen vertegenwoordiger, aangestelde of uitvoeringsagent is van de aansprakelijke persoon; of

3° geheel en al werd veroorzaakt door onzorgvuldigheid of een andere onrechtmatige handeling van een overheid, verantwoordelijk voor het onderhoud van de lichten of andere hulpmiddelen bij de navigatie in de vervulling van haar taak.

§ 3. Het recht op herstel van schade bestaat in hoofde van de natuurlijke persoon of rechtspersoon die de schade heeft ondergaan. Het recht op herstel van milieuverstoring bestaat in hoofde van de Staat.

§ 4. Dit artikel laat het recht van diegene die een verontreiniging heeft veroorzaakt, onverlet om zijn aansprakelijkheid te beperken in de gevallen en onder de voorwaarden bepaald in de toepasselijke wetgeving.

§ 5. Maatregelen voor het herstel van schade of milieuverstoring die worden getroffen door anderen dan de veroorzaker van de schade of de milieuverstoring om componenten van het mariene milieu in natura te herstellen of om hen te vervangen door gelijkwaardige componenten, moeten door de aansprakelijke veroorzaker van de schade of de milieuverstoring worden vergoed, voor zover de kosten van deze maatregelen niet onredelijk zijn in het licht van de te bereiken resultaten op het vlak van de bescherming van het mariene milieu.

§ 4. L'autorité chargée de la coordination de l'intervention sur les lieux d'une pollution veille au respect des dispositions du § 1^{er}.

CHAPITRE IX

Réparation des dommages et de la perturbation environnementale

Art. 37

§ 1^{er}. Tout dommage et toute perturbation environnementale qui affecte les espaces marins à la suite d'un accident ou d'une infraction à la législation en vigueur entraîne pour son auteur l'obligation de le réparer, même s'il n'a commis aucune faute.

§ 2. L'auteur du dommage ou de la perturbation environnementale n'est pas responsable conformément au § 1^{er} s'il prouve que le dommage ou la perturbation environnementale :

1° résulte uniquement d'une guerre, d'une guerre civile, de terrorisme ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible ou;

2° résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage ou une perturbation environnementale et pour autant que le tiers concerné ne soit un représentant, préposé ou mandataire de la personne responsable ou;

3° résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'une autorité, responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de ses fonctions.

§ 3. Le droit de réparation d'un dommage est acquis par la personne privée ou morale qui a subi le préjudice. Le droit de réparation d'une perturbation environnementale est acquis par l'Etat.

§ 4. Le présent article ne porte pas atteinte au droit de l'auteur d'une pollution de limiter sa responsabilité dans les cas et dans les conditions prévus par la législation en vigueur.

§ 5. Les coûts des mesures de réparation du dommage ou de la perturbation environnementale, prises par des personnes autres que l'auteur du dommage ou de la perturbation environnementale afin de remettre en état des composantes du milieu marin ou afin de les remplacer par des composantes équivalents, doivent être remboursés par l'auteur du dommage ou de la perturbation environnementale, pour autant que les coûts de ces mesures ne soient pas déraisonnables au vu des résultats à atteindre pour la protection du milieu marin.

Art. 38

De kosten van de te herstellen schade bij verontreiniging omvat ook de kosten gedragen door de overheid en de personen die op haar verzoek tussenkwamen, voor het nemen van maatregelen ter voorkoming, beperking, vrijwaring, bescherming en bestrijding van verontreiniging of een dreigende verontreiniging van het mariene milieu.

Art. 39

De Koning regelt, op de gezamenlijke voordracht van de ministers bedoeld in artikel 32, § 2, de nadere regels inzake de bepaling en de invordering van de kosten van de acties en de prestaties die worden besteed door de overheid om het hoofd te bieden aan een verontreiniging, en door de personen die op haar verzoek tussenkwamen. Bij de berekening van deze kosten worden niet enkel de kosten besteed aan de ondernomen acties in aanmerking genomen, maar ook de vaste kosten die rechtstreeks zijn verbonden aan de interventie en de kosten die bij voorbaat worden besteed om over de nodige actiemiddelen te beschikken.

Art. 40

§ 1. De Koning kan criteria en nadere regels vaststellen volgens dewelke een milieuverstoring en de kosten van het herstel ervan worden vastgesteld.

§ 2. Bij een milieuverstoring wordt het herstel gevorderd door de Staat, onverminderd het recht van de andere personen bedoeld in artikel 37, § 5, om, in voorkomend geval, vergoeding te vorderen van de door hen gemaakte kosten.

§ 3. De kostprijs voor het herstel van de milieuverstoring dient door degene die de verstoring veroorzaakt heeft, te worden gestort in het Fonds Leefmilieu, bedoeld in de tabel gevoegd als bijlage bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen.

Art. 41

Wanneer verschillende personen op grond van de bepalingen van dit hoofdstuk aansprakelijk zijn voor één zelfde schade of één zelfde milieuverstoring, zijn zij hoofdelijk aansprakelijk.

Art. 42

§ 1. Teneinde ervoor te zorgen dat de personen verantwoordelijk voor de in dit hoofdstuk voorziene vergoeding voor schade aan het mariene milieu zich niet kunnen onttrekken aan hun verplichtingen, kan

Art. 38

Le coût du dommage à réparer en cas de pollution comprend également les coûts supportés par l'autorité et les personnes intervenues à sa demande pour prendre des mesures de prévention, réduction, sauvegarde, protection ou lutte contre une pollution ou une menace de pollution du milieu marin.

Art. 39

Le Roi arrête, sur la proposition concertée des ministres visés à l'article 32, § 2, les modalités de fixation et de recouvrement des coûts des actions et prestations engagés par l'autorité et par les personnes intervenant à sa demande pour faire face à une pollution. Le calcul de ces coûts prend en compte, non seulement les coûts engagés du fait de l'action entreprise, mais aussi les coûts fixes directement liés à l'intervention et les coûts engagés à l'avance pour disposer des moyens d'action nécessaires.

Art. 40

§ 1^{er}. Le Roi peut arrêter des critères et modalités suivant lesquels une perturbation environnementale et le coût de sa réparation doivent être établis.

§ 2. En cas de perturbation environnementale, la réparation est exigée par l'Etat, sans préjudice du droit des autres personnes visées à l'article 37, § 5, d'exiger, le cas échéant, le remboursement des coûts qu'elles ont encourus.

§ 3. L'auteur de la perturbation environnementale est tenu de verser le montant de la réparation au Fonds Environnement visé au tableau annexé à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires.

Art. 41

Quand, sur la base des dispositions du présent chapitre, plusieurs personnes sont responsables d'un même dommage environnemental ou d'une même perturbation environnementale, elles sont solidairement responsables.

Art. 42

§ 1^{er}. Afin de veiller à ce que les personnes responsables du paiement de l'indemnité visée au présent chapitre pour un dommage au milieu marin ne puissent se soustraire à leurs obligations, l'autorité peut,

de overheid, van zodra het risico voor verontreiniging is vastgesteld, eisen dat een borgsom wordt gestort in de Deposito- en Consignatiekas, waarvan de grootte volstaat om de verwachte schade te dekken, zonder evenwel de limieten vastgesteld door het internationaal recht te overschrijden. Het storten van deze som kan zonder kosten voor de Staat worden vervangen door een bankgarantie verleend door een in België gevestigde bank of een door de overheid ontvankelijk verklaarde garantie getekend door een « *Protection and Indemnity Club* ».

§ 2. Om het bedrag van de borgsom vast te stellen, houdt de overheid niet alleen rekening met de reeds geleden schade, maar ook met de risico's en de toekomstige gevolgen, zoals geëvalueerd door de bevoegde diensten van de overheid.

HOOFDSTUK X

Toezicht en controle

Art. 43

Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van de gerechtelijke politie, worden inbreuken op de bepalingen van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan, opgespoord en vastgesteld door de volgende personen :

- 1° de waterschouten en de ambtenaren en agenten van de Zeevaartpolitie;
- 2° de gezagvoerders en hun aangestelden van de patrouillevaartuigen en -vliegtuigen van de Staat;
- 3° de ambtenaren en agenten van het ministerie van Economische Zaken, aangeduid door de minister tot wiens bevoegdheid de Economische Zaken behoren;
- 4° de ambtenaren en agenten van de Beheers-eenheid van het Mathematisch Model van de Noord-zee;
- 5° de daartoe door hun hiërarchie gemandateerde officieren en onderofficieren van de Marine;
- 6° de ambtenaren van de Dienst Zeevisserij van het ministerie van Middenstand en Landbouw, aangeduid door de minister tot wiens bevoegdheid de Landbouw behoort, voor zover de inbreuken betrekking hebben op de visserij;
- 7° de beëdigde agenten aangeduid door de minister voor het toezicht op de beschermde mariene gebieden, opgericht krachtens artikel 7 van deze wet.

Art. 44

§ 1. De processen-verbaal worden opgesteld in het Nederlands of het Frans.

§ 2. Bij verklaring in een andere taal op vraag van wie de verklaring aflegt, wordt een door hem in eigen

dès que le risque d'une pollution est établi, exiger qu'un cautionnement soit versé à la Caisse des Dépôts et Consignations, dont le montant suffise à couvrir le dommage prévisible, sans excéder les limites fixées par le droit international. La consignation de cette somme peut, sans occasionner de frais à l'Etat, être remplacée par la constitution d'une garantie bancaire accordée par une banque établie en Belgique ou d'une garantie signée par un « *Protection and Indemnity Club* », déclarée recevable par l'autorité.

§ 2. Pour établir le montant du cautionnement, l'autorité tient compte, non seulement des dommages déjà survenus, mais également des risques et conséquences futurs tels qu'évalués par les services compétents de l'autorité.

CHAPITRE X

Surveillance et contrôle

Art. 43

Sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, les infractions aux dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution sont recherchées et constatées par les personnes suivantes :

- 1° les commissaires maritimes et les fonctionnaires et agents de la Police maritime;
- 2° les commandants des bâtiments et aéronefs de l'Etat et leurs préposés;
- 3° les fonctionnaires et agents du ministère des Affaires économiques désignés par le ministre qui a les Affaires économiques dans ses attributions;
- 4° les fonctionnaires et agents de l'Unité de Gestion du Modèle mathématique de la Mer du Nord;
- 5° les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés à cet effet par leur hiérarchie;
- 6° les fonctionnaires du Service de la Pêche Maritime du ministère des Classes Moyennes et de l'Agriculture, désignés par le ministre qui a l'Agriculture dans ses attributions, pour autant que les infractions aient trait à la pêche;
- 7° les agents assermentés désignés par le ministre compétent pour assurer la surveillance des aires marines protégées érigées en vertu de l'article 7 de la présente loi.

Art. 44

§ 1^{er}. Les procès-verbaux sont rédigés en néerlandais ou en français.

§ 2. En cas de déclaration dans une autre langue à la demande du déclarant, celui-ci fait par écrit une

taal geschreven verklaring bij het proces-verbaal gevoegd.

§ 3. Deze processen-verbaal gelden tot bewijs van het tegendeel. Binnen de vijftien dagen na de vaststelling van de overtreding wordt aan de overtredders een afschrift betekend, of indien het buitenlandse overtredders betreft, aan hun vertegenwoordigers in België of bij ontstentenis, aan de diplomatieke vertegenwoordiging van de Staat waarvan zij onderdaan zijn.

Art. 45

§ 1. De in artikel 43, 1° tot 7°, vermelde ambtenaren en agenten alsmede de officieren van gerechtelijke politie hebben in de uitoefening van hun functie, dag en nacht vrije toegang tot de schepen, de installaties en bouwwerken die zich in de zeegebieden bevinden, voor zover dit noodzakelijk is om inbreuken op deze wet te kunnen vaststellen en mits inachtneming bij koopvaardij-schepen van de terzake geldende procedures.

§ 2. De in artikel 43, 1° en 3°, vermelde ambtenaren en agenten alsmede de officieren van gerechtelijke politie hebben, in de uitoefening van hun functie, dag en nacht vrije toegang tot de opslagplaatsen, overslagruimtes, kantoren, magazijnen, handelsgebouwen, voertuigen en ondernemingen die zich op land bevinden, voor zover dit noodzakelijk is om inbreuken op deze wet te kunnen vaststellen. Zij kunnen de plaatsen die tot woning dienen slechts bezoeken mits verlof van de rechter van de politierechtbank.

§ 3. In de uitoefening van hun functie kunnen de in artikel 43 vermelde ambtenaren en agenten alsmede de officieren van gerechtelijke politie zich doen bijstaan door deskundigen, en hebben zij het recht inzage te eisen en afschrift te nemen van documenten.

§ 4. De toegang tot de schepen en installaties van de Krijgsmacht, in zee of op het land, is slechts mogelijk na toelating hiertoe verleend door de terzake bevoegde militaire overheid.

Art. 46

De in artikel 43 vermelde ambtenaren en agenten alsmede de officieren van gerechtelijke politie kunnen stalen nemen of laten nemen voor analyse. Van die staalname wordt proces-verbaal opgemaakt.

Art. 47

De in artikel 43 vermelde ambtenaren en agenten alsmede de officieren van gerechtelijke politie kunnen een beroep doen op de openbare macht voor de vervulling van hun taak.

déclaration dans sa langue qui est jointe au procès-verbal.

§ 3. Les procès-verbaux font foi jusqu'à preuve du contraire. Une copie en est signifiée dans les quinze jours de la constatation de l'infraction aux auteurs de l'infraction ou, quant il s'agit de ressortissants étrangers, à leurs représentants en Belgique, ou, à défaut, à la représentation diplomatique de l'Etat dont ils sont les ressortissants.

Art. 45

§ 1^{er}. Les fonctionnaires et agents visés à l'article 43, 1° à 7°, ainsi que les officiers de la police judiciaire ont jour et nuit libre accès, dans l'exercice de leur fonction, aux navires, installations et ouvrages situés dans les espaces marins, pour autant que ce libre accès soit nécessaire pour constater les infractions aux dispositions de la présente loi et que, pour les navires marchands, les procédures en vigueur soient respectées.

§ 2. Dans l'exercice de leur fonction, les fonctionnaires et agents visés à l'article 43, 1° et 3°, ainsi que les officiers de la police judiciaire ont, jour et nuit, libre accès aux entrepôts, dépôts, bureaux, magasins, bâtiments d'entreprise, véhicules et entreprises situés à terre, pour autant que ce libre accès soit nécessaire pour constater les infractions aux dispositions de la présente loi. Ils ne peuvent visiter les lieux servant à l'habitation qu'avec l'autorisation du juge du tribunal de police.

§ 3. Dans l'exercice de leur fonction, les fonctionnaires et agents visés à l'article 43 ainsi que les officiers de la police judiciaire peuvent se faire assister par des experts et sont en droit d'exiger de prendre connaissance et de prendre copie de documents.

§ 4. L'accès aux navires et installations des Forces armées, en mer ou à terre, n'est possible qu'après l'autorisation de l'autorité militaire compétente en la matière.

Art. 46

Les fonctionnaires et agents visés à l'article 43 ainsi que les officiers de la police judiciaire peuvent prélever ou faire prélever des échantillons à des fins d'analyse. Il est dressé procès-verbal de ce prélèvement.

Art. 47

Les fonctionnaires et agents visés à l'article 43 ainsi que les officiers de la police judiciaire peuvent requérir l'assistance de la force publique pour l'accomplissement de leur mission.

Art. 48

§ 1. Indien de overheid met bevoegdheid op zee goede redenen heeft om aan te nemen dat een vreemd schip de wetten en reglementen van België heeft overtreden, kan zij de achtervolging inzetten op voorwaarde dat het schip of één van zijn boten zich in de territoriale zee bevindt, of in de aansluitende zone die grenst aan de territoriale zee. Indien het echter gaat over een overtreding van de wetten en reglementen van toepassing in de exclusieve economische zone of op het continentaal plat, kan de achtervolging in het geheel van de zeegebieden worden ingezet.

§ 2. De achtervolging wordt uitgeoefend door Belgische oorlogsschepen of militaire luchtvaartuigen of door andere Belgische overheidsschepen of -luchtvaartuigen daartoe gemachtigd. De achtervolging wordt slechts ingezet indien het vreemd schip aan een zichtbaar of hoorbaar bevel tot stoppen geen gevolg geeft en wordt ononderbroken voortgezet voorbij de grenzen van de zeegebieden.

§ 3. Het achtervolgingsrecht houdt op zodra het achtervolgde schip de territoriale zee van zijn eigen land of van een derde Staat bereikt, tenzij een akkoord met deze Staat hierover anders beschikt.

§ 4. Onverminderd het door dit artikel ingestelde recht van achtervolging, kan de Koning de nadere regels vaststellen die de in § 2 bedoelde schepen en luchtvaartuigen dienen te volgen in het kader van de uitoefening van dit recht.

HOOFDSTUK XI

Wijzigingen aan het Gerechtelijk Wetboek

Art. 49

Aan artikel 569, eerste lid van het Gerechtelijk Wetboek wordt een punt 31° gevoegd dat luidt als volgt :

« 31° bij ontstentenis van andere bepalingen tot toekenning van bevoegdheid, van de vorderingen ingeleid krachtens de wet van ... ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België. ».

Art. 50

Artikel 633 van hetzelfde Wetboek wordt aangevuld met een tweede lid dat luidt als volgt :

« Voor de vorderingen betreffende bewarende beslagen en middelen tot tenuitvoerlegging ingesteld krachtens de wet van ... ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België, zijn de beslagrechters van de arrondissementen van Veurne, Brugge en Antwerpen tevens bevoegd. ».

Art. 48

§ 1^{er}. Si l'autorité ayant compétence en mer a de sérieuses raisons de penser qu'un navire étranger a contrevenu aux lois et règlements de la Belgique, elle peut engager la poursuite à condition que le navire ou une de ses embarcations se trouve dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë à celle-ci. Toutefois, s'il s'agit d'une infraction aux lois et règlements applicables à la zone économique exclusive ou au plateau continental, la poursuite peut être engagée dans l'ensemble des espaces marins.

§ 2. La poursuite est effectuée par des navires de guerre ou des aéronefs militaires belges ou par tout autre navire ou avion belge de service public et mandaté à cet effet. La poursuite ne commence que lorsque le navire étranger ne donne pas suite à un ordre de stopper, visuel ou sonore, et elle est continuée d'une façon ininterrompue au-delà des limites des espaces marins.

§ 3. Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de l'Etat dont il relève ou d'un autre Etat, à moins qu'un accord avec cet Etat n'en dispose autrement.

§ 4. Sans préjudice de l'exercice du droit de poursuite établi par le présent article, le Roi peut fixer les règles supplémentaires que les navires et aéronefs visés au § 2 sont tenus de suivre dans le cadre de l'exercice dudit droit.

CHAPITRE XI

Modifications apportées au Code judiciaire

Art. 49

A l'article 569, alinéa premier, du Code judiciaire est ajouté un point 31° libellé comme suit :

« 31° à défaut d'autres dispositions attributives de compétence, des demandes introduites en vertu de la loi du ... visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique. ».

Art. 50

L'article 633 du même Code est complété par un seconde alinéa libellé comme suit :

« Pour les demandes en matière de saisies conservatoires et les voies d'exécution instituées en vertu de la loi du ... visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique, sont également compétents, les juges des saisies des arrondissements de Furnes, Bruges et Anvers. ».

HOOFDSTUK XII

Strafbepalingen

Art. 51

§ 1. De inbreuken op de bepalingen van de artikelen 6, 7, 8, 10, 11 en 12 of de uitvoeringsbesluiten ervan, worden gestraft met een geldboete van vijfhonderd frank tot honderdduizend frank.

§ 2. De inbreuken op de bepalingen van de artikelen 13 en 14 of de uitvoeringsbesluiten ervan, worden gestraft met een geldboete van honderd frank tot tweeduizend frank.

§ 3. In geval van herhaling van de inbreuken op de bepalingen van de artikelen 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13 en 14 of de uitvoeringsbesluiten ervan, binnen een termijn van drie jaar volgend op de veroordeling wegens hetzelfde misdrijf, wordt de strafmaat verdubbeld.

§ 4. De in dit artikel voorziene straffen worden verdubbeld wanneer de inbreuk is begaan tussen zonsondergang en zonsopgang.

Art. 52

§ 1. De inbreuken op de bepalingen van de artikelen 15, 16 en 17 worden gestraft met een geldboete van honderdduizend frank tot één miljoen frank en met een gevangenisstraf van twee maanden tot twee jaar, of met een van deze straffen alleen.

§ 2. Onder voorbehoud van het bepaalde in artikel 54, worden de inbreuken op de bepalingen van de artikelen 18 en 19 of van de uitvoeringsbesluiten ervan, gestraft met een geldboete van tienduizend frank tot tweehonderdduizend frank en met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot zes maanden, of met één van deze straffen alleen.

§ 3. In geval van herhaling van de inbreuken op de bepalingen van de artikelen 15, 16, 17, 18 en 19 of de uitvoeringsbesluiten ervan, binnen de termijn van drie jaar volgend op de veroordeling wegens hetzelfde misdrijf, wordt de strafmaat verdubbeld.

§ 4. De in dit artikel voorziene straffen worden verdubbeld wanneer de inbreuk is begaan tussen zonsondergang en zonsopgang.

Art. 53

Wordt gestraft met een geldboete van tienduizend frank tot vijftientigduizend frank, de kapitein die een inbreuk pleegt op artikel 20, § 1 of artikel 21, § 1 of de uitvoeringsbesluiten ervan.

CHAPITRE XII

Dispositions pénales

Art. 51

§ 1^{er}. Les infractions aux dispositions des articles 6, 7, 8, 10, 11 et 12 ou de leurs arrêtés d'exécution sont punies d'une amende de cinq cents francs à cent mille francs.

§ 2. Les infractions aux dispositions des articles 13 et 14 ou de leurs arrêtés d'exécution sont punies d'une amende de cent francs à deux mille francs.

§ 3. En cas de récidive dans un délai de trois ans suivant la condamnation pour infraction aux dispositions des articles 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13 et 14 ou de leurs arrêtés d'exécution, la peine est doublée.

§ 4. Les peines prévues au présent article sont doublées lorsque l'infraction est commise entre le coucher et le lever du soleil.

Art. 52

§ 1^{er}. Les infractions aux dispositions des articles 15, 16 et 17 sont punies d'une amende de cent mille francs à un million de francs et d'une peine de prison de deux mois à deux ans ou d'une de ces peines seulement.

§ 2. Sous réserve de l'article 54, les infractions aux dispositions des articles 18 et 19 ou de leurs arrêtés d'exécution sont punies d'une amende de dix mille francs à deux cent mille francs et d'une peine de prison de quinze jours à six mois, ou d'une de ces peines seulement.

§ 3. En cas de récidive dans un délai de trois ans suivant la condamnation pour infraction aux dispositions des articles 15, 16, 17, 18 et 19 ou de leurs arrêtés d'exécution, la peine est doublée.

§ 4. Les peines prévues au présent article sont doublées lorsque l'infraction est commise entre le coucher et le lever du soleil.

Art. 53

Est puni d'une amende de dix mille francs à vingt-cinq mille francs le capitaine qui a commis une infraction aux dispositions de l'article 20, § 1^{er}, ou de l'article 21, § 1^{er}, ou de ses arrêtés d'exécution.

Art. 54

§ 1. Diegene die een activiteit uitoefent zonder een voorafgaandelijke geldige vergunning of machtiging zoals vereist in de artikels 18 en 25 en de uitvoeringsbesluiten ervan, wordt gestraft met een geldboete van vijftigduizend frank tot vijfhonderdduizend frank en met een gevangenisstraf van één maand tot één jaar, of met één van deze straffen alleen.

§ 2. In geval van herhaling van de inbreuken op de bepalingen van de artikels 18 en 25 binnen een termijn van drie jaar volgend op de veroordeling wegens hetzelfde misdrijf, wordt de strafmaat verdubbeld.

Art. 55

Diegene die de verplichting bedoeld in artikel 36, § 1 niet heeft nageleefd of doen naleven, wordt gestraft met een geldboete van tienduizend frank tot tweehonderdduizend frank.

Art. 56

Wordt gestraft met een geldboete van tweeduizend frank tot tienduizend frank, hij die bij toepassing van artikel 28, § 2 of de uitvoeringsbesluiten van artikel 30, § 1 wetens en willens onjuiste gegevens in een milieueffectenrapport aan de overheid heeft verstrekt, wanneer de juiste informatie van die aard is dat de vergunning of de machtiging niet zou worden toegekend of dat daardoor de milieueffectenbeoordeling verkeerd werd ingeschat.

Art. 57

Wordt gestraft met een geldboete van tweeduizend frank tot tienduizend frank, hij die bij het uitoefenen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten de regelmatig uitgevoerde opdrachten van controle, toezicht en opsporing verhindert of de instructies of de coördinatie door de overheid manifest negeert.

Art. 58

De rechtspersonen zijn burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de schadevergoedingen, kosten en geldboetes, voortspruitend uit veroordelingen uitgesproken tegen hun organen of aangestelden wegens inbreuken op de bepalingen van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan.

Art. 54

§ 1^{er}. Est puni d'une amende de cinquante mille francs à cinq cent mille francs et d'une peine de prison d'un mois à un an, ou d'une de ces peines seulement, celui qui exerce une activité sans avoir au préalable reçu un permis ou une autorisation en bonne et due forme, comme exigé aux articles 18 et 25 et à leurs arrêtés d'exécution.

§ 2. En cas de récidive dans un délai de trois ans suivant la condamnation pour infraction aux dispositions des articles 18 et 25, la peine est doublée.

Art. 55

Est puni d'une amende de dix mille francs à deux cent mille francs celui qui n'a pas respecté ou qui a fait enfreindre l'obligation mentionnée à l'article 36, § 1^{er}.

Art. 56

Est puni d'une amende de deux mille à dix mille francs celui qui, dans l'application de l'article 28, § 2, ou des arrêtés d'exécution de l'article 30, § 1^{er}, a sciemment et délibérément fourni des informations inexactes à l'autorité dans une étude d'incidences, lorsque les informations correctes auraient entraîné le refus du permis ou de l'autorisation ou lorsque l'exactitude de l'évaluation des incidences sur l'environnement s'en trouve compromise.

Art. 57

Est puni d'une amende de deux mille francs à dix mille francs celui qui, dans l'application de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, fait obstacle aux missions de contrôle, de surveillance et de dépistage régulièrement exécutées ou qui refuse manifestement les instructions reçues ou ignore manifestement la coordination assurée par l'autorité.

Art. 58

Les personnes morales sont civilement responsables du paiement des dommages-intérêts, frais et amendes prononcés à charge de leurs organes ou préposés pour les infractions aux dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

Art. 59

Twintig procent van het bedrag van de geldboetes uitgesproken op basis van de artikelen 51 tot 57 moeten door de veroordeelde rechtstreeks worden gestort in het Fonds Leefmilieu, voorzien bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen.

Art. 60

Zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheden van de militaire rechtbanken, zijn de rechtbanken van Brussel, Brugge, Veurne en Antwerpen bevoegd kennis te nemen van de overtredingen van deze wet.

Art. 61

Artikel 216*bis* van het Wetboek van Strafvordering met betrekking tot de minnelijke schikkingen, is van toepassing met dien verstande dat :

— het minimumbedrag van de geldsom niet minder mag bedragen dan één tiende van de bij deze wet bepaalde minimum geldboete, verhoogd met de opdecimen;

— twintig procent van het bedrag van deze minnelijke schikking door de dader rechtstreeks wordt gestort in het Fonds Leefmilieu voorzien bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen.

Art. 62

§ 1. De rechtbank beveelt op vordering van de minister, de verwijdering van de voorwerpen, inrichtingen of bouwwerken die in de zeegebieden werden geplaatst in overtreding op deze wet en het herstel van de oorspronkelijke staat. De rechtbank bepaalt daarvoor een termijn die één jaar niet mag overschrijden.

De rechten van de burgerlijke partij zijn ingeval van rechtstreeks herstel beperkt tot de door de minister gekozen wijze van herstel, onverminderd het recht om vergoeding voor schade te eisen van de veroordeelde.

§ 2. Voor het geval dat de plaats niet in de vorige staat wordt hersteld, beveelt het vonnis dat de minister en eventueel de burgerlijke partij van ambtswege in de uitvoering ervan kunnen voorzien. De overheid of natuurlijke persoon die het vonnis uitvoert, is gerechtigd de van de herstelling van de plaats afkomende materialen en voorwerpen te verkopen, te vervoeren, op te slaan en te vernietigen.

De veroordeelde is gehouden alle uitvoeringskosten, verminderd met de opbrengst van de verkoop van de materialen en voorwerpen, te vergoeden op vertoon van een staat, begroot en invorderbaar verklaard door de beslagrechter.

Art. 59

La personne condamnée est tenue de verser directement vingt pour cent du montant des amendes prononcées sur la base des articles 51 à 57 au Fonds Environnement prévu à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires.

Art. 60

Sans porter atteinte aux compétences des tribunaux militaires, les tribunaux de Bruxelles, Bruges, Furnes et Anvers sont compétents pour prendre connaissance des infractions à la présente loi.

Art. 61

L'article 216*bis* du Code d'Instruction criminelle relatif aux transactions à l'amiable est applicable, étant entendu que :

— le montant minimum de la somme ne peut être inférieur au dixième de l'amende minimum prévue par la présente loi, augmentée des décimes additionnels;

— l'auteur doit verser directement vingt pour cent du montant total de cette transaction au Fonds Environnement prévu à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires.

Art. 62

§ 1^{er}. Le tribunal ordonne, à la demande du ministre, l'enlèvement des objets, ouvrages ou constructions qui ont été mis en place dans les espaces marins en infraction aux dispositions de la présente loi et la remise en état. Le tribunal fixe à cette fin un délai qui ne peut dépasser un an.

Les droits de la partie civile sont limités pour la réparation directe à celle choisie par le ministre, sans préjudice de son droit à être indemnisée pour le dommage par le condamné.

§ 2. Le tribunal ordonne que, lorsque les lieux ne sont pas remis en état, le ministre et éventuellement la partie civile pourront pourvoir d'office à son exécution. L'autorité compétente ou la personne privée qui exécute le jugement a le droit de vendre les matériaux ou objets résultant de la remise en état des lieux, de les transposer, de les entreposer et de procéder à leur destruction.

Le condamné est contraint au remboursement de tous les frais d'exécution, déduction faite du prix de la vente des matériaux et objets, sur présentation d'un état taxé et rendu exécutoire par le juge des saisies.

§ 3. De §§ 1 en 2 zijn niet van toepassing bij gezonken schepen, scheepstuig en scheepslading ingevolge scheepvaartongevallen, zoals bedoeld in Hoofdstuk V van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake scheepvaart.

Art. 63

Alle bepalingen van Boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van Hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing.

HOOFDSTUK XIII

Wijzigingsbepalingen

Art. 64

§ 1. In artikel 1 van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van de verontreiniging door schepen wordt het punt 4° als volgt gewijzigd :

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

§ 2. Hetzelfde artikel wordt als volgt aangevuld :

« 8° « pleziervaartuig » : elk vaartuig met een lengte over alles van 2,5 tot 24 meter, met of zonder eigen voortstuwingsvermogen, dat louter bestemd is voor het genoeg en om aan watersport te doen; ».

Art. 65

Artikel 6 van dezelfde wet wordt aangevuld als volgt :

« De schepen die de Belgische havens aanlopen, moeten voorzien zijn van een identificatienummer verstrekt door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Dit identificatienummer moet duidelijk leesbaar zijn op de relevante scheepsdocumenten. ».

Art. 66

Een artikel 5bis, luidend als volgt, wordt in dezelfde wet ingevoegd :

« Art. 5bis. — Alle middelen van bewijs kunnen door de overheid worden aangewend ter bevestiging van duidelijke redenen om aan te nemen dat een lozing heeft plaatsgevonden, inbegrepen ooggetuigenverslagen, foto- en filmbeelden, kleurschakeringen op het wateroppervlak en andere door België

§ 3. Les §§ 1^{er} et 2 ne sont pas d'application pour des navires, objets ou cargaisons coulés à la suite d'accidents de navigation visés par le Chapitre V de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime.

Art. 63

Toutes les dispositions du Livre I^{er} du Code Pénal, y compris le Chapitre VII et l'article 85, sont applicables.

CHAPITRE XIII

Dispositions modificatives

Art. 64

§ 1^{er}. A l'article 1^{er} de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution de la mer par des navires, le point 4° est modifié comme suit :

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

§ 2. Le même article est complété comme suit :

« 8° « bateau de plaisance » : tout bâtiment d'une longueur hors tout de 2,5 à 24 mètres, avec ou sans moyen de propulsion propre, qui n'est utilisé que pour l'agrément et la pratique des sports nautiques; ».

Art. 65

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

« Les navires qui entrent dans les ports belges doivent être pourvus d'un numéro d'identification accordé par l'Organisation maritime internationale (OMI). Ce numéro d'identification doit être clairement lisible sur les documents de bord pertinents. ».

Art. 66

Un article 5bis, rédigé comme suit, est inséré dans la même loi :

« Art. 5bis. — Tous moyens de preuve peuvent être apportés par l'autorité afin de confirmer qu'il y a de sérieuses raisons de penser qu'un rejet a eu lieu, y compris les dépositions de témoins oculaires, les photos et films, les nuances de couleur à la surface de l'eau et tous autres moyens standardisés d'évalua-

aanvaarde internationale of regionale beoordelingsstandaarden.

Elk zichtbaar spoor door een schip achtergelaten, op of onder het wateroppervlak, in zijn kielzog of zijn onmiddellijke nabijheid, maakt op zich een duidelijke reden uit om aan te nemen dat een lozing heeft plaatsgevonden. ».

Art. 67

Een artikel 11*bis*, luidend als volgt, wordt in dezelfde wet ingevoegd :

« Art. 11*bis*. — Ieder olietankschip met een bruto tonnage van 150 ton of meer en ieder ander schip, dat geen olietankschip is, met een bruto tonnage van 400 ton of meer, dient een noodplan voor olieverontreiniging aan boord te hebben.

Een dergelijk plan moet in overeenstemming zijn met de door de Internationale Maritieme Organisatie opgestelde richtlijnen. Het plan omvat ten minste :

1° de procedure die dient te worden gevolgd door de kapitein of anderen die het bevel voeren over het schip voor het melden van voorvallen van verontreiniging, zoals vereist volgens artikel 8, Protocol I van het Verdrag, aangevuld met de door de Internationale Maritieme Organisatie ontwikkelde richtlijnen;

2° de lijst van autoriteiten of personen met wie contact moet worden opgenomen in het geval van een voorval van olieverontreiniging;

3° een gedetailleerde omschrijving van de maatregelen die onmiddellijk dienen te worden genomen door personen aan boord om de lozing van olie als gevolg van het voorval te bestrijden of te beperken en;

4° de procedures en de contactpersonen aan boord van het schip voor de coördinatie tussen maatregelen aan boord en maatregelen van de nationale en lokale autoriteiten ter bestrijding van verontreiniging. ».

Art. 68

Artikel 12 van dezelfde wet wordt aangevuld als volgt :

« Het is een schip dat aan boord niet beschikt over een noodplan voor olieverontreiniging conform met het Verdrag en met artikel 11*bis*, verboden een Belgische haven te verlaten. ».

Art. 69

In dezelfde wet wordt een artikel 17*bis* ingevoegd luidend als volgt :

« Art. 17*bis*. — § 1. De waterschouten en de agenten van de zeevaartpolitie kunnen in de Belgische havens aan boord van een schip dat een vreemde vlag voert, een onderzoek instellen, teneinde na te gaan of

tion internationaux ou régionaux reconnus par la Belgique.

Toute trace visible laissée par un navire sur ou sous la surface de l'eau, dans son sillage ou dans ses environs immédiats, constitue en soi une raison sérieuse de penser qu'un rejet a eu lieu. ».

Art. 67

Un article 11*bis* rédigé comme suit est inséré dans la même loi :

« Art. 11*bis*. — Tout pétrolier d'un tonnage brut d'au moins 150 tonnes et tout autre navire, autre qu'un pétrolier, d'un tonnage brut d'au moins 400 tonnes, doit avoir à son bord un plan d'urgence pour la pollution par les hydrocarbures.

Ce plan doit être conforme aux directives de l'Organisation maritime internationale. Le plan comprend au moins :

1° la procédure qui doit être suivie par le capitaine et les autres personnes ayant le commandement du navire pour la notification d'incidents de pollution conformément à l'article 8 du Protocole I de la Convention, complété par les directives de l'Organisation maritime internationale;

2° la liste des autorités ou personnes à contacter en cas d'accident de pollution par les hydrocarbures;

3° une description détaillée des mesures qui doivent être prises immédiatement par les personnes à bord pour combattre ou limiter le déversement de pétrole résultant de l'accident et;

4° les procédures et les personnes à contacter à bord du navire pour la coordination entre les mesures à bord et les mesures prises par les autorités nationales et locales pour la lutte contre la pollution. ».

Art. 68

L'article 12 de la même loi est complété comme suit :

« Il est interdit à un navire qui ne dispose pas à son bord d'un plan d'urgence pour la pollution par les hydrocarbures, conforme à la Convention et à l'article 11*bis*, de quitter un port belge. ».

Art. 69

Dans la même loi, un article 17*bis* est inséré, libellé comme suit :

« Art. 17*bis*. — § 1^{er}. Dans les ports belges, les commissaires maritimes et les agents de la police maritime peuvent mener une enquête à bord d'un navire battant pavillon étranger afin d'établir si des

in strijd met de bepalingen van deze wet of de uitvoeringsbesluiten ervan, schadelijke stoffen zijn geloosd in de Belgische territoriale zee of in een andere maritieme zone waarover België jurisdictie kan uitoefenen, overeenkomstig het internationaal recht. Wanneer bewijselementen zulks vereisen, kan een rechtsvervolging worden ingesteld. Deze bevoegdheid wordt hen ook verleend, op eigen initiatief of op verzoek van een andere betrokken Staat, voor overtredingen van het Verdrag begaan op volle zee. Deze bevoegdheid wordt tevens uitgebreid tot overtredingen van het Verdrag begaan in de maritieme zone waarover een andere kuststaat jurisdictie bezit, op uitsluitend verzoek van deze laatste of van de vlaggestaat.

§ 2. De waterschouten, de agenten van de zeevaartpolitie, de gezagvoerders van patrouillevaartuigen en de daartoe gemandateerde officieren en onderofficieren van de Marine kunnen aan boord van een schip dat een vreemde vlag voert, een onderzoek instellen wanneer het schip zich bevindt in de Belgische territoriale zee of in een andere maritieme zone waarover België jurisdictie kan uitoefenen, overeenkomstig het internationaal recht, teneinde na te gaan of in strijd met de bepalingen van deze wet of de uitvoeringsbesluiten ervan, schadelijke stoffen in zee zijn geloosd.

§ 3. Een onderzoek op zee omvat in eerste instantie een controle van alle documenten vereist om de lozingsovertreding te kunnen bevestigen of te ontkrachten en een verhoor van de kapitein. Indien uit de documenten het bewijs van de lozingsovertreding onvoldoende blijkt, kan worden overgegaan tot een nadere feitelijke inspectie van de voor de lozing belangrijke delen van het schip en het nemen van monsters.

§ 4. Wanneer zij op grond van § 2 of § 3 optreden ten opzichte van een schip dat een vreemde vlag voert, leven de bedoelde ambtenaren en agenten volgende regels na :

1° bij duidelijke redenen om aan te nemen dat een schip, in de territoriale zee een overtreding heeft begaan, kunnen zij in de territoriale zee overgaan tot het onderzoek van het schip. Wanneer bewijselementen zulks vereisen, kan een rechtsvervolging worden ingesteld en kan het schip in de territoriale zee worden vastgehouden of naar een Belgische haven worden opgebracht. De vasthouding wordt opgeheven vanaf het ogenblik dat de borgsom voorzien in artikel 31, lid 2, van deze wet wordt gestort;

2° bij duidelijke redenen om aan te nemen dat het schip in de exclusieve economische zone een overtreding heeft begaan, kunnen zij het schip vragen alle informatie mee te delen die nodig is om vast te stellen of zich wel degelijk een overtreding heeft voorgedaan, alsook de identiteit van het schip, zijn haven van registratie, en zijn laatste en volgende aanloophaven;

3° bij duidelijke redenen om aan te nemen dat het schip in de exclusieve economische zone tot een lozing, ernstig genoeg om in strijd te zijn met het

substances nuisibles ont été rejetées, en infraction aux dispositions de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution, dans la mer territoriale belge ou dans une autre zone maritime sur laquelle la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international. Une poursuite en justice peut être entamée lorsque des éléments de preuve l'exigent. Cette compétence leur est également octroyée, à leur propre initiative ou à la demande d'un autre Etat concerné, pour les infractions à la Convention commises en haute mer. Cette compétence est également étendue aux infractions à la Convention commises dans la zone maritime dépendant de la juridiction d'un autre état côtier, à la demande exclusive de ce dernier ou de l'Etat du pavillon.

§ 2. Les commissaires maritimes, les agents de la police maritime, les commandants de bâtiments patrouilleurs et les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés à cet effet peuvent mener une enquête à bord d'un navire battant pavillon étranger, quand le navire se trouve dans les eaux territoriales belges ou dans une autre zone maritime sur laquelle la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international, afin d'établir si des substances nuisibles ont été rejetées en mer en infraction aux dispositions de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution.

§ 3. Une enquête en mer comprend en première instance un contrôle de tous les documents requis pour établir l'existence ou la non-existence d'un rejet illicite et une audition du capitaine. Si les documents ne permettent pas d'établir à suffisance la preuve du rejet illicite, il peut être procédé à une inspection plus détaillée des parties du navire qui sont importantes pour établir le rejet et à la prise d'échantillons.

§ 4. Lorsqu'ils interviennent sur la base du § 2 ou du § 3 ci-dessus à l'égard d'un navire qui bat pavillon étranger, les fonctionnaires et agents visés se conforment aux règles suivantes :

1° s'il y a de sérieuses raisons de penser qu'un navire a commis une infraction dans la mer territoriale, ils peuvent, à l'intérieur de la mer territoriale, procéder à l'enquête à bord du navire. Si les éléments de preuve le justifient, les poursuites peuvent être engagées et le navire peut être immobilisé dans la mer territoriale ou être conduit dans un port belge. L'immobilisation est levée dès qu'il a été procédé au dépôt du cautionnement prévu à l'article 31, alinéa 2, de la présente loi;

2° s'il y a de sérieuses raisons de penser que le navire a commis une infraction dans la zone économique exclusive, ils peuvent lui demander de communiquer tous les renseignements qui sont nécessaires pour établir si l'infraction a bel et bien été commise, de même que l'identité du navire, son port d'attache ainsi que sa dernière et sa prochaine escale;

3° s'il y a de sérieuses raisons de penser que le navire a procédé dans la zone économique exclusive à un rejet suffisamment grave pour être en contraven-

Verdrag, is overgegaan, kunnen zij in de exclusieve economische zone of de territoriale zee, overgaan tot het onderzoek van het schip indien het schip heeft geweigerd informatie te verstrekken, of indien de door het schip verstrekte informatie zeer duidelijk afwijkt van de feitelijke situatie, en de omstandigheden een zodanig onderzoek rechtvaardigen;

4° bij aanwezigheid van duidelijke objectieve bewijselementen dat het schip in de exclusieve economische zone is overgegaan tot een ernstige lozing, die aanleiding geeft tot grote schade of het risico op grote schade aan het mariene milieu of de Belgische kustbelangen, kan het schip in de exclusieve economische zone of de territoriale zee worden vastgehouden en naar een Belgische haven worden opgebracht en kan een rechtsvervolgning worden ingesteld. De vasthouding wordt opgeheven vanaf het ogenblik dat de borgsom voorzien in artikel 31, lid 2, van deze wet wordt gestort;

5° bij olielozingen is het bepaalde in 3° ambtshalve van toepassing van zodra zichtbare sporen van lozing in het water of aan het wateroppervlak te voorschijn komen in de onmiddellijke nabijheid van het schip of in zijn kielzog, en is het bepaalde in 4° ambtshalve van toepassing bij olielozingen van zodra uit een eerste schatting blijkt dat de lozing meer dan duizend liter koolwaterstoffen bevat.

§ 5. Bij onderzoek aan boord van schepen op zee mag hun veiligheid en de veiligheid van de scheepvaart niet in het gedrang worden gebracht en mag het mariene milieu aan geen onredelijk risico worden blootgesteld. Schepen kunnen daartoe worden verplicht zich naar een veilige ankerplaats op zee te begeven en kunnen naar een haven worden opgebracht. ».

Art. 70

Artikel 18 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 18. — De vlaggestaat wordt via zijn diplomatieke vertegenwoordigers onverwijld op de hoogte gebracht van de vasthouding van één van zijn schepen en van de mogelijke maatregelen die het gevolg kunnen zijn van strafrechtelijke vervolgingen, ingesteld op basis van artikel 17*bis*.

Een strafrechtelijke vervolging op basis van artikel 17*bis* kan niet meer worden ingesteld na het verstrijken van een termijn van drie jaar, te rekenen vanaf de datum waarop het misdrijf is gepleegd.

Een strafrechtelijke vervolging op basis van artikel 17*bis*, § 4, 4°, wordt op uitdrukkelijk verzoek van de vlaggestaat geschorst, op voorwaarde dat de vlaggestaat binnen de zes maanden, te rekenen vanaf de datum van de oorspronkelijke rechtsvervolgning, zelf tot de strafrechtelijke vervolging overgaat voor dezelfde aanklachten en hij, ten bewijze hiervan, aan de Belgische Staat een volledig dossier over de zaak en de akten van rechtsvervolgning ter beschikking stelt. Wanneer de door de vlaggestaat ingestelde

tion avec la Convention, ils peuvent, à l'intérieur de la zone économique exclusive ou dans la mer territoriale, procéder à l'enquête à bord du navire s'il a refusé de communiquer des renseignements ou si les renseignements fournis par le navire sont en contradiction flagrante avec les faits et que les circonstances justifient une telle inspection;

4° en présence d'éléments de preuve objectifs et manifestes que le navire a procédé dans la zone économique exclusive à un rejet illicite grave, qui a causé ou risque de causer des dommages importants au milieu marin ou aux intérêts côtiers de la Belgique, le navire peut être immobilisé dans la zone économique exclusive ou dans la mer territoriale et conduit dans un port, et les poursuites peuvent être engagées. L'immobilisation est levée dès qu'il a été procédé au dépôt du cautionnement prévu à l'article 31, alinéa 2, de la présente loi;

5° en cas de rejets d'hydrocarbures, le 3° ci-dessus s'applique d'office dès que des traces visibles de rejet apparaissent dans ou à la surface de l'eau aux environs immédiats du navire ou dans son sillage, et le 4° ci-dessus s'applique d'office dès que les premières estimations font apparaître que le rejet contient plus de mille litres d'hydrocarbures.

§ 5. En cas d'enquête en mer à bord de navires, leur sécurité et la sécurité de la navigation maritime ne peuvent pas être mises en danger et le milieu marin ne peut être exposé à aucun risque déraisonnable. Les navires peuvent à cette fin être obligés de se rendre à un lieu de mouillage sûr en mer et peuvent être conduits dans un port. ».

Art. 70

L'article 18 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 18. — L'Etat du pavillon est informé sans délai, par l'intermédiaire de ses représentants diplomatiques, de l'immobilisation d'un de ses navires et des mesures qui pourraient découler des poursuites pénales intentées sur la base de l'article 17*bis*.

Des poursuites pénales ne peuvent plus être intentées sur la base de l'article 17*bis* après l'écoulement d'un délai de trois ans à compter du jour où le délit a été commis.

Une poursuite pénale sur la base de l'article 17*bis*, § 4, 4°, est suspendue à la demande explicite de l'état de pavillon à condition que, dans les six mois suivant la date des poursuites initiales, l'état du pavillon entame lui-même des poursuites pénales pour les mêmes plaintes, et qu'à titre de preuve il mette à la disposition de l'Etat belge un dossier complet sur l'affaire ainsi que les actes de poursuites judiciaires. Quand les poursuites entamées par l'Etat du pavillon sont menées à leur fin, la procédure judiciaire

rechtsvervolgning tot een einde is gebracht, wordt de geschorste rechtsvervolgning in België beëindigd. Na aftrek van de door België gemaakte kosten inzake het onderzoek aan boord, het nemen van monsternames met betrekking tot de lozing, de analyse van deze monsters en het instellen van een rechtsvervolgning, wordt de in artikel 31 vermelde borgsom vrijgegeven.

Een strafrechtelijke vervolging in België kan niet worden geschorst in de gevallen van lozing die aanleiding geven tot grote schade aan de Belgische kuststaatbelangen of in de gevallen waarin de vlaggestaat reeds eerder aan een verplichting tot vervolging van een overtreding begaan door zijn schepen geen gevolg heeft gegeven. ».

Art. 71

Artikel 20, eerste lid van dezelfde wet, wordt aangevuld als volgt :

« 6° indien het schip niet beschikt over een noodplan aan boord in geval van olieverontreiniging, zoals voorzien in het Verdrag en artikel 11*bis* van deze wet;

7° indien het schip niet is voorzien van een IMO-identificatienummer, zoals verplicht gesteld in artikel 6, vierde lid van deze wet. ».

Art. 72

Artikel 25 van dezelfde wet wordt aangevuld met het volgende lid :

« Van de inbreuken op het artikel 5 en van het verzetten tegen een onderzoek of het zich onttrekken aan de vasthouding, als bedoeld in artikel 17*bis* wordt proces-verbaal opgemaakt dat bewijswaarde heeft tot het tegendeel is bewezen. Een afschrift van dit proces-verbaal, met vermelding van de in deze wet voorziene strafmaat, wordt binnen de vieren-twintig uren na de vaststelling van de inbreuk overgemaakt aan de kapitein, de schipper of de scheepseigenaar. ».

Art. 73

Artikel 29 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

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

suspendue en Belgique est abandonnée. Après déduction des frais encourus en Belgique pour l'enquête à bord du navire, la prise d'échantillons relative au rejet, l'analyse de ces échantillons et la poursuite judiciaire, le cautionnement visé à l'article 31 est levé.

Une poursuite pénale en Belgique ne peut pas être suspendue dans les cas de rejets donnant lieu à un dommage important aux intérêts côtiers belges ou dans les cas où l'État du pavillon n'a pas donné suite antérieurement à une obligation de poursuite d'une infraction commise par ses navires. ».

Art. 71

L'article 20, alinéa premier, de la même loi est complété comme suit :

« 6° dans le cas où le navire ne dispose pas d'un plan d'urgence pour la pollution par les hydrocarbures tel que prévu dans la Convention et à l'article 11*bis* de la présente loi;

7° dans le cas où le navire n'est pas doté d'un numéro d'identification OMI, comme imposé par l'article 6, alinéa 4 de la présente loi. ».

Art. 72

L'article 25 de la même loi est complété par l'alinéa suivant :

« Les infractions aux dispositions de l'article 5 et l'opposition à une enquête ou le fait de se dérober à l'immobilisation qui sont prévues à l'article 17*bis* sont constatées dans un procès-verbal faisant foi jusqu'à preuve du contraire. Une copie de ce procès-verbal, avec mention de la peine prévue dans la présente loi, est transmise dans les vingt-quatre heures après la constatation de l'infraction au capitaine, au patron ou au propriétaire du navire. ».

Art. 73

L'article 29 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

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

Indien de overtreding wordt begaan tussen zons-
ondergang en zonsopgang, wordt de geldboete ver-
dubbeld.

In geval van herhaling binnen de termijn van drie
jaar die op een veroordeling volgt, kunnen de hierbo-
ven voorziene geldboetes op het dubbel van het maxi-
mum worden gebracht.

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

Met een geldboete van drieduizend frank tot
vijfentwintig duizend frank wordt gestraft de schip-
per of voerder van een vissersvaartuig of een plezier-
vaartuig die het artikel 5 van deze wet overtreedt of
zich verzet tegen het instellen van een onderzoek of
zich onttrekt aan de vasthouding als bedoeld in arti-
kel 17*bis*.

Met geldboete van tweeduizend frank tot tiendu-
zend frank worden gestraft de officieren van een
schip die de artikelen 5, 10 en 12 van deze wet of de
uitvoeringsbesluiten ervan overtreden of zich verzet-
ten tegen het bepaalde in de artikelen 14, 15 en 17*bis*
of zich niet houden aan de daarin opgelegde verplich-
tingen. ».

Art. 74

Een artikel 29*bis*, luidend als volgt, wordt in de-
zelfde wet ingevoegd :

« Art. 29*bis*. — Artikel 216*bis* van het Wetboek
van strafvordering met betrekking tot de minnelijke
schikking is van toepassing met dien verstande dat
het minimumbedrag van de minnelijke schikking
niet minder mag bedragen dan één tiende van de bij
deze wet bepaalde minimum geldboete, verhoogd
met de opdecimen. ».

Art. 75

Artikel 30 van dezelfde wet wordt vervangen door
de volgende bepaling :

« Art. 30. — Diegene die wordt gestraft met een in
artikel 29 bedoelde geldboete of instemt met de in
artikel 29*bis* bedoelde minnelijke schikking, is ertoe
gehouden twintig procent van het bedrag van de
uitgesproken geldboete of van de minnelijke schik-
king rechtstreeks te storten in het Fonds Leefmi-
lieu. ».

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

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

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

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

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

Art. 74

Un article 29*bis*, rédigé comme suit, est inséré
dans la même loi :

« Art. 29*bis*. — L'article 216*bis* du Code d'Instruc-
tion criminelle relatif aux transactions à l'amiable
est applicable étant entendu que le montant mini-
mum de la transaction ne peut être inférieur à un
dixième de l'amende minimum prévue par la présen-
te loi, augmentée des décimes additionnels. ».

Art. 75

L'article 30 de la même loi est remplacé par la
disposition suivante :

« Art. 30. — Celui qui est condamné à une amende
en vertu de l'article 29 ou qui a consenti à conclure
une transaction conformément à l'article 29*bis* est
tenu de verser directement vingt pour cent du mon-
tant de l'amende prononcée ou de la transaction au
Fonds Environnement. ».

Art. 76

Artikel 31 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 31. — Bij ernstige vermoedens van overtreding van de artikelen 5, 10, 11, 12, 14 en 15 kan de waterschout de kapitein verbieden om met zijn schip, de Belgische havens te verlaten, tenzij in de Deposito- en Consignatiekas als borgsom een som wordt gestort ter grootte van het in artikel 29 omschreven maximum voor de overtredingen, verhoogd met de opdecimen. Het storten van bedoelde som kan zonder kosten voor de overheid worden vervangen door een bankgarantie, verleend door een in België gevestigde bank.

Schepen die op zee of in Belgische havens worden vastgehouden krachtens artikel 17bis, worden onmiddellijk vrijgegeven nadat in de Deposito- en Consignatiekas als borgsom een som wordt gestort ter grootte van het in artikel 29 omschreven maximum voor de overtredingen, verhoogd met de opdecimen. Het storten van bedoelde som kan zonder kosten voor de overheid worden vervangen door een bankgarantie, verleend door een in België gevestigde bank.

De geldboete die is opgelegd door een in kracht van gewijsde gegane rechterlijke beslissing of de minnelijke schikking, naar gelang het geval, wordt op de borgsom verhaald.

Het overblijvende gedeelte wordt onmiddellijk terugbetaald.

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

Art. 77

In artikel 32 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht :

— 1° Het tweede lid wordt vervangen door het volgende lid :

« Zijn bovendien belast met de opsporing en de vaststelling op zee van de inbreuken op artikel 5 van deze wet :

1° de gezagvoerders van de patrouillevaartuigen en -vliegtuigen van de Staat, en hun aangestelden;

2° de ambtenaren en agenten van de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee;

3° de daartoe door hun hiërarchie gemandateerde officieren en onderofficieren van de Marine. ».

— 2° Het derde lid wordt vervangen door het volgende :

« De in het tweede lid, 2°, bedoelde ambtenaren en agenten worden eveneens belast met de opsporingstaken van de overtredingen van het Verdrag die volgens internationale overeenkomsten inzake het toezicht vanuit de lucht van de zeeverontreiniging aan de Belgische autoriteiten zijn toevertrouwd. ».

Art. 76

L'article 31 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 31. — Lorsqu'il existe des présomptions sérieuses d'infraction aux articles 5, 10, 11, 12, 14 et 15, le commissaire maritime peut interdire au capitaine de quitter les ports belges avec son navire, à moins qu'une somme ne soit déposée à titre de cautionnement à la Caisse de Dépôt et de Consignation, d'un montant égal au maximum prévu à l'article 29 pour les infractions, majoré des décimes additionnels. Le versement de cette somme peut, sans occasionner de frais pour l'autorité, être remplacé par une garantie bancaire, accordée par une banque établie en Belgique.

Les navires qui sont immobilisés en mer ou dans les ports belges en vertu de l'article 17bis sont libérés aussitôt qu'une somme est déposée à titre de cautionnement à la Caisse des Dépôts et Consignation, d'un montant égal au maximum prévu à l'article 29 pour les infractions, majoré des décimes additionnels. Le versement de cette somme peut, sans occasionner de frais pour l'autorité, être remplacée par une garantie bancaire accordée par une banque établie en Belgique.

L'amende prononcée par une décision judiciaire coulée en force de chose jugée ou la transaction, selon le cas, est récupérée sur le cautionnement.

Le solde du montant est immédiatement restitué.

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

Art. 77

A l'article 32 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

— 1° Le deuxième alinéa est remplacé par l'alinéa suivant :

« Sont également chargés de rechercher et de constater les infractions en mer en vertu de l'article 5 de la présente loi :

1° les commandants des bâtiments et aéronefs patrouilleurs de l'Etat et leurs préposés;

2° les fonctionnaires et agents de l'Unité de Gestion du Modèle mathématique de la Mer du Nord;

3° les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés par leur hiérarchie à cet effet. ».

— 2° Le troisième alinéa est remplacé par la disposition suivant :

« Les fonctionnaires et agents visés à l'alinéa 2, 2°, sont également chargés des missions de recherche des infractions à la Convention qui sont confiées aux autorités belges en vertu des accords internationaux relatifs à la surveillance aérienne de la pollution marine. ».

— 3° Het artikel wordt aangevuld met een vierde lid, luidend als volgt :

« Van de inbreuken op deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan worden door dezen die de feiten hebben vastgesteld processen-verbaal opgesteld, die bewijswaarde hebben tot het tegendeel is bewezen. ».

Art. 78

In artikel 13 van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart wordt voor het zesde lid, het volgende lid ingevoegd :

« Bij risico op mogelijke verontreiniging van het mariene milieu van de territoriale zee of de exclusieve economische zone of in het geval de veiligheid van de scheepvaart in deze mariene zones in gevaar wordt gebracht, heeft de eigenaar van een vaartuig dat aan de grond is gelopen of gezonken is, de verplichting zijn wrak, de wrakstukken, de gezonken tuigen, de lading, de aan boord aanwezige schadelijke stoffen of voorwerpen te lichten en uit het mariene milieu te verwijderen, behoudens indien het achterlaten door de overheid is vergund met toepassing van de artikelen 25 en 26 van de wet van ... ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder rechtsbevoegdheid van België. ».

Art. 79

Artikel 14, eerste lid van dezelfde wet wordt aangevuld als volgt :

« e) alle andere nodige maatregelen treffen ter bescherming van het mariene milieu van de territoriale zee en de exclusieve economische zone tegen mogelijke verontreiniging. ».

Art. 80

In artikel 17 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht :

— 1° § 1, laatste lid wordt aangevuld met een 5° luidend als volgt :

« 5° schade in navolging van de wet van ... ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België. ».

— 2° Paragraaf 5 wordt vervangen door de volgende bepaling :

« § 5. Wordt gestraft met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot één jaar en met een geldboete van vijfhonderd frank tot twee miljoen frank, of met een van deze straffen, degene die :

1° de artikelen 13 tot 16 van deze wet overtreedt;

2° de besluiten die ter uitvoering van de artikelen 13 tot 16 van deze wet zijn genomen, overtreedt. ».

— 3° L'article est complété par un quatrième alinéa, libellé comme suit :

« Les infractions à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution sont constatées par des procès-verbaux rédigés par ceux qui ont constaté les faits et qui font foi jusqu'à preuve du contraire. ».

Art. 78

A l'article 13 de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime, l'alinéa suivant est inséré avant le sixième alinéa :

« En cas de risque éventuel de pollution du milieu marin de la mer territoriale ou de la zone économique exclusive ou lorsque la sécurité de la navigation dans ces zones marines est en danger, le propriétaire du navire qui a échoué ou coulé a l'obligation de renflouer l'épave, les débris d'épave, les gréements, la cargaison ainsi que les substances ou objets dangereux initialement présents à bord qui ont coulés et de les enlever du milieu marin, sauf si l'abandon est autorisé par l'autorité en application des articles 25 et 26 de la loi ... visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous la juridiction de la Belgique. ».

Art. 79

L'article 14, premier alinéa, de la même loi est complété comme suit :

« e) prendre toute autre mesure nécessaire afin de protéger le milieu marin de la mer territoriale et de la zone économique exclusive contre une éventuelle pollution. ».

Art. 80

A l'article 17 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

— 1° Le § 1^{er}, dernier alinéa est complété par un 5°, libellé comme suit :

« 5° les dommages au sens de la loi du ... visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous la juridiction de la Belgique. ».

— 2° Le § 5 est remplacé par la disposition suivante :

« § 5. Est puni d'un emprisonnement de quinze jours à un an et d'une amende de cinq cents francs à deux millions de francs, ou d'une de ces peines seulement, celui qui :

1° a contrevenu aux articles 13 à 16 de la présente loi;

2° a contrevenu aux arrêtés d'exécution des articles 13 à 16 de la présente loi. ».

Art. 81

Artikel 85, eerste lid van de wet van 24 december 1976 houdende budgettaire voorstellen 1976-1977 wordt aangevuld als volgt :

« Wanneer de contaminatie of accidentele verontreiniging evenwel op zee plaatsvindt of afkomstig is van een zeeschip, vallen deze kosten ten laste van de persoon die voormelde contaminatie of verontreiniging heeft veroorzaakt, overeenkomstig het internationaal recht. In dit geval zijn de eigenaars van de eventueel betrokken schepen burgerlijk en hoofdelijk aansprakelijk. ».

Art. 82

Artikel 3 van de wet van 13 juni 1969 inzake het continentaal plat van België, wordt aangevuld als volgt :

« § 2. Elke aanvraag tot concessie of machtiging omvat een milieueffectenrapport dat is opgesteld onder verantwoordelijkheid en op kosten van de aanvrager. De aanvraag wordt onderworpen aan een milieueffectenbeoordeling.

Het milieueffectenrapport wordt opgesteld en de milieueffectenbeoordeling wordt uitgevoerd overeenkomstig door de Koning, op gezamenlijke voordracht van de minister die de Economische Zaken onder zijn bevoegdheid heeft en de minister die Leefmilieu onder zijn bevoegdheid heeft, vastgestelde regels in verband met de procedure, de inhoud en de vorm.

De exploratie en de exploitatie worden onderworpen aan een continu onderzoek naar de invloed van de betrokken activiteiten op de sedimentafzettingen en op het mariene milieu.

§ 3. De minister die Leefmilieu onder zijn bevoegdheid heeft, brengt advies uit over het milieueffectenrapport en de resultaten van de milieueffectenbeoordeling.

Concessies, machtigingen, verlengingen of vernieuwingen kunnen slechts worden toegestaan mits het gunstig advies van de minister die Leefmilieu onder zijn bevoegdheid heeft.

Bij aanvragen en aanvragen tot verlenging of vernieuwing van een concessie of machtiging wordt rekening gehouden met de resultaten van het continue onderzoek.

Indien uit het continu onderzoek blijkt dat de betrokken activiteiten onaanvaardbare nadelige gevolgen voor de sedimentafzettingen of voor het mariene milieu hebben, kan de concessie of machtiging opgeheven of tijdelijk, geheel of gedeeltelijk, geschorst worden.

§ 4. De exploratie en de exploitatie worden onderworpen aan een vergoeding volgens de modaliteiten die bepaald worden in de concessiebesluiten, voor de uitvoering van het continue onderzoek naar de invloed van de betrokken activiteiten op de sedimentafzettingen en op het mariene milieu.

Art. 81

L'article 85, premier alinea, de la loi du 24 décembre 1976 relative aux propositions budgétaires 1976-1977 est complété comme suit :

« Toutefois, lorsque la contamination ou la pollution accidentelle survient en mer ou provient d'un navire de mer, ces frais sont à charge de l'auteur de ladite contamination ou pollution, conformément au droit international. Dans ce cas, les propriétaires des navires éventuellement impliqués sont civilement et solidairement responsables. ».

Art. 82

L'article 3 de la loi du 13 juin 1969 sur le plateau continental de la Belgique est complété comme suit :

« § 2. Toute demande de concession ou d'autorisation comprend une étude d'incidences sur l'environnement qui est établie sous la responsabilité et au frais du demandeur. La demande est soumise à une évaluation des incidences sur l'environnement.

L'étude d'incidences sur l'environnement est établie et l'évaluation des incidences sur l'environnement est réalisée conformément aux règles relatives à la procédure, au contenu et à la forme établis par le Roi sur proposition conjointe du ministre qui a les Affaires économiques dans ses attributions et du ministre qui a l'Environnement dans ses attributions.

L'exploration et l'exploitation sont soumises à un examen continu de l'influence des activités concernées sur les déplacements de sédiments et sur le milieu marin.

§ 3. Le ministre qui a l'Environnement dans ses attributions émet un avis sur l'étude d'incidences sur l'environnement et sur les résultats de l'évaluation des incidences sur l'environnement.

Les concessions, les autorisations, les prolongations ou les renouvellements ne peuvent être accordés que sur avis favorable du ministre qui a l'Environnement dans ses attributions.

Lors de demandes et demandes de prolongation ou de renouvellement d'une concession ou autorisation, il sera tenu compte des résultats de l'examen continu.

Si l'examen continu fait apparaître des effets nuisibles inacceptables des activités concernées sur les déplacements de sédiments et sur le milieu marin, la concession peut être retirée ou suspendue en tout ou en partie.

§ 4. L'exploration et l'exploitation sont soumises à une redevance, selon des modalités prévues par les arrêtés de concession, pour l'exécution de l'examen continu de l'influence des activités concernées sur les déplacements de sédiments et sur le milieu marin.

§ 5. De Koning stelt op gezamenlijke voordracht van de minister die de Economische Zaken onder zijn bevoegdheid heeft en de minister die Leefmilieu onder zijn bevoegdheid heeft, een raadgevende commissie in om de coördinatie te verzekeren tussen de administraties die betrokken zijn bij het beheer van de exploratie en de exploitatie van het continentaal plat en de territoriale zee.

Om de drie jaar wordt een overzichtsrapport met de resultaten van het continue onderzoek aan de commissie voorgelegd.

De commissie heeft onder andere volgende specifieke opdrachten :

- het coördineren van de onderzoeken van de concessieaanvragen en het formuleren van een advies over deze aanvragen;
- het opvolgen van de verschillende studies die uitgevoerd worden naar de invloed van de zandwinningen op het continentaal plat;
- het onderzoek van het driejaarlijks rapport;
- het adviseren van corrigerende maatregelen indien een negatieve invloed zou worden vastgesteld en
- het formuleren van beleidsvoorbereidende adviezen in verband met alle aspecten die verband houden met de zandwinningen.

De Koning kan de werkingsmodaliteiten en werkingskosten van de commissie vaststellen. ».

Art. 83

In de tabel gevoegd bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen, wordt in de rubriek « 25 - 4 Fonds Leefmilieu » tussen de woorden « de geldboeten bedoeld in artikel 30 van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van de verontreiniging door schepen » en « Aard van de gemachtigde uitgaven » de woorden « het herstel bedoeld in artikel 40 van de wet van ... ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België en de geldsommen bedoeld in de artikels 59 en 61 van dezelfde wet » ingevoegd.

Art. 84

De wet van 26 maart 1971 op de bescherming van de oppervlaktewateren tegen verontreiniging wordt opgeheven, in zoverre ze van toepassing is op de territoriale zee.

Art. 85

De wet van 8 februari 1978 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 van de Bijlagen, opgemaakt te Oslo op 15 februari 1972 en

§ 5. Le Roi crée, sur proposition conjointe du ministre qui a les Affaires économiques dans ses attributions et du ministre qui a l'Environnement dans ses attributions, une commission consultative pour assurer la coordination entre les administrations concernées par la gestion de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental et de la mer territoriale.

Un rapport général sur les résultats de l'examen continu est soumis à la commission tous les trois ans.

La commission se charge notamment des points spécifiques suivants :

- la coordination de l'examen des demandes de concession et la formulation d'un avis sur ces demandes;
- le suivi des différentes études réalisées sur l'influence de l'extraction de sable sur le plateau continental;
- l'étude du rapport triennal;
- la recommandation de mesures de correction si une influence négative est constatée et
- la formulation d'avis sur une politique concernant tous les aspects relatifs à l'extraction de sable.

Le Roi peut fixer les modalités de fonctionnement et les frais de fonctionnement de la commission. ».

Art. 83

Au tableau annexé à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires, à la rubrique « 25-4 Fonds Environnement », les mots « les réparations visées à l'article 40 de la loi du ... visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique et les montants visés aux articles 59 en 61 de la même loi » sont insérés entre les mots « les amendes visées à l'article 30 de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution de la mer par les navires » et les mots « Nature des dépenses autorisées ».

Art. 84

La loi du 26 mars 1971 sur la protection des eaux de surface contre la pollution est abrogée dans la mesure où elle s'applique à la mer territoriale.

Art. 85

La loi du 8 février 1978 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 des Annexes, faites à Oslo le 15 février 1972, et du Protocole modi-

van het Protocol tot wijziging van dat Verdrag, opge-
maakt te Oslo op 2 maart 1983 en zijn uitvoeringsbe-
sluiten ervan, worden opgeheven.

Gegeven te Brussel, 16 juli 1998.

ALBERT

VAN KONINGSWEGE :

*De Vice-Eerste Minister en Minister van
Economie en Telecommunicatie,*

E. DI RUPO

*De Vice-Eerste Minister en Minister
van Binnenlandse Zaken,*

L. TOBBACK

*De Vice-Eerste Minister en Minister
van Landsverdediging,*

J.-P. PONCELET

De Minister van Wetenschapsbeleid,

Y. YLIEFF

De Minister van Volksgezondheid en Pensioenen,

M. COLLA

De Minister van Buitenlandse Zaken,

E. DERYCKE

*De Minister van Landbouw en de Kleine en
Middelgrote Ondernemingen,*

K. PINXTEN

fiant la Convention, fait à Oslo le 2 mars 1983, et ses
arrêtés d'exécution sont abrogés.

Donné à Bruxelles, le 16 juillet 1998.

ALBERT

PAR LE ROI :

*Le Vice-Premier Ministre et Ministre de l'Economie
et des Télécommunications,*

E. DI RUPO

*Le Vice-Premier Ministre et Ministre
de l'Intérieur,*

L. TOBBACK

*Le Vice-Premier Ministre et Ministre de la Défense
nationale,*

J.-P. PONCELET

Le Ministre de la Politique scientifique,

Y. YLIEFF

Le Ministre de la Santé publique et des Pensions,

M. COLLA

Le Ministre des Affaires étrangères,

E. DERYCKE

*Le Ministre de l'Agriculture et des Petites
et Moyennes Entreprises,*

K. PINXTEN

De Minister van Vervoer,

M. DAERDEN

Le Ministre des Transports,

M. DAERDEN

De Minister van Justitie,

T. VAN PARYS

Le Ministre de la Justice,

T. VAN PARYS

*De Staatssecretaris voor Veiligheid,
Maatschappelijke Integratie en Leefmilieu,*

J. PEETERS

*Le Secrétaire d'Etat à la Sécurité, à l'Intégration
sociale et à l'Environnement,*

J. PEETERS