

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

27 octobre 2006

PROJET DE LOI

**modifiant la loi du 6 avril 1995 relative à la
prévention de la pollution de la mer par les
navires concernant des matières visées à
l'article 78 de la Constitution**

PROJET DE LOI

**modifiant la loi du 6 avril 1995 relative à la
prévention de la pollution de la mer par les
navires concernant des matières visées à
l'article 77 de la Constitution**

SOMMAIRE

1. Résumé	3
2. Exposé des motifs	5
3. Avant-projet	21
4. Avis du Conseil d'État	28
5. Projet de loi (art. 78 de la Constitution)	32
6. Projet de loi (art. 77 de la Constitution)	40
7. Annexe	42

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

27 oktober 2006

WETSONTWERP

**tot wijziging van de wet van 6 april 1995
betreffende de voorkoming van
verontreiniging van de zee door schepen met
betrekking tot aangelegenheden als bedoeld
in artikel 78 van de Grondwet**

WETSONTWERP

**tot wijziging van de wet van 6 april 1995
betreffende de voorkoming van
verontreiniging van de zee door schepen met
betrekking tot aangelegenheden als bedoeld
in artikel 77 van de Grondwet**

INHOUD

1. Samenvatting	3
2. Memorie van toelichting	5
3. Voorontwerp	21
4. Advies van de Raad van State	28
5. Wetsontwerp (art. 78 van de Grondwet)	32
6. Wetsontwerp (art. 77 van de Grondwet)	40
7. Bijlage	42

Le Gouvernement a déposé ce projet de loi le 27 octobre 2006

De Regering heeft dit wetsontwerp op 27 oktober 2006 ingediend.

Le «bon à tirer» a été reçu à la Chambre le 27 octobre 2006

De «goedkeuring tot drukken» werd op 27 oktober 2006 door de Kamer ontvangen.

<i>cdH</i>	: <i>Centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	: <i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>ECOLO</i>	: <i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
<i>FN</i>	: <i>Front National</i>
<i>MR</i>	: <i>Mouvement Réformateur</i>
<i>N-VA</i>	: <i>Nieuw - Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	: <i>Parti socialiste</i>
<i>sp.a - spirit</i>	: <i>Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.</i>
<i>Vlaams Belang</i>	: <i>Vlaams Belang</i>
<i>VLD</i>	: <i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 51 0000/000 : Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif

QRVA : Questions et Réponses écrites
CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)

CRABV : Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV : Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)

PLEN : Séance plénière
COM : Réunion de commission
MOT : Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 51 0000/000 : Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer

QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)

CRABV : Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV : Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)

PLEN : Plenum
COM : Commissievergadering
MOT : moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

*Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be*

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

*Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be*

RÉSUMÉ

Le projet de loi modifiant la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution de la mer par les navires concernant des matières visées à l'article 77 de la Constitution et le projet de loi modifiant la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution de la mer par les navires concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution modifient la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution de la mer par les navires (ci-après loi MARPOL) dans un double objectif.

Le premier objectif est la concordance de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution de la mer (ci-après loi MARPOL) avec l'annexe VI de la Convention internationale de 1973 pour la Prévention de la Pollution par les Navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (ci-après MARPOL 73/78). L'annexe VI a été adopté par un Protocole de 1997.

Le texte actuel de la loi MARPOL interdit les rejets de substances nuisibles à la mer par les navires. Cette interdiction de rejeter est étendue à certaines émissions dans l'atmosphère par les navires, conformément à la nouvelle annexe VI de MARPOL 73/78.

Le deuxième objectif est la transposition en droit national de la directive 2005/35/CE du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions et de la décision-cadre 2005/667/JAI du 12 juillet 2005 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires.

La loi MARPOL actuelle interdit les rejets de substances nuisibles en mer par les navires sauf dans les cas permis conformément à MARPOL 73/78. Le présent projet concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution y ajoute une exception en considérant les rejets dans la mer territoriale, provenant d'une avarie survenue au navire à la suite

SAMENVATTING

Het ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging van de zee door schepen met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet en het ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging van de zee door schepen met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet wijzigen de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen (hierna MARPOL-wet) met een tweevoudig doel.

Het eerste doel is de overeenstemming van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen (hierna MARPOL-wet) met bijlage VI van het Internationaal Verdrag van 1973 ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen, zoals gewijzigd door het Protocol van 1978 (hierna MARPOL 73/78). Bijlage VI werd aangenomen met een Protocol van 1997.

De bestaande tekst van de MARPOL-wet verbiedt lozingen vanaf schepen in zee. Dit lozingsverbod wordt uitgebreid met bepaalde emissies vanaf schepen in de atmosfeer, overeenkomstig de nieuwe bijlage VI van MARPOL 73/78.

Het tweede doel is de omzetting in nationaal recht van richtlijn 2005/35/EG van 7 september 2005 inzake verontreiniging vanaf schepen en invoering van sancties voor inbreuken en van het kaderbesluit 2005/667/JBZ van 12 juli 2005 tot versterking van het strafrechtelijk kader voor de bestrijding van verontreiniging vanaf schepen.

De bestaande MARPOL-wet verbiedt het lozen van schadelijk stoffen vanaf schepen in zee, tenzij lozingen toegelaten door MARPOL 73/78. Het voorliggende ontwerp met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet maakt daarop een uitzondering door lozingen in de territoriale zee die veroorzaakt zijn door schade aan het schip en

d'une négligence grave, comme une infraction.

Les navires battant pavillon belge ainsi que les navires battants pavillon étranger tombent dans le champ d'application. Le champ d'application territoriale n'est pas limité, mais les infractions commises par des navires étrangers ne peuvent être poursuivies en Belgique que dans les cas permis par le droit international. Ces cas comprennent entre autres les rejets dans la mer territoriale belge et les rejets graves dans la zone économique exclusive belge.

La loi MARPOL actuelle prévoit des amendes, des peines de prison y sont ajoutées pour les cas graves.

die het gevolg zijn van grove nalatigheid ook als een inbreuk aan te merken.

Zowel schepen die de Belgische vlag voeren als schepen die een vreemde vlag voeren vallen onder het toepassingsgebied. Het territoriaal toepassingsgebied is niet beperkt, maar inbreuken door vreemde schepen kunnen in België slechts worden vervolgd in de gevallen toegelaten door het internationaal recht. Deze gevallen omvatten onder andere lozingen in de Belgische territoriale zee en ernstige lozingen in de Belgische exclusief economische zone.

De bestaande MARPOL-wet voorziet in geldboetes, daaraan worden voor ernstige gevallen gevangenisstraffen aan toegevoegd.

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Objectifs des projets de loi

Les présents projets modifient la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution de la mer par les navires (ci-après loi MARPOL) dans un double objectif.

Le premier objectif est la concordance de la loi MARPOL avec l'annexe VI de la Convention internationale de 1973 pour la Prévention de la Pollution par les Navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (ci-après MARPOL 73/78).

L'annexe VI de MARPOL 73/78 a été adopté par un Protocole de 1997. La loi du 15 juin 2004 portant assentiment au Protocole de 1997, modifiant la Convention internationale de 1973 pour la Prévention de la Pollution par les Navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif, et à l'Annexe, faits à Londres le 26 septembre 1997, a été publiée au *M.B.* du 19 avril 2006.

Le deuxième objectif des présent projets est la transposition en droit national de la directive 2005/35/CE du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions et de la décision-cadre 2005/667/JAI du 12 juillet 2005 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires. Le délai de transposition de la directive et de la décision-cadre est respectivement le 1^{er} avril 2007 et le 12 janvier 2007.

2. Vue générale des dispositions principales de la loi MARPOL actuelle

2.1. L'interdiction de rejeter des substances nuisibles en mer

La loi MARPOL actuelle interdit les rejets de substances nuisibles en mer, sauf dans les cas et de la façon prévus par ou en vertu de MARPOL 73/78 ou de la loi MARPOL (article 5).

La police fédérale et les agents chargés du contrôle de la navigation de la Direction générale Transport maritime du Service public fédéral Mobilité et Transports sont chargés de la surveillance de l'interdiction de rejeter.

Le maintien de l'interdiction de rejets par rapport aux navires étrangers, comprenant les enquêtes à bord de navires, l'immobilisation de navires et la poursuite

MERMORIE VAN TOELICHTING

1. Doel van de ontwerpen van wet

De voorliggende ontwerpen wijzigen de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen (hierna MARPOL-wet) met een tweevoudig doel.

Het eerste doel is de overeenstemming van de MARPOL-wet met bijlage VI van het Internationaal Verdrag van 1973 ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen, zoals gewijzigd door het Protocol van 1978 (hierna MARPOL 73/78).

Bijlage VI van MARPOL 73/78 werd aangenomen met een Protocol van 1997. De wet van 15 juni 2004 houdende instemming met het Protocol van 1997 tot wijziging van het Internationaal Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen, 1973 zoals gewijzigd door het Protocol van 1978, en met de Bijlage, gedaan te Londen op 26 september 1997, werd gepubliceerd in het *B.S.* van 19 april 2006.

Het tweede doel van de voorliggende ontwerpen is de omzetting in nationaal recht van richtlijn 2005/35/EG van 7 september 2005 inzake verontreiniging vanaf schepen en invoering van sancties voor inbreuken en van het kaderbesluit 2005/667/JBZ van 12 juli 2005 tot versterking van het strafrechtelijk kader voor de bestrijding van verontreiniging vanaf schepen. De termijn voor de omzetting van de richtlijn en het kaderbesluit is respectievelijk 1 april 2007 en 12 januari 2007.

2. Overzicht van de belangrijkste bepalingen van de bestaande MARPOL-wet

2.1. Het verbod om schadelijke stoffen in zee te lozen

De bestaande MARPOL-wet verbiedt lozingen van schadelijke stoffen in zee, behoudens in de gevallen en op de wijze bij of krachtens MARPOL 73/78 of de MARPOL-wet bepaald (artikel 5).

De federale politie en de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer zijn belast met het toezicht op het lozingsverbod.

Voor de handhaving van het lozingsverbod met betrekking tot vreemde schepen, gaande van het onderzoek aan boord van het schip tot de aanhouding van

pénale, est assujetti à des règles particulières (articles 17bis et 18) qui sont en concordance avec les articles 218 et 220 de la Convention des Nations unies de 1982 sur le Droit de la Mer.

Le service chargé du contrôle de la navigation de la Direction générale Transport maritime du Service public fédéral Mobilité et Transports et la police fédérale sont habilités à mener une enquête à bord d'un navire étranger qui se trouve dans un port belge en cas de rejet dans la mer territoriale belge, la zone économique exclusive belge ou en haute mer. Les deux services et la composante Marine de la Défense sont habilités de mener une enquête à bord d'un navire étranger dans la mer territoriale belge ou dans la zone économique exclusive belge et d'immobiliser un navire étranger et de le conduire dans un port, en cas de rejet dans la mer territoriale belge ou en cas d'un rejet grave dans la zone économique exclusive belge.

En plus les capitaines de ports, les commandants des bâtiments et aéronefs patrouilleurs de l'État et leurs préposés et l'Unité de Gestion du modèle mathématique de la Mer du Nord sont chargés de rechercher et de constater des rejets de substances nuisibles en mer (article 32).

2.2. Les prescriptions techniques pour navires afin de prévenir ou de limiter le rejet de substances nuisibles

Les navires belges doivent répondre à des prescriptions techniques afin de prévenir ou de limiter le rejet de substances nuisibles (article 6). Après inspection que le navire répond à ces prescriptions, le service chargé du contrôle de la navigation de la Direction générale Transport maritime du Service public fédéral Mobilité et Transports délivre un certificat (articles 7 et 8). Les navires battant un pavillon étranger doivent satisfaire aux dispositions correspondantes de MARPOL 73/78 et ils doivent en faire preuve par un certificat, délivré en principe par l'état du pavillon (articles 6 et 17).

Les navires ne peuvent pas quitter un port belge s'ils ne sont pas munis de certificats requis (article 12).

La surveillance de la conformité des navires belges aux prescriptions techniques, moyennant des inspections, est exercée par le service chargé du contrôle de la navigation (articles 13 à 15). La police fédérale est également chargée de certaines tâches de contrôle.

het schip en vervolging, gelden bijzondere regels (artikels 17bis en 18) die in overeenstemming zijn met de artikels 218 en 220 van het Verdrag van 1982 van de Verenigde Naties inzake het recht van de Zee.

De met de scheepvaartcontrole belaste dienst van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en de federale politie zijn bevoegd om in de Belgische havens een onderzoek aan boord van een vreemd schip te doen naar lozingen in de Belgische territoriale zee, de Belgische exclusieve economische zone of op de volle zee. Beide diensten en de Marinecomponent van Defensie zijn bevoegd om een onderzoek aan boord van een vreemd schip in de Belgische territoriale zee of de Belgische exclusieve economische zone te doen en om een vreemd schip vast te houden en op te brengen, ingeval van een lozing in de Belgische territoriale zee of een ernstige lozing in de Belgische exclusieve economische zone.

Daarnaast worden ook de havenkapiteins, de gezagvoerders van de patrouillevaartuigen en -vliegtuigen van de Staat en de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee belast met het opsporen en vaststellen van lozingen van schadelijke stoffen in zee (artikel 32).

2.2. De technische voorschriften voor schepen ter voorkoming of beperking van het lozen van schadelijke stoffen

Belgische schepen moeten voldoen aan technische voorschriften ter voorkoming of beperking van het lozen van schadelijke stoffen (artikel 6). Na een onderzoek van het schip waaruit blijkt dat het aan die eisen voldoet, geeft de met de scheepvaartcontrole belaste dienst van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer een certificaat af (artikels 7 en 8). Schepen die een vreemde vlag voeren dienen te voldoen aan de overeenkomstige bepalingen van MARPOL 73/78 en dienen ten bewijze daarvan te beschikken over een certificaat dat in principieel door hun vlaggenstaat wordt uitgereikt (artikels 6 en 17).

Schepen mogen geen Belgische haven verlaten indien ze niet beschikken over de vereiste certificaten (artikel 12).

Het toezicht op de conformiteit van Belgische schepen met de technische voorschriften door middel van inspecties wordt uitgeoefend door de met de scheepvaartcontrole belaste dienst (artikels 13 tot 15). Tevens wordt de federale politie belast met sommige

Les deux peuvent immobiliser des navires en cas de non conformité (article 19). De plus les capitaines de ports sont chargés de contrôle (article 32).

Les navires étrangers qui se trouvent dans un port belge sont assujettis au même régime de surveillance (articles 16 et 17) et immobilisation (article 20).

2.3. Autres prescriptions

Les capitaines de navires appartenants à certaines catégories de navires, doivent tenir un journal d'hydrocarbures (article 10). Les capitaines de navires doivent communiquer certains incidents à l'autorité (article 11). Certaines catégories de navires doivent avoir a bord un plan d'urgence pour la pollution par les hydrocarbures (article 11 *bis*).

2.4. Les peines (article 29)

2.4.1. Rejets illégaux

Les rejets illégaux sont punis comme suit:

1° une amende de 500.000 EUR à 1.000.000 EUR pour le propriétaire, l'affrètement, l'administrateur ou l'opérateur du navire; en cas d'éléments aggravants ou en cas de récidive, les peines peuvent être le double.

2° une amende de 10.000 EUR à 25.000 EUR pour le propriétaire, l'affrètement, l'administrateur ou l'opérateur d'un bateau de pêche ou un bateau de plaisance; en cas d'éléments aggravants ou en cas de récidive, les peines peuvent être le double.

3° une amende de 10.000 EUR à 25.000 EUR pour le capitaine;

4° une amende de 3.000 EUR à 25.000 EUR pour le skipper d'un bateau de pêche ou un bateau de plaisance.

2.4.2. Quitter un port sans certificat ou plan d'urgence

Des amendes sont d'application en cas d'infraction de l'interdiction de quitter un port sans certificat requis ou sans plan d'urgence pour la pollution par les hydrocarbures requis:

1° une amende de 500.000 EUR à 1.000.000 EUR pour le propriétaire, l'affrètement, l'administrateur ou l'opérateur du navire; en cas d'éléments aggravants ou en cas de récidive, les peines peuvent être le double.

2° une amende de 10.000 EUR à 25.000 EUR pour le propriétaire, l'affrètement, l'administrateur ou l'opéra-

controletaken. Beide hebben de bevoegdheid om schepen aan te houden in geval van niet conformiteit (artikel 19). Ook de havenkapiteins worden belast met toezicht (artikel 32).

Vreemde schepen die zich in Belgische havens bevinden zijn onderworpen aan hetzelfde regime van toezicht (artikels 16 en 17) en aanhouding (artikel 20).

2.3. Andere voorschriften

De kapiteins van schepen die tot een bepaalde categorie van schepen behoren moeten een oliejournaal bijhouden (artikel 10). De kapiteins van schepen moeten bepaalde voorvallen melden aan de overheid (artikel 11). Bepaalde categorieën van schepen moeten een noodplan voor olieverontreiniging aan boord hebben (artikel 11 *bis*).

2.4. De straffen (artikel 29)

2.4.1. Illegale lozingen

Illegale lozingen worden als volgt gestraft:

1° een geldboete van 500.000 EUR tot 1.000.000 EUR in hoofde van de eigenaar, bevrachter, beheerder of exploitant van het schip; in geval van verzwarende omstandigheden of herhaling kan de straf worden verdubbeld.

2° een geldboete van 10.000 EUR tot 25.000 EUR in hoofde van de eigenaar, bevrachter, beheerder of exploitant van een vissersvaartuig of pleziervaartuig; in geval van verzwarende omstandigheden of herhaling kan de straf worden verdubbeld.

3° een geldboete van 10.000 EUR tot 25.000 EUR in hoofde van de kapitein;

4° een geldboete van 3.000 EUR tot 25.000 EUR in hoofde van de schipper van een vissersvaartuig of pleziervaartuig.

2.4.2. Uitvaren zonder certificaat of noodplan

Geldboetes zijn van toepassing voor inbreuken op het verbod om uit te varen zonder vereist certificaat of vereist noodplan voor olieverontreiniging:

1° een geldboete van 500.000 EUR tot 1.000.000 EUR in hoofde van de eigenaar, bevrachter, beheerder of exploitant van het schip; in geval van verzwarende omstandigheden of herhaling kan de straf worden verdubbeld.

2° een geldboete van 10.000 EUR tot 25.000 EUR in hoofde van de eigenaar, bevrachter, beheerder of ex-

teur d'un bateau de pêche ou un bateau de plaisance; en cas d'éléments aggravants ou en cas de récidive, les peines peuvent être le double.

3° une amende de 10.000 EUR à 25.000 EUR pour le capitaine;

4° une amende de 2.000 EUR à 10.000 EUR pour les officiers.

2.4.3. Autres infractions

Plusieurs amendes, rangeant de 2.000 EUR à 25.000 EUR, sont prévues pour les capitaines, officiers ou skippers, en cas d'infraction de l'obligation de tenir un journal d'hydrocarbures, de résistance ou manque de coopération à une enquête à bord d'un navire et en cas de dérobade à l'immobilisation du navire ou du bateau.

2.4.4. Les décimes additionnels

Tous les montants susmentionnés sont à majorer avec les décimes additionnels.

2.5. La juridiction

Peuvent être poursuivis en Belgique en vertu des articles 17bis et 34 de la loi MARPOL:

1° les infractions commises à bord de navires belges en dehors du territoire;

2° les rejets de substances nuisibles dans la mer territoriale par des navires étrangers, à condition que le navire se trouve volontairement dans un port belge ou dans la mer territoriale;

3° les rejets de substances nuisibles dans la zone économique exclusive ou la haute mer par des navires étrangers, à condition que le navire se trouve volontairement dans un port belge;

4° les rejets de substances nuisibles graves dans la zone économique exclusive par des navires étrangers, à condition que le navire se trouve dans la mer territoriale ou dans la zone exclusive économique;

5° les rejets de substances nuisibles dans une zone dépendante de la juridiction d'un autre état, à condition que le navire se trouve volontairement dans un port belge;

Les dispositions de la loi MARPOL son supplémentaires aux dispositions en matière de juridiction du Code de Procédure pénale.

ploitant van een vissersvaartuig of pleziervaartuig; in geval van verzwarende omstandigheden of herhaling kan de straf worden verdubbeld.

3° een geldboete van 10.000 EUR tot 25.000 EUR in hoofde van de kapitein;

4° een geldboete van 2.000 EUR tot 10.000 EUR in hoofde van de officieren.

2.4.3. Andere inbreuken

Er zijn verschillende geldboetes in hoofde van de kapiteins, officieren of schippers, gaande van 2.000 EUR tot 25.000 EUR, in geval van inbreuken op het voorschrift om een oliejournaal bij te houden, van verzet tegen of gebrek aan medewerking bij een onderzoek aan boord van een schip en in geval van onttrekking aan de vasthouding van het schip of vaartuig.

2.4.4. De opdecimen

Alle voorgaande bedragen moeten vermeerderd worden met de opdecimen

2.5. De rechtsmacht

Kunnen in België krachtens de artikels 17bis en 34 van de Marpol-wet worden vervolgd:

1° de misdrijven gepleegd aan boord van Belgische schepen buiten het grondgebied;

2° lozingen van schadelijke stoffen in de territoriale zee door vreemde schepen, op voorwaarde dat het schip zich vrijwillig in een Belgische haven of in de territoriale zee bevindt;

3° lozingen van schadelijke stoffen in de exclusieve economische zone of de volle zee door vreemde schepen, op voorwaarde dat het schip zich vrijwillig in een Belgische haven bevindt;

4° ernstige lozingen van schadelijke stoffen in de exclusieve economische zone door vreemde schepen, op voorwaarde dat het schip zich in de territoriale zee of in de exclusieve economische zone bevindt;

5° lozingen van schadelijke stoffen in een zone die valt onder de jurisdictie van een andere staat door vreemde schepen, op voorwaarde dat het schip zich vrijwillig in een Belgische haven bevindt.

De bepalingen van de MARPOL-wet zijn aanvullend aan de bepalingen in het Wetboek van Strafvordering inzake rechtsmacht.

3. La modification de la loi MARPOL par les présents projets

3.1. La modification de la loi MARPOL concernant l'annexe VI de MARPOL 73/78

L'annexe VI de MARPOL 73/78, adoptée par le Protocole de 1997 précité, règle l'émission dans l'atmosphère ou dans la mer par les navires de substances appauvrissant la couche d'ozone, d'oxydes d'azote, d'oxydes de soufre et de composés organiques volatils, l'incinération à bord et la qualité du fuel-oil.

Les autres annexes de MARPOL 73/78 concernent les rejets des substances nuisibles suivantes dans la mer: les hydrocarbures (annexe Ier), les substances liquides nocives transportées en vrac (annexe II), les substances nuisibles transportées en colis (annexe III), les eaux usées (annexe IV) et les ordures (annexe V).

Le texte actuel de la loi MARPOL ne tient compte que des rejets à la mer, alors que la nouvelle annexe VI de MARPOL 73/78 comprend également les émissions dans l'atmosphère. Les présents projets adaptent la loi MARPOL dans ce sens.

3.2. La modification de la loi MARPOL en transposition de la Directive 2005/35/CE et de la décision-cadre 2005/667/JAI

3.2.1. Généralités

La directive 2005/35/CE et la décision-cadre 2005/667/JAI ont pour objet d'incorporer dans le droit communautaire les normes internationales relatives à la pollution causée par les navires et de faire en sorte que les personnes responsables de rejets fassent l'objet de sanctions pénales, le but étant d'améliorer la sécurité maritime et de renforcer la protection de l'environnement marin contre la pollution par les navires.

La directive et la décision-cadre prévoient la pénalisation des rejets par des navires, commis intentionnellement ou par négligence grave, de substances nocives visées aux annexes Ier et II de MARPOL 73/78. Il s'agit d'hydrocarbures et de substances liquides nocives transportées en vrac.

La directive 2005/35/CE fait exception aux rejets qui sont permis conformément à MARPOL 73/78, avec cette différence que les rejets dans la mer territoriale et dans les eaux intérieures (pour autant que le régime MARPOL soit d'application aux eaux intérieures) provenant d'une avarie survenue au navire à la suite d'une négligence grave, sont punissables conformément à la

3. De wijziging van de MARPOL-wet door de voorliggende ontwerpen

3.1. De wijziging van de MARPOL-wet in verband met bijlage VI van MARPOL 73/78

Bijlage VI van MARPOL 73/78, aangenomen met het bovengenoemde Protocol van 1997, regelt de emissies in de atmosfeer of de zee vanaf schepen van ozonafbrekende stoffen, stikstofoxiden, zwaveloxiden en vluchtige organische stoffen, de verbranding aan boord van schepen en de kwaliteit van oliebrandstof.

De andere bijlagen van MARPOL 73/78 betreffen het lozen van de volgende schadelijke stoffen in de zee: olie (bijlage I), schadelijke vloeistoffen in bulk (bijlage II), schadelijke stoffen in verpakking (bijlage III), afvalwater (bijlage IV) en afval (bijlage V).

De bestaande tekst van de MARPOL-wet houdt enkel rekening met lozingen in zee terwijl de nieuwe bijlage VI van MARPOL 73/78 ook de emissies in de atmosfeer omvat. De voorliggende ontwerpen passen de MARPOL-wet in functie daarvan aan.

3.2. De wijziging van de MARPOL-wet tot omzetting van Richtlijn 2005/35/EG en kaderbesluit 2005/667/JBZ

3.2.1 Algemeen

Richtlijn 2005/35/EG en kaderbesluit 2005/667/JBZ hebben tot doel om de internationale normen inzake verontreiniging vanaf schepen in het Gemeenschapsrecht op te nemen en ervoor te zorgen dat de voor lozingen verantwoordelijke personen strafrechtelijke sancties opgelegd krijgen, om aldus de veiligheid van de zeevaart te verbeteren en het mariene milieu beter te beschermen tegen verontreiniging door schepen.

De richtlijn en het kaderbesluit voorzien in de strafbaarstelling van lozingen vanaf schepen, met opzet gepleegd of ten gevolge van grove nalatigheid, van schadelijke stoffen die onder het toepassingsgebied vallen van de bijlagen I en II van MARPOL 73/78. Het gaat om olie en schadelijke vloeistoffen in bulk.

Richtlijn 2005/35/EG maakt een uitzondering voor lozingen die overeenkomstig MARPOL 73/78 zijn toegelaten, met dat verschil dat lozingen in de territoriale zee en de binnenwateren (voor zover op de laatste het Marpol regime van toepassing is) die veroorzaakt zijn door schade aan het schip en die het gevolg zijn van grove nalatigheid, overeenkomstig de richtlijn strafbaar

directive, alors que ces rejets ne sont pas punissables conformément à MARPOL 73/78.

La directive et la décision-cadre prévoient également la pénalisation et la poursuite des rejets effectués par des navires étrangers pour autant que le droit international permette la pénalisation et la poursuite. Dans le champ d'application tombent tant les rejets sur le territoire (mer territoriale) des États membres de l'Union européenne que les rejets hors du territoire, dans la zone économique exclusive d'un État-membre et en haute mer.

Pour les cas graves la décision-cadre 2005/667/JAI prévoit des peines d'emprisonnement et fixe des minimums pour la peine maximum d'emprisonnement prévue par la loi, selon l'élément moral et la gravité des effets de la pollution.

3.2.2 L'approche identique des présents projets des différentes catégories de substances nuisibles

La directive 2005/35/CE et la décision-cadre 2005/667/JAI concernent uniquement les hydrocarbures et les substances liquides nocives transportées en vrac (annexes I et II de MARPOL 73/78).

La loi MARPOL en vigueur par contre est d'application à toutes les substances nuisibles visées par MARPOL 73/78, sans faire de distinction entre les différentes catégories de substances nuisibles visées par les différentes annexes de MARPOL 73/78. Il s'agit d'hydrocarbures (annexe I), de substances liquides nocives transportées en vrac (annexe II), de substances nuisibles transportées en colis (annexe III), des eaux usées (annexe IV), des ordures (annexe V), de substances appauvrissant la couche d'ozone, d'oxydes d'azote, d'oxydes de soufre et de composés organiques volatils (annexe VI).

Les présents projets modifient la loi MARPOL sans faire de distinction entre les différentes catégories de substances nuisibles mentionnées ci-dessus. Une approche identique des différentes catégories de substances nuisibles contribue à une procédure pratique en matière de recherche, d'enquête et de poursuite. Une autre approche générerait en plus l'application de l'article 5bis actuel de la loi MARPOL. Cet article traite des moyens de preuve visuels.

zijn, terwijl deze lozingen niet strafbaar zijn overeenkomstig MARPOL 73/78.

De richtlijn en het kaderbesluit voorzien tevens in de strafbaarstelling en de vervolging van lozingen vanaf vreemde schepen voor zover de strafbaarstelling en de vervolging toegelaten zijn door het internationaal recht. Onder het toepassingsgebied vallen zowel de lozingen binnen het grondgebied (territoriale zee) van de lidstaten van de Europese Unie als de lozingen buiten hun grondgebied in de exclusieve economische zone van een lidstaat van de Europese Unie en op de volle zee.

Kaderbesluit 2005/667/JBZ stelt voor ernstige gevallen van verontreiniging gevangenisstraffen vast en bepaalt minima voor de wettelijke maximumgevangenisstraf, afhankelijk van de schuldvorm en de ernst van de gevolgen van de verontreiniging.

3.2.2. De gelijke aanpak in de voorliggende ontwerpen van de verschillende categorieën van schadelijke stoffen

Richtlijn 2005/35/EG en kaderbesluit 2005/667/JBZ hebben enkel betrekking op olie en schadelijke vloeistoffen in bulk (bijlage I en II van MARPOL 73/78).

De vigerende MARPOL-wet is daarentegen van toepassing op alle schadelijke stoffen bedoeld door MARPOL 73/78, zonder een onderscheid te maken tussen de verschillende categorieën van schadelijke stoffen bedoeld door de verschillende bijlagen van MARPOL 73/78. Het gaat om olie (bijlage I), schadelijke vloeistoffen in bulk (bijlage II), schadelijke stoffen in verpakking (bijlage III), afvalwater (bijlage IV), afval (bijlage V), ozonafbrekende stoffen, stikstofoxiden, zwaveloxiden en vluchtige organische stoffen (bijlage VI).

De voorliggende ontwerpen wijzigen de MARPOL-wet zonder een onderscheid te maken tussen de hierboven vermelde verschillende categorieën van schadelijke stoffen. Een gelijke aanpak van de verschillende schadelijke stoffen draagt bij tot een praktische procedure voor de opsporing, het onderzoek en de vervolging van onwettige lozingen. Een andere aanpak zou bovendien de toepassing van het bestaande artikel 5bis van de MARPOL-wet bemoeilijken. Dat artikel gaat over de visuele bewijsmiddelen.

3.2.3. Le champ d'application territorial et la juridiction

En ce qui concerne les navires autorisés à battre pavillon belge, la loi MARPOL actuelle ne stipule pas de champ d'application territorial. Pour l'application de la loi pénale belge les navires autorisés à battre pavillon belge appartiennent au territoire fictif de la Belgique. Ainsi la loi pénale belge s'applique aux infractions commises par ou à bord des navires belges, quelque soit l'endroit où les navires se trouvent.

En ce qui concerne les navires battant pavillon étranger par contre, la loi MARPOL prévoit explicitement le champ d'application territorial de l'interdiction de rejeter fixée par l'article 5 actuel.

Les présents projets modifient l'article 5 de la loi MARPOL en vue d'une formulation plus claire du régime actuel. A l'égard de navires battant pavillon étranger, l'interdiction prévue par l'article 5 est d'application sans limitation territoriale explicite.

Le nouvel article 5 de la loi MARPOL doit être considéré ensemble avec les règles en matière de juridiction, reprises au nouvel article 34 de la loi MARPOL. La juridiction à l'égard de navires battant pavillon étranger est limitée conformément aux dispositions en matière de juridiction de la Convention des Nations unies de 1982 sur le Droit de la Mer, les dispositions des sections 5 à 7 de la partie XII de cette convention en particulier.

Le nouvel article 34 de la loi MARPOL supplémente les dispositions en matière de juridiction du Code de Procédure pénale.

3.2.4. La forme de culpabilité requise

La loi MARPOL actuelle ne fait nulle part mention de la forme de culpabilité requise. Néanmoins l'application des critères que l'on retrouve dans la doctrine classique mène à la conclusion qu'il s'agit de dol général et de négligence. Selon la jurisprudence, à défaut de mention dans une législation particulière de l'élément moral requis, l'incrimination s'applique aussi bien dans les cas de dol que dans les cas de négligence. Ainsi il n'est pas nécessaire de formuler explicitement la forme de culpabilité.

3.2.3. Het territoriale toepassingsgebied en de rechtsmacht

Met betrekking tot schepen die gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren, formuleert de bestaande MARPOL-wet geen uitdrukkelijk territoriaal toepassingsgebied. Voor de toepassing van de Belgische strafwet behoren de schepen die gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren tot het fictieve grondgebied van België. Aldus is de Belgische strafwet van toepassing op misdrijven die gepleegd zijn door Belgische schepen of aan boord van Belgische schepen, waar zij zich ook bevinden.

Met betrekking tot schepen die een vreemde vlag voeren bepaalt de MARPOL-wet daarentegen wel uitdrukkelijk het territoriale toepassingsgebied van het verbod om te lozen, vastgesteld in het bestaande artikel 5.

Dit artikel wordt door de voorliggende ontwerpen gewijzigd met het oog op een duidelijkere formulering van de bestaande regeling. Met betrekking tot schepen die een vreemde vlag voeren is het lozingsverbod bepaald in artikel 5 van de MARPOL-wet van toepassing zonder uitdrukkelijke territoriale beperking.

Het nieuwe artikel 5 van de MARPOL-wet moet samen gelezen worden met de regels inzake rechtsmacht, opgenomen in het nieuwe artikel 34 van de MARPOL-wet. De rechtsmacht ten aanzien van schepen die een vreemde vlag voeren is beperkt in overeenstemming met de bepalingen inzake rechtsmacht van het verdrag van 1982 van de Verenigde Naties inzake het recht van de Zee, in het bijzonder de bepalingen van de afdelingen 5 tot 7 van deel XII van dat verdrag.

Het nieuwe artikel 34 van de MARPOL-wet is aanvullend aan de bepalingen in het Wetboek van Strafvordering inzake rechtsmacht.

3.2.4. De vereiste schuldvorm

De bestaande MARPOL-wet maakt nergens een vermelding van de vereiste schuldvorm. Uit de toepassing van de criteria die door de klassieke rechtsleer gehanteerd worden kan afgeleid worden dat het hier gaat om algemeen opzet en onachtzaamheid. Volgens de rechtsspraak, is bij gebreke aan vermelding van de vereiste schuldvorm in een bijzondere wet, de strafbaarstelling zowel van toepassing in het geval van opzet als in het geval van onachtzaamheid. Aldus is het niet nodig de schuldvorm uitdrukkelijk te vermelden.

4. Compétence

La transposition de la directive 2005/35/CE et de la décision-cadre 2005/667/JAI ressortent de la compétence de l'État fédéral.

L'État fédéral est compétent pour le milieu marin (Documents Parl., Sénat, A.I.1998, 405/2, p. 122; Document Parl., Sénat, A.I. 1988, 516, p. 149). En vertu de l'article 6, § 4 de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, l'État fédéral est en outre compétent pour les prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport.

Les rejets dans les eaux intérieures ne tombent donc pas dans le champ d'application de la loi MARPOL pour autant qu'il ne s'agit pas de prescriptions techniques pour les navires.

Ainsi le présent projet limite le champ d'application de l'article 5 de la loi MARPOL qui prévoit l'interdiction de rejeter, aux rejets dans la mer, ou en mer dans l'atmosphère.

5. Impact budgétaire

Les présents projets n'ont aucun impact budgétaire

EXAMEN ARTICLE PAR ARTICLE

Projet de loi modifiant la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution de la mer par les navires concernant des matières visées à l'article 77 de la Constitution

Article 1^{er}

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

Article 2

Il s'agit de deux adaptations de texte dans l'article 35 de la loi MARPOL, suite à la modification du champ d'application par défaut de la loi MARPOL et suite à l'introduction de la zone économique exclusive.

4. Bevoegdheid

De omzetting van richtlijn 2005/35/EG en kaderbesluit 2005/667/JBZ behoren tot de bevoegdheid van de federale overheid.

De federale overheid is bevoegd voor het mariene milieu (Parl. Stukken, Senaat, B.Z. 1988, 405/2, p. 122; Parl. Stukken, Kamer, B.Z. 1988, 516, p. 149). De federale overheid is krachtens art. 6, § 4, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tevens bevoegd voor de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen.

Lozingen op de binnenwateren vallen dus niet onder het toepassingsgebied van de MARPOL-wet voor zover het niet gaat om technische voorschriften voor schepen.

Aldus beperkt het voorliggende ontwerp het toepassingsgebied van artikel 5 van de MARPOL-wet dat het lozingsverbod vaststelt, tot de lozingen in zee of op zee in de atmosfeer.

5. Budgettaire weerslag

De voorliggende ontwerpen hebben geen budgettaire weerslag.

ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging van de zee door schepen met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet

Artikel 1

Artikel 1 behoeft geen commentaar.

Artikel 2

Het gaat om twee tekstaanpassingen in artikel 35 van de MARPOL-wet tengevolge van de wijziging van het standaard toepassingsgebied van de MARPOL-wet en tengevolge van de invoering van de exclusieve economische zone.

Projet de loi modifiant la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution de la mer par les navires concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution

Article 1^{er}

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

Articles 2 et 3

Depuis l'entrée en vigueur de l'annexe VI de MARPOL 73/78, MARPOL 73/78 et la loi MARPOL ne concernent plus seulement la pollution de la mer, mais aussi bien la pollution de l'atmosphère par les navires. L'intitulé et les définitions de substance nuisible et de rejet de la loi MARPOL sont adaptées.

Article 4

Conformément à l'article 2 de la directive 2005/35/EC, le champ d'application par défaut des dispositions de la loi MARPOL est adapté: les navires quelque soit le pavillon qu'ils sont habilités de battre.

Le présent projet ne distingue les navires étrangers et belges que dans les cas où cela est nécessaire compte tenu des règles de droit international en matière de juridiction.

En plus, le champ d'application par défaut est limité à la loi MARPOL elle-même, excluant les arrêtés d'exécution. Pour la sécurité juridique il est mieux de fixer le champ d'application d'un texte dans ce texte même.

Article 5

L'article 5 de la loi MARPOL, fixant l'interdiction de rejets est adapté, en transposition des articles 4 et 5 de la directive 2005/35/EC.

La distinction est introduite entre le régime normal correspondant à MARPOL 73/78 et le régime plus strict d'application dans les mers territoriales des États membres de l'Union européenne. Conformément à l'article 5 de la directive 2005/35/EC, l'exception de l'interdiction de rejeter, fixée à l'annexe Ier, règle 11, b), ou à

Ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging van de zee door schepen met betrekking tot aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet

Artikel 1

Artikel 1 behoeft geen commentaar.

Artikelen 2 en 3

Sinds de inwerkingtreding van bijlage VI van MARPOL 73/78 betreffen MARPOL73/78 en de MARPOL-wet niet alleen de verontreiniging van de zee door schepen maar ook de verontreiniging van de lucht door schepen. Het opschrift en de definities van schadelijke stof en lozing van de MARPOL-wet worden dienovereenkomstig aangepast.

Artikel 4

Overeenkomstig artikel 2 van richtlijn 2000/35/EG wordt het standaard toepassingsgebied van de bepalingen van de MARPOL-wet aangepast: schepen ongeacht de vlag die ze gerechtigd zijn te voeren.

Het voorliggende ontwerp maakt het onderscheid tussen vreemde en Belgische schepen nog enkel in de gevallen waar dat nodig is rekening houdend met internationaal-rechtelijke regels inzake rechtsmacht.

Daarnaast wordt het standaard toepassingsgebied beperkt tot de MARPOL-wet zelf, met uitsluiting van de uitvoeringsbesluiten ervan. Omwille van de rechtszekerheid is het beter dat het toepassingsgebied van de bepalingen van een besluit vastgesteld wordt in dat besluit zelf.

Artikel 5

Artikel 5 van de MARPOL-wet, dat het verbod om te lozen vaststelt, wordt aangepast, tot omzetting van artikel 4 en 5 van richtlijn 2005/35/EG.

Het onderscheid wordt ingevoerd tussen het gewone regime dat overeenstemt met MARPOL 73/78 en het strengere regime dat van toepassing is in de territoriale zeeën van de lidstaten van de Europese Unie. Overeenkomstig artikel 5 van richtlijn 2005/35/EG, is de uitzondering op het verbod om te lozen, vastgesteld

l'annexe II, règle 6, b) de MARPOL 73/78 n'est d'application vers le large de cette zone

Il s'agit de rejets qui sont causés par des dommages au navire. De tels rejets dans la mer territoriale d'un État membre de l'Union européenne, sont considérés comme une infraction, aussi dans le cas où les dommages au navire ne sont pas causés avec intention.

L'article 5 ne mentionne pas la forme de culpabilité requise. Voir l'exposé sous le point 3.2.4.

Article 6

L'article 6 du présent projet modifie l'article 6 de la loi MARPOL en matière de délégation au Roi de fixer des prescriptions techniques.

Le terme «fonctionnement d'un navire» couvre entre autres les émissions visées par l'annexe VI de MARPOL 73/78.

Le texte de l'article 6 est également mis en harmonie avec MARPOL 73/78 en substituant rejet de substances nuisibles par pollution par les navires.

Article 7

La modification de l'article 11 concerne une adaptation de texte en rapport à l'introduction de la zone économique exclusive belge.

Articles 8 et 9

Les articles 14 et 15 de la loi MARPOL sont adaptés en fonction de l'adaptation du champ d'application par défaut (nouvel article 2 de la loi MARPOL).

Article 10

La modification de l'article 16 concerne une adaptation de texte en rapport à l'introduction de la zone économique exclusive belge.

in bijlage I, voorschrift 11, b), of bijlage II, voorschrift 6, b), van MARPOL 73/78 immers enkel zeewaarts van die zone van toepassing.

Het gaat om de lozingen die het gevolg zijn van schade aan het schip. Dergelijke lozingen in de territoriale zee van een lidstaat van de Europese Unie worden beschouwd als een inbreuk, ook indien de schade aan het schip niet veroorzaakt is met opzet.

Artikel 5 maakt geen vermelding van de vereiste schuldvorm. Zie hierover de toelichting onder punt 3.2.4.

Artikel 6

Artikel 6 van het voorliggende ontwerp wijzigt artikel 6 van de MARPOL-wet inzake delegatie aan de koning om technische voorschriften vast te stellen.

Het begrip «werking van een schip» dekt onder meer de emissies, bedoeld door bijlage 6 van MARPOL 73/78.

De tekst van artikel 6 van de MARPOL-wet wordt tevens in lijn gebracht met MARPOL 73/78 doordat er niet meer sprake is van het lozen van schadelijke stoffen maar wel van verontreiniging door schepen.

Artikel 7

De wijziging van artikel 11 betreft een tekst-aanpassing in verband met de invoering van de Belgische exclusieve economische zone.

Artikelen 8 en 9

De artikelen 14 en 15 van de MARPOL-wet worden aangepast tengevolge van de aanpassing van het standaard toepassingsgebied (nieuw artikel 2 van de MARPOL-wet).

Artikel 10

De wijziging van artikel 16 betreft een tekst-aanpassing in verband met de invoering van de Belgische exclusieve economische zone.

Article 11

L'article 11 du présent projet modifie l'article 17*bis* de la loi MARPOL.

Le § 1^{er} est mis en concordance avec l'article 6 de la directive 2005/35/EC.

Un nouveau § 1*bis* est inséré en transposition de l'article 7, alinéa 1^{er} de la directive 2005/35/EC.

Le § 2 est adapté comme suit:

- une adaptation de texte en rapport avec l'introduction de la zone économique exclusive;
- une adaptation terminologique dans le texte français en substituant les termes «les eaux territoriales» par «la mer territoriale», en concordance avec la Convention des Nations unies de 1982 sur le Droit de la Mer. Il est remarqué que la même adaptation terminologique est apportée en plusieurs endroits dans le présent projet, où des passages de texte de la directive 2005/35/EC ou de la décision-cadre 2005/667/JAI sont repris.

Toutes les dispositions par rapport aux poursuites pénales figurant dans l'article 17*bis* de la loi MARPOL sont supprimées. Le règlement de la juridiction par rapport aux rejets par des navires étrangers fait partie du nouvel article 34 de la loi MARPOL.

Le § 4 est complété avec une nouvelle rubrique 6° en transposition de l'article 7, alinéa 3, de la directive 2005/35/EC.

Article 12

Un nouvel article 17*ter* est inséré en transposition de l'article 8, alinéa 1^{er} et 2, de la décision-cadre 2005/667/JAI.

Article 13

L'article 18 de la loi MARPOL est adapté comme suit.

L'alinéa 1^{er} est adapté en transposition de l'article 8, alinéa 3, de la décision-cadre 2005/667/JAI.

L'alinéa 2 est supprimé. Ainsi le délai de prescription de l'action publique est déterminé par le Code de Procédure pénale (ci-après CdPP). Il en résulte un délai de cinq ans (article 21 du CdPP) ou de dix ans en cas de correctionnalisation d'un crime (article 21*bis* du CdPP) au lieu d'un délai de 3 ans.

Artikel 11

Artikel 11 van het voorliggende ontwerp wijzigt artikel 17*bis* van de MARPOL-wet

§ 1 wordt in overeenstemming gebracht met artikel 6 van richtlijn 2005/35/EG.

Een nieuwe § 1*bis* wordt ingevoegd tot omzetting van artikel 7, eerste lid, van richtlijn 2005/35/EG.

§ 2 wordt als volgt aangepast:

- een tekstaanpassing in verband met de invoering van de exclusieve economische zone;
- een terminologische aanpassing in de Franse tekst waarbij overeenkomstig het Verdrag van 1982 van de Verenigde Naties inzake het recht van de Zee de term «*la mer territoriale*» wordt gebruikt in de plaats van «*les eaux territoriales*». Hierbij wordt ook opgemerkt dat op diverse plaatsen in de tekst van het voorliggende ontwerp waar passages uit de tekst van richtlijn 2005/35/EG of kaderbesluit 2005/667/JBZ worden overgenomen, dezelfde aanpassing van de terminologie wordt toegepast.

Alle bepalingen in artikel 17*bis* van de MARPOL-wet met betrekking tot het instellen van vervolgingen vervallen. De regeling van de rechtsmacht ten aanzien van lozingen door vreemde schepen maakt deel uit van het nieuwe artikel 34 van de MARPOL-wet.

§ 4 wordt aangevuld met een nieuwe rubriek 6° in omzetting van artikel 7, derde lid van richtlijn 2005/35/EG.

Artikel 12

Een nieuw artikel 17*ter* wordt ingevoegd tot omzetting van artikel 8, eerste en tweede lid, van kaderbesluit 2005/667/JBZ.

Artikel 13

In artikel 18 van de MARPOL-wet worden de volgende wijzigingen aangebracht.

Het eerste lid wordt aangepast tot omzetting van artikel 8, derde lid, van kaderbesluit 2005/667/JBZ.

Het tweede lid wordt opgeheven. Aldus wordt de verjaringstermijn van de strafvordering bepaald door het Wetboek van Strafvordering (hierna WvSV). Hierdoor wordt de termijn van drie jaar gebracht op vijf jaar (artikel 21 van WvSV) of op tien jaar voor een gecorrectionaliseerde misdaad (artikel 21*bis* van het WvSV).

Dans l'alinéa 3, une référence aux dispositions en matière de juridiction est adaptée, suite à la modification des articles 17bis et 34 de la loi MARPOL.

Article 14

La modification de l'article 24 concerne une adaptation de texte, suite à la modification de l'article 6 de la loi MARPOL.

Article 15

La deuxième phrase de l'article 25, deuxième alinéa, de la loi MARPOL est modifiée.

Le délai pour la signification de procès-verbaux concernant les infractions, est porté à quinze jours.

Dans le cas d'infractions par des navires étrangers, le délai de 24 heures posait des problèmes pratiques.

Le délai de quinze jours est proposé par analogie à la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique

Il est rappelé que conformément au texte inchangé de la première phrase du deuxième alinéa de l'article 25, les procès-verbaux concernant une décharge illégale, l'opposition à une enquête ou le fait de se dérober à une immobilisation, font foi jusqu'à preuve du contraire.

La force probante particulière de ces procès-verbaux est étroitement liée à la circonstance qu'il s'agit d'infractions par ou à bord de navires qui en grande partie battent un pavillon étranger et font des voyages internationaux.

Dans la plupart des cas, les navires concernés se trouvent seulement pour une très courte durée sur le territoire belge ou dans la zone économique exclusive belge. Les possibilités de rassembler des moyens de preuve sont de ce fait limitées. Dans beaucoup de cas, il est impossible de continuer une enquête après le départ ou le passage du navire. Il en résulte que le procès-verbal visé est dans beaucoup de cas le plus important ou même le seul moyen de preuve.

In het derde lid wordt een verwijzing naar de bepalingen inzake rechtsmacht aangepast tengevolge van de wijziging van de artikels 17bis en 34 van de MARPOL-wet.

Artikel 14

De wijziging van artikel 24 van de MARPOL-wet betreft een tekstaanpassing tengevolge van de wijziging van artikel 6 van de MARPOL-wet.

Artikel 15

De tweede zin van artikel 25, tweede lid, van de MARPOL-wet wordt gewijzigd.

De termijn voor de betekening van een afschrift van een proces-verbaal in verband met een overtreding wordt van 24 uur gebracht op 15 dagen.

In het geval van inbreuken door vreemde schepen stelde de termijn van 24 uur praktische problemen.

De termijn van 15 dagen wordt voorgesteld naar analogie van de termijn vastgesteld in de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België

Er wordt aan herinnerd dat overeenkomstig de ongewijzigde tekst van de eerste zin van artikel 25, tweede lid, de processen-verbaal met betrekking tot een onwettige lozing, het verzet tegen een onderzoek of de onttrekking aan vasthouding, bewijswaarde hebben tot het tegendeel is bewezen.

De bijzondere bewijswaarde van die processen-verbaal hangt nauw samen met de omstandigheid dat het gaat om misdrijven door of aan boord van schepen die grotendeels een vreemde vlag voeren en internationale reizen maken.

De betrokken schepen bevinden zich in de meeste gevallen slechts gedurende een zeer korte tijd op het Belgische grondgebied of in de Belgische exclusieve economische zone. De mogelijkheden om bewijsmiddelen te verzamelen zijn daardoor beperkt. In veel gevallen is het onmogelijk om na het vertrek of de doorvaart van het schip nog verder onderzoek te verrichten. Daardoor is het bedoelde proces-verbaal in veel gevallen het belangrijkste of zelfs het enige beschikbare bewijsmiddel.

Le fait que des rejets sont faits en mer, loin de la terre, est également un facteur de complication dans l'administration de la preuve, justifiant la force probante particulière des procès-verbaux visés.

Article 16

Il s'agit d'une adaptation de texte dans l'article 26 de la loi MARPOL.

Article 17

Il s'agit d'une adaptation de texte dans l'article 28 de la loi MARPOL en rapport avec l'introduction de la zone économique exclusive.

Article 18

L'article 29 de la loi MARPOL est adapté suite à l'introduction de l'euro. Il s'agit d'une adaptation de texte sans suite matérielle.

Selon l'article 2 de la loi du 26 juin 2000 relative à l'introduction de l'euro dans la législation concernant les matières visées à l'article 78 de la Constitution, les montants des sommes d'argent auxquelles les décimes additionnels sont appliqués, sont censés être exprimés directement en euro sans conversion.

Selon l'article 1^{er} de la loi du 5 mars 1952 relative aux décimes additionnels sur les amendes pénales, les montants des amendes pénales doivent être majorés de quarante-cinq décimes (cela revient à une multiplication par 5,5).

Le mot «francs» peut donc être simplement substitué par le mot «EUR» sans conversion des montants des amendes.

Article 19

Le nouvel article 29*bis* de la loi MARPOL fixe des peines d'emprisonnement pour les délits graves, en transposition de l'article 4 de la décision-cadre 2005/667/JAI.

La nature de la peine et la durée des peines sont comparables à d'autres législations en matière de délits environnementaux et elles sont conformes à l'article 25 du Code pénal.

Ook het feit dat lozingen gebeuren op zee, ver van het land, is een bemoeilijkende factor in de bewijsvoering die de bijzondere bewijswaarde van de bedoelde processen-verbaal verantwoordt.

Artikel 16

Het gaat om een tekstaanpassing in artikel 26 van de MARPOL-wet

Artikel 17

Het gaat om een tekstaanpassing in artikel 28 van de MARPOL-wet in verband met de invoering van de exclusieve economische zone.

Artikel 18

Artikel 29 van de MARPOL-wet wordt aangepast aan de invoering van de euro. Het betreft een tekst-aanpassing zonder materiële gevolgen.

Krachtens artikel 2 van de wet van 26 juni 2000 betreffende de invoering van de euro in de wetgeving die betrekking heeft op aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet, worden de bedragen van de geldsommen waarop de opdecimen worden toegepast geacht rechtsreeks te zijn uitgedrukt in euro, zonder omrekening.

Krachtens artikel 1 van de wet van 5 maart 1952 betreffende de opdécimes wordt het bedrag van de strafrechtelijke geldboeten verhoogd met 45 décimes (dat komt neer op een vermenigvuldiging met 5,5).

Het woord «frank» kan bijgevolg zonder meer worden vervangen door het woord «EUR» zonder omzetting van de bedragen van de geldboetes.

Artikel 19

Het nieuwe artikel 29*bis* stelt gevangenisstraffen vast voor ernstige inbreuken, tot omzetting van artikel 4 van het kaderbesluit 2005/667/JBZ.

De aard van de straf en de duur ervan zijn vergelijkbaar met andere wetgevingen inzake milieumisdrijven en zijn in overeenstemming met artikel 25 van het Strafwetboek.

Le texte du § 2 du nouvel article 29*bis* fait référence à l'article 230 de la Convention des Nations unies de 1982 sur le Droit de la Mer. Cet article est ainsi conçu:

«Article 230

Peines pécuniaires et respect des droits reconnus de l'accusé

1. Seules des peines pécuniaires peuvent être infligées en cas d'infraction aux lois et règlements nationaux ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, qui ont été commises par des navires étrangers au-delà de la mer territoriale.

2. Seules des peines pécuniaires peuvent être infligées en cas d'infraction aux lois et règlements nationaux ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, qui ont été commises par des navires étrangers dans la mer territoriale, sauf s'il s'agit d'un acte délibéré et grave de pollution.

3. Dans le déroulement des poursuites engagées en vue de réprimer des infractions de ce type commises par un navire étranger pour lesquelles des peines peuvent être infligées, les droits reconnus de l'accusé sont respectés.»

Article 20

Il s'agit d'une adaptation de texte dans l'article 30 de la loi MARPOL suite à l'insertion d'un nouvel article 29*bis*.

Article 21

Les modifications dans l'article 32 de la loi MARPOL par rapport au commissaires maritimes et les agents chargés du contrôle de la navigation concernent des adaptations de texte suite à la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale.

De tekst van § 2 van het nieuwe artikel 29*bis* verwijst naar artikel 230 van het Verdrag van de Verenigde Naties van 1982 inzake het recht van de zee. Dat artikel luidt als volgt:

«Artikel 230

Boetes en de inachtneming van de erkende rechten van de beschuldigde

1. Met betrekking tot overtredingen van nationale wetten en voorschriften of van toepassing zijnde internationale regels en normen ter voorkoming, vermindering en bestrijding van verontreiniging van het mariene milieu, begaan door vreemde schepen buiten de territoriale zee, kunnen alleen boetes worden opgelegd.

2. Met betrekking tot overtredingen van nationale wetten en voorschriften of van toepassing zijnde internationale regels en normen ter voorkoming, vermindering en bestrijding van verontreiniging van het mariene milieu, begaan door vreemde schepen in de territoriale zee, kunnen alleen boetes worden opgelegd, behalve in het geval van een opzettelijke en ernstige daad van verontreiniging in de territoriale zee.

3. Tijdens een rechtsvervolging met betrekking tot zulke overtredingen, begaan door een vreemd schip, die kan leiden tot de oplegging van straffen, dienen de erkende rechten van de beschuldigde in acht te worden genomen.»

Artikel 20

Het gaat om een tekstaanpassing in artikel 30 van de MARPOL-wet ten gevolge van de invoeging van een nieuw artikel 29*bis*.

Artikel 21

De wijzigingen in artikel 32 van de MARPOL-wet met betrekking tot de waterschouten en de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren betreffen een tekstaanpassing ten gevolge van de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie.

Article 22

L'article 33 de la loi MARPOL est modifié, en transposition de l'article 5, 3, de la décision-cadre 2005/667/JAI.

Le nouvel article 33 de la loi MARPOL introduit une dérogation à l'article 5, deuxième alinéa, première phrase du Code pénal. Cette dernière disposition contient une cause d'excuse absolutoire pour une infraction commise par une personne physique en même temps qu'une personne morale, pour celui d'entre eux qui a commis la faute la moins grave, pour autant que l'infraction a été commise par la personne physique par négligence.

L'article 5, 3, de la décision-cadre 2005/667/JAI, prévoit par contre, que la responsabilité d'une personne morale n'exclut pas les poursuites pénales contre les personnes physiques pour les infractions visées par la décision-cadre 2005/667/JAI.

En outre, il est remarqué que les montants des amendes applicables aux personnes morales sont calculés en appliquant l'article 41 *bis* du Code pénal. Cela signifie qu'à côté des montants des amendes repris à l'article 29 de la loi, l'article 41 *bis* du Code pénal est appliqué afin de déterminer les montants des amendes pour les infractions énumérées à l'article 29 *bis* de la loi MARPOL qui prévoit des peines privatives de liberté.

Article 23

L'article 34 de la loi MARPOL est modifié en transposition de l'article 7, alinéa 1^{er}, de la décision-cadre 2005/667/JAI, traitant de la juridiction.

Il n'est pas fait usage de l'option prévue par l'article 7, alinéas 2 et 3, de la décision-cadre 2005/667/JAI, de ne pas appliquer les règles en matière de juridiction prévues à l'article 7, alinéa 1^{er}, d) et e), de la décision-cadre 2005/667/JAI.

L'article 7, alinéas 4 et 5, de la décision-cadre 2005/667/JAI ne nécessitent pas de transposition dans le présent projet. Ces dispositions peuvent faire l'objet de circulaires destinées au procureurs du Roi.

L'article 7, alinéa 6, de la décision-cadre 2005/667/JAI stipule qu'en rapport à la juridiction, le territoire comprend aussi les eaux intérieures et la mer territoriale

Artikel 22

Artikel 33 van de MARPOL-wet wordt gewijzigd ter omzetting van artikel 5, 3, van het kaderbesluit 2005/667/JBZ.

Het nieuwe artikel 33 van de MARPOL-wet voert een afwijking in van artikel 5, tweede lid, eerste zin van het Strafwetboek. Deze laatste bepaling bevat een strafuitsluitingsgrond voor een door zowel een natuurlijke als een rechtspersoon gepleegd misdrijf, voor wie van hen beiden de minst zware fout heeft begaan voor zover het misdrijf door de natuurlijke persoon uit onachtzaamheid is gepleegd.

Artikel 5, 3, van het kaderbesluit 2005/667/JBZ bepaalt daarentegen dat de aansprakelijkheid van een rechtspersoon de strafvervolgning van natuurlijke personen niet uitsluit voor misdrijven bedoeld in het kaderbesluit 2005/667/JBZ.

Daarnaast wordt opgemerkt dat de bedragen van de geldboetes van toepassing op rechtspersonen worden berekend met toepassing van artikel 41 *bis* van het Strafwetboek. Dit betekent dat, naast de bedragen van de geldboetes opgenomen in artikel 29 van de wet, artikel 41 *bis* van het Strafwetboek wordt toegepast om de bedragen van de geldboetes te bepalen voor de inbreuken opgesomd in het artikel 29 *bis* van de MARPOL-wet dat voorziet in vrijheidsstraffen.

Artikel 23

Artikel 34 van de MARPOL-wet wordt gewijzigd tot omzetting van artikel 7, eerste lid, van het kaderbesluit 2005/667/JBZ, dat handelt over de rechtsmacht.

Er wordt geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om overeenkomstig artikel 7, tweede en derde lid, van het kaderbesluit 2005/667/JBZ de rechtsmachtregels bedoeld onder artikel 7, eerste lid, d) en e) van het kaderbesluit 2005/667/JBZ niet toe te passen.

Artikel 7, vierde en vijfde lid, van het kaderbesluit 2005/667/JBZ behoeven geen omzetting in dit ontwerp. Deze bepalingen kunnen het voorwerp uitmaken van circulaires gericht aan de procureurs des Konings.

Artikel 7, zesde lid van het kaderbesluit 2005/667/JBZ bepaalt dat met betrekking tot de rechtsmacht het grondgebied ook de binnenwateren en de territoriale zee omvat.

L'article 7, alinéa 6, de la décision-cadre 2005/667/JAI, n'a pas besoin de transposition. La doctrine et la jurisprudence confirment que les eaux intérieures et la mer territoriale font partie du territoire belge pour l'application territoriale de la loi pénale.

La ministre de la Justice,

Laurette ONKELINX

Le ministre de la Mobilité,

Renaat LANDUYT

Artikel 7, zesde lid, van het kaderbesluit 2005/667/JBZ behoeft geen omzetting. De rechtsleer en rechtspraak bevestigen dat de binnenwateren en de territoriale zee voor de territoriale toepassing van de strafwet behoren tot het grondgebied van België.

De minister van Justitie,

Laurette ONKELINX

De minister van Mobiliteit,

Renaat LANDUYT

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi modifiant la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution de la mer par les navires

Article 1^{er}

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

Art. 2

L'intitulé de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution de la mer par les navires, est remplacé par l'intitulé suivant:

«Loi relative à la prévention de la pollution par les navires».

Art. 3

A l'article 1^{er} de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

1° le 1° de la même loi est complété avec les mots «et toutes les substances soumises au contrôle en vertu de la Convention»;

2° dans le 2° de la même loi, le mot «émission,» est inséré entre le mot «pompage,» et le mot «émanation».

Art. 4

L'article 2, alinéa 1^{er}, de la même loi est remplacé par l'alinéa suivant:

«Sauf disposition expresse contraire, la présente loi s'applique aux navires quelque soit le pavillon qu'ils sont habilités de battre.».

Art. 5

L'article 5 de la même loi est remplacé par la disposition suivante:

«Art. 5. — Sous réserve des dispositions de l'alinéa 3, il est interdit à tout navire battant pavillon belge de rejeter une substance nuisible à la mer ou en mer dans l'atmosphère, sauf dans les cas et de la façon prévus par ou en vertu de la Convention ou de la présente loi. Les règles à prescrire en vertu de la présente loi peuvent notamment différer selon les différentes

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging van de zee door schepen

Artikel 1

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

Art. 2

Het opschrift van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging van de zee door schepen wordt vervangen als volgt:

«Wet betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen».

Art. 3

In artikel 1 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de bepaling onder 1° wordt aangevuld met de woorden «en alle stoffen onderworpen aan controle krachtens het Verdrag»;

2° in de bepaling onder 2° wordt het woord «uitstoten,» ingevoegd tussen het woord «pompen,» en het woord «storten».

Art. 4

Artikel 2, eerste lid, van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

«Deze wet is, tenzij het uitdrukkelijk anders is bepaald, van toepassing op schepen ongeacht de vlag die ze gerechtigd zijn te voeren.».

Art. 5

Artikel 5 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

«Art. 5. — Onder voorbehoud van de bepalingen van het derde lid is het een schip dat de Belgische vlag voert verboden een schadelijke stof in zee of op zee in de atmosfeer te lozen, behoudens in de gevallen en op de wijze bij of krachtens het Verdrag of deze wet bepaald. De krachtens deze wet te geven regelen kunnen inzonderheid verschillen al naargelang zij ver-

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

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

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

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

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

Art. 6

L'article 6, alinéa 1^{er}, de la même loi est remplacé par l'alinéa suivant:

«Le Roi fixe les conditions auxquelles doivent répondre la construction, l'aménagement, l'équipement et le fonctionnement d'un navire battant pavillon belge afin de prévenir ou de limiter la pollution par les navires.»

Art. 7

Dans l'article 11, alinéa 3, de la même loi, les mots «une zone maritime où la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international» sont remplacés par les mots «la mer territoriale belge ou la zone économique exclusive belge».

Art. 8

Dans l'article 14, alinéa 1^{er}, de la même loi, les mots «battant pavillon belge» sont inséré entre le mot «navires» et le mot «, entreprises».

Art. 9

Dans l'article 15, alinéa 1^{er}, de la même loi, les mots «battant pavillon belge» sont inséré entre le mot «navire» et les mots «est tenu».

Art. 10

Dans l'article 16 de la même loi, les mots «une autre zone maritime où la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international» sont remplacés par les mots «la zone économique exclusive belge».

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

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

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

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

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

Art. 6

Artikel 6, eerste lid, van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

«De Koning stelt de eisen vast waaraan de bouw, de inrichting, de uitrusting en de werking van een schip dat de Belgische vlag voert dienen te voldoen ter voorkoming of beperking van verontreiniging door schepen.»

Art. 7

In artikel 11, derde lid, van dezelfde wet worden de woorden «een maritieme zone waarin België jurisdictie kan uitoefenen overeenkomstig het internationaal recht» vervangen door de woorden «de Belgische territoriale zee of de Belgische exclusief economische zone».

Art. 8

In artikel 14, eerste lid, van dezelfde wet worden de woorden «die de Belgische vlag voeren» ingevoegd tussen het woord «schepen» en het woord «, bedrijven».

Art. 9

In artikel 15, eerste lid, van dezelfde wet worden de woorden «van een schip dat de Belgische vlag voert» ingevoegd tussen het woord «kapitein» en de woorden «is verplicht».

Art. 10

In artikel 16 van dezelfde wet worden de woorden «een andere maritieme zone bevindt waarover België jurisdictie kan uitoefenen, overeenkomstig het internationaal recht» vervangen door de woorden «de Belgische exclusieve economische zone bevindt».

Art. 11

A l'article 17bis de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

1° le § 1^{er} est remplacé par la disposition suivante:

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

Si l'inspection visée au paragraphe 1^{er} révèle des faits qui peuvent impliquer l'existence d'une infraction au sens de l'article 5, les autorités compétentes belges et de l'État du pavillon du navire et des autres États concernés sont informées.»;

2° il est inséré un § 1^{er}bis, rédigé comme suit:

«§ 1bis. Si le navire qui est soupçonné du rejet ne fait pas escale dans un port de l'État membre, les dispositions suivantes s'appliquent:

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

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

3° dans le § 2, les mots «dans les eaux territoriales belges ou dans une autre zone maritime sur laquelle la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international» sont remplacés par les mots «dans la mer territoriale belge ou dans la zone économique exclusive belge»;

4° dans le § 4, 1° les mots «les poursuites judiciaires peuvent être engagées et» sont supprimés;

5° dans le § 4, 4° les mots «, et les poursuites peuvent être engagées» sont supprimés;

6° le § 4, est complété comme suit:

«6° En tout état de cause, les autorités de l'État du pavillon du navire sont informées.».

Art. 11

In artikel 17bis van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° § 1 wordt vervangen als volgt:

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

Voor zover de in lid 1 bedoelde inspectie feiten aan het licht brengt die kunnen wijzen op een inbreuk in de zin van artikel 5, worden de bevoegde Belgische autoriteiten en die van de vlaggenstaat en andere betrokken staten gewaarschuwd.»;

2° er wordt een § 1bis ingevoegd, luidende:

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

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

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

3° in § 2, worden de woorden «in de Belgische territoriale zee of in een andere maritieme zone waarover België jurisdictie kan uitoefenen, overeenkomstig het internationaal recht» vervangen door de woorden «in de Belgische territoriale zee of in de Belgische exclusief economische zone»;

4° in § 4, 1° vervallen de woorden «kan een rechtsvervolging worden ingesteld en»;

5° in § 4, 4° vervallen de woorden «en kan een rechtsvervolging worden ingesteld»;

6° § 4, wordt aangevuld als volgt:

«6° De autoriteiten van de vlaggenstaat worden van ieder geval op de hoogte gebracht.».

Art. 12

Un article 17^{ter}, rédigé comme suit, est inséré dans la même loi:

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

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

Art. 13

A l'article 18 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

1° l'alinéa 1^{er}, est remplacé par l'alinéa suivant:

«L'État du pavillon et tout autre État concerné sont informés sans délai, par l'intermédiaire de ses représentants diplomatiques, des mesures prises en vertu de la présente loi et des mesures qui pourraient découler des poursuites pénales.»;

2° l'alinéa 2, est abrogé;

3° dans l'alinéa 3, ancien, devenu l'alinéa 2, les mots «17^{bis}, § 4, 4°», sont remplacés par les mots «34, alinéa 1^{er}, b)».

Art. 14

Dans l'article 24, alinéa 1^{er}, de la même loi, les mots «ou l'équipement d'un navire» sont remplacés par les mots «, l'équipement ou le fonctionnement d'un navire».

Art. 15

L'article 25, alinéa 2, de la même loi, est remplacé 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 en est signifiée dans les quinze jours de la constatation de l'infraction au capitaine, skipper ou propriétaire du navire ou, quant il s'agit de ressortissants étrangers, à leurs représentants en Belgique ou à la représentation diplomatique de l'État dont ils sont les ressortissants.».

Art. 12

In dezelfde wet wordt een artikel 17^{ter} ingevoegd, luidende:

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

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

Art. 13

In artikel 18 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het eerste lid wordt vervangen als volgt:

«De vlaggenstaat en alle andere betrokken staten worden via hun diplomatieke vertegenwoordigers onverwijld op de hoogte gebracht van de maatregelen die overeenkomstig deze wet zijn genomen en van de mogelijke maatregelen die het gevolg kunnen zijn van strafrechtelijke vervolgingen.»;

2° het tweede lid wordt opgeheven;

3° In het vroegere derde lid, dat het tweede lid is geworden, worden de woorden «17^{bis}, § 4, 4°», «vervangen door de woorden «34, eerste lid b)».

Art. 14

In artikel 24, eerste lid, van dezelfde wet, worden de woorden «of uitrusting van een schip» vervangen door de woorden «, uitrusting of werking van een schip».

Art. 15

Artikel 25, tweede lid, van dezelfde wet, word vervangen als volgt:

«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. Binnen de vijftien dagen na de vaststelling van de inbreuk wordt aan de kapitein, de schipper of de eigenaar van het schip een afschrift betekend of, indien het buitenlanders betreft, aan hun vertegenwoordigers in België of aan de diplomatieke vertegenwoordiging van de Staat waarvan zij onderdaan zijn.».

Art. 16

A l'article 26 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

1° dans l'alinéa 1^{er}, les mots «alinéa 1^{er}» sont insérés entre les mots «article 25,» et «un recours».

2° dans l'alinéa 2, les mots «alinéa 1^{er},» sont insérés entre les mots «article 25,» et «peuvent introduire».

Art. 17

Dans l'article 28, alinéa 1^{er}, de la même loi, les mots «d'une autre zone maritime où la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international» sont remplacés par les mots «de la zone économique exclusive belge».

Art. 18

Dans l'article 29 de la même loi, le mot «francs» est chaque fois remplacé par le mot «EUR».

Art. 19

Il est inséré dans la même loi, à la place de l'article 29*bis*, qui devient l'article 29*ter*, un article 29*bis* nouveau rédigé comme suit:

«Art. 29*bis*. — § 1^{er} Dans les cas suivants, les personnes visées dans l'article 29 sont punies en plus d'un emprisonnement de un mois à cinq ans:

1° l'infraction a causé des dommages significatifs et étendus à la qualité des eaux, à des espèces animales ou végétales ou à des parties de celles-ci;

2° l'infraction a été commise dans le cadre d'une organisation criminelle définie par l'article 324*bis* du code pénal.

En cas de récidive dans les trois ans qui suivent la condamnation, l'emprisonnement susmentionné peut être porté au double du maximum.

La peine sera celle de la réclusion de cinq ans à dix ans lorsque l'infraction a causé la mort d'une personne.

§ 2. Le présent article s'applique sans préjudice du droit international, notamment l'article 230 de la convention des Nations unies de 1982 sur le droit de la mer.»

Art. 20

Dans l'article 30 de la même loi, le mot «29*bis*» est remplacé par le mot «29*ter*».

Art. 21

A l'article 32 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

1° dans l'alinéa 1^{er}, 1° les mots «les commissaires maritimes et» sont supprimés;

Art. 16

In artikel 26 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden «, eerste lid,» ingevoegd tussen de woorden «artikel 25» en de woorden «, bedoelde afschrift»;

2° in het tweede lid worden de woorden «, eerste lid,» ingevoegd tussen de woorden «artikel 25» en de woorden «, bij de Minister».

Art. 17

In artikel 28, eerste lid, van dezelfde wet, worden de woorden «een andere maritieme zone waarin België jurisdictie kan uitoefenen overeenkomstig het internationaal recht» vervangen door de woorden «de Belgische exclusief economische zone».

Art. 18

In artikel 29 van dezelfde wet, wordt het woord «frank» telkens vervangen door het woord «EUR».

Art. 19

In dezelfde wet wordt in de plaats van artikel 29*bis*, dat artikel 29*ter* wordt, een nieuw artikel 29*bis* ingevoegd, luidende:

«Art. 29*bis*. — § 1. In de volgende gevallen worden de in artikel 29 bedoelde personen bovendien gestraft met een gevangenisstraf van één maand tot vijf jaar.

1° het delict heeft over een uitgestrekt gebied grote schade veroorzaakt aan de kwaliteit van water of aan dier- en plantensoorten of delen daarvan;

2° het delict is gepleegd in het kader van een criminele organisatie gedefinieerd door artikel 324*bis* van het strafwetboek.

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

De straf is opsluiting van vijf jaar tot tien jaar wanneer de inbreuk de dood van een persoon heeft veroorzaakt.

§ 2. Dit artikel is van toepassing onverminderd het internationaal recht, met name artikel 230 van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee van 1982.»

Art. 20

In artikel 30 van dezelfde wet, worden het woord «29*bis*» vervangen door het woord «29*ter*».

Art. 21

In artikel 32 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de bepalingen onder het eerste lid, 1° vervallen de woorden «de waterschouten en de» geschrappt;

2° dans l'alinéa 1^{er}, le 2° est remplacé par le texte suivant:

«2° les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet;»;

3° l'alinéa 2, est complété comme suit:

«4° Les agents du directeur général Environnement du service public fédéral Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement.»;

4° dans l'alinéa 3, les mots «Les fonctionnaires et agents visés à l'alinéa 2, 2°» sont remplacés par les mots «Les fonctionnaires et agents visés à l'alinéa 2, 2° et 4°».

Art. 22

L'article 33 de la même loi est remplacé par la disposition suivante:

«Art. 33. — Toutes les dispositions du Livre Ier du Code pénal, y compris le chapitre VII et les articles 41*bis* et 85, sont d'application.»

Art. 23

L'article 34 de la même loi est remplacé par la disposition suivante:

«Art. 34. — Pourra être poursuivie en Belgique, dans la mesure ou le droit international l'autorise, toute personne qui commet une infraction aux dispositions de la présente loi ou aux arrêtés d'exécution pris en vertu de celle-ci, lorsque l'infraction est commise:

- a) en tout ou en partie sur le territoire belge;
- b) à l'intérieur de la zone économique exclusive belge;
- c) à bord d'un navire battant pavillon belge;
- d) par un Belge si l'infraction est punissable pénalement là où elle a été commise ou si le lieu où elle a été commise ne relève d'aucune juridiction;
- e) pour le compte d'une personne morale dont le siège social est situé sur le territoire belge;
- f) hors du territoire belge, mais qu'elle a entraîné ou risque d'entraîner des dommages sur le territoire belge ou dans la zone économique exclusive belge et que le navire se trouve volontairement dans un port ou à un terminal offshore de l'État membre;
- g) en haute mer, et que le navire se trouve volontairement dans un port ou à un terminal offshore belge.
- h) 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° in het eerste lid worden de bepalingen onder 2° worden vervangen als volgt:

«2° de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe zijn aangesteld;»;

3° het tweede lid wordt aangevuld als volgt:

«4° de daartoe aangestelde ambtenaren van het directoraat-generaal Leefmilieu van de Federale Overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu.»;

4° in het derde lid worden de woorden «De in het tweede lid, 2°, bedoelde ambtenaren» vervangen door de woorden «De in het tweede lid, 2° en 4°, bedoelde ambtenaren»

Art. 22

Artikel 33 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

«Art. 33. — Alle bepalingen van Boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en de artikelen 41*bis* en 85, zijn van toepassing.»

Art. 23

Artikel 34 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

«Art. 34. — Een persoon die bepalingen van deze wet of van de uitvoeringsbesluiten overtreedt kan in België worden vervolgd, voor zover het internationaal recht het toelaat, indien de overtreding:

- a) geheel of gedeeltelijk op het Belgische grondgebied is gepleegd;
- b) is gepleegd in de Belgische exclusieve economische zone;
- c) is gepleegd aan boord van een schip dat de gerechtigd is de Belgische vlag te voeren;
- d) is gepleegd door een Belg, indien het delict volgens het strafrecht van de plaats van het delict een strafbaar feit uitmaakt, of indien die plaats niet onder enige rechtsmacht valt;
- e) is gepleegd ten behoeve van een rechtspersoon met statutaire zetel op het Belgische grondgebied;
- f) is gepleegd buiten het Belgische grondgebied, maar schade heeft veroorzaakt of dreigt te veroorzaken binnen het Belgische grondgebied of de Belgische exclusieve economische zone, en het schip zich vrijwillig in een Belgische haven of offshoreterminal bevindt.
- g) is gepleegd op volle zee en het schip zich vrijwillig in een Belgische haven of offshoreterminal bevindt.
- h) gepleegd in de maritieme zone waarover een andere kuststaat jurisdictie bezit, op uitsluitend verzoek van deze laatste of van de vlaggenstaat.».

Art. 24

A l'article 35 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

1° l'alinéa 1^{er}, est remplacé par l'alinéa suivant:

«Pour les navires battant pavillon belge, le tribunal compétent est celui de l'arrondissement où se situe le port d'attache du navire.»;

2° dans l'alinéa 3, les mots «toute autre zone maritime où la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international» sont remplacés par les mots «dans la zone économique exclusive» .

Art. 24

In artikel 35 van dezelfde wet worden de volgende wijzingen aangebracht:

1° het eerste lid wordt vervangen als volgt:

«Voor schepen die de Belgische vlag voeren is de bevoegde rechtbank die van het arrondissement waarin de thuishaven van het schip is gelegen.»;

2° in het derde lid worden de woorden «een andere marietieme zone waarin België jurisdictie kan uitoefenen, overeenkomstig het internationaal recht» vervangen door de woorden «in de exclusief economische zone».

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 41.026/1/V

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, première chambre des vacances, saisi par le Ministre de la Mobilité, le 24 juillet 2006, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, prorogé jusqu'au 13 septembre 2006, sur un avant-projet de loi «modifiant la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution de la mer par les navires», a donné le 7 septembre 2006 l'avis suivant:

1. En application de l'article 84, § 3, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, la section de législation s'est limitée à l'examen de la compétence de l'auteur de l'acte, du fondement juridique ⁽¹⁾ et de l'accomplissement des formalités prescrites.

Par ailleurs, eu égard au nombre exceptionnellement élevé de demandes d'avis dont le Conseil d'État est saisi en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'État et qui, en outre, vu le moment où l'avis est demandé, ne peuvent être examinées que par un nombre restreint de magistrats, la section de législation s'est vue contrainte, même en ce qui concerne les points énumérés à l'article 84, § 3, alinéa 1^{er}, de ces lois, de se limiter à un examen sommaire du projet. La circonstance qu'une disposition ne fasse l'objet d'aucune observation dans le présent avis ne peut nullement signifier qu'il n'y a rien à en dire et, si toutefois une observation est formulée, cela n'implique pas qu'elle soit exhaustive.

*
* *

PORTÉE DE L'AVANT-PROJET DE LOI

2. L'avant-projet soumis pour avis entend apporter un certain nombre de modifications dans la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution de la mer par les navires.

Le projet vise tout d'abord à mettre la loi susmentionnée du 6 avril 1995 en concordance avec l'annexe VI de la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle qu'elle a été modifiée par le protocole de 1978.

Il entend ensuite transposer en droit interne la directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions et la décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires.

⁽¹⁾ Dès lors qu'il s'agit d'un avant-projet de loi, on entend par fondement juridique la conformité aux normes supérieures.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR 41.026/1/V

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste vakantiekamer, op 24 juli 2006 door de Minister van Mobiliteit verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, verlengd tot 13 september 2006, van advies te dienen over een voorontwerp van wet «tot wijziging van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging van de zee door schepen», heeft op 7 september 2006 het volgende advies gegeven:

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, heeft de afdeling wetgeving zich beperkt tot het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond ⁽¹⁾, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

Gelet op het uitzonderlijk hoge aantal adviesaanvragen die met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State aanhangig zijn gemaakt, die dan nog, gelet op het tijdstip dat om advies is verzocht, slechts door een beperkt aantal magistraten kunnen worden behandeld, heeft de afdeling wetgeving zich bovendien, zelfs met betrekking tot de in artikel 84, § 3, eerste lid, van die wetten opgesomde punten, noodgedwongen moeten beperken tot een summier onderzoek van het ontwerp. Uit de vaststelling dat over een bepaling in dit advies niets wordt gezegd, mag niet zonder meer worden afgeleid dat er niets over gezegd kan worden en, indien er wel iets over wordt gezegd, dat er niets meer over te zeggen valt.

*
* *

STREKKING VAN HET VOORONTWERP VAN WET

2. Het voor advies voorgelegde voorontwerp strekt ertoe een aantal wijzigingen aan te brengen in de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van de verontreiniging van de zee door schepen.

In de eerste plaats beoogt het ontwerp de voornoemde wet van 6 april 1995 in overeenstemming te brengen met bijlage VI van het Internationaal Verdrag van 1973 ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen, zoals gewijzigd door het Protocol van 1978.

Daarnaast beoogt het ontwerp de omzetting in het interne recht van richtlijn 2005/35/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 inzake verontreiniging vanaf schepen en invoering van sancties voor inbreuken, en van het kaderbesluit 2005/667/JBZ van de Raad van 12 juli 2005 tot versterking van het strafrechtelijk kader voor de bestrijding van verontreiniging vanaf schepen.

⁽¹⁾ Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder rechtsgrond verstaan de overeenstemming met de hogere rechtsnormen.

OBSERVATION GÉNÉRALE

Concordance avec la décision-cadre 2005/667/JAI

3.1. L'article 5, paragraphe 3, de la décision-cadre 2005/667/JAI susmentionnée s'énonce comme suit:

«La responsabilité d'une personne morale au titre des paragraphes 1 et 2 n'exclut pas les poursuites pénales contre les personnes physiques auteurs, instigatrices ou complices de l'infraction visée aux articles 2 et 3».

Selon l'exposé des motifs, l'article 5, paragraphe 3, de la décision-cadre 2005/667/JAI susmentionnée n'est toutefois pas transposé dans le présent projet de loi, et ce pour le motif suivant:

«La poursuite pénale d'une personne physique, en même temps que la personne morale est réglée par l'article 5 du Code pénal. Il est préférable de respecter l'intégrité du régime juridique général en matière de responsabilité pénale des personnes morales et d'éviter des déviations dans des lois particulières»⁽²⁾.

3.2. L'article 5 du Code pénal s'énonce comme suit:

«Toute personne morale est pénalement responsable des infractions qui sont intrinsèquement liées à la réalisation de son objet ou à la défense de ses intérêts, ou de celles dont les faits concrets démontrent qu'elles ont été commises pour son compte.

Lorsque la responsabilité de la personne morale est engagée exclusivement en raison de l'intervention d'une personne physique identifiée, seule la personne qui a commis la faute la plus grave peut être condamnée. Si la personne physique identifiée a commis la faute sciemment et volontairement, elle peut être condamnée en même temps que la personne morale responsable.

Sont assimilées à des personnes morales:

- 1° les associations momentanées et les associations en participation;
- 2° les sociétés visées à l'article 2, alinéa 3, des lois coordonnées sur les sociétés commerciales, ainsi que les sociétés commerciales en formation;
- 3° les sociétés civiles qui n'ont pas pris la forme d'une société commerciale.

Ne peuvent pas être considérées comme des personnes morales responsables pénalement pour l'application du présent article: l'État fédéral, les régions, les communautés, les provinces, l'agglomération bruxelloise, les communes, (les zones pluricommunales,) les organes territoriaux intracommunales, la Commission communautaire française, la Commission communautaire flamande, la Commission communautaire commune et les centres publics d'aide sociale».

⁽²⁾ Voir l'examen article par article, en ce qui concerne l'article 22 du projet.

ALGEMENE OPMERKING

Overeenstemming met het kaderbesluit 2005/667/JBZ

3.1. Artikel 5, lid 3, van het voornoemde kaderbesluit 2005/667/JBZ luidt:

«De aansprakelijkheid van een rechtspersoon krachtens de leden 1 en 2 sluit strafvervolging van natuurlijke personen die als dader, uitlokker of medeplichtige betrokken zijn bij de in de artikelen 2 en 3 bedoelde delicten, niet uit».

Volgens de memorie van toelichting wordt artikel 5, lid 3, van het voornoemde kaderbesluit 2005/667/JBZ echter niet omgezet in het voorliggende ontwerp van wet en dit om de volgende reden:

«De strafvervolging van natuurlijke personen samen met de rechtspersoon wordt geregeld door artikel 5 van het Strafwetboek. Er wordt de voorkeur aan gegeven om de integriteit van het algemene rechtsregime van de strafrechtelijke aansprakelijkheid van rechtspersonen te respecteren en om afwijkingen in bijzondere strafwetten te vermijden»⁽²⁾.

3.2. Artikel 5 van het Strafwetboek luidt:

«Een rechtspersoon is strafrechtelijk verantwoordelijk voor misdrijven die hetzij een intrinsiek verband hebben met de verwezenlijking van zijn doel of de waarneming van zijn belangen, of die, naar blijkt uit de concrete omstandigheden, voor zijn rekening zijn gepleegd.

Wanneer de rechtspersoon verantwoordelijk gesteld wordt uitsluitend wegens het optreden van een geïdentificeerde natuurlijke persoon, kan enkel degene die de zwaarste fout heeft begaan worden veroordeeld. Indien de geïdentificeerde natuurlijke persoon de fout wetens en willens heeft gepleegd kan hij samen met de verantwoordelijke rechtspersoon worden veroordeeld.

Met rechtspersonen worden gelijkgesteld:

- 1° tijdelijke verenigingen en verenigingen bij wijze van deelneming;
- 2° vennootschappen bedoeld in artikel 2, derde lid van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen, alsook handelsvennootschappen in oprichting;
- 3° burgerlijke vennootschappen die niet de vorm van een handelsvennootschap hebben aangenomen.

Voor de toepassing van dit artikel kunnen niet als strafrechtelijk verantwoordelijke rechtspersoon worden beschouwd: de federale staat, de gewesten, de gemeenschappen, de provincies, de Brusselse agglomeratie, de gemeenten, (de meergemeentezones,) de binnengemeentelijke territoriale organen, de Franse Gemeenschapscommissie, de Vlaamse Gemeenschapscommissie, de gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie en de openbare centra voor maatschappelijk welzijn».

⁽²⁾ Zie de artikelsgewijze bespreking bij artikel 22 van het ontwerp.

Il résulte de la lecture de l'article 5, alinéa 2, première phrase, du Code pénal que cette disposition instaure une cause exclusive de la peine pour une infraction commise tant par une personne physique que par une personne morale, au profit de celle des deux qui a commis la faute la moins grave, pour autant que l'infraction ait été commise par négligence par la personne physique⁽³⁾.

Dès lors qu'il résulte de l'article 5, alinéa 2, première phrase, précité qu'une personne physique qui a commis une infraction par négligence peut être exempte de poursuites, force est de constater que le régime juridique général en matière de responsabilité pénale des personnes morales, comme il est énoncé à l'article 5 du Code pénal, ne peut être déclaré applicable dans sa totalité aux infractions qui sont érigées en infraction par la loi susmentionnée du 6 avril 1995. La règle énoncée à l'article 5, alinéa 2, première phrase, du Code pénal prévoit en effet une dérogation à l'article 5.3 de la décision-cadre 2005/667/JAI susvisée.

Dès lors qu'en vertu de l'article 34, paragraphe 2, b), du traité du 7 février 1992 sur l'Union européenne, les décisions-cadres lient les États membres quant au résultat à atteindre⁽⁴⁾, il n'appartient pas au législateur fédéral de déroger à la décision-cadre 2005/667/JAI susmentionnée.

Les auteurs du projet doivent dès lors aligner le projet sur l'article 5, paragraphe 3, de cette décision-cadre.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

Article 1^{er}

4. L'article 24 du projet contient des dispositions relatives à la compétence des cours et tribunaux. Ces dispositions sont censées concerner une matière intégralement bicamérale.

Conformément à la pratique parlementaire, les dispositions concernées devront figurer de préférence dans un projet distinct.

Article 15

5.1. Aux termes de l'article 25, alinéa 2, première phrase, en projet, 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* peuvent faire l'objet d'un procès-verbal faisant foi jusqu'à preuve du contraire.

La Cour d'arbitrage a indiqué que pareille règle constitue une exception à la règle générale selon laquelle un procès-verbal vaut en tant que simple renseignement et constitue dès lors

⁽³⁾ Voir entre autres Cass. 30 avril 2002, *R.W.* 2002-2003, 748, noot P. POPELIER.

⁽⁴⁾ Aux termes de l'article 34, paragraphe 2, b), du traité du 7 février 1992 susmentionné, les décisions-cadres lient les États membres quant au résultat à atteindre, tout en laissant aux instances nationales la compétence quant à la forme et aux moyens.

Uit de lezing van artikel 5, tweede lid, eerste zin, van het Strafwetboek blijkt dat door die bepaling een strafuitsluitingsgrond wordt ingevoerd voor een door zowel een natuurlijke als een rechtspersoon gepleegd misdrijf, voor wie van hen beiden de minst zware fout heeft begaan voor zover het misdrijf door de natuurlijke persoon uit onachtzaamheid is gepleegd⁽³⁾.

Aangezien uit het aangehaalde artikel 5, tweede lid, eerste zin, volgt dat een natuurlijke persoon die uit onachtzaamheid een misdrijf heeft gepleegd, kan worden vrijgesteld van strafvervolging, dient te worden vastgesteld dat het algemene rechtsregime van de strafrechtelijke aansprakelijkheid van rechtspersonen zoals dat is bepaald in artikel 5 van het Strafwetboek, niet in zijn geheel van toepassing kan worden verklaard op de misdrijven die in de voornoemde wet van 6 april 1995 strafbaar zijn gesteld. Het bepaalde in artikel 5, tweede lid, eerste zin, van het Strafwetboek voorziet immers in een afwijkende regeling tot het bepaalde in artikel 5.3 van het voornoemde kaderbesluit 2005/667/JBZ.

Nu op grond van artikel 34, lid 2, b), van het Verdrag van 7 februari 1992 betreffende de Europese Unie kaderbesluiten verbindend zijn voor de Lid-Staten ten aanzien van het te bereiken resultaat⁽⁴⁾, komt het de federale wetgever niet toe van het voornoemde kaderbesluit 2005/667/JBZ af te wijken.

De stellers van het ontwerp dienen dan ook het ontwerp te conformeren aan artikel 5, lid 3, van het genoemde kaderbesluit.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Artikel 1

4. Artikel 24 van het ontwerp bevat bepalingen i.v.m. de bevoegdheid van de hoven en rechtbanken. Die bepalingen moeten worden geacht een volledig bicamerale aangelegenheid te betreffen.

Overeenkomstig de parlementaire praktijk zullen de desbetreffende bepalingen bij voorkeur in een afzonderlijk ontwerp moeten worden opgenomen.

Artikel 15

5.1. Luidens het ontworpen artikel 25, tweede lid, eerste zin, kan van de inbreuken op artikel 5 en van het verzetten tegen een onderzoek of het zich onttrekken aan de vasthouding, als bedoeld in artikel 17 *bis* proces-verbaal worden opgemaakt dat bewijswaarde heeft tot het tegendeel is bewezen,

Het Arbitragehof heeft erop gewezen dat zulk een regel een uitzondering vormt op de algemene regel dat een proces-verbaal geldt als een loutere inlichting en derhalve ook op de regel

⁽³⁾ Zie o.m. Cass. 30 april 2002, *R.W.* 2002-2003, 748, noot P. POPELIER.

⁽⁴⁾ Luidens artikel 34, lid 2, b), van het hoger voornoemde Verdrag van 7 februari 1992 zijn kaderbesluiten verbindend voor de lidstaten ten aanzien van het te bereiken resultaat, doch aan de nationale instanties wordt de bevoegdheid gelaten vorm en middelen te kiezen.

également une exception au régime de la libre administration de la preuve en matière répressive, selon lequel le juge apprécie, en fonction de sa propre conviction, la valeur probante d'un élément déterminé, de sorte que la différence de traitement qui résulte de cette exception doit être raisonnablement justifiée et que les droits du prévenu ne peuvent être restreints de manière disproportionnée ⁽⁵⁾.

Il est recommandé d'inclure dans l'exposé des motifs une justification concernant l'attribution d'une valeur probante particulière au procès-verbal visé par l'article 25, alinéa 2, première phrase, en projet.

5.2. L'article 25, alinéa 2, en projet dispose qu'une «copie (du procès-verbal) est signifiée dans les quinze jours de la constatation de l'infraction au capitaine, skipper ou propriétaire du navire ou, quant il s'agit de ressortissants étrangers, à leurs représentants en Belgique ou à la représentation diplomatique de l'État dont ils sont les ressortissants».

Le projet ne prévoit pas de sanction au cas où la copie du procès-verbal n'est pas communiquée dans le délai fixé. Un dépassement de ce délai n'emporte par conséquent pas la nullité du procès-verbal, mais uniquement la perte de sa valeur probante particulière, de sorte que le procès-verbal aura uniquement valeur de renseignement et que le juge sera par conséquent libre d'en apprécier la valeur probante ⁽⁶⁾.

Il appartient aux auteurs du projet de juger s'il y a lieu de prévoir ou non une sanction spécifique pour le dépassement du délai mentionné.

La chambre était composée de

Messieurs

G. VAN HAEGENDOREN,	conseiller d'État, président,
B. SEUTIN, W. VAN VAERENBERGH, A. SPRUYT,	conseillers d'État, assesseur de la section de législation,

Madame

G. VERBERCKMOES,	greffier.
------------------	-----------

Le rapport a été présenté par Mme K. BAMS, auditeur.

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

LE GREFFIER,	LE PRÉSIDENT,
G. VERBERCKMOES	G. VAN HAEGENDOREN

⁽⁵⁾ Voir par exemple Cour d'arbitrage n° 40/2000, 6 avril 2000, B.14.1 et Cour d'arbitrage, n° 16/2001, 14 février 2001, B.12.1.

⁽⁶⁾ A. DE NAUW, «Naar een economisch strafprocesrecht?», in *Liber Amicorum Paul De Vroede*, Antwerpen, Kluwer Rechtswetenschappen, 1994, 501; D. HOLSTERS, «De bewijswaarde van het proces-verbaal betreffende de vaststelling van misdrijven», *R.W.* 1980-81, 1374.

van de vrije bewijslevering in strafzaken, waarbij de rechter, naar eigen overtuiging, de bewijswaarde beoordeelt van een bepaald element, zodat het verschil in behandeling dat eruit voortvloeit op een redelijke verantwoording dient te berusten en het de rechten van de beklaagde niet op een onevenredige wijze mag beperken ⁽⁵⁾.

Het verdient aanbeveling om in de memorie van toelichting een verantwoording op te nemen voor het toekennen van een bijzondere bewijswaarde aan de in het ontworpen artikel 25, tweede lid, eerste zin, bedoelde proces-verbaal.

5.2. In het ontworpen artikel 25, tweede lid, wordt bepaald dat «aan de kapitein, de schipper of de eigenaar van het schip een afschrift (van het proces-verbaal) (wordt) betekend of, indien het buitenlanders betreft, aan hun vertegenwoordigers in België of aan de diplomatieke vertegenwoordiging van de Staat waarvan zij onderdaan zijn».

Het ontwerp voorziet niet in een sanctie voor het geval waarin het afschrift van het proces-verbaal niet binnen de vastgestelde termijn wordt meegedeeld. Een overschrijding van die termijn heeft bijgevolg niet de nietigheid van het proces-verbaal tot gevolg, maar enkel het verlies van zijn bijzondere bewijswaarde, zodat het proces-verbaal enkel als inlichting zal gelden en de rechter bijgevolg vrij over de bewijswaarde ervan oordeelt ⁽⁶⁾.

Het staat aan de stellers van het ontwerp om te oordelen of er al dan niet in een specifieke sanctie voor het overschrijden van de vermelde termijn dient te worden voorzien.

De kamer was samengesteld uit

de Heren

G. VAN HAEGENDOREN,	staatsraad, voorzitter,
B. SEUTIN, W. VAN VAERENBERGH, A. SPRUYT,	staatsraden, assessor van de afdeling wetgeving,

Mevrouw

G. VERBERCKMOES,	griffier.
------------------	-----------

Het verslag werd uitgebracht door Mevr. K. BAMS, auditeur.

DE GRIFFIER,	DE VOORZITTER,
G. VERBERCKMOES	G. VAN HAEGENDOREN

⁽⁵⁾ Zie bijvoorbeeld Arbitragehof, nr. 40/2000, 6 april 2000, B.14.1 en Arbitragehof, nr. 16/2001, 14 februari 2001, B.12.1.

⁽⁶⁾ A. DE NAUW, «Naar een economisch strafprocesrecht?», in *Liber Amicorum Paul De Vroede*, Antwerpen, Kluwer Rechtswetenschappen, 1994, 501; D. HOLSTERS, «De bewijswaarde van het proces-verbaal betreffende de vaststelling van misdrijven», *R.W.* 1980-81, 1374.

PROJET DE LOI

ALBERT II, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition de Notre ministre de la Justice et de notre ministre de la Mobilité.

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS:

Notre ministre de la Justice et Notre ministre de la Mobilité sont chargés de présenter en Notre nom aux Chambres législatives et de déposer à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

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

Art. 2

L'intitulé de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution de la mer par les navires, est remplacé par l'intitulé suivant:

«Loi relative à la prévention de la pollution par les navires».

Art. 3

A l'article 1^{er} de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

1° le 1° de la même loi est complété avec les mots «et toutes les substances soumises au contrôle en vertu de la Convention»;

2° dans le 2° de la même loi, le mot «émission,» est inséré entre le mot «pompage,» et le mot «émanation».

WETSONTWERP

ALBERT II, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze minister van Justitie en onze minister van Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze minister van Justitie en Onze minister van Mobiliteit zijn ermee belast 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, gedeeltelijk tot omzetting van richtlijn 2005/35/EG, regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

Het opschrift van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging van de zee door schepen wordt vervangen als volgt:

«Wet betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen».

Art. 3

In artikel 1 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de bepaling onder 1° wordt aangevuld met de woorden «en alle stoffen onderworpen aan controle krachtens het Verdrag»;

2° in de bepaling onder 2° wordt het woord «uitstoten,» ingevoegd tussen het woord «pompen,» en het woord «storten».

Art. 4

L'article 2, alinéa 1^{er}, de la même loi est remplacé par l'alinéa suivant:

«Sauf disposition expresse contraire, la présente loi s'applique aux navires quelque soit le pavillon qu'ils sont habilités de battre .».

Art. 5

L'article 5 de la même loi est remplacé par la disposition suivante:

«Art. 5. — Sous réserve des dispositions de l'alinéa 3, il est interdit à tout navire battant pavillon belge de rejeter une substance nuisible à la mer ou en mer dans l'atmosphère, sauf dans les cas et de la façon prévus par ou en vertu de la Convention ou de la présente loi. Les règles à prescrire en vertu de la présente loi peuvent notamment différer selon les différentes catégories de navires auxquelles elles se rapportent, les zones maritimes à parcourir, les voyages à effectuer ou les substances nuisibles à transporter.

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

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

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

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

Art. 6

L'article 6, alinéa 1^{er}, de la même loi est remplacé par l'alinéa suivant:

«Le Roi fixe les conditions auxquelles doivent répondre la construction, l'aménagement, l'équipement et le fonctionnement d'un navire battant pavillon belge afin de prévenir ou de limiter la pollution par les navires.».

Art. 4

Artikel 2, eerste lid, van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

«Deze wet is, tenzij het uitdrukkelijk anders is bepaald, van toepassing op schepen ongeacht de vlag die ze gerechtigd zijn te voeren.».

Art. 5

Artikel 5 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

«Art. 5. — Onder voorbehoud van de bepalingen van het derde lid is het een schip dat de Belgische vlag voert verboden een schadelijke stof in zee of op zee in de atmosfeer te lozen, behoudens in de gevallen en op de wijze bij of krachtens het Verdrag of deze wet bepaald. De krachtens deze wet te geven regelen kunnen inzonderheid verschillen al naargelang zij verschillende categorieën van schepen, te bevaren zeegebieden, te maken reizen of te vervoeren schadelijke stoffen betreffen.

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

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

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

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

Art. 6

Artikel 6, eerste lid, van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

«De Koning stelt de eisen vast waaraan de bouw, de inrichting, de uitrusting en de werking van een schip dat de Belgische vlag voert dienen te voldoen ter voorkoming of beperking van verontreiniging door schepen.».

Art. 7

Dans l'article 11, alinéa 3, de la même loi, les mots «une zone maritime où la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international» sont remplacés par les mots «la mer territoriale belge ou la zone économique exclusive belge»

Art. 8

Dans l'article 14, alinéa 1^{er}, de la même loi, les mots «battant pavillon belge» sont inséré entre le mot «navires» et le mot «, entreprises».

Art. 9

Dans l'article 15, alinéa 1^{er}, de la même loi, les mots «battant pavillon belge» sont inséré entre le mot «navire» et les mots «est tenu».

Art. 10

Dans l'article 16 de la même loi, les mots «une autre zone maritime où la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international» sont remplacés par les mots «la zone économique exclusive belge».

Art. 11

A l'article 17*bis* de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

1° le § 1^{er} est remplacé par la disposition suivante:

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

Art. 7

In artikel 11, derde lid, van dezelfde wet worden de woorden «een maritieme zone waarin België jurisdictie kan uitoefenen overeenkomstig het internationaal recht» vervangen door de woorden «de Belgische territoriale zee of de Belgische exclusieve economische zone».

Art. 8

In artikel 14, eerste lid, van dezelfde wet worden de woorden «die de Belgische vlag voeren» ingevoegd tussen het woord «schepen» en het woord «, bedrijven».

Art. 9

In artikel 15, eerste lid, van dezelfde wet worden de woorden «van een schip dat de Belgische vlag voert» ingevoegd tussen het woord «kapitein» en de woorden «is verplicht».

Art. 10

In artikel 16 van dezelfde wet worden de woorden «een andere maritieme zone bevindt waarover België jurisdictie kan uitoefenen, overeenkomstig het internationaal recht» vervangen door de woorden «de Belgische exclusieve economische zone bevindt».

Art. 11

In artikel 17*bis* van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° § 1 wordt vervangen als volgt:

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

Si l'inspection visée au paragraphe 1^{er} révèle des faits qui peuvent impliquer l'existence d'une infraction au sens de l'article 5, les autorités compétentes belges et de l'État du pavillon du navire et des autres États concernés sont informées.»;

2° il est inséré un § 1 *bis*, rédigé comme suit:

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

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

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

3° dans le § 2, les mots «dans les eaux territoriales belges ou dans une autre zone maritime sur laquelle la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international» sont remplacés par les mots «dans la mer territoriale belge ou dans la zone économique exclusive belge»;

4° dans le § 4, 1° les mots «les poursuites judiciaires peuvent être engagées et» sont supprimés;

5° dans le § 4, 4° les mots «, et les poursuites peuvent être engagées» sont supprimés;

6° le § 4, est complété comme suit:

«6° En tout état de cause, les autorités de l'État du pavillon du navire sont informées.».

Art. 12

Un article 17 *ter*, rédigé comme suit, est inséré dans la même loi:

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

Voor zover de in het eerste lid bedoelde inspectie feiten aan het licht brengt die kunnen wijzen op een inbreuk in de zin van artikel 5, worden de bevoegde Belgische autoriteiten en die van de vlaggenstaat en andere betrokken staten gewaarschuwd.»;

2° er wordt een § 1 *bis* ingevoegd, luidende:

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

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

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

3° in § 2, worden de woorden «in de Belgische territoriale zee of in een andere maritieme zone waarover België jurisdictie kan uitoefenen, overeenkomstig het internationaal recht» vervangen door de woorden «in de Belgische territoriale zee of in de Belgische exclusieve economische zone»;

4° in § 4, 1° vervallen de woorden «kan een rechtsvervolg worden ingesteld en»;

5° in § 4, 4° vervallen de woorden «en kan een rechtsvervolg worden ingesteld»;

6° § 4, wordt aangevuld als volgt:

«6° De autoriteiten van de vlaggenstaat worden van ieder geval op de hoogte gebracht.».

Art. 12

In dezelfde wet wordt een artikel 17 *ter* ingevoegd, luidende:

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

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

Art. 13

A l'article 18 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

1° l'alinéa 1^{er}, est remplacé par l'alinéa suivant:

«L'État du pavillon et tout autre État concerné sont informés sans délai, par l'intermédiaire de ses représentants diplomatiques, des mesures prises en vertu de la présente loi et des mesures qui pourraient découler des poursuites pénales.»;

2° l'alinéa 2, est abrogé;

3° dans l'alinéa 3, ancien, devenu l'alinéa 2, les mots «17bis, § 4, 4°» sont remplacés par les mots «34, alinéa 1^{er}, b)».

Art. 14

Dans l'article 24, alinéa 1^{er}, de la même loi, les mots «ou l'équipement d'un navire» sont remplacés par les mots «, l'équipement ou le fonctionnement d'un navire».

Art. 15

Dans l'article 25, alinéa 2, de la même loi, la deuxième phrase est remplacée par la phrase suivante:

«Une copie en est signifiée dans les quinze jours de la constatation de l'infraction au capitaine, skipper ou propriétaire du navire ou, quant il s'agit de ressortissants étrangers, à leurs représentants en Belgique ou à la représentation diplomatique de l'État dont ils sont les ressortissants.».

Art. 16

A l'article 26 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

1° dans l'alinéa 1^{er}, les mots «alinéa 1^{er}» sont insérés entre les mots «article 25,» et «un recours».

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

Art. 13

In artikel 18 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het eerste lid wordt vervangen als volgt:

«De vlaggenstaat en alle andere betrokken staten worden via hun diplomatieke vertegenwoordigers onverwijld op de hoogte gebracht van de maatregelen die overeenkomstig deze wet zijn genomen en van de mogelijke maatregelen die het gevolg kunnen zijn van strafrechtelijke vervolgingen.»;

2° het tweede lid wordt opgeheven;

3° In het vroegere derde lid, dat het tweede lid is geworden, worden de woorden «17bis, § 4, 4°», «vervangen door de woorden «34, eerste lid b)».

Art. 14

In artikel 24, eerste lid, van dezelfde wet, worden de woorden «of uitrusting van een schip» vervangen door de woorden «, uitrusting of werking van een schip».

Art. 15

In artikel 25, tweede lid, van dezelfde wet, wordt de tweede zin vervangen als volgt:

«Binnen de vijftien dagen na de vaststelling van de inbreuk wordt er aan de kapitein, de schipper of de eigenaar van het schip een afschrift van betekend of, indien het buitenlanders betreft, aan hun vertegenwoordigers in België of aan de diplomatieke vertegenwoordiging van de Staat waarvan zij onderdaan zijn.».

Art. 16

In artikel 26 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden «, eerste lid,» ingevoegd tussen de woorden «artikel 25» en de woorden «, bedoelde afschrift»;

2° dans l'alinéa 2, les mots «alinéa 1^{er},» sont insérés entre les mots «article 25,» et «peuvent introduire».

Art. 17

Dans l'article 28, alinéa 1^{er}, de la même loi, les mots «d'une autre zone maritime où la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international» sont remplacés par les mots «de la zone économique exclusive belge».

Art. 18

Dans l'article 29 de la même loi, le mot «francs» est chaque fois remplacé par le mot «EUR».

Art. 19

Il est inséré dans la même loi, à la place de l'article 29*bis*, qui devient l'article 29*ter*, un article 29*bis* nouveau rédigé comme suit:

«Art. 29*bis*. — § 1^{er} Dans les cas suivants, les personnes visées dans l'article 29 sont punies en plus d'un emprisonnement de un mois à cinq ans:

1° l'infraction a causé des dommages significatifs et étendus à la qualité des eaux, à des espèces animales ou végétales ou à des parties de celles-ci;

2° l'infraction a été commise dans le cadre d'une organisation criminelle définie par l'article 324*bis* du code pénal.

En cas de récidive dans les trois ans qui suivent la condamnation, l'emprisonnement susmentionné peut être porté au double du maximum.

La peine sera celle de la réclusion de cinq ans à dix ans lorsque l'infraction a causé la mort d'une personne.

§ 2. Le présent article s'applique sans préjudice du droit international, notamment l'article 230 de la convention des Nations unies de 1982 sur le droit de la mer.»

2° in het tweede lid worden de woorden «, eerste lid,» ingevoegd tussen de woorden «artikel 25» en de woorden «, bij de Minister».

Art. 17

In artikel 28, eerste lid, van dezelfde wet, worden de woorden «een andere maritieme zone waarin België jurisdictie kan uitoefenen overeenkomstig het internationaal recht» vervangen door de woorden «de Belgische exclusieve economische zone».

Art. 18

In artikel 29 van dezelfde wet, wordt het woord «frank» telkens vervangen door het woord «EUR».

Art. 19

In dezelfde wet wordt in de plaats van artikel 29*bis*, dat artikel 29*ter* wordt, een nieuw artikel 29*bis* ingevoegd, luidende:

«Art. 29*bis*. — § 1. In de volgende gevallen worden de in artikel 29 bedoelde personen bovendien gestraft met een gevangenisstraf van één maand tot vijf jaar.

1° het delict heeft over een uitgestrekt gebied grote schade veroorzaakt aan de kwaliteit van water of aan dier- en plantensoorten of delen daarvan;

2° het delict is gepleegd in het kader van een criminele organisatie gedefinieerd door artikel 324*bis* van het strafwetboek.

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

De straf is opsluiting van vijf jaar tot tien jaar wanneer de inbreuk de dood van een persoon heeft veroorzaakt.

§ 2. Dit artikel is van toepassing onverminderd het internationaal recht, met name artikel 230 van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee van 1982.»

Art. 20

Dans l'article 30 de la même loi, le mot «29bis» est remplacé par le mot «29ter».

Art. 21

A l'article 32 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

1° dans l'alinéa 1^{er}, 1° les mots «les commissaires maritimes et» sont supprimés;

2° dans l'alinéa 1^{er}, le 2° est remplacé par le texte suivant:

«2° les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet;»;

3° l'alinéa 2, est complété comme suit:

«4° Les agents du directeur général Environnement du service public fédéral Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement.»;

4° dans l'alinéa 3, les mots «Les fonctionnaires et agents visés à l'alinéa 2, 2°» sont remplacés par les mots «Les fonctionnaires et agents visés à l'alinéa 2, 2° et 4°».

Art. 22

L'article 33 de la même loi est remplacé par la disposition suivante:

«Art. 33. — Sans préjudice de l'application des dispositions du Livre Ier du Code pénal, y compris le chapitre VII et les articles 41bis et 85, la personne physique identifiée, par dérogation à l'article 5, deuxième alinéa, du Code pénal, peut être condamnée, en même temps que la personne morale responsable, pour les infractions à la présente loi et ses arrêtés d'exécution.»

Art. 23

L'article 34 de la même loi est remplacé par la disposition suivante:

«Art. 34. — Pourra être poursuivie en Belgique, dans la mesure ou le droit international l'autorise, toute personne qui commet une infraction aux dispositions de la présente loi ou aux arrêtés d'exécution pris en vertu de celle-ci, lorsque l'infraction est commise:

Art. 20

In artikel 30 van dezelfde wet, wordt het woord «29bis» vervangen door het woord «29ter».

Art. 21

In artikel 32 van dezelfde wet worden de volgende wijzingen aangebracht:

1° in de bepalingen onder het eerste lid, 1° vervallen de woorden «de waterschouten en de» geschrapt;

2° in het eerste lid worden de bepalingen onder 2° worden vervangen als volgt:

«2° de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe zijn aangesteld;»;

3° het tweede lid wordt aangevuld als volgt:

«4° de daartoe aangestelde ambtenaren van het directoraat-generaal Leefmilieu van de Federale Overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu.»;

4° in het derde lid worden de woorden «De in het tweede lid, 2°, bedoelde ambtenaren» vervangen door de woorden «De in het tweede lid, 2° en 4°, bedoelde ambtenaren».

Art. 22

Artikel 33 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

«Art. 33. — Onverminderd de toepassing van de bepalingen van Boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en de artikelen 41bis en 85, kan de geïdentificeerde natuurlijke persoon, in afwijking van artikel 5, tweede lid van het Strafwetboek, steeds samen met de verantwoordelijke rechtspersoon worden veroordeeld wegens inbreuken op deze wet en haar uitvoeringsbesluiten.»

Art. 23

Artikel 34 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

«Art. 34. — Een persoon die bepalingen van deze wet of van de uitvoeringsbesluiten overtreedt kan in België worden vervolgd, voor zover het internationaal recht het toelaat, indien de overtreding:

- a) en tout ou en partie sur le territoire belge;
- b) à l'intérieur de la zone économique exclusive belge;
- c) à bord d'un navire battant pavillon belge;
- d) par un Belge si l'infraction est punissable pénalement là où elle a été commise ou si le lieu où elle a été commise ne relève d'aucune juridiction;
- e) pour le compte d'une personne morale dont le siège social est situé sur le territoire belge;
- f) hors du territoire belge, mais qu'elle a entraîné ou risque d'entraîner des dommages sur le territoire belge ou dans la zone économique exclusive belge et que le navire se trouve volontairement dans un port ou à un terminal *offshore* belge;
- g) en haute mer, et que le navire se trouve volontairement dans un port ou à un terminal *offshore* belge;
- h) 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.».

Donné à Bruxelles, le 22 octobre 2006

ALBERT

PAR LE ROI :

La ministre de la Justice,

Laurette ONKELINX

Le ministre de la Mobilité,

Renaat LANDUYT

- a) geheel of gedeeltelijk op het Belgische grondgebied is gepleegd;
- b) is gepleegd in de Belgische exclusieve economische zone;
- c) is gepleegd aan boord van een schip dat de gerechtigd is de Belgische vlag te voeren;
- d) is gepleegd door een Belg, indien het delict volgens het strafrecht van de plaats van het delict een strafbaar feit uitmaakt, of indien die plaats niet onder enige rechtsmacht valt;
- e) is gepleegd ten behoeve van een rechtspersoon met statutaire zetel op het Belgische grondgebied;
- f) is gepleegd buiten het Belgische grondgebied, maar schade heeft veroorzaakt of dreigt te veroorzaken binnen het Belgische grondgebied of de Belgische exclusieve economische zone, en het schip zich vrijwillig in een Belgische haven of *offshoreterminal* bevindt;
- g) is gepleegd op volle zee en het schip zich vrijwillig in een Belgische haven of *offshoreterminal* bevindt;
- h) is gepleegd in de maritieme zone waarover een andere kuststaat jurisdictie bezit, op uitsluitend verzoek van deze laatste of van de vlaggenstaat.».

Gegeven te Brussel, 22 oktober 2006

ALBERT

VAN KONINGSWEGE :

De minister van Justitie,

Laurette ONKELINX

De minister van Mobiliteit,

Renaat LANDUYT

PROJET DE LOI

ALBERT II, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition de Notre ministre de la Justice et de notre ministre de la Mobilité.

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS:

Notre ministre de la Justice et Notre ministre de la Mobilité sont chargés de présenter en Notre nom aux Chambres législatives et de déposer à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi, en transposition de la directive 2005/35/CE règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

A l'article 35 de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution de la mer par les navires, sont apportées les modifications suivantes:

1° l'alinéa 1^{er}, est remplacé par l'alinéa suivant:

« Pour les navires battant pavillon belge, le tribunal compétent est celui de l'arrondissement où se situe le port d'attache du navire.»;

WETSONTWERP

ALBERT II, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze minister van Justitie en onze minister van Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze minister van Justitie en Onze minister van Mobiliteit zijn ermee belast 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, tot omzetting van richtlijn 2005/35/EG, regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 35 van wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging van de zee door schepen, worden de volgende wijzingen aangebracht:

1° het eerste lid wordt vervangen als volgt:

«Voor schepen die de Belgische vlag voeren is de bevoegde rechtbank die van het arrondissement waarin de thuishaven van het schip is gelegen.»;

2° dans l'alinéa 3, les mots «toute autre zone maritime où la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international» sont remplacés par les mots «dans la zone économique exclusive» .

Donné à Bruxelles, le 22 octobre 2006

ALBERT

PAR LE ROI :

La ministre de la Justice,

Laurette ONKELINX

Le ministre de la Mobilité,

Renaat LANDUYT

2° in het derde lid worden de woorden «een andere maritieme zone waarin België jurisdictie kan uitoefenen, overeenkomstig het internationaal recht» vervangen door de woorden «in de exclusieve economische zone».

Gegeven te Brussel, 22 oktober 2006

ALBERT

VAN KONINGSWEGE :

De minister van Justitie,

Laurette ONKELINX

De minister van Mobiliteit,

Renaat LANDUYT

TEXTE DE BASE

Intitulé

Loi relative à la prévention de la pollution de la mer par les naviresArticle 1^{er}

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

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

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

B. le terme «rejet» ne couvre pas:

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

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

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

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

4° «Navire»: tout bâtiment exploité en milieu marin, de 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;

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

TEXTE DE BASE ADAPTÉ AU PROJET DE LOI

Intitulé

Loi relative à la prévention de la pollution par les naviresArticle 1^{er}

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

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

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

B. le terme «rejet» ne couvre pas:

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

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

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

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

4° «Navire»: tout bâtiment exploité en milieu marin, de 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;

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

BASISTEKST

Opschrift

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

Artikel 1

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

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

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

B. onder «lozen» wordt niet verstaan:

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

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

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

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

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

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

BASISTEKST AANGEPAST AAN HET ONTWERP

Opschrift

Wet betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen

Artikel 1

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

1° «Schadelijke stof»: elke stof die, indien zij in zee terecht komt, gevaar kan opleveren voor de gezondheid van de mens, schade kan toebrengen aan de biologische rijkdommen, zee flora en -fauna, de recreatiemogelijkheden die de zee biedt kan schaden of storend kan werken op enig ander rechtmatig gebruik van de zee **en alle stoffen onderworpen aan controle krachtens het Verdrag**;

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

B. onder «lozen» wordt niet verstaan:

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

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

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

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

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

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

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

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

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.

Article 2

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

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

Article 5

Il est interdit à tout navire battant pavillon belge de rejeter une substance nuisible à la mer sauf dans les cas et de la façon prévus par ou en vertu de la Convention ou de la présente loi. Les règles à prescrire en vertu de la présente loi peuvent notamment différer selon les différentes catégories de navires auxquelles elles se rapportent, les zones maritimes à parcourir, les voyages à effectuer ou les substances nuisibles à transporter.

Le premier alinéa est également applicable aux navires battant pavillon étranger pendant la période au cours de laquelle ces navires relèvent de la juridiction de la Belgique conformément au droit international, quel que soit l'endroit où s'est produit le rejet délictueux.

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

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

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.

Article 2

Sauf disposition expresse contraire, la présente loi s'applique aux navires quelque soit le pavillon qu'ils sont habilités de battre.

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

Article 5

Sous réserve des dispositions de l'alinéa 3, il est interdit à tout navire battant pavillon belge de rejeter une substance nuisible à la mer **ou en mer dans l'atmosphère**, sauf dans les cas et de la façon prévus par ou en vertu de la Convention ou de la présente loi. Les règles à prescrire en vertu de la présente loi peuvent notamment différer selon les différentes catégories de navires auxquelles elles se rapportent, les zones maritimes à parcourir, les voyages à effectuer ou les substances nuisibles à transporter.

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

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

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

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

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

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

8° «Pleziervaarttuig»: 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

Artikel 2

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

De Koning kan deze wet geheel of gedeeltelijk toepasselijk verklaren op andere vaartuigen of tuigen dan deze bedoeld in artikel 1, 4°.

Artikel 5

Het is een schip dat de Belgische vlag voert verboden een schadelijke stof in zee te lozen, behoudens in de gevallen en op de wijze bij of krachtens het verdrag of deze wet bepaald. De krachtens deze wet te geven regelen kunnen inzonderheid verschillen al naargelang zij verschillende categorieën van schepen, te bevaren zeegebieden, te maken reizen of te vervoeren schadelijke stoffen betreffen.

Het eerste lid is eveneens van toepassing op schepen die een vreemde vlag voeren, gedurende de periode dat die schepen zich onder de jurisdictie van België bevinden, overeenkomstig het internationaal recht, ongeacht waar de lozingsovertreding zich heeft voorgedaan.

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

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

8° «Pleziervaarttuig»: 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

Artikel 2

Deze wet is, tenzij het uitdrukkelijk anders is bepaald, van toepassing op schepen ongeacht de vlag die ze gerechtigd zijn te voeren.

De Koning kan deze wet geheel of gedeeltelijk toepasselijk verklaren op andere vaartuigen of tuigen dan deze bedoeld in artikel 1, 4°.

Artikel 5

Onder voorbehoud van de bepalingen van het derde lid is het een schip dat de Belgische vlag voert verboden een schadelijke stof in zee **of op zee in de atmosfeer** te lozen, behoudens in de gevallen en op de wijze bij of krachtens het Verdrag of deze wet bepaald. De krachtens deze wet te geven regelen kunnen inzonderheid verschillen al naargelang zij verschillende categorieën van schepen, te bevaren zeegebieden, te maken reizen of te vervoeren schadelijke stoffen betreffen.

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

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

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

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

Article 6

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

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

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

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.

Article 11

Le Roi détermine les cas où le capitaine d'un navire battant pavillon belge est obligé de communiquer immédiatement, aux autorités désignées par Lui, tout événement dans lequel est impliqué le navire. Si le navire est abandonné ou si la communication est incomplète ou ne peut être obtenue, il appartient au propriétaire, à l'affrètement, à l'administrateur ou l'exploitant du navire, ou à leurs représentants, de se conformer à cette obligation.

Le Roi fixe les règles relatives notamment au contenu de la communication ainsi qu'à la manière dont elle doit être faite et aux autorités auxquelles elle est destinée.

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

Article 14

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

Article 6

Le Roi fixe les conditions auxquelles doivent répondre la construction, l'aménagement, l'équipement **et le fonctionnement** d'un navire battant pavillon belge afin de prévenir ou de limiter **la pollution par les navires**.

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

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

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.

Article 11

Le Roi détermine les cas où le capitaine d'un navire battant pavillon belge est obligé de communiquer immédiatement, aux autorités désignées par Lui, tout événement dans lequel est impliqué le navire. Si le navire est abandonné ou si la communication est incomplète ou ne peut être obtenue, il appartient au propriétaire, à l'affrètement, à l'administrateur ou l'exploitant du navire, ou à leurs représentants, de se conformer à cette obligation.

Le Roi fixe les règles relatives notamment au contenu de la communication ainsi qu'à la manière dont elle doit être faite et aux autorités auxquelles elle est destinée.

L'obligation visée à l'alinéa 1^{er} vaut également pour un navire battant pavillon étranger, si l'événement se produit dans **la mer territoriale belge ou la zone économique exclusive belge**.

Article 14

Les fonctionnaires visés à l'article 13 ont à tout moment droit à l'accès aux navires **battant pavillon belge**, entreprises, lieux d'amarrage et autres endroits, pour autant que leur présence y soit raisonnablement requise pour l'accomplissement de leur tâche, en vue de procéder aux constatations inhérentes à leur mission. Ils peuvent se faire assister par des experts. Au besoin, ils peuvent recourir à la force publique pour s'introduire dans ces lieux.

Artikel 6

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

De in het eerste lid bedoelde eisen kunnen ondernemer verschillen al naargelang zij verschillende categorieën van schepen, te bevaren zeegebieden, te maken reizen of te vervoeren schadelijke stoffen betreffen.

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

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.

Artikel 11

De Koning bepaalt de gevallen waarin de kapitein van een schip dat de Belgische vlag voert, verplicht is elk voorval waarbij het schip betrokken is onverwijld te melden aan de door Hem aangeduide overheidsdiensten. Indien het schip verlaten is of indien de melding onvolledig dan wel niet verkrijgbaar is, rust die verplichting op de eigenaar, bevrachter, beheerder of exploitant van het schip op hun vertegenwoordigers.

De Koning bepaalt onder meer waarin deze melding moet bestaan, op welke wijze ze dient te gebeuren en aan welke overheidsdiensten ze moet worden gedaan.

De in het eerste lid bedoelde verplichting geldt ook ten aanzien van een schip dat een vreemde vlag voert, indien het voorval plaatsvindt in een maritieme zone waarin België jurisdictie kan uitoefenen overeenkomstig het internationaal recht.

Artikel 14

De in artikel 13 bedoelde ambtenaren hebben het recht te allen tijde schepen, bedrijven, ligplaatsen en andere plaatsen te betreden teneinde er de vaststellingen te doen welke tot hun opdracht behoren voor zover dit redelijkerwijze voor de vervulling van hun taak noodzakelijk is. Zij kunnen zich doen bijstaan door deskundigen. Zo nodig kunnen zij een beroep doen op de openbare macht om zich tot die plaatsen toegang te verschaffen.

Artikel 6

De Koning stelt de eisen vast waaraan de bouw, de inrichting, de uitrusting **en de werking** van een schip dat de Belgische vlag voert dienen te voldoen ter voorkoming of beperking van **verontreiniging door schepen**.

De in het eerste lid bedoelde eisen kunnen ondernemer verschillen al naargelang zij verschillende categorieën van schepen, te bevaren zeegebieden, te maken reizen of te vervoeren schadelijke stoffen betreffen.

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

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.

Artikel 11

De Koning bepaalt de gevallen waarin de kapitein van een schip dat de Belgische vlag voert, verplicht is elk voorval waarbij het schip betrokken is onverwijld te melden aan de door Hem aangeduide overheidsdiensten. Indien het schip verlaten is of indien de melding onvolledig dan wel niet verkrijgbaar is, rust die verplichting op de eigenaar, bevrachter, beheerder of exploitant van het schip op hun vertegenwoordigers.

De Koning bepaalt onder meer waarin deze melding moet bestaan, op welke wijze ze dient te gebeuren en aan welke overheidsdiensten ze moet worden gedaan.

De in het eerste lid bedoelde verplichting geldt ook ten aanzien van een schip dat een vreemde vlag voert, indien het voorval plaatsvindt in **de Belgische territoriale zee of de Belgische exclusieve economische zone**.

Artikel 14

De in artikel 13 bedoelde ambtenaren hebben het recht te allen tijde schepen **die de Belgische vlag voeren**, bedrijven, ligplaatsen en andere plaatsen te betreden teneinde er de vaststellingen te doen welke tot hun opdracht behoren voor zover dit redelijkerwijze voor de vervulling van hun taak noodzakelijk is. Zij kunnen zich doen bijstaan door deskundigen. Zo nodig kunnen zij een beroep doen op de openbare macht om zich tot die plaatsen toegang te verschaffen.

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

Les fonctionnaires visés dans le présent article sont en droit, pour autant que ce soit raisonnablement requis l'accomplissement de leur tâche, de procéder ou de faire à un examen des substances découvertes en des endroits auxquels ils ont accès en vertu du premier alinéa et d'en prendre ou d'en faire prendre des échantillons.

Article 15

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

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

Article 16

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

Article 17bis

§ 1^{er}. Dans les ports belges, les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet et les fonctionnaires de la police fédérale chargée de la police des eaux peuvent mener une enquête à bord d'un navire battant pavillon étranger afin d'établir si des substances nuisibles ont été rejetées, en infraction aux dispositions de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécu-

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

Les fonctionnaires visés dans le présent article sont en droit, pour autant que ce soit raisonnablement requis l'accomplissement de leur tâche, de procéder ou de faire à un examen des substances découvertes en des endroits auxquels ils ont accès en vertu du premier alinéa et d'en prendre ou d'en faire prendre des échantillons.

Article 15

A leur demande, le capitaine d'un navire **battant pavillon belge** est tenu de fournir aux fonctionnaires et aux personnes qui les accompagnent, visés à l'article 13, un accès convenable et sûr au navire et ses cales. Par ailleurs le capitaine, à la demande de ces fonctionnaires, procure les renseignements, moyens et assistance que ces fonctionnaires jugent raisonnablement nécessaires pour effectuer l'inspection à bord.

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

Article 16

Les articles 14 et 15 sont également applicables à un navire battant pavillon étranger et se trouvant dans un port belge, dans la mer territoriale belge ou dans **la zone économique exclusive belge**.

Article 17bis

§ 1^{er}. **Si des irrégularités ou des informations amènent à soupçonner un navire qui est volontairement dans un port belge ou à un terminal en mer belge d'avoir été impliqué ou d'être impliqué dans un rejet de substances polluantes dans la mer territoriale, la zone exclusive économique ou en haute mer, les agents chargés du contrôle de la naviga-**

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

De in dit artikel bedoelde ambtenaren zijn, voor zover dit redelijkerwijze voor de vervulling van hun taak nodig is, bevoegd stoffen die zij aantreffen op plaatsen waartoe zij ingevolge het eerste lid toegang hebben, aan een onderzoek te onderwerpen of te doen onderwerpen en daarvan monsters te nemen of te doen nemen.

Artikel 15

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

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

Artikel 16

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

Artikel 17bis

§ 1. De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn en de met de politie te water belaste federale politie ambtenaren kunnen in de Belgische havens aan boord van een schip dat een vreemde vlag voert, een onderzoek instellen, teneinde na te gaan of, in strijd met de bepalingen van deze wet of de uitvoeringsbesluiten ervan, schadelijke stoffen

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

De in dit artikel bedoelde ambtenaren zijn, voor zover dit redelijkerwijze voor de vervulling van hun taak nodig is, bevoegd stoffen die zij aantreffen op plaatsen waartoe zij ingevolge het eerste lid toegang hebben, aan een onderzoek te onderwerpen of te doen onderwerpen en daarvan monsters te nemen of te doen nemen.

Artikel 15

De kapitein **van een schip dat de Belgische vlag voert** is verplicht de in artikel 13 bedoelde ambtenaren en de personen die hen vergezellen desgevraagd behoorlijke en veilige toegang tot het schip en zijn ruimten te verschaffen. Voorts verschaft de kapitein, op verzoek van die ambtenaren, de inlichtingen, middelen en hulp die deze ambtenaren redelijkerwijs menen nodig te hebben voor de uitvoering van het onderzoek aan boord.

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

Artikel 16

De artikelen 14 en 15 gelden ook voor een schip dat een vreemde vlag voert en dat zich in een Belgische haven, in de Belgische territoriale zee of in **de Belgische exclusieve economische zone bevindt**.

Artikel 17bis

§ 1. **Indien op grond van onregelmatigheden of van informatie het vermoeden bestaat, dat een schip dat een vreemde vlag voert en dat vrijwillig in een Belgische haven of bij een Belgische offshore-terminal ligt schadelijke stoffen heeft geloosd of loost in de territoriale zee, de exclusieve economische zone of de volle zee, kunnen de met de**

tion, 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 État 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'État du pavillon.

§ 2. les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet, les fonctionnaires de la police fédérale chargée de la police des eaux, 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.

tion désignés à cet effet et les fonctionnaires de la police fédérale chargée de la police des eaux peuvent entreprendre une inspection appropriée, en tenant compte des lignes directrices pertinentes adoptées par l'Organisation maritime internationale. Cette compétence est également étendue aux infractions à la Convention commises dans la zone maritime dépendant de la juridiction d'un autre État côtier, à la demande exclusive de ce dernier ou de l'État du pavillon.

Si l'inspection visée au paragraphe 1^{er} révèle des faits qui peuvent impliquer l'existence d'une infraction au sens de l'article 5, les autorités compétentes belges et de l'État du pavillon du navire et des autres États concernés sont informées.

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

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

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

§ 2. Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet, les fonctionnaires de la police fédérale chargée de la police des eaux, 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 la mer territoriale belge ou dans la zone économique exclusive belge**, 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.

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 rechtsvervolgning 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 vlaggenstaat.

§ 2. De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn, de met de politie te water belaste federale politie ambtenaren, 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.

scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn en de met de politie te water belaste federale politieambtenaren een passende inspectie uitvoeren, rekening houdend met de toepasselijke richtlijnen van de Internationale Maritieme Organisatie. Deze bevoegdheid wordt tevens uitgebreid tot overtredingen van het Verdrag begaan in de maritieme zone waarover een andere kuststaat jurisdictie bezit, op uitsluitend verzoek van deze laatste of van de vlaggenstaat.

Voor zover de in het eerste lid bedoelde inspectie feiten aan het licht brengt die kunnen wijzen op een inbreuk in de zin van artikel 5, worden de bevoegde Belgische autoriteiten en die van de vlaggenstaat en andere betrokken staten gewaarschuwd.

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

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

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

§ 2. De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn, de met de politie te water belaste federale politie ambtenaren, 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 de Belgische exclusieve economische zone** 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. 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 judiciaires 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 contravention 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.

§ 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, 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 contravention 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. 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.

§ 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 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 rechtsvervolging 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 koolwaterstoffenlozingen 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 van zodra uit een eerste schatting blijkt dat de lozing meer dan duizend liter koolwaterstoffen bevat.

§ 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 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 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. De vasthouding wordt opgeheven vanaf het ogenblik dat de borgsom voorzien in artikel 31, lid 2, van deze wet wordt gestort;

5° bij koolwaterstoffenlozingen 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 van zodra uit een eerste schatting blijkt dat de lozing meer dan duizend liter koolwaterstoffen bevat.

§ 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.

Article 18

Art. 18. L'État 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^o, est suspendue à la demande explicite de l'État du 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'État belge un dossier complet sur l'affaire ainsi que les actes de poursuites judiciaires. Quand les poursuites entamées par l'État du pavillon sont menées à leur fin, la procédure judiciaire suspendue en Belgique est abandonnée. Après déduction des frais

6° En tout état de cause, les autorités de l'État du pavillon du navire sont informées.

§ 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.

Article 17ter

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

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

Article 18

Art. 18. L'État du pavillon et tout autre État concerné sont informés sans délai, par l'intermédiaire de ses représentants diplomatiques, des mesures prises en vertu de la présente loi et des mesures qui pourraient découler des poursuites pénales.

Une poursuite pénale sur la base de l'article 34, alinéa 1^{er}, b), est suspendue à la demande explicite de l'État du 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'État belge un dossier complet sur l'affaire ainsi que les actes de poursuites judiciaires. Quand les poursuites entamées par l'État du pavillon sont menées à leur fin, la procédure judiciaire suspendue en Belgique est abandonnée. Après déduction des frais

§ 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.

Artikel 18

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 rechtsvervolging, 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 rechtsvervolging ter beschikking stelt. Wanneer de door de vlaggenstaat ingestelde rechtsvervolging tot een einde is gebracht, wordt de geschor-

6° De autoriteiten van de vlaggenstaat worden van ieder geval op de hoogte gebracht.

§ 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.

Artikel 17ter

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

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

Artikel 18

Art. 18. De vlaggenstaat en alle andere betrokken staten worden via hun diplomatieke vertegenwoordigers onverwijld op de hoogte gebracht van de maatregelen die overeenkomstig deze wet zijn genomen en van de mogelijke maatregelen die het gevolg kunnen zijn van strafrechtelijke vervolgingen.

Een strafrechtelijke vervolging op basis van artikel 34, eerste lid b), wordt op uitdrukkelijk verzoek van de vlaggenstaat geschorst, op voorwaarde dat de vlaggenstaat binnen de zes maanden, te rekenen vanaf de datum van de oorspronkelijke rechtsvervolging, 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 rechtsvervolging ter beschikking stelt. Wanneer de door de vlaggenstaat ingestelde rechtsvervolging tot een einde is gebracht, wordt de geschor-

encourus en Belgique pour l'enquête à bord du navire, la prise d'échantillons relative au rejet, l'analyse de ces échantillons et l'engagement d'une 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.

Article 24

Le Roi fixe les conditions auxquelles les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet peuvent, si des circonstances particulières l'exigent, accorder dispense de l'application d'une ou de plusieurs dispositions des arrêtés pris en exécution de la présente loi et portant sur la construction, l'aménagement ou l'équipement d'un navire.

La dispense prévue à l'alinéa 1^{er} peut être assortie de restrictions ou de conditions.

Article 25

Art. 25. Si le certificat visé à l'article 7 est refusé ou si un navire est retenu en application de l'article 19 ou 20, le service chargé du contrôle de la navigation ou la police fédérale chargée de la police des eaux dresse un procès-verbal. Copie de ce procès-verbal est envoyée dans les 24 heures suivant la décision au capitaine ou au propriétaire, à l'affréteur, à l'administrateur ou à l'exploitant du navire.

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.

encourus en Belgique pour l'enquête à bord du navire, la prise d'échantillons relative au rejet, l'analyse de ces échantillons et l'engagement d'une 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.

Article 24

Le Roi fixe les conditions auxquelles les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet peuvent, si des circonstances particulières l'exigent, accorder dispense de l'application d'une ou de plusieurs dispositions des arrêtés pris en exécution de la présente loi et portant sur la construction, l'aménagement, l'équipement ou **le fonctionnement** d'un navire.

La dispense prévue à l'alinéa 1^{er} peut être assortie de restrictions ou de conditions.

Article 25

Si le certificat visé à l'article 7 est refusé ou si un navire est retenu en application de l'article 19 ou 20, le service chargé du contrôle de la navigation ou la police fédérale chargée de la police des eaux dresse un procès-verbal. Copie de ce procès-verbal est envoyée dans les 24 heures suivant la décision au capitaine ou au propriétaire, à l'affréteur, à l'administrateur ou à l'exploitant du navire.

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 en est signifiée dans les quinze jours de la constatation de l'infraction au capitaine, skipper ou propriétaire du navire ou, quant il s'agit de ressortissants étrangers, à leurs représentants en Belgique ou à la représentation diplomatique de l'État dont ils sont les ressortissants.**

ste rechtsvervolgung 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 rechtsvervolgung, 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 kustbelangen of in de gevallen waarin de vlaggenstaat reeds eerder aan een verplichting tot vervolging van een overtredding begaan door zijn schepen geen gevolg heeft gegeven.

Artikel 24

De Koning bepaalt de voorwaarden waaronder de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn, in bijzondere omstandigheden ontheffing kunnen verlenen van één of meer bepalingen van de uitvoeringsbesluiten van deze wet die betrekking hebben op de bouw, inrichting of uitrusting van een schip.

Aan de in het eerste lid bedoelde ontheffing kunnen beperkingen of voorwaarden worden verbonden.

Artikel 25

Art. 25. Indien het in artikel 7 bedoelde certificaat wordt geweigerd of indien een schip met toepassing van artikel 19 of 20 wordt opgehouden, wordt door (de met de scheepvaartcontrole belaste dienst of met de politie te water belaste federale politie) een proces-verbaal opgemaakt. Een afschrift van dit proces-verbaal wordt binnen 24 uren na de beslissing toegezonden aan de kapitein of de eigenaar, bevrachter, beheerder of exploitant van het schip.

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 vierentwintig uren na de vaststelling van de inbreuk overgemaakt aan de kapitein, de schipper of de scheepseigenaar.

ste rechtsvervolgung 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 rechtsvervolgung, 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 kustbelangen of in de gevallen waarin de vlaggenstaat reeds eerder aan een verplichting tot vervolging van een overtredding begaan door zijn schepen geen gevolg heeft gegeven.

Artikel 24

De Koning bepaalt de voorwaarden waaronder de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe aangesteld zijn, in bijzondere omstandigheden ontheffing kunnen verlenen van één of meer bepalingen van de uitvoeringsbesluiten van deze wet die betrekking hebben op de bouw, inrichting, uitrusting of **werking** van een schip.

Aan de in het eerste lid bedoelde ontheffing kunnen beperkingen of voorwaarden worden verbonden.

Artikel 25

Art. 25. Indien het in artikel 7 bedoelde certificaat wordt geweigerd of indien een schip met toepassing van artikel 19 of 20 wordt opgehouden, wordt door de met de scheepvaartcontrole belaste dienst of met de politie te water belaste federale politie een proces-verbaal opgemaakt. Een afschrift van dit proces-verbaal wordt binnen 24 uren na de beslissing toegezonden aan de kapitein of de eigenaar, bevrachter, beheerder of exploitant van het schip.

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. **Binnen de vijftien dagen na de vaststelling van de inbreuk wordt er aan de kapitein, de schipper of de eigenaar van het schip een afschrift van betekend of, indien het buitenlanders betreft, aan hun vertegenwoordigers in België of aan de diplomatieke vertegenwoordiging van de Staat waarvan zij onderdaan zijn.**

Article 26

Dans les quinze jours de la date d'envoi de la copie visée à l'article 25, un recours peut être introduit contre la décision du service chargé du contrôle de la navigation ou la police fédérale chargée de la police des eaux.

Les personnes visées à l'article 25 peuvent introduire un recours auprès du ministre, par le dépôt d'une réclamation motivée.

Le recours n'est pas suspensif.

Article 28

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

L'enquête tend à rechercher les causes des événements prévus à l'alinéa 1^{er} et leurs conséquences ainsi qu'à déterminer comment ils pouvaient être prévenus. Le Conseil peut en l'occurrence formuler des recommandations, s'il le juge utile.

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

Les constatations du Conseil d'Enquête maritime sont transmises par le Commissaire de l'État au Directeur général de l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation.

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

Article 29

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

Article 26

Dans les quinze jours de la date d'envoi de la copie visée à l'article 25, **alinéa 1^{er}**, un recours peut être introduit contre la décision du service chargé du contrôle de la navigation ou la police fédérale chargée de la police des eaux.

Les personnes visées à l'article 25, **alinéa 1^{er}**, peuvent introduire un recours auprès du ministre, par le dépôt d'une réclamation motivée

Le recours n'est pas suspensif.

Article 28

Le Conseil d'Enquête maritime peut, à la demande du Commissaire de l'État, examiner les événements survenus à un navire qui ont entraîné ou auraient pu entraîner une pollution de la mer territoriale belge ou **de la zone économique exclusive belge**, quel que soit le pavillon de ce navire.

L'enquête tend à rechercher les causes des événements prévus à l'alinéa 1^{er} et leurs conséquences ainsi qu'à déterminer comment ils pouvaient être prévenus. Le Conseil peut en l'occurrence formuler des recommandations, s'il le juge utile.

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

Les constatations du Conseil d'Enquête maritime sont transmises par le Commissaire de l'État au Directeur général de l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation.

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

Article 29

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

Artikel 26

Binnen veertien dagen na de datum van verzending van het in artikel 25 bedoelde afschrift, kan beroep worden ingesteld tegen de beslissing van de met de scheepvaartcontrole belaste dienst of met de politie te water belaste federale politie.

Het beroep kan door de personen bedoeld in artikel 25 bij de minister worden ingesteld door het indienen van een gemotiveerd bezwaarschrift.

Het beroep schorst de tenuitvoerlegging niet.

Artikel 28

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

Het onderzoek strekt ertoe de oorzaken van de in het eerste lid bedoelde voorvallen en hun gevolgen na te gaan en te bepalen hoe deze voorkomen kunnen worden. De Raad kan daarbij aanbevelingen formuleren indien hij dit gewenst acht.

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

De bevindingen van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart worden door de Rijkscommissaris toegezonden aan de Directeur-generaal van het Bestuur van de Maritieme Zaken en van de Scheepvaart.

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

Artikel 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, wordt de eigenaar, bevrachter, beheerder of exploitant van het pleziervaartuig of vissersvaartuig gestraft met een geldboete van tienduizend frank tot vijftienduizend frank.

Artikel 26

Binnen veertien dagen na de datum van verzending van het in artikel 25, **eerste lid**, bedoelde afschrift, kan beroep worden ingesteld tegen de beslissing van de met de scheepvaartcontrole belaste dienst of met de politie te water belaste federale politie.

Het beroep kan door de personen bedoeld in artikel 25, **eerste lid**, bij de minister worden ingesteld door het indienen van een gemotiveerd bezwaarschrift.

Het beroep schorst de tenuitvoerlegging niet.

Artikel 28

Art. 28. De Onderzoeksraad voor de Zeevaart kan, op verzoek van de Rijkscommissaris, voorvallen overkomen aan schepen onderzoeken die een verontreiniging van de Belgische territoriale zee of **de Belgische exclusieve economische zone** hebben veroorzaakt of hadden kunnen veroorzaken, ongeacht de vlag die het schip voert.

Het onderzoek strekt ertoe de oorzaken van de in het eerste lid bedoelde voorvallen en hun gevolgen na te gaan en te bepalen hoe deze voorkomen kunnen worden. De Raad kan daarbij aanbevelingen formuleren indien hij dit gewenst acht.

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

De bevindingen van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart worden door de Rijkscommissaris toegezonden aan de Directeur-generaal van het Bestuur van de Maritieme Zaken en van de Scheepvaart.

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

Artikel 29

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

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 autre qu'un bateau de pêche ou de plaisance qui enfreint les articles 5, 10, 11 et 12 de la présente loi ou ses arrêtés d'exécution ou qui s'oppose à ce qui est stipulé dans les articles 14, 15 et 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 enfreint l'article 5 de la présente loi, ou qui s'oppose à l'ouverture d'une enquête ou se dérobe à l'immobilisation telles que prévues à l'article 17*bis*.

Sont punis 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 aux obligations prévues dans les articles 14, 15 et 17*bis* ou ne les observent pas.

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 **EUR** à vingt-cinq mille **EUR** le capitaine d'un navire autre qu'un bateau de pêche ou de plaisance qui enfreint les articles 5, 10, 11 et 12 de la présente loi ou ses arrêtés d'exécution respectés ou qui s'oppose à ce qui est stipulé 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 **EUR** à vingt-cinq mille **EUR** le skipper ou le patron d'un bateau de pêche ou d'un bateau de plaisance qui enfreint respectés l'article 5 de la présente loi, ou qui s'oppose à l'ouverture d'une enquête ou se dérobe à l'immobilisation telles que prévues à l'article 17*bis*.

Sont punis d'une amende de deux mille **EUR** à dix mille **EUR** les officiers du navire qui enfreignent respectés 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.

Article 29*bis*

§ 1^{er} Dans les cas suivants, les personnes visées dans l'article 29 sont punies en plus d'un emprisonnement de un mois à cinq ans:

1° l'infraction a causé des dommages significatifs et étendus à la qualité des eaux, à des espèces animales ou végétales ou à des parties de celles-ci;

2° l'infraction a été commise dans le cadre d'une organisation criminelle définie par l'article 324*bis* du code pénal.

En cas de récidive dans les trois ans qui suivent la condamnation, l'emprisonnement susmentionné peut être porté au double du maximum.

La peine sera celle de la réclusion de cinq ans à dix ans lorsque l'infraction a causé la mort d'une personne.

§ 2. Le présent article s'applique sans préjudice du droit international, notamment l'article 230 de la convention des Nations unies de 1982 sur le droit de la mer.

Indien de overtreding wordt begaan tussen zonsopgang 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 ander dan een vissersvaartuig of een pleziervaartuig die de artikelen 5, 10, 11 en 12 van deze wet of de uitvoeringsbesluiten ervan overtreedt of zich verzet tegen het bepaalde in de artikelen 14, 15 en 17*bis* of zich niet houdt aan de daarin opgelegde verplichtingen.

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

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

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

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

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

Artikel 29*bis*

§ 1. In de volgende gevallen worden de in artikel 29 bedoelde personen bovendien gestraft met een gevangenisstraf van één maand tot vijf jaar:

1° het delict heeft over een uitgestrekt gebied grote schade veroorzaakt aan de kwaliteit van water of aan dier- en plantensoorten of delen daarvan;

2° het delict is gepleegd in het kader van een criminele organisatie gedefinieerd door artikel 324*bis* van het strafwetboek.

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

De straf is opsluiting van vijf jaar tot tien jaar wanneer de inbreuk de dood van een persoon heeft veroorzaakt.

§ 2. Dit artikel is van toepassing onverminderd het internationaal recht, met name artikel 230 van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee van 1982.

Article 29*bis*

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 transaction ne peut être inférieur à un dixième de l'amende minimum prévue par la présente loi, augmentée des décimes additionnels.

Article 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 montant de l'amende prononcée ou de la transaction au Fonds environnement.

Article 32

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

- 1° les commissaires maritimes et les agents de la police maritime;
- 2° les fonctionnaires et agents du service de l'inspection maritime;
- 3° les capitaines de ports.

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'État 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.

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

Article 29*ter*

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 transaction ne peut être inférieur à un dixième de l'amende minimum prévue par la présente loi, augmentée des décimes additionnels.

Article 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*ter*** est tenu de verser directement vingt pour-cent du montant de l'amende prononcée ou de la transaction au Fonds environnement.

Article 32

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

- 1° **les agents de la police maritime;**
- 2° **les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet;**
- 3° les capitaines de ports.

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'État 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.

4° Les agents du directeur général Environnement du service public fédéral Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement.

Les fonctionnaires et agents visés à l'alinéa 2, 2° et 4°, sont également chargés des missions de recherche des infractions à la Convention qui sont confiées

Artikel 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 opdecieimen.

Artikel 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 schikking rechtstreeks te storten in het Fonds Leefmilieu.

Artikel 32

Worden belast met de opsporing en vaststelling van de op deze wet en haar uitvoeringsbesluiten gepleegde inbreuken:

1° de waterschouten en de agenten van de zeevaartpolitie;

2° de ambtenaren en agenten van de dienst van de zeevaartinspectie;

3° de havenkapiteins.

Zijn eveneens 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.

De in het tweede lid, 2°, bedoelde ambtenaren en agenten worden eveneens belast met de opsporingstaken van de overtredingen van het Verdrag die vol-

Artikel 29*ter*

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 opdecieimen.

Artikel 30

Diegene die wordt gestraft met een in artikel 29 bedoelde geldboete of instemt met de in artikel **29*ter*** bedoelde minnelijke schikking, is ertoe gehouden twintig procent van het bedrag van de uitgesproken geldboete of van de minnelijke schikking rechtstreeks te storten in het Fonds Leefmilieu.

Artikel 32

Worden belast met de opsporing en vaststelling van de op deze wet en haar uitvoeringsbesluiten gepleegde inbreuken:

1° de agenten van de zeevaartpolitie;

2° de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe zijn aangesteld;

3° de havenkapiteins.

Zijn eveneens 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;

4° de daartoe aangestelde ambtenaren van het directoraat-generaal Leefmilieu van de Federale Overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu.

De in het tweede lid, 2° **en 4°**, bedoelde ambtenaren en agenten worden eveneens belast met de opsporingstaken van de overtredingen van het Verdrag die vol-

autorités belges en vertu des accords internationaux relatifs à la surveillance aérienne de la pollution marine.

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.

Article 33

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

Article 34

Quiconque se trouvant à bord d'un navire belge commet, en dehors du territoire belge, une infraction aux dispositions de la présente loi ou aux arrêtés d'exécution pris en vertu de celle-ci, peut être poursuivi en Belgique.

aux autorités belges en vertu des accords internationaux relatifs à la surveillance aérienne de la pollution marine.

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.

Article 33

Art. 33. Sans préjudice de l'application des dispositions du Livre I^{er} du Code pénal, y compris le chapitre VII et les articles 41 *bis* et 85, la personne physique identifiée, par dérogation à l'article 5, deuxième alinéa, du Code pénal, peut être condamnée, en même temps que la personne morale responsable, pour les infractions à la présente loi et ses arrêtés d'exécution.

Article 34

Pourra être poursuivie en Belgique, dans la mesure ou le droit international l'autorise, toute personne qui commet une infraction aux dispositions de la présente loi ou aux arrêtés d'exécution pris en vertu de celle-ci, lorsque l'infraction est commise:

- a) en tout ou en partie sur le territoire belge;
- b) à l'intérieur de la zone économique exclusive belge;
- c) à bord d'un navire battant pavillon belge;
- d) par un Belge si l'infraction est punissable pénalement là où elle a été commise ou si le lieu où elle a été commise ne relève d'aucune juridiction;
- e) pour le compte d'une personne morale dont le siège social est situé sur le territoire belge;
- f) hors du territoire belge, mais qu'elle a entraîné ou risque d'entraîner des dommages sur le territoire belge ou dans la zone économique exclusive belge et que le navire se trouve volontairement dans un port ou à un terminal *offshore* belge;

gens internationale overeenkomsten inzake het toezicht vanuit de lucht van de zeeverontreiniging aan de Belgische autoriteiten zijn toevertrouwd.

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.

Artikel 33

Alle bepalingen van Boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing.

Artikel 34

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

gens internationale overeenkomsten inzake het toezicht vanuit de lucht van de zeeverontreiniging aan de Belgische autoriteiten zijn toevertrouwd

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

Artikel 33

Onverminderd de toepassing van de bepalingen van Boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en de artikelen 41bis en 85, kan de geïdentificeerde natuurlijke persoon, in afwijking van artikel 5, tweede lid van het Strafwetboek, steeds samen met de verantwoordelijke rechtspersoon worden veroordeeld wegens inbreuken op deze wet en haar uitvoeringsbesluiten.

Artikel 34

Een persoon die bepalingen van deze wet of van de uitvoeringsbesluiten overtreedt kan in België worden vervolgd, voor zover het internationaal recht het toelaat, indien de overtreding:

- a) geheel of gedeeltelijk op het Belgische grondgebied is gepleegd;
- b) is gepleegd in de Belgische exclusieve economische zone;
- c) is gepleegd aan boord van een schip dat gerechtigd is de Belgische vlag te voeren;
- d) is gepleegd door een Belg, indien het delict volgens het strafrecht van de plaats van het delict een strafbaar feit uitmaakt, of indien die plaats niet onder enige rechtsmacht valt;
- e) is gepleegd ten behoeve van een rechtspersoon met statutaire zetel op het Belgische grondgebied;
- f) is gepleegd buiten het Belgische grondgebied, maar schade heeft veroorzaakt of dreigt te veroorzaken binnen het Belgische grondgebied of de Belgische exclusieve economische zone, en het schip zich vrijwillig in een Belgische haven of *offshore*terminal bevindt;

Article 35

Le tribunal compétent est celui de l'arrondissement où se situe le port d'attache du navire.

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

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

g) en haute mer, et que le navire se trouve volontairement dans un port ou à un terminal offshore belge;

h) 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.

Article 35

Pour les navires battant pavillon belge, le tribunal compétent est celui de l'arrondissement où se situe le port d'attache du navire.

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

Pour les navires battant pavillon étranger et naviguant dans la mer territoriale ou **dans la zone économique exclusive** sans faire escale dans un port belge, le tribunal compétent est celui de Bruges

Artikel 35

De bevoegde rechtbank is die van het arrondissement waarin de thuishaven van het schip is gelegen.

Voor schepen die een vreemde vlag voeren is de bevoegde rechtbank die binnen wier rechtsgebied de aanloop- of vertrekhaven in het Rijk is gelegen.

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

g) is gepleegd op volle zee en het schip zich vrijwillig in een Belgische haven of offshoreterminal bevindt;

h) gepleegd in de maritieme zone waarover een andere kuststaat jurisdictie bezit, op uitsluitend verzoek van deze laatste of van de vlaggenstaat.

Artikel 35

Voor schepen die de Belgische vlag voeren is de bevoegde rechtbank die van het arrondissement waarin de thuishaven van het schip is gelegen.

Voor schepen die een vreemde vlag voeren is de bevoegde rechtbank die binnen wier rechtsgebied de aanloop- of vertrekhaven in het Rijk is gelegen.

Voor schepen die een vreemde vlag voeren en die in de territoriale zee varen of **in de exclusieve economische zone** zonder een Belgische haven aan te doen, is de bevoegde rechtbank die van Brugge.

TABLEAU DE CONCORDANCE

Disposition de la directive 2005/35/EC

Article 1^{er}

Article 2

Article 3, alinéa 1^{er}

Article 3, alinéa 2

Article 4

Article 5

Article 6

Article 7, alinéa 1^{er}

Article 7, alinéa 2

Article 7, alinéa 3

Article 8, alinéa 1^{er}

TABLEAU DE CONCORDANCE

Disposition en droit belge / remarques

Cette disposition n'a pas besoin d'être transposée

Article 1^{er} de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution par les navires (ci-après loi MARPOL)

Article 5, alinéa 3

Cette disposition est aussi transposée implicitement: il n'y a pas de limitation du champ d'application des articles 5, 29 et 29*bis* de la loi MARPOL.

Article 2 de la loi MARPOL

Article 3 de la loi MARPOL

Article 5 de la loi MARPOL

Article 29 de la loi MARPOL

Article 29*bis* de la loi MARPOL

Article 5 de la loi MARPOL

Article 29 de la loi MARPOL

Article 29*bis* de la loi MARPOLArticle 17*bis*, § 1^{er} de la loi MARPOLArticle 17*bis*, § 1^{er}*bis* de la loi MARPOLArticle 17*bis*, § 2 à 4 de la loi MARPOL

Article 34 de la loi MARPOL

Article 17*bis*, § 4, 6° de la loi MARPOL

Article 29 de la loi MARPOL

Article 29*bis* de la loi MARPOL

CONCORDANTIETABEL

Bepaling van richtlijn 2005/35/EG

Artikel 1

Artikel 2

Artikel 3, eerste lid

Artikel 3, tweede lid

Artikel 4

Artikel 5

Artikel 6

Artikel 7, eerste lid

Artikel 7, tweede lid

Artikel 7, derde lid

Artikel 8, eerste lid

CONCORDANTIETABEL

Bepaling in Belgisch recht / opmerkingen

Deze bepaling heeft geen omzetting

Artikel 1 van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging van de zee door schepen (hierna MARPOL-wet)

Artikel 5, derde lid

Deze bepaling is ook impliciet omgezet: er is geen beperking van het territoriaal toepassingsgebied van de artikels 5, 29 en 29bis van de MARPOL-wet.

Artikel 2 van de MARPOL-wet

Artikel 3 van de MARPOL-wet

Artikel 5 van de MARPOL-wet

Artikel 29 van de MARPOL-wet

Artikel 29bis van de MARPOL-wet

Artikel 5 van de MARPOL-wet

Artikel 29 van de MARPOL-wet

Artikel 29bis van de MARPOL-wet

Artikel 17bis, § 1 van de MARPOL-wet

Artikel 17bis, § 1bis van de MARPOL-wet

Artikel 17bis, § 2 tot § 4 van de MARPOL-wet

Artikel 34 van de MARPOL-wet

Artikel 17bis, § 4, 6° van de MARPOL-wet

Artikel 29 van de MARPOL-wet

Artikel 29bis van de MARPOL-wet

Article 8, alinéa 2	Article 29 <i>bis</i> de la loi MARPOL
	Article 33, alinéa 1 ^{er} de la loi MARPOL
	Article 66 du Code pénal
Article 9, 1 ^{ère} partie de la phrase	Cette disposition ne nécessite pas de transposition explicite. Selon la doctrine et la jurisprudence belge, le droit international à la priorité sur le droit national.
Article 9, 2 ^e partie de la phrase	Article 18 de la loi MARPOL
Article 10, alinéa 1 ^{er}	Cette disposition n'a pas besoin d'être transposé en droit national
Article 10, alinéa 2	Cette disposition n'a pas besoin d'être transposé
Article 11	Cette disposition n'a pas besoin d'être transposé
Article 12	Cette disposition n'a pas besoin d'être transposé en droit national
Article 13	Cette disposition n'a pas besoin d'être transposé
Article 14	Cette disposition n'a pas besoin d'être transposé
Article 15	Cette disposition n'a pas besoin d'être transposé
Article 16	Cette disposition n'a pas besoin d'être transposé
Article 17	Cette disposition n'a pas besoin d'être transposé
Article 18	Cette disposition n'a pas besoin d'être transposé

Artikel 8, tweede lid

Artikel 29*bis* van de MARPOL-wet

Artikel 33, eerste lid van de MARPOL-wet

Artikel 66 van het Strafwetboek

Artikel 9, eerste zinsdeel

Deze bepaling behoeft geen uitdrukkelijke omzetting. Volgens de Belgische rechtsleer en de rechtspraak heeft het internationaal recht voorrang op het nationaal recht.

Artikel 9, tweede zinsdeel

Artikel 18 van de MARPOL-wet

Artikel 10, eerste lid

Deze bepaling behoeft geen omzetting in nationaal recht

Artikel 10, tweede lid

Deze bepaling behoeft geen omzetting

Artikel 11

Deze bepaling behoeft geen omzetting

Artikel 12

Deze bepaling behoeft geen omzetting in nationaal recht

Artikel 13

Deze bepaling behoeft geen omzetting

Artikel 14

Deze bepaling behoeft geen omzetting

Artikel 15

Deze bepaling behoeft geen omzetting

Artikel 16

Deze bepaling behoeft geen omzetting

Artikel 17

Deze bepaling behoeft geen omzetting

Artikel 18

Deze bepaling behoeft geen omzetting