

**LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS  
WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN**

MINISTERE DES AFFAIRES SOCIALES,  
DE LA SANTE PUBLIQUE ET DE L'ENVIRONNEMENT

F. 99 — 712

[S - C - 99/22033]

20 JANVIER 1999. — Loi visant la protection du milieu marin  
dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Article 1<sup>er</sup>. La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

CHAPITRE Ier. — Définitions

Art. 2. Pour l'application de la présente loi, on entend par :

1° « espaces marins » : la mer territoriale, la zone économique exclusive et le plateau continental, visé par la loi du 13 juin 1969 sur le plateau continental de la Belgique;

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

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

4° « habitat marin » : une zone en mer se distinguant par ses caractéristiques géographiques, abiotiques et biotiques spécifiques, qu'elle soit entièrement naturelle ou semi-naturelle;

5° « pollution » : l'introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substances ou d'énergie dans les espaces marins, lorsqu'elle a ou, selon toute vraisemblance, peut avoir des effets nuisibles tels que des dommages aux ressources biologiques de la mer et aux écosystèmes marins, risques pour la santé de l'homme, entraves aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer, une altération de la qualité de l'eau de mer ou une dégradation des valeurs d'agrément;

MINISTERIE VAN SOCIALE ZAKEN,  
VOLKSGEZONDHEID EN LEEFMILIEU

N. 99 — 712

[S - C - 99/22033]

20 JANUARI 1999

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

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

HOOFDSTUK I. — Definities

Art. 2. Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

1° « zeegebieden » : de territoriale zee, de exclusieve economische zone en het continentaal plat, bedoeld in de wet van 13 juni 1969 inzake het continentaal plat van België;

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

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

4° « mariene habitat » : een zone in zee met bijzondere geografische, abiotische en biotische kenmerken en die zowel geheel natuurlijk als halfnatuurlijk kan zijn;

5° « verontreiniging » : de rechtstreekse of onrechtstreekse inbrenging door de mens van stoffen en energie in de zeegebieden, die schadelijke gevolgen heeft of naar alle waarschijnlijkheid kan hebben, zoals schade aan de levende rijkdommen van de zee en de mariene ecosystemen, gevaar voor de gezondheid van de mens, belemmering van activiteiten op zee, met inbegrip van het vissen en andere rechtmatige gebruiken van de zee, aantasting van de kwaliteit van het zeewater of vermindering van de recreatieve waarde;

6° « dommage » : tout dégat, perte ou tort, subi par une personne physique ou morale identifiable, résultant d'une atteinte au milieu marin, quelle que soit la cause de celle-ci;

7° « perturbation environnementale » : une influence négative sur le milieu marin pour autant qu'elle ne constitue pas un dommage;

8° « navire » : tout bâtiment opérant en milieu marin, de quelque type ou dimension que ce soit, y compris notamment les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes;

9° « système d'organisation du trafic » : toute mesure relative à la navigation maritime destinée à améliorer la navigation, à augmenter la sécurité du trafic ou à protéger le milieu marin, à l'exclusion du pilotage de navires;

10° « accident de navigation » : l'abordage ou l'échouement de navires ou tout autre incident de navigation à bord ou à l'extérieur d'un navire qui peut entraîner un dommage ou une perturbation environnementale;

11° « propriétaire de navire » : le propriétaire, l'affrètement, le gestionnaire ou l'exploitant d'un navire;

12° « autorité ayant compétence en mer » : tout commissaire maritime, tout agent de la police maritime, tout commandant des bâtiments patrouilleurs, tout fonctionnaire ou agent de l'Unité de Gestion du Modèle mathématique de la Mer du Nord, tout officier ou sous-officier de la Marine mandaté à cet effet par sa hiérarchie et tout agent assermenté désigné par le ministre;

13° « activités offshore » : les activités menées dans les espaces marins aux fins de prospection, d'évaluation ou d'exploitation des hydrocarbures liquides ou gazeux;

14° « installation offshore » : toute structure artificielle, installation ou navire, ou partie de celle-ci, flottante ou fixée sur le fond de la mer, et placée dans les espaces marins aux fins d'activités offshore;

15° « immersion » :

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

(ii) le sabordage ou l'abandon délibéré en mer de navires, aéronefs, installations offshore ou pipelines;

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

Le terme « immersion » ne vise pas :

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

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

16° « incinération » : toute combustion délibérée de déchets ou autres matières en mer, aux fins de leur destruction thermique;

Le terme « incinération » ne vise pas la destruction thermique de déchets ou autres matières, conformément au droit international applicable, produits directement ou indirectement lors de l'exploitation normale de navires, d'aéronefs ou d'installations offshore;

17° « rejets directs » :

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

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

(iii) les rejets provenant de structures artificielles placées dans les espaces marins à des fins autres que des activités offshore;

18° « Convention de Paris » : la Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est, faite à Paris le 22 septembre 1992 et approuvée par la loi du 11 mai 1995;

6° « schade » : elke beschadiging, verlies of nadeel, geleden door een aanwijsbaar natuurlijk persoon of rechtspersoon, voortvloeiende uit een aantasting van het mariene milieu, wat er ook de oorzaak van is;

7° « milieuverstoring » : een nadelige beïnvloeding van het mariene milieu, voor zover deze geen schade uitmaakt;

8° « schip » : elk vaartuig, van welk type of omvang ook, dat in het mariene milieu opereert, waaronder onder meer draagvleugelboten, luchtkussenvaartuigen, afzinkbare vaartuigen, drijvende tuigen, alsmede vaste of drijvende platformen;

9° « routingssysteem » : elke maatregel ten aanzien van de scheepvaart met het oog op de verbetering van de navigatie, het verhogen van de verkeersveiligheid of het beschermen van het mariene milieu, uitgezonderd het beloodsen van schepen;

10° « scheepvaartongeval » : een aanvaring of stranding van schepen of elk ander scheepvaartvoorval of gebeurtenis aan boord van een schip of daarbuiten, dat kan leiden tot schade of milieuverstoring;

11° « scheepseigenaar » : de eigenaar, de bevrachter, de beheerder of de exploitant van een schip;

12° « overheid met bevoegdheid op zee » : elke waterschout, elke agent van de zeevaartpolitie, elke gezagvoerder van een patrouillevaartuig, elke ambtenaar of agent van de Beheers eenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee, elke daartoe door zijn hiërarchische overste gemandateerde officier of onderofficier van de Marine en elke door de minister aangewezen beëdigde ambtenaar;

13° « offshore-activiteiten » : activiteiten uitgevoerd in de zeegebieden met het oog op de exploratie, evaluatie of exploitatie van vloeibare of gasvormige koolwaterstoffen;

14° « offshore-installatie » : elke kunstmatige structuur, installatie of vaartuig of onderdeel ervan, zowel drijvend als op de zeebodem vastgemaakt, die in de zeegebieden opgesteld is en bedoeld is voor offshore-activiteiten;

15° « storten » :

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

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

(iii) het in zee achterlaten van offshore-installaties of andere kunstmatige structuren, geheel of gedeeltelijk in situ, met de louter bedoeling zich ervan te ontdoen;

Onder « storten » wordt niet begrepen :

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

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

16° « verbranding » : elke opzettelijke verbranding van afval of andere materie op zee met de bedoeling deze thermisch te vernietigen;

Onder « verbranding » wordt niet begrepen de thermische vernietiging, in overeenstemming met het toepasselijke internationaal recht, van afval of andere materie die gepaard gaat met, of voortvloeit uit de normale werking van schepen, luchtvaartuigen of offshore-installaties;

17° « directe lozingen » :

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

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

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

18° « Verdrag van Parijs » : het Verdrag inzake de bescherming van het mariene milieu van de noordoostelijke Atlantische Oceaan, ondertekend te Parijs op 22 september 1992 en goedgekeurd bij wet van 11 mei 1995;

19° « Convention MARPOL » : La Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et les Annexes, faites à Londres le 2 novembre 1973, et le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et Annexes, faites à Londres le 17 février 1978, approuvés par la loi du 17 janvier 1984;

20° « le ministre » : le ministre ou secrétaire d'Etat qui a la protection du milieu marin dans ses attributions.

#### CHAPITRE II. — Objectifs et principes généraux

Art. 3. La présente loi tend à sauvegarder le caractère spécifique, la biodiversité et l'intégrité du milieu marin au moyen de mesures visant à protéger ce milieu et au moyen de mesures visant à réparer les dommages et les perturbations environnementales.

Art. 4. § 1<sup>er</sup>. Lorsqu'ils mènent des activités dans les espaces marins, les utilisateurs de ces espaces et les pouvoirs publics doivent tenir compte du principe de prévention, du principe de précaution, du principe de la gestion durable, du principe du pollueur-payeur et du principe de réparation.

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

§ 3. Le principe de précaution signifie que des mesures de prévention doivent être prises lorsqu'il y a des motifs raisonnables de s'inquiéter d'une pollution des espaces marins, même s'il n'existe pas de preuve concluante d'un lien causal entre l'introduction de substances, d'énergie ou de matériaux dans les espaces marins et les effets nuisibles.

§ 4. L'application du principe de gestion durable dans les espaces marins implique que les ressources naturelles sont tenues dans une mesure suffisante à la disposition des générations futures et que les effets des interventions de l'homme ne dépassent pas les capacités d'absorption de l'environnement des espaces marins. A cette fin, les écosystèmes et les processus écologiques nécessaires pour le bon fonctionnement du milieu marin seront protégés, la diversité biologique sera préservée et la conservation de la nature sera stimulée.

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

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

Art. 5. Toute personne menant des activités dans les espaces marins a l'obligation d'adopter un comportement diligent afin d'éviter tout dommage et toute perturbation environnementale. En particulier, le propriétaire de navire a l'obligation de prendre toutes les précautions nécessaires pour prévenir et limiter la pollution.

#### CHAPITRE III. — Les aires marines protégées et la protection des espèces

##### Section 1<sup>re</sup>. — Disposition générale

Art. 6. Le Roi peut prendre, en ce qui concerne les espaces marins, toutes les mesures nécessaires à l'exécution des obligations résultant des directives et conventions internationales énumérées ci-après :

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

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

(iii) la Convention relative aux zones humides d'importance internationale particulièrement comme habitat de la sauvagine, faite à Ramsar le 2 février 1971 et approuvée par la loi du 22 février 1979;

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

(v) la Convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage, faite à Bonn le 23 juin 1979 et approuvée par la loi du 27 avril 1990 et les Accords conclus en application de l'article 4, alinéa 3, de la Convention;

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

19° « MARPOL-Verdrag » : het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van de verontreiniging door schepen en Bijlagen, opgemaakt te Londen op 2 november 1973, en het Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van de verontreiniging door schepen en Bijlage, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978, goedgekeurd bij wet van 17 januari 1984;

20° « de minister » : de minister of staatssecretaris tot wiens bevoegdheid de bescherming van het mariene milieu behoort.

#### HOOFDSTUK II. — Algemene doelstellingen en beginselen

Art. 3. Deze wet beoogt het behoud van de eigen aard, de biodiversiteit en het ongeschonden karakter van het mariene milieu door middel van maatregelen tot bescherming ervan en door middel van maatregelen tot herstel van schade en milieuverstoring.

Art. 4. § 1. De gebruikers van de zeegebieden en de overheid zullen bij het uitvoeren van hun activiteiten in de zeegebieden rekening houden met het beginsel van het preventief handelen, het voorzorgsbeginsel, het beginsel van het duurzaam beheer, het beginsel dat de vervuiler betaalt en het herstelbeginsel.

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

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

§ 4. Het beginsel van duurzaam beheer in de zeegebieden impliceert dat de natuurlijke rijkdommen in voldoende mate beschikbaar worden gehouden voor toekomstige generaties en dat de effecten van het menselijk handelen de draagkracht van het milieu in de zeegebieden niet overschrijdt. Hiertoe zullen de ecosystemen en de ecologische processen noodzakelijk voor het goed functioneren van het mariene milieu worden beschermd, de biologische diversiteit ervan worden behouden en het natuurbehoud worden gestimuleerd.

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

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

Art. 5. Elke persoon die in de zeegebieden een activiteit uitoefent, heeft de verplichting de nodige voorzorgen te nemen ter voorkoming van schade en milieuverstoring. In het bijzonder heeft de scheepseigenaar de verplichting alle nodige voorzorgsmaatregelen te nemen om verontreiniging te voorkomen en te beperken.

#### HOOFDSTUK III. — Beschermde mariene gebieden en bescherming van soorten

##### Afdeling 1. — Algemene bepaling

Art. 6. De Koning kan alle maatregelen nemen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de verplichtingen die met betrekking tot de zeegebieden voortvloeien uit de hierna opgesomde richtlijnen en internationale verdragen :

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

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

(iii) de Overeenkomst inzake watergebieden die van internationale betekenis zijn, in het bijzonder als woongebied voor watervogels, opgemaakt te Ramsar op 2 februari 1971 en goedgekeurd bij de wet van 22 februari 1979;

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

(v) het Verdrag inzake de bescherming van de trekkende wilde diersoorten, opgemaakt te Bonn op 23 juni 1979 en goedgekeurd bij de wet van 27 april 1990 en de Overeenkomsten gesloten ter uitvoering van artikel 4, lid 3, van het Verdrag;

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

## Section 2. — Les aires marines protégées

Art. 7. § 1<sup>er</sup>. Dans les espaces marins, le Roi peut créer des aires marines protégées et prendre, conformément aux dispositions de la présente section, les mesures nécessaires à leur protection.

§ 2. Les aires marines protégées peuvent être :

- a) des réserves marines intégrales créées dans le but d'y laisser les phénomènes naturels évoluer selon leurs lois;
- b) des réserves marines dirigées, qu'une gestion appropriée tend à maintenir dans leur état ou à restaurer dans l'état auquel les destine leur fonction écologique;
- c) des zones de protection spéciale ou zones de conservation spéciales destinées à sauvegarder certains habitats marins ou des espèces particulières;
- d) des zones fermées à certaines activités toute l'année ou une partie de l'année;
- e) des zones tampon, désignées pour compléter la protection des aires marines protégées, dans lesquelles les restrictions aux activités sont moins strictes que dans les réserves marines.

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

§ 4. Les mesures visées au § 1<sup>er</sup> ne s'appliquent pas aux activités militaires. L'autorité militaire met toutefois tout en œuvre, en concertation avec le ministre, pour éviter tout dommage et toute perturbation environnementale, sans qu'il ne soit porté atteinte à la mise en œuvre et à la mise en condition des forces armées.

Art. 8. Dans les réserves marines intégrales et dirigées toute activité est interdite, à l'exception des activités suivantes :

- (i) la surveillance et le contrôle;
- (ii) le monitoring et la recherche scientifique effectués par, pour le compte de ou avec l'accord de l'autorité;
- (iii) la navigation, sauf si celle-ci est restreinte en vertu de l'article 20 de la présente loi;
- (iv) la pêche professionnelle, sauf si celle-ci est restreinte ou interdite par le Roi sur la proposition conjointe du ministre et du ministre qui a l'Agriculture dans ses attributions;
- (v) dans les réserves marines dirigées, les mesures prises en vertu de l'article 9 de la présente loi;
- (vi) les activités militaires, sans préjudice des dispositions de l'article 7, § 4, seconde phrase.

Art. 9. § 1<sup>er</sup>. Pour les réserves marines dirigées, le Roi prend, conformément aux exigences écologiques de celles-ci, des mesures spécifiques de gestion, de conservation, de restauration ou de développement de la nature, ainsi que des mesures concernant l'éducation à la nature.

§ 2. Il est constitué une commission de gestion, dont la composition est fixée par le Roi pour la gestion des réserves dirigées. Cette commission est chargée de l'exécution des mesures de gestion et de conservation, et peut également adresser des recommandations au ministre.

## Section 3. — La protection des espèces dans les espaces marins

Art. 10. § 1<sup>er</sup>. Le Roi établit une liste d'espèces protégées dans les espaces marins. Les populations sauvages de ces espèces et les spécimens qui en proviennent font l'objet d'un régime de protection stricte interdisant :

- (i) toute action intentionnelle visant à capturer, blesser ou mettre à mort les animaux, sous réserve des cas particuliers visés à l'article 14;
- (ii) la perturbation intentionnelle des animaux, particulièrement durant les périodes de reproduction, de dépendance des jeunes, d'hibernation et de migration;
- (iii) la détérioration ou la destruction des sites de reproduction des animaux ou des aires de repos;

## Afdeling 2. — Beschermde mariene gebieden

Art. 7. § 1. In de zeegebieden kan de Koning beschermde mariene gebieden instellen en, overeenkomstig de bepalingen van deze afdeling, de maatregelen nemen die nodig zijn voor de bescherming ervan.

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

- a) integrale mariene reservaten die worden opgericht met het doel er de natuurlijke verschijnselen naar eigen wetten te laten evolueren;
- b) gerichte mariene reservaten waarvan een aangepast beheer de bestaande toestand tracht te behouden of te herstellen in de staat die hun ecologische functie hen toewijst;
- c) speciale beschermingszones of speciale zones voor natuurbehoud bestemd voor de instandhouding van zekere mariene habitats of bijzondere soorten;
- d) gesloten zones, waarin gedurende het jaar of een gedeelte ervan bepaalde activiteiten niet toegelaten zijn;
- e) bufferzones die worden aangewezen voor de bijkomende bescherming van beschermde mariene gebieden en waarin de aan de activiteiten gestelde beperkingen minder streng zijn dan in de mariene reservaten.

§ 3. De Koning neemt de nodige maatregelen voor het duidelijk afbakenen en, in voorkomend geval, aangeven op de zeekaarten van de beschermde mariene gebieden en voor het informeren van het publiek over de daar geldende beperkingen.

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

Art. 8. In de gerichte en integrale mariene reservaten zijn alle activiteiten verboden, behoudens :

- (i) toezicht en controle;
- (ii) monitoring en wetenschappelijk onderzoek door, in opdracht of met toestemming van de overheid;
- (iii) de scheepvaart, tenzij deze wordt beperkt krachtens artikel 20 van deze wet;
- (iv) de beroepsvisserij, tenzij deze wordt beperkt of verboden door de Koning op gezamenlijke voordracht van de minister en van de minister tot wiens bevoegdheid de Landbouw behoort;
- (v) in de gerichte mariene reservaten, de maatregelen genomen krachtens artikel 9 van deze wet;
- (vi) militaire activiteiten, onverminderd de bepalingen van artikel 7, § 4, tweede volzin.

Art. 9. § 1. Voor de gerichte mariene reservaten worden door de Koning, overeenkomstig de ecologische vereisten van deze reservaten, specifieke beheers-, behouds-, herstel- of natuurontwikkelingsmaatregelen genomen, alsook maatregelen inzake natuureducatie.

§ 2. Voor het beheer van de gerichte mariene reservaten wordt een beheerscommissie ingesteld, waarvan de samenstelling door de Koning wordt bepaald. Deze commissie is belast met het uitvoeren van de beheers- en instandhoudingsmaatregelen, en kan tevens aanbevelingen richten aan de minister.

## Afdeling 3. — Bescherming van soorten in de zeegebieden

Art. 10. § 1. De Koning stelt een lijst op van beschermde soorten in de zeegebieden. Voor de in het wild levende populaties van deze soorten en voor de daarvan afkomstige specimen geldt een systeem van strikte bescherming, waarbij er een verbod is op :

- (i) het opzettelijk vangen, verwonden of doden van de dieren, onder voorbehoud van de in artikel 14 voorziene bijzondere gevallen;
- (ii) het opzettelijk verstoren van de dieren, in het bijzonder tijdens de periodes van voortplanting, afhankelijkheid van de jongen, overwintering en trek;
- (iii) de beschadiging of de vernieling van de voortplantings- of rustplaatsen van de dieren;

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

(v) la détention et le transport, sauf dans les cas visés à l'article 14 et dans les cas visés par la loi du 28 juillet 1981 portant approbation de la Convention de Washington du 3 mars 1973 sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction et par le Règlement (CE) n° 338/97 du Conseil de l'Union européenne du 9 décembre 1996 relatif à la protection des espèces de faune et de flore sauvages par le contrôle de leur commerce;

(vi) le commerce ou l'échange et l'offre aux fins de vente ou d'échange, sauf les dispositions de la loi du 28 juillet 1981 portant approbation de la Convention de Washington du 3 mars 1973 sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction et celles du Règlement (CE) n° 338/97 du Conseil de l'Union européenne du 9 décembre 1996 relatif à la protection des espèces de faune et de flore sauvages par le contrôle de leur commerce.

§ 2. Le Roi peut, dans des cas exceptionnels seulement, accorder une dérogation aux interdictions du § 1<sup>er</sup> pour les besoins de la santé publique, de la recherche scientifique, de l'éducation, du repeuplement ou de la réintroduction de ces espèces. Le Roi détermine selon quelle procédure ces dérogations doivent être demandées et peuvent être accordées. La demande doit être motivée et la dérogation ne peut être accordée qu'après avis scientifique favorable d'institutions scientifiques spécialisées dans la conservation de la nature.

Art. 11. § 1<sup>er</sup>. L'introduction délibérée d'organismes non indigènes dans les espaces marins est interdite, sauf si elle fait l'objet d'une autorisation accordée par le Roi. Cette autorisation ne peut être accordée qu'après l'analyse des conséquences de l'introduction dans le milieu marin de ces organismes sur la biote et les communautés indigènes ainsi que les risques de dispersion dans les zones attenantes. L'introduction de ces organismes ne peut pas avoir d'influences sur la biote locale.

Le Roi détermine selon quelle procédure l'autorisation doit être demandée et peut être accordée.

§ 2. Le Roi peut interdire l'introduction non délibérée d'organismes non indigènes dans les espaces marins par les eaux de ballast des navires.

§ 3. Lorsque la protection de la biote indigène le requiert le Roi peut, après avis de l'institution scientifique compétente, prendre toute mesure pour combattre ou éliminer des organismes non indigènes qui ont été introduits dans les espaces marins involontairement ou en infraction à la présente loi.

§ 4. L'introduction délibérée d'organismes génétiquement modifiés, indigènes ou non, dans les espaces marins, est interdite.

Art. 12. § 1<sup>er</sup>. La chasse aux oiseaux et aux mammifères marins est interdite dans les espaces marins.

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

Art. 13. Tout animal vivant non blessé appartenant aux groupes des Cetacea et des Pinnipedia qui a été accidentellement capturé dans les espaces marins, notamment comme prise accessoire, doit immédiatement être libéré. Le Roi introduit une obligation de notification concernant les prises involontaires de mammifères marins et établit la procédure de notification.

Art. 14. Les mammifères marins blessés ou morts qui ont été capturés comme prises accessoires et les mammifères marins en détresse, blessés, malades ou morts, trouvés dans les espaces marins ou échoués dans la mer territoriale, sont pris en charge et bénéficient de mesures établies par le Roi visant à assister et soigner ces animaux et à les soumettre à des examens scientifiques.

#### CHAPITRE IV. — *La prévention et la réduction de la pollution et des perturbations environnementales*

Art. 15. § 1<sup>er</sup>. L'incinération dans les espaces marins est interdite.

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

Art. 16. § 1<sup>er</sup>. L'immersion dans les espaces marins est interdite.

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

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

(v) het in bezit hebben en vervoeren, behoudens de in artikel 14 vermelde gevallen en de gevallen vermeld in de wet van 28 juli 1981 houdende goedkeuring van de Overeenkomst van Washington van 3 maart 1973 inzake de internationale handel in bedreigde in het wild levende dier- en plantensoorten en in de Verordening (EG) nr. 338/97 van de Raad van de Europese Unie van 9 december 1996 inzake de bescherming van in het wild levende dier- en plantensoorten door de controle op het desbetreffende handelsverkeer;

(vi) het verhandelen of ruilen en het te koop of in ruil aanbieden, behoudens de bepalingen van de wet van 28 juli 1981 houdende goedkeuring van de Overeenkomst van Washington van 3 maart 1973 inzake de internationale handel in bedreigde in het wild levende dieren- en plantensoorten en van de Verordening (EG) nr. 338/97 van de Raad van de Europese Unie van 9 december 1996 inzake de bescherming van in het wild levende dier- en plantensoorten door de controle op het desbetreffende handelsverkeer.

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

Art. 11. § 1. De opzettelijke introductie van niet-inheemse organismen in de zeegebieden is verboden, tenzij een vergunning wordt verleend door de Koning. Een vergunning kan maar worden verleend na onderzoek van de gevolgen van de introductie in het mariene milieu van de bedoelde organismen op de inheemse biota en levensgemeenschappen en de verspreidingsrisico's in aangrenzende gebieden. De introductie mag geen invloed hebben op de plaatselijke biota.

De Koning bepaalt de procedure voor het aanvragen en het toekennen van de vergunning.

§ 2. De onopzettelijke introductie van niet-inheemse organismen in de zeegebieden via het ballastwater van schepen kan door de Koning worden verboden.

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

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

Art. 12. § 1. De jacht op vogels en zeezoogdieren is verboden in de zeegebieden.

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

Art. 13. Elk levend en niet gewond dier, behorende tot de groep van de Cetacea en Pinnipedia dat onopzettelijk wordt gevangen in de zeegebieden, onder meer als bijvangst, moet onmiddellijk worden vrijgelaten. De Koning voert een meldingsplicht in inzake de onopzettelijke vangst van zeezoogdieren en regelt de procedure voor de melding.

Art. 14. Gewonde of dode zeezoogdieren die gevangen zijn als bijvangst en de zeezoogdieren die in nood, gewond, ziek of dood zijn en in de zeegebieden gevonden worden of gestrand zijn in de territoriale zee, maken het voorwerp uit van een opvangprocedure en van maatregelen, die door de Koning bepaald worden met als doel de hulp, de verzorging en het wetenschappelijk onderzoek van die dieren mogelijk te maken.

#### HOOFDSTUK IV. — *Voorcoming en beperking van verontreiniging en milieuverstoring*

Art. 15. § 1. De verbranding in de zeegebieden is verboden.

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

Art. 16. § 1. Het storten in de zeegebieden is verboden.

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

§ 3. L'interdiction n'est pas applicable à l'immersion de :

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

Art. 17. Les rejets directs dans les espaces marins sont interdits.

Art. 18. Sans préjudice de l'Accord de coopération du 12 juin 1990 entre l'Etat belge et la Région flamande dans le but de protéger la mer du Nord contre les effets négatifs sur l'environnement des déversements de déblais de dragage dans les eaux tombant sous l'application de la Convention d'Oslo, l'immersion de déblais de dragage et de matériaux inertes d'origine naturelle est subordonnée à l'octroi d'une autorisation. Le Roi détermine les modalités de la demande préalable d'autorisation ainsi que les conditions dans lesquelles l'autorisation peut être obtenue, suspendue ou retirée.

Art. 19. Le Roi détermine les règles spécifiques relatives aux rejets d'exploitation normale des activités offshore.

CHAPITRE V. — *La prévention et la réduction de la pollution causée par les navires*

Section 1re. — *Systèmes d'organisation du trafic visant à prévenir la pollution et à préserver les aires marines protégées*

Art. 20. § 1<sup>er</sup>. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, imposer des systèmes spécifiques d'organisation du trafic afin de préserver les aires marines protégées des risques de pollution.

§ 2. L'établissement d'aires marines protégées dans la mer territoriale ne peut avoir pour effet d'empêcher ou de restreindre l'exercice du droit de passage inoffensif des navires étrangers dans la mer territoriale.

§ 3. Les aires marines protégées qui sont totalement ou partiellement établies dans la zone économique exclusive, sont communiquées à l'Organisation maritime internationale. Les mesures de protection de ces aires ne peuvent être imposées aux navires étrangers qu'après l'accord de l'Organisation maritime internationale.

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

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

§ 6. Les systèmes spécifiques d'organisation du trafic mis en place en application de la présente loi, ne s'appliquent pas aux navires de guerre et navires auxiliaires, dans la mesure où ils mettent en danger la mise en œuvre et la mise en condition des forces armées.

Section 2. — *Les accidents de navigation, la prévention de la pollution et l'intervention de l'autorité ayant compétence en mer*

Art. 21. § 1<sup>er</sup>. Le capitaine d'un navire qui est impliqué dans un accident de navigation dans les espaces marins doit, dans le plus bref délai, en informer l'instance désignée par le Roi, conformément aux modalités prévues en vertu de l'article 11 de la loi du 6 avril 1995 concernant la prévention de la pollution de la mer par des navires.

§ 2. Le capitaine est tenu de fournir sur le champ toutes les informations concernant l'accident et, sur demande, toutes les informations concernant les mesures en rapport avec l'accident qui ont déjà été prises par le navire.

§ 3. L'obligation d'information ne s'applique pas aux navires de guerre, aux navires utilisés comme navires auxiliaires et aux autres navires appartenant à un Etat ou exploité par cet Etat, qui les utilise exclusivement à des fins non commerciales. Pour ces navires, la réglementation interne reste d'application.

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

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

Art. 17. Directe lozingen in de zeegebieden zijn verboden.

Art. 18. Onverminderd het samenwerkingsakkoord van 12 juni 1990 tussen de Belgische Staat en het Vlaamse Gewest ter vrijwaring van de Noordzee van nadelige milieueffecten ingevolge baggerspecielossingen in de wateren die vallen onder de toepassing van de Conventie van Oslo, is het storten van baggerspecie en inerte materialen van natuurlijke oorsprong onderworpen aan een machtiging. De Koning bepaalt de nadere regels inzake de voorafgaande aanvraag tot het bekomen van een machtiging alsook de voorwaarden waarin deze machtiging kan worden bekomen geschorst of ingetrokken.

Art. 19. De Koning stelt de bijzondere regels vast met betrekking tot de normale exploitatielozingen bij offshore-activiteiten.

HOOFDSTUK V. — *Het voorkomen en beperken van verontreiniging veroorzaakt door schepen*

Afdeling 1. — *Routeringssystemen ter voorkoming van verontreiniging en ter vrijwaring van de beschermde mariene gebieden*

Art. 20. § 1. De Koning kan, bij een in Ministerraad overlegd besluit, bijzondere routeringssystemen verplicht stellen ter vrijwaring van de beschermde mariene gebieden van de risico's op verontreiniging.

§ 2. De instelling van beschermde mariene gebieden in de territoriale zee mag niet tot gevolg hebben dat aan vreemde schepen het recht van onschuldige doorvaart door de territoriale zee wordt ontzegd of aangetast.

§ 3. Beschermde mariene gebieden, die geheel of gedeeltelijk zijn gelegen in de exclusieve economische zone, worden medegeedeeld aan de Internationale Maritieme Organisatie. De maatregelen ter bescherming van deze gebieden kunnen slechts worden opgelegd aan vreemde schepen nadat de Internationale Maritieme Organisatie ermee heeft ingestemd.

§ 4. Bijzondere routeringssystemen kunnen worden opgelegd aan bepaalde categorieën van schepen, wegens de intrinsieke gevaarlijke of schadelijke stoffen of materialen die ze vervoeren, voor zover deze routeringsmaatregelen de veiligheid van deze schepen niet in het gedrang brengen. Deze systemen kunnen slechts worden opgelegd nadat de Internationale Maritieme Organisatie ermee heeft ingestemd.

§ 5. Bijzondere routeringssystemen mogen in geen geval aanleiding geven tot het uitvaardigen van normen inzake het ontwerp, de constructie, de bemanning of uitrusting van schepen, die strengere verplichtingen opleggen dan de binnen de Internationale Maritieme Organisatie internationaal aanvaarde normen.

§ 6. Bijzondere routeringssystemen vastgesteld ter uitvoering van deze wet, zijn niet van toepassing op oorlogsschepen en marine hulpschepen, in de mate dat zij het inzetten en het paraat stellen van de krijgsmacht in het gedrang brengen.

Afdeling 2. — *Scheepvaartongevallen, het voorkomen van verontreiniging en het optreden van de overheid met bevoegdheid op zee*

Art. 21. § 1. De kapitein van een schip dat betrokken is bij een scheepvaartongeval in de zeegebieden, dient dit onverwijld te melden aan de door de Koning aangewezen instantie volgens de modaliteiten voorzien in artikel 11 van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van de verontreiniging van de zee door schepen.

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

§ 3. Deze meldingsplicht geldt niet voor oorlogsschepen, schepen in gebruik als marine-hulpschepen en andere schepen in eigendom van of in beheer bij een Staat die deze uitsluitend voor andere dan handelsdoeleinden gebruikt. Voor deze schepen blijft de interne reglementering van toepassing.

Art. 22. § 1<sup>er</sup>. Si l'autorité ayant compétence en mer est d'avis, lors d'un accident de navigation, que les mesures prises par le capitaine ou le propriétaire du navire n'évitent pas, ne réduisent que de façon insuffisante ou n'arrêtent pas la pollution ou le risque de pollution, elle peut donner des instructions au capitaine, au propriétaire du navire ou à ceux qui prêtent assistance, afin de prévenir, de réduire ou d'arrêter la pollution ou le risque de pollution causé par l'accident.

§ 2. Les instructions données au capitaine ou propriétaire du navire peuvent avoir trait :

(i) à la présence du navire et des biens qui sont à son bord à un endroit déterminé ou dans une zone déterminée;

(ii) au déplacement du navire et des biens qui sont à son bord;

(iii) à la prestation d'assistance au navire.

§ 3. Les instructions à ceux qui prêtent assistance au navire ne peuvent impliquer l'interdiction de la mise en œuvre de l'assistance convenue ou de la continuation de l'assistance entamée.

Art. 23. § 1<sup>er</sup>. Si les instructions données en exécution de l'article 22 de la présente loi ne réussissent pas à prévenir, à réduire à un degré suffisant ou à arrêter la pollution causée par l'accident, l'autorité peut prendre d'office toute mesure nécessaire afin de prévenir, de réduire ou d'arrêter les conséquences dommageables de l'accident.

Ces mesures peuvent notamment avoir pour objet :

(i) de faire une enquête sur la situation à bord du navire et sur la nature et l'état des biens qui se trouvent à son bord;

(ii) de ramener le navire dans un port, si par cette mesure les conséquences dommageables peuvent être mieux prévenues, réduites ou arrêtées.

§ 2. Les mesures doivent être proportionnelles aux conséquences dommageables ou potentiellement dommageables de l'accident de navigation et ne peuvent excéder ce qui est raisonnablement nécessaire pour éviter, réduire ou arrêter ces conséquences dommageables.

Art. 24. § 1<sup>er</sup>. L'autorité peut exiger que le propriétaire d'un navire, qui est impliqué dans un accident de navigation comportant des risques de pollution des espaces marins, verse un cautionnement à la Caisse de Dépôts et Consignations, à concurrence du maximum des limites de responsabilité éventuelles, conformément aux conventions internationales et à la loi belge.

§ 2. La consignation de cette somme peut, sans occasionner de frais à l'Etat, être remplacée par la constitution d'une garantie bancaire accordée par une banque établie en Belgique ou d'une garantie signée par un « Protection and Indemnity Club » et déclarée recevable par l'autorité.

§ 3. L'autorité peut retenir le navire en cas de refus de cautionnement ou de constitution d'une garantie bancaire.

§ 4. Si le navire a coulé, le tribunal compétent peut être requis de saisir d'autres navires du propriétaire dans les ports belges pour contraindre au cautionnement ou à la constitution de la garantie bancaire jusqu'à ce qu'il soit satisfait au cautionnement ou à la garantie.

#### CHAPITRE VI. — Permis et Autorisations

Art. 25. § 1<sup>er</sup>. Dans les espaces marins, les activités énumérées ci-dessous sont soumises à un permis ou une autorisation préalable accordés par le ministre :

(i) les travaux de génie civil;

(ii) l'excavation de tranchées et le rehaussement du fond de la mer;

(iii) l'usage d'explosifs et d'engins acoustiques de grande puissance;

(iv) l'abandon et la destruction d'épaves et de cargaisons coulées;

(v) des activités industrielles;

(vi) les activités des entreprises publicitaires et commerciales.

§ 2. Le Roi peut, pour répondre aux besoins de la protection du milieu marin, soumettre au permis ou à l'autorisation préalable d'autres activités dans les espaces marins que celles énumérées au § 1<sup>er</sup> et au § 3 ci-dessous.

Art. 22. § 1. Indien bij een scheepvaartongeval de overheid met bevoegdheid op zee oordeelt dat de door de kapitein of scheepseigenaar genomen maatregelen de verontreiniging of het risico op verontreiniging niet voorkomen, in onvoldoende mate beperken of niet ongedaan maken, kan zij aan de kapitein, de scheepseigenaar of diegenen die hulp verlenen aan het desbetreffende schip, instructies geven tot het voorkomen, beperken of ongedaan maken van de verontreiniging of het risico op verontreiniging veroorzaakt door het ongeval.

§ 2. De aan de kapitein of de scheepseigenaar te geven instructies kunnen betrekking hebben op :

(i) de aanwezigheid op een bepaalde plaats of in een bepaald gebied van het schip en de zaken die zich aan boord daarvan bevinden;

(ii) het verplaatsen van het schip en de zaken die zich aan boord daarvan bevinden;

(iii) het verlenen van hulp aan het schip.

§ 3. De instructies aan diegenen die hulp verlenen aan het schip kunnen geen verbod tot het uitvoeren van de overeengekomen hulpverlening of het voortzetten van de reeds aangevangen hulpverlening inhouden.

Art. 23. § 1. Indien de instructies in uitvoering van artikel 22 van deze wet niet tot gevolg hebben dat verontreiniging door het ongeval kan worden voorkomen, in voldoende mate worden beperkt of ongedaan worden gemaakt, kan de overheid ambtshalve alle nodige maatregelen nemen tot het voorkomen, beperken of ongedaan maken van de schadelijke gevolgen van het ongeval.

Deze maatregelen kunnen onder meer tot doel hebben :

(i) het verrichten van onderzoek naar de toestand aan boord van het schip en de aard en toestand van de zaken die zich aan boord bevinden;

(ii) het brengen van het schip naar een haven, indien daardoor de schadelijke gevolgen beter kunnen worden voorkomen, beperkt of ongedaan gemaakt.

§ 2. De maatregelen moeten evenredig zijn met de schadelijke of mogelijke schadelijke gevolgen van het scheepvaartongeval en mogen niet verder gaan dan redelijkerwijs noodzakelijk om die schadelijke gevolgen te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken.

Art. 24. § 1. De overheid kan eisen dat de scheepseigenaar, betrokken bij een scheepvaartongeval met risico's voor verontreiniging in de zeegebieden, een borgsom in de Deposito- en Consignatiekas stort, ten belope van het maximum van de mogelijke aansprakelijkheidslimieten, zoals vastgelegd in internationale verdragen en in de Belgische wetgeving.

§ 2. Het storten van deze som kan zonder kosten voor de Staat worden vervangen door een bankgarantie verleend door een in België gevestigde bank of een door de overheid ontvankelijk verklaarde garantie getekend door een « Protection and Indemnity Club ».

§ 3. Bij weigering tot het storten van een borgsom of het verstrekken van een bankgarantie kan de overheid overgaan tot het vasthouden van het schip.

§ 4. Indien het schip is gezonken, kan de bevoegde rechtbank worden verzocht de borgsom of bankgarantie af te dwingen door in de Belgische havens beslag te leggen op andere schepen van de scheepseigenaar, totdat de borgsom is gestort of totdat aan de garantie is voldaan.

#### HOOFDSTUK VI. — Vergunningen en machtigingen

Art. 25. § 1. In de zeegebieden zijn de hiernavermelde activiteiten onderworpen aan een voorafgaande vergunning of machtiging verleend door de minister :

(i) de burgerlijke bouwkunde;

(ii) het graven van sleuven en het ophogen van de zeebodem;

(iii) het gebruik van explosieven en akoestische toestellen met een groot vermogen;

(iv) het achterlaten en het vernietigen van wrakken en gezonken scheepsladingen;

(v) industriële activiteiten;

(vi) de activiteiten van publicitaire en commerciële ondernemingen.

§ 2. De Koning kan, met het oog op de bescherming van het mariene milieu, andere activiteiten in de zeegebieden dan deze vermeld in § 1 en in § 3 hieronder onderwerpen aan een voorafgaande vergunning of machtiging.

§ 3. Les activités ci-dessous ne sont pas soumises au permis ou à l'autorisation visés par le présent article :

- (i) la pêche professionnelle;
- (ii) la recherche scientifique marine;
- (iii) la navigation, à l'exception des activités visées au § 1<sup>er</sup>, point (iv);

(iv) les activités visées par la loi du 13 juin 1969 sur le plateau continental de la Belgique;

(v) les activités individuelles non lucratives;

(vi) les activités qui sont nécessaires à l'exercice de la compétence de la Région flamande telles que définies à l'article 6, § 1<sup>er</sup>, X, dernier alinéa de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Art. 26. Le Roi arrête les conditions et la procédure d'octroi, de suspension et de retrait des permis et des autorisations visés à l'article 25.

Il peut également fixer des règles supplémentaires concernant le contrôle auquel sont soumises les activités concernées.

Art. 27. Par dérogation à l'article 25, les activités militaires ne peuvent être soumises à un permis ou une autorisation que sur proposition conjointe du ministre et du ministre qui a la Défense nationale dans ses attributions. Dans ce cas, le permis ou l'autorisation visés à l'article 25 sont délivrés conjointement par le ministre et le ministre qui a la Défense nationale dans ses attributions.

#### CHAPITRE VII. — Etude d'incidences et évaluation des incidences sur l'environnement

Art. 28. § 1<sup>er</sup>. Toute activité dans les espaces marins, soumise à un permis ou une autorisation, soit en vertu de la présente loi et des arrêtés pris en exécution de celle-ci, soit en vertu d'autres dispositions légales ou réglementaires en vigueur, sauf les permis attribués sur la base de la législation en matière de pêche et les concessions attribuées sur la base de la loi du 13 juin 1969 sur le plateau continental de la Belgique, fait l'objet d'une évaluation des incidences sur l'environnement par l'autorité compétente désignée à cette fin par le ministre, tant avant l'octroi du permis ou de l'autorisation qu'après l'octroi. L'évaluation des incidences sur l'environnement est destinée à apprécier les effets de ces activités sur le milieu marin.

§ 2. Celui qui souhaite entreprendre une activité visée au § 1<sup>er</sup> doit joindre à sa demande de permis ou d'autorisation une étude d'incidences. Cette étude est établie à l'initiative et aux frais du demandeur suivant les règles établies par le Roi.

§ 3. L'autorité compétente pour accorder les permis ou autorisations visés au § 1<sup>er</sup> tient compte des résultats de l'évaluation des incidences sur l'environnement. La motivation de ses décisions fait référence à ces résultats.

§ 4. Lorsque plusieurs activités de même nature font l'objet de permis ou d'autorisations séparés, l'autorité compétente peut procéder à une seule évaluation intégrée des incidences sur l'environnement. Dans ce cas elle tient compte, dans son évaluation, des incidences globales sur l'environnement des activités visées et des interactions mises en évidence.

§ 5. Lorsque plusieurs activités de même nature font l'objet de permis ou autorisations séparés, l'autorité compétente peut donner l'autorisation au demandeur de faire procéder à une seule étude d'incidences intégrée.

Art. 29. Après l'octroi des permis ou autorisations, les activités sont soumises à des programmes de surveillance et à des examens continus de leurs incidences sur l'environnement. Ces programmes de surveillance et ces examens continus des incidences sur l'environnement sont réalisés par ou sur l'ordre de l'autorité mentionnée à l'article 28, § 1<sup>er</sup>, précité et à charge du détenteur des permis ou autorisations. Si cette étude fait apparaître des effets nuisibles nouveaux pour le milieu marin, les permis ou autorisations peuvent être suspendus ou retirés conformément au régime de suspension ou de retrait applicable.

Art. 30. § 1<sup>er</sup>. Le Roi établit les règles relatives à la procédure, au contenu, aux conditions et à la forme auxquels doivent se conformer les études d'incidences et les évaluations d'incidences visées au présent chapitre.

§ 2. Le Roi impose, à charge du demandeur des activités soumises à un permis ou à une autorisation, une redevance destinée à couvrir les frais des recherches prévues au présent chapitre et les coûts administratifs.

§ 3. De volgende activiteiten zijn niet onderworpen aan de in dit artikel bedoelde vergunning of machtiging :

- (i) de beroepsvisserij;
- (ii) het wetenschappelijk zee-onderzoek;
- (iii) de scheepvaart, uitgezonderd de in § 1, punt (iv), bedoelde activiteiten;

(iv) de activiteiten bedoeld in de wet van 13 juni 1969 inzake het continentaal plat van België;

(v) de niet-winstgevende individuele activiteiten;

(vi) de activiteiten die noodzakelijk zijn voor de uitoefening van de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest zoals bepaald in artikel 6, § 1, X, laatste lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Art. 26. De Koning bepaalt de voorwaarden en de procedure voor de toekenning, de opschorting en de intrekking van de in artikel 25 bedoelde vergunningen of machtigingen.

Hij kan ook nadere regels vaststellen inzake het toezicht waaraan deze activiteiten zijn onderworpen.

Art. 27. In afwijking van het bepaalde in artikel 25, kunnen de militaire activiteiten enkel aan een vergunning of machtiging worden onderworpen op gezamenlijke voordracht van de minister en de minister die de Landsverdediging onder zijn bevoegdheid heeft. In dat geval wordt de vergunning of machtiging gezamenlijk verleend door de minister en de minister die de Landsverdediging onder zijn bevoegdheid heeft.

#### HOOFDSTUK VII. — Milieueffectenrapport en milieueffectenbeoordeling

Art. 28. § 1. Elke activiteit in de zeegebieden die, hetzij krachtens deze wet en de besluiten genomen ter uitvoering ervan, hetzij krachtens andere geldende wettelijke of reglementaire bepalingen, onderworpen is aan een vergunning of een machtiging, behoudens de vergunningen verleend op grond van de visserijwetgeving en de concessies verleend op grond van de wet van 13 juni 1969 inzake het continentaal plat van België, maakt het voorwerp uit van een milieueffectenbeoordeling door de hiertoe door de minister aangeduide bevoegde overheid zowel voor het verlenen van de vergunning of de machtiging, als achteraf. De milieueffectenbeoordeling moet de evaluatie van de effecten van deze activiteiten op het mariene milieu mogelijk maken.

§ 2. Degene die een in § 1 bedoelde activiteit wenst te ondernemen, moet een milieueffectenrapport voegen bij zijn vergunnings- of machtigingsaanvraag. Dit rapport wordt opgesteld op initiatief en op kosten van de aanvrager volgens de door de Koning bepaalde regels.

§ 3. De overheid die bevoegd is om de vergunningen of machtigingen bedoeld in § 1 te verlenen, houdt rekening met de resultaten van de milieueffectenbeoordeling. In de motivering van haar beslissingen wordt naar die resultaten verwezen.

§ 4. Voor verschillende activiteiten van dezelfde aard die het voorwerp uitmaken van afzonderlijke vergunningen of machtigingen, kan de bevoegde overheid overgaan tot één enkele geïntegreerde milieueffectenbeoordeling. In dit geval houdt ze bij haar beoordeling rekening met de globale gevolgen voor het milieu van de beoogde activiteiten en de vastgestelde interacties.

§ 5. Wanneer verschillende activiteiten van dezelfde aard het voorwerp uitmaken van afzonderlijke vergunningen of machtigingen, kan de bevoegde overheid de aanvrager de toelating verlenen één geïntegreerd milieueffectenrapport te laten opstellen.

Art. 29. Na het verlenen van de vergunningen of machtigingen worden de activiteiten onderworpen aan toezichtsprogramma's en permanente milieueffectenonderzoeken. De toezichtsprogramma's en permanente milieueffectenonderzoeken worden uitgevoerd door of in opdracht van de in voormeld artikel 28, § 1, bedoelde overheid op kosten van de houder van de vergunningen of machtigingen. Indien uit dit onderzoek blijkt dat zich nieuwe nadelige gevolgen voor het mariene milieu hebben voorgedaan, kunnen de vergunningen of machtigingen opgeschort of ingetrokken worden overeenkomstig het hierop van toepassing zijnde opschortings- of intrekkingregime.

Art. 30. § 1. De Koning stelt de regels vast in verband met de procedure, de inhoud, de voorwaarden en de vorm waaraan de in dit hoofdstuk bedoelde milieueffectenrapport en milieueffectenbeoordeling dienen te voldoen.

§ 2. De Koning legt aan de aanvrager van een vergunningsplichtige activiteit of een activiteit onderworpen aan een machtiging een vergoeding op om de kosten van de in dit hoofdstuk vereiste onderzoeken en de administratieve kosten te dekken.



Pour les activités militaires, soumises à un permis ou une autorisation en vertu de l'article 27, le Roi établit les règles relatives aux redevances sur proposition conjointe du ministre et du ministre qui a la Défense nationale dans ses attributions.

CHAPITRE VIII. — *Mesures d'urgence de protection et de sauvegarde du milieu marin*

Art. 31. § 1<sup>er</sup>. Lorsqu'un danger grave et imminent de nuisance, de perturbation ou d'atteinte au milieu marin menace celui-ci, l'autorité ayant compétence en mer peut faire, d'après les modalités qu'elle juge appropriées, les propositions de réquisition nécessaires. Elle en informe immédiatement les ministres compétents et le gouverneur de la province dans laquelle les réquisitions sont effectuées.

§ 2. Le gouverneur prend toutes les mesures de réquisition qu'il estime nécessaires, en informe le ministre qui a l'Intérieur dans ses attributions, et veille à ce qu'il soit donné suite à ces mesures sur le champ, au besoin en recourant à la force publique.

§ 3. Les mesures prises en vertu du § 2 cessent leurs effets à l'expiration d'un délai de dix jours si, dans le cours de celui-ci, elles n'ont pas été confirmées par le ministre qui a l'Intérieur dans ses attributions. Les intéressés ont le droit d'être entendus préalablement.

§ 4. Les mesures de réquisition prises en application du présent article sont indemnisées selon les modalités fixées par le Roi.

Art. 32. § 1<sup>er</sup>. L'autorité compétente en mer prend d'office en mer les mesures d'urgence nécessaires pour protéger et sauvegarder le milieu des espaces marins contre les effets possibles d'une pollution ou pour faire face à une menace de pollution. Elle peut faire appel à des sauveteurs et des experts.

§ 2. Le ministre, le ministre qui a l'Intérieur dans ses attributions, le ministre qui a la Politique scientifique dans ses attributions, le ministre qui a la Défense nationale dans ses attributions et le ministre qui a la Navigation maritime dans ses attributions, établissent conjointement des plans opérationnels d'intervention, de prévention, de sauvegarde, de protection et de lutte pour faire face à une pollution ou à une menace de pollution des espaces marins. Dans ces plans est indiqué l'autorité compétente pour la coordination des interventions.

§ 3. Lorsque l'autorité ayant compétence en mer teste l'efficacité des plans opérationnels dans des exercices réels, les dispositions de l'article 36 sont le cas échéant applicables.

Art. 33. Lorsque l'autorité intervient dans les espaces marins pour prévenir, réduire ou lutter contre la pollution, elle veille à ne pas déplacer, directement ou indirectement, le préjudice ou les risques d'une zone à une autre zone et à ne pas remplacer un type de pollution par un autre type de pollution.

Art. 34. L'autorité ayant compétence en mer peut accepter la proposition de l'auteur d'une pollution de déployer ses propres moyens d'intervention pour y faire face ou pour en réduire ou prévenir les effets. Dans ce cas, elle autorise au cas par cas les méthodes d'intervention proposées. L'autorité ayant compétence en mer reste chargée de la coordination de l'intervention sur les lieux et garde les opérations sous surveillance. Sa décision ne décharge pas l'auteur de la pollution de ses responsabilités en matière d'indemnisation des coûts des dommages causés.

Art. 35. Toute personne physique ou morale qui est l'auteur d'une pollution menaçant ou affectant les espaces marins ou d'un événement qui comporte un risque important d'une telle pollution collabore avec l'autorité pour y faire face ou pour en réparer les dommages. Ces personnes se conforment aux instructions de l'autorité chargée de la coordination de ces interventions.

Art. 36. § 1<sup>er</sup>. Aucun produit chimique ne peut être déversé ou répandu en mer pour lutter contre une pollution et aucun objet ne peut, après utilisation, y être abandonné sans l'autorisation de l'autorité mandatée à cette fin par le ministre. Cette autorisation est donnée au cas par cas et peut être assortie de conditions.

Met betrekking tot de militaire activiteiten die krachtens artikel 27 onderworpen zijn aan een vergunning of een machtiging, bepaalt de Koning de regels met betrekking tot de vergoeding op gezamenlijk voorstel van de minister en van de minister die de Landsverdediging tot zijn bevoegdheid heeft.

HOOFDSTUK VIII. — *Noodmaatregelen ter vrijwaring en bescherming van het mariene milieu*

Art. 31. § 1. Bij een ernstig en dreigend gevaar voor aantasting, hinder of verstoring van het mariene milieu, mag de overheid met bevoegdheid op zee overgaan tot het voorstellen van de noodzakelijke opvoedingen, volgens de wijze die zij het meest geschikt acht. Zij stelt de bevoegde ministers en de gouverneur van de provincie waar de opvoedingen plaatsvinden, hiervan onmiddellijk in kennis.

§ 2. De gouverneur neemt alle opvoedingsmaatregelen die hij nodig acht, stelt de minister die de Binnenlandse Zaken tot zijn bevoegdheid heeft, ervan in kennis en waakt erover dat onmiddellijk gevolg wordt gegeven aan deze maatregelen, desnoods door een beroep te doen op de openbare macht.

§ 3. De krachtens § 2 genomen maatregelen houden op uitwerking te hebben tien dagen nadat ze genomen zijn, tenzij ze binnen die termijn zijn bekrachtigd door de minister die de Binnenlandse Zaken in zijn bevoegdheid heeft. De betrokkenen hebben het recht om vooraf gehoord te worden.

§ 4. De opvoedingsmaatregelen genomen bij toepassing van dit artikel worden vergoed volgens de door de Koning bepaalde regels.

Art. 32. § 1. De overheid met bevoegdheid op zee neemt ambtshalve de nodige noodmaatregelen op zee ter bescherming en ter vrijwaring van het mariene milieu van de zeegebieden tegen de mogelijke gevolgen van een verontreiniging of om het hoofd te bieden aan een dreigende verontreiniging. Zij kan daartoe een beroep doen op hulpverleners en experts.

§ 2. De minister, de minister tot wiens bevoegdheid de Binnenlandse Zaken behoort, de minister tot wiens bevoegdheid het Wetenschapsbeleid behoort, de minister tot wiens bevoegdheid Landsverdediging behoort en de minister tot wiens bevoegdheid de Scheepvaart behoort, stellen gezamenlijk operationele interventieplannen op ter voorkoming, vrijwaring, bescherming en bestrijding om het hoofd te kunnen bieden aan een verontreiniging of een dreigende verontreiniging van de zeegebieden. In deze plannen wordt bepaald welke overheid verantwoordelijk is voor de coördinatie van de interventies.

§ 3. Wanneer de overheid met bevoegdheid op zee de doeltreffendheid van de operationele plannen in reële oefeningen test, zijn de bepalingen van artikel 36 in voorkomend geval van toepassing.

Art. 33. Wanneer de overheid tussenkomt in de zeegebieden ter voorkoming, vermindering of bestrijding van verontreiniging, handelt zij op een zodanige wijze dat geen schade of risico's, rechtstreeks of onrechtstreeks, worden overgebracht van één gebied naar een ander gebied en dat één soort verontreiniging niet wordt omgezet in een andere soort verontreiniging.

Art. 34. De overheid met bevoegdheid op zee kan het voorstel aanvaarden van de veroorzaker van een verontreiniging om zijn eigen interventiemiddelen te ontplooiën teneinde het hoofd te bieden aan de verontreiniging of de effecten ervan te verminderen of te voorkomen. In dit geval, geeft zij geval per geval de toestemming voor het gebruik van de voorgestelde interventiemethodes. De overheid met bevoegdheid op zee blijft belast met de coördinatie van de interventie ter plaatse en houdt toezicht op de operaties. Haar beslissing ontslaat de veroorzaker van een verontreiniging niet van zijn aansprakelijkheid inzake de vergoeding van de kosten van de veroorzaakte schade.

Art. 35. Elke natuurlijke of rechtspersoon die een verontreiniging veroorzaakt waardoor de zeegebieden worden bedreigd of aangetast, of die een voorval heeft veroorzaakt met een ernstig risico op een dergelijke verontreiniging, werkt samen met de overheid om er het hoofd aan te bieden en om er de schade van te herstellen. Deze personen schikken zich naar de instructies van de overheid, belast met de coördinatie van deze interventies.

Art. 36. § 1. Geen enkel chemisch product mag, met het oog op de bestrijding van een verontreiniging, in zee worden geloosd of verspreid, en geen enkel voorwerp mag er na gebruik worden achtergelaten, zonder de toestemming van de daartoe door de minister gemachtigde overheid. Deze toestemming wordt geval per geval verleend en er kunnen voorwaarden aan verbonden worden.

§ 2. Pour s'attaquer à une pollution par hydrocarbures il est fait usage prioritairement et principalement de moyens mécaniques. L'utilisation de dispersants d'hydrocarbures ou d'autres produits chimiques ne peut être autorisée que si l'examen des circonstances permet de juger que, comparé aux processus naturels et aux autres méthodes de lutte, le traitement chimique entraînera une diminution globale des effets défavorables que cette pollution aura, selon les prévisions, dans le milieu marin. Dans ce cas, la quantité de dispersant ou autre produit utilisé doit rester inférieure à 20 % du volume des hydrocarbures à traiter et elle ne peut en aucun cas dépasser 100 tonnes par incident de pollution.

§ 3. Dans son choix des moyens de lutte les plus appropriés, l'autorité visée au § 1<sup>er</sup> tient compte de l'expérience accumulée en la matière par les organisations internationales et dans le cadre des traités.

§ 4. L'autorité chargée de la coordination de l'intervention sur les lieux d'une pollution veille au respect des dispositions du § 1<sup>er</sup>.

#### CHAPITRE IX. — Réparation des dommages et de la perturbation environnementale

Art. 37. § 1<sup>er</sup>. Tout dommage et toute perturbation environnementale n'est pas responsable conformément au § 1<sup>er</sup> s'il prouve que le dommage ou la perturbation environnementale :

§ 2. L'auteur du dommage ou de la perturbation environnementale n'est pas responsable conformément au § 1<sup>er</sup> s'il prouve que le dommage ou la perturbation environnementale :

1° résulte uniquement d'une guerre, d'une guerre civile, de terrorisme ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible; ou

2° résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage ou une perturbation environnementale et pour autant que le tiers concerné ne soit un représentant, préposé ou mandataire de la personne responsable; ou

3° résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'une autorité, responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de ses fonctions.

§ 3. Le droit de réparation d'un dommage est acquis par la personne privée ou morale qui a subi le préjudice. Le droit de réparation d'une perturbation environnementale est acquis par l'Etat.

§ 4. Le présent article ne porte pas atteinte au droit de l'auteur d'une pollution de limiter sa responsabilité dans les cas et dans les conditions prévus par la législation en vigueur.

§ 5. Les coûts des mesures de réparation du dommage ou de la perturbation environnementale, prises par des personnes autres que l'auteur du dommage ou de la perturbation environnementale afin de remettre en état des composantes du milieu marin ou afin de les remplacer par des composantes équivalentes, doivent être remboursés par l'auteur du dommage ou de la perturbation environnementale, pour autant que les coûts de ces mesures ne soient pas déraisonnables au vu des résultats à atteindre pour la protection du milieu marin.

Art. 38. Le coût du dommage à réparer en cas de pollution comprend également les coûts supportés par l'autorité et les personnes intervenues à sa demande pour prendre des mesures de prévention, réduction, sauvegarde, protection ou lutte contre une pollution ou une menace de pollution du milieu marin.

Art. 39. Le Roi arrête, sur la proposition concertée des ministres visés à l'article 32, § 2, les modalités de fixation et de recouvrement des coûts des actions et prestations engagés par l'autorité et par les personnes intervenant à sa demande pour faire face à une pollution. Le calcul de ces coûts prend en compte, non seulement les coûts engagés du fait de l'action entreprise, mais aussi les coûts fixes directement liés à l'intervention et les coûts engagés à l'avance pour disposer des moyens d'action nécessaires.

Art. 40. § 1<sup>er</sup>. Le Roi peut arrêter des critères et modalités suivant lesquels une perturbation environnementale et le coût de sa réparation doivent être établis.

§ 2. Om een verontreiniging door koolwaterstoffen te bestrijden, worden prioritair en in hoofdzaak mechanische middelen ingezet. Het gebruik van koolwaterstoffdispersanten of andere chemische producten kan slechts worden toegestaan wanneer het onderzoek van de omstandigheden laat vermoeden dat de chemische behandeling een globale vermindering van de vooropgestelde nadelige effecten van de betrokken verontreiniging op het mariene milieu met zich zal meebrengen, ten opzichte van de natuurlijke processen en de andere bestrijdingsmethoden. In dat geval moet de hoeveelheid dispersant of ander product onder de 20 % van het te behandelen koolwaterstofvolume blijven en mag in geen geval 100 ton per verontreinigingsincident overschrijden.

§ 3. In zijn keuze van de meest aangewezen bestrijdingsmiddelen houdt de in § 1 bedoelde overheid rekening met de terzake opgebouwde ervaring van de bevoegde internationale organisaties en in het kader van verdragen.

§ 4. De overheid die, op de plaats van de verontreiniging, belast werd met de coördinatie van de interventie, moet erover waken dat de bepalingen van § 1 worden nageleefd.

#### HOOFDSTUK IX. — Herstel van schade en van milieuverstoring

Art. 37. § 1. Elke schade en elke milieuverstoring die de zeegebieden aantast ten gevolge van een ongeval of een inbreuk op de van kracht zijnde wetgeving, brengt voor diegene die de schade of milieuverstoring heeft veroorzaakt, de verplichting mee deze te herstellen, zelfs al heeft hij geen fout begaan.

§ 2. De veroorzaker van de schade of de milieuverstoring is niet aansprakelijk overeenkomstig § 1, indien hij aantoonbaar dat de schade of milieuverstoring :

1° uitsluitend het gevolg is van oorlog, burgeroorlog, terrorisme of van een natuurverschijnsel van uitzonderlijke, onafwendbare en onweersaanbare aard; of

2° geheel en al werd veroorzaakt door een opzettelijk handelen of nalaten van derden met de bedoeling schade of milieuverstoring te veroorzaken en voor zover de betrokken derde geen vertegenwoordiger, aangestelde of uitvoeringsagent is van de aansprakelijke persoon; of

3° geheel en al werd veroorzaakt door onzorgvuldigheid of een andere onrechtmatige handeling van een overheid, verantwoordelijk voor het onderhoud van de lichten of andere hulpmiddelen bij de navigatie in de vervulling van haar taak.

§ 3. Het recht op herstel van schade bestaat in hoofdte van de natuurlijke persoon of rechtspersoon die de schade heeft ondergaan. Het recht op herstel van milieuverstoring bestaat in hoofdte van de Staat.

§ 4. Dit artikel laat het recht van diegene die een verontreiniging heeft veroorzaakt, onverlet om zijn aansprakelijkheid te beperken in de gevallen en onder de voorwaarden bepaald in de toepasselijke wetgeving.

§ 5. Maatregelen voor het herstel van schade of milieuverstoring die worden getroffen door anderen dan de veroorzaker van de schade of de milieuverstoring om componenten van het mariene milieu in natura te herstellen of om hen te vervangen door gelijkwaardige componenten, moeten door de aansprakelijke veroorzaker van de schade of de milieuverstoring worden vergoed, voor zover de kosten van deze maatregelen niet onredelijk zijn in het licht van de te bereiken resultaten op het vlak van de bescherming van het mariene milieu.

Art. 38. De kosten van de te herstellen schade bij verontreiniging omvat ook de kosten gedragen door de overheid en de personen die op haar verzoek tussenkwamen, voor het nemen van maatregelen ter voorkoming, beperking, vrijwaring, bescherming en bestrijding van verontreiniging of een dreigende verontreiniging van het mariene milieu.

Art. 39. De Koning regelt, op de gezamenlijke voordracht van de ministers bedoeld in artikel 32, § 2, de regels inzake de bepaling en de invordering van de kosten van de acties en de prestaties die worden besteed door de overheid om het hoofd te bieden aan een verontreiniging, en door de personen die op haar verzoek tussenkwamen. Bij de berekening van deze kosten worden niet enkel de kosten, besteed aan de ondernomen acties in aanmerking genomen, maar ook de vaste kosten die rechtstreeks zijn verbonden aan de interventie en de kosten die bij voorbaat worden besteed om over de nodige actiemiddelen te beschikken.

Art. 40. § 1. De Koning kan criteria en nadere regels vaststellen volgens dewelke een milieuverstoring en de kosten van het herstel ervan moeten worden vastgesteld.

§ 2. En cas de perturbation environnementale, la réparation est exigée par l'Etat, sans préjudice du droit des autres personnes visées à l'article 37, § 5, d'exiger, le cas échéant, le remboursement des coûts qu'elles ont encourus.

§ 3. L'auteur de la perturbation environnementale est tenu de verser le montant de la réparation au Fonds Environnement visé au tableau annexé à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires.

Art. 41. Quand, sur la base des dispositions du présent chapitre, plusieurs personnes sont responsables d'un même dommage environnemental ou d'une même perturbation environnementale, elles sont solidairement responsables.

Art. 42. § 1<sup>er</sup>. Afin de veiller à ce que les personnes responsables du paiement de l'indemnité visée au présent chapitre pour un dommage au milieu marin ne puissent se soustraire à leurs obligations, l'autorité peut, dès que le risque d'une pollution est établi, exiger qu'un cautionnement soit versé à la Caisse des Dépôts et Consignations, dont le montant suffit à couvrir le dommage prévisible, sans excéder les limites fixées par le droit international. La consignation de cette somme peut, sans occasionner de frais à l'Etat, être remplacée par la constitution d'une garantie bancaire accordée par une banque établie en Belgique ou d'une garantie signée par un « Protection and Indemnity Club », déclarée recevable par l'autorité.

§ 2. Pour établir le montant du cautionnement, l'autorité tient compte, non seulement des dommages déjà survenus, mais également des risques et conséquences futurs tels qu'évalués par les services compétents de l'autorité.

#### CHAPITRE X. — Surveillance et contrôle

Art. 43. Sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, les infractions aux dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution sont recherchées et constatées par les personnes suivantes :

1° les commissaires maritimes et les fonctionnaires et agents de la Police maritime;

2° les commandants des bâtiments et aéronefs de l'Etat et leurs préposés;

3° les fonctionnaires et agents du ministère des Affaires économiques désignés par le ministre qui a les Affaires économiques dans ses attributions;

4° les fonctionnaires et agents de l'Unité de Gestion du Modèle mathématique de la Mer du Nord;

5° les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés à cet effet par leur hiérarchie;

6° les fonctionnaires du service de la Pêche maritime du ministère des Classes moyennes et de l'Agriculture, désignés par le ministre qui a l'Agriculture dans ses attributions, pour autant que les infractions aient trait à la pêche;

7° les agents assermentés désignés par le ministre compétent pour assurer la surveillance des aires marines protégées érigées en vertu de l'article 7 de la présente loi.

Art. 44. § 1<sup>er</sup>. Les procès-verbaux sont rédigés en néerlandais ou en français.

§ 2. En cas de déclaration dans une autre langue à la demande du déclarant, celui-ci fait par écrit une déclaration dans sa langue qui est jointe au procès-verbal.

§ 3. Les procès-verbaux font foi jusqu'à preuve du contraire. Une copie en est signifiée dans les quinze jours de la constatation de l'infraction aux auteurs de l'infraction ou, quant il s'agit de ressortissants étrangers, à leurs représentants en Belgique, ou, à défaut, à la représentation diplomatique de l'Etat dont ils sont les ressortissants.

Art. 45. § 1<sup>er</sup>. Les fonctionnaires et agents visés à l'article 43, 1° à 7°, ainsi que les officiers de la police judiciaire ont jour et nuit libre accès, dans l'exercice de leur fonction, aux navires, installations et ouvrages situés dans les espaces marins, pour autant que ce libre accès soit nécessaire pour constater les infractions aux dispositions de la présente loi et que, pour les navires marchands, les procédures en vigueur soient respectées.

§ 2. Bij een milieuverstoring wordt het herstel gevorderd door de Staat, onverminderd het recht van de andere personen bedoeld in artikel 37, § 5, om, in voorkomend geval, vergoeding te vorderen van de door hen gemaakte kosten.

§ 3. De kostprijs voor het herstel van de milieuverstoring dient door degene die de verstoring veroorzaakt heeft, te worden gestort in het Fonds Leefmilieu, bedoeld in de tabel gevoegd als bijlage bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen.

Art. 41. Wanneer verschillende personen op grond van de bepalingen van dit hoofdstuk aansprakelijk zijn voor éénzelfde schade of éénzelfde milieuverstoring, zijn zij hoofdelijk aansprakelijk.

Art. 42. § 1. Teneinde ervoor te zorgen dat de personen, verantwoordelijk voor de in dit hoofdstuk voorziene vergoeding voor schade aan het mariene milieu zich niet kunnen onttrekken aan hun verplichtingen, kan de overheid, van zodra het risico voor verontreiniging is vastgesteld, eisen dat een borgsom wordt gestort in de Deposito- en Consignatiekas, waarvan de grootte volstaat om de verwachte schade te dekken, zonder evenwel de limieten vastgesteld door het internationaal recht te overschrijden. Het storten van deze som kan zonder kosten voor de Staat worden vervangen door een bankgarantie verleend door een in België gevestigde bank of een door de overheid ontvankelijk verklaarde garantie getekend door een « Protection and Indemnity Club ».

§ 2. Om het bedrag van de borgsom vast te stellen houdt de overheid niet alleen rekening met de reeds geleden schade, maar ook met de risico's en de toekomstige gevolgen, zoals geëvalueerd door de bevoegde diensten van de overheid.

#### HOOFDSTUK X. — Toezicht en controle

Art. 43. Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van de gerechtelijke politie, worden inbreuken op de bepalingen van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan, opgespoord en vastgesteld door de volgende personen :

1° de waterschouten en de ambtenaren en agenten van de Zeevaart-politie;

2° de gezagvoerders en hun aangestelden van de patrouillevaartuigen en -vliegtuigen van de Staat;

3° de ambtenaren en agenten van het ministerie van Economische Zaken, aangeduid door de minister tot wiens bevoegdheid de Economische Zaken behoren;

4° de ambtenaren en agenten van de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee;

5° de daartoe door hun hiërarchie gemandateerde officieren en onderofficieren van de Marine;

6° de ambtenaren van de dienst Zeevisserij van het ministerie van Middenstand en Landbouw, aangeduid door de minister tot wiens bevoegdheid de Landbouw behoort, voor zover de inbreuken betrekking hebben op de visserij;

7° de beëdigde agenten aangeduid door de minister voor het toezicht op de beschermde mariene gebieden, opgericht krachtens artikel 7 van deze wet.

Art. 44. § 1 De processen-verbaal worden opgesteld in het Nederlands of het Frans.

§ 2. Bij verklaring in een andere taal op vraag van wie de verklaring aflegt, wordt een door hem in eigen taal geschreven verklaring bij het proces-verbaal gevoegd.

§ 3. Deze processen-verbaal gelden tot bewijs van het tegendeel. Binnen de vijftien dagen na de vaststelling van de overtreding wordt aan de overtreders een afschrift betekend of, indien het buitenlandse overtreders betreft, aan hun vertegenwoordigers in België of bij ontstentenis, aan de diplomatieke vertegenwoordiging van de Staat waarvan zij onderdaan zijn.

Art. 45. § 1. De in artikel 43, 1° tot 7°, vermelde ambtenaren en agenten alsmede de officieren van gerechtelijke politie hebben in de uitoefening van hun functie dag en nacht vrije toegang tot de schepen, de installaties en bouwwerken die zich in de zeegebieden bevinden, voor zover dit noodzakelijk is om inbreuken op deze wet te kunnen vaststellen en mits inachtneming bij koopvaardij-schepen van de terzake geldende procedures.

§ 2. Dans l'exercice de leur fonction, les fonctionnaires et agents visés à l'article 43, 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup>, ainsi que les officiers de la police judiciaire ont, jour et nuit, libre accès aux entrepôts, dépôts, bureaux, magasins, bâtiments d'entreprise, véhicules et entreprises situés à terre, pour autant que ce libre accès soit nécessaire pour constater les infractions aux dispositions de la présente loi. Ils ne peuvent visiter les lieux servant à l'habitation qu'avec l'autorisation du Juge du tribunal de police.

§ 3. Dans l'exercice de leur fonction, les fonctionnaires et agents visés à l'article 43 ainsi que les officiers de la police judiciaire peuvent se faire assister par des experts et sont en droit d'exiger de prendre connaissance et de prendre copie de documents.

§ 4. L'accès aux navires et installations des Forces armées, en mer ou à terre, n'est possible qu'après l'autorisation de l'autorité militaire compétente en la matière.

Art. 46. Les fonctionnaires et agents visés à l'article 43 ainsi que les officiers de la police judiciaire peuvent prélever ou faire prélever des échantillons à des fins d'analyse. Il est dressé procès-verbal de ce prélèvement.

Art. 47. Les fonctionnaires et agents visés à l'article 43 ainsi que les officiers de la police judiciaire peuvent requérir l'assistance de la force publique pour l'accomplissement de leur mission.

Art. 48. § 1<sup>er</sup>. Si l'autorité ayant compétence en mer a de sérieuses raisons de penser qu'un navire étranger a contrevenu aux lois et règlements de la Belgique, elle peut engager la poursuite à condition que le navire ou une de ses embarcations se trouve dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë à celle-ci. Toutefois, s'il s'agit d'une infraction aux lois et règlements applicables à la zone économique exclusive ou au plateau continental, la poursuite peut être engagée dans l'ensemble des espaces marins.

§ 2. La poursuite est effectuée par des navires de guerre ou des aéronefs militaires belges ou par tout autre navire ou avion belge de service public et mandaté à cet effet. La poursuite ne commence que lorsque le navire étranger ne donne pas suite à un ordre de stopper visuel ou sonore, et elle est continuée d'une façon ininterrompue au-delà des limites des espaces marins.

§ 3. Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de l'Etat dont il relève ou d'un autre Etat, à moins qu'un accord avec cet Etat n'en dispose autrement.

§ 4. Sans préjudice de l'exercice du droit de poursuite établi par le présent article, le Roi peut fixer les règles supplémentaires que les navires et aéronefs visés au § 2 sont tenus de suivre dans le cadre de l'exercice dudit droit.

#### CHAPITRE XI. — Dispositions pénales

Art. 49. § 1<sup>er</sup>. Les infractions aux dispositions des articles 6, 7, 8, 10, 11 et 12 ou de leurs arrêtés d'exécution sont punies d'une amende de cinq cents francs à cent mille francs.

§ 2. Les infractions aux dispositions des articles 13 et 14 ou de leurs arrêtés d'exécution sont punies d'une amende de cent francs à deux mille francs.

§ 3. En cas de récidive dans un délai de trois ans suivant la condamnation pour infraction aux dispositions des articles 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13 et 14 ou de leurs arrêtés d'exécution, la peine est doublée.

§ 4. Les peines prévues au présent article sont doublées lorsque l'infraction est commise entre le coucher et le lever du soleil.

Art. 50. § 1<sup>er</sup>. Les infractions aux dispositions des articles 15, 16 et 17 sont punies d'une amende de cent mille francs à un million de francs et d'une peine de prison de deux mois à deux ans ou d'une de ces peines seulement.

§ 2. Sous réserve des dispositions de l'article 52, les infractions aux dispositions des articles 18 et 19 ou de leurs arrêtés d'exécution sont punies d'une amende de dix mille francs à deux cent mille francs et d'une peine de prison de quinze jours à six mois, ou d'une de ces peines seulement.

§ 3. En cas de récidive dans un délai de trois ans suivant la condamnation pour infraction aux dispositions des articles 15, 16, 17, 18 et 19 ou de leurs arrêtés d'exécution, la peine est doublée.

§ 4. Les peines prévues au présent article sont doublées lorsque l'infraction est commise entre le coucher et le lever du soleil.

§ 2. De in artikel 43, 1<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup>, vermelde ambtenaren en agenten alsmede de officieren van gerechtelijke politie hebben in de uitoefening van hun functie dag en nacht vrije toegang tot de opslagplaatsen, overslagruimtes, kantoren, magazijnen, handelsgebouwen, voertuigen en ondernemingen die zich op land bevinden, voor zover dit noodzakelijk is om inbreuken op deze wet te kunnen vaststellen. Zij kunnen de plaatsen die tot woning dienen, slechts bezoeken mits verlof van de rechter van de politierechtbank.

§ 3. In de uitoefening van hun functie kunnen de in artikel 43 vermelde ambtenaren en agenten alsmede de officieren van gerechtelijke politie zich doen bijstaan door deskundigen en hebben zij het recht inzage te eisen en afschrift te nemen van documenten.

§ 4. De toegang tot de schepen en installaties van de Krijgsmacht, op zee of op land, is slechts mogelijk na toelating hiertoe verleend door de terzake bevoegde militaire overheid.

Art. 46. De in artikel 43 vermelde ambtenaren en agenten alsmede de officieren van gerechtelijke politie kunnen stalen nemen of laten nemen voor analyse. Van die staalname wordt proces-verbaal opgemaakt.

Art. 47. De in artikel 43 vermelde ambtenaren en agenten alsmede de officieren van gerechtelijke politie kunnen een beroep doen op de openbare macht voor de vervulling van hun taak.

Art. 48. § 1. Indien de overheid met bevoegdheid op zee goede redenen heeft om aan te nemen dat een vreemd schip de wetten en reglementen van België heeft overtreden, kan zij de achtervolging inzetten op voorwaarde dat het schip of één van zijn boten zich in de territoriale zee bevindt of in de aansluitende zone die grenst aan de territoriale zee. Indien het echter gaat over een overtreding van de wetten en reglementen van toepassing in de exclusieve economische zone of op het continentaal plat, kan de achtervolging in het geheel van de zeegebieden worden ingezet.

§ 2. De achtervolging wordt uitgeoefend door Belgische oorlogsschepen of militaire luchtvaartuigen of door andere Belgische overheids-schepen of -luchtvaartuigen daartoe gemachtigd. De achtervolging wordt slechts ingezet indien het vreemd schip aan een zichtbaar of hoorbaar bevel tot stoppen geen gevolg geeft en wordt ononderbroken voortgezet voorbij de grenzen van de zeegebieden.

§ 3. Het achtervolgingsrecht houdt op zodra het achtervolgdde schip de territoriale zee van zijn eigen land of van een derde Staat bereikt, tenzij een akkoord met deze Staat hierover anders beschikt.

§ 4. Onverminderd het door dit artikel ingestelde recht van achtervolging, kan de Koning de nadere regels vaststellen die de in § 2 bedoelde schepen en luchtvaartuigen dienen te volgen in het kader van de uitoefening van dit recht.

#### HOOFDSTUK XI. — Strafbepalingen

Art. 49. § 1. De inbreuken op de bepalingen van de artikelen 6, 7, 8, 10, 11 en 12 of de uitvoeringsbesluiten ervan worden gestraft met een geldboete van vijfhonderd frank tot honderdduizend frank.

§ 2. De inbreuken op de bepalingen van de artikelen 13 en 14 of de uitvoeringsbesluiten ervan worden gestraft met een geldboete van honderd frank tot tweeduizend frank.

§ 3. In geval van herhaling van de inbreuken op de bepalingen van de artikelen 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13 en 14 of de uitvoeringsbesluiten ervan, binnen een termijn van drie jaar volgend op de veroordeling wegens hetzelfde misdrijf, wordt de strafmaat verdubbeld.

§ 4. De in dit artikel voorziene straffen worden verdubbeld wanneer de inbreuk is begaan tussen zonsondergang en zonsopgang.

Art. 50. § 1. De inbreuken op de bepalingen van de artikelen 15, 16 en 17 worden gestraft met een geldboete van honderdduizend frank tot één miljoen frank en met een gevangenisstraf van twee maanden tot twee jaar of met één van deze straffen alleen.

§ 2. Onder voorbehoud van het bepaalde in artikel 52, worden de inbreuken op de bepalingen van de artikelen 18 en 19 of van de uitvoeringsbesluiten ervan gestraft met een geldboete van tienduizend frank tot tweehonderdduizend frank en met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot zes maanden of met één van deze straffen alleen.

§ 3. In geval van herhaling van de inbreuken op de bepalingen van de artikelen 15, 16, 17, 18 en 19 of de uitvoeringsbesluiten ervan, binnen de termijn van drie jaar volgend op de veroordeling wegens hetzelfde misdrijf, wordt de strafmaat verdubbeld.

§ 4. De in dit artikel voorziene straffen worden verdubbeld wanneer de inbreuk is begaan tussen zonsondergang en zonsopgang.

Art. 51. Est puni d'une amende de dix mille francs à vingt-cinq mille francs le capitaine qui a commis une infraction aux dispositions de l'article 20, § 1<sup>er</sup> ou de l'article 21, § 1<sup>er</sup>, ou de ses arrêtés d'exécution.

Art. 52. § 1<sup>er</sup>. Est puni d'une amende de cinquante mille francs à cinq cent mille francs et d'une peine de prison d'un mois à un an, ou d'une de ces peines seulement, celui qui exerce une activité sans avoir au préalable reçu un permis ou une autorisation en bonne et due forme, comme exigé aux articles 18 et 25 et à leurs arrêtés d'exécution.

§ 2. En cas de récidive dans un délai de trois ans suivant la condamnation pour infraction aux dispositions des articles 18 et 25, la peine est doublée.

Art. 53. Est puni d'une amende de dix mille francs à deux cent mille francs celui qui n'a pas respecté ou qui a fait enfreindre l'obligation mentionnée à l'article 36, § 1<sup>er</sup>.

Art. 54. Est puni d'une amende de deux mille à dix mille francs celui qui, dans l'application de l'article 28, § 2, ou des arrêtés d'exécution de l'article 30, § 1<sup>er</sup>, a sciemment et délibérément fourni des informations inexactes à l'autorité dans une étude d'incidences, lorsque les informations correctes auraient entraîné le refus du permis ou de l'autorisation ou lorsque l'exactitude de l'évaluation des incidences sur l'environnement s'en trouve compromise.

Art. 55. Est puni d'une amende de deux mille francs à dix mille francs celui qui, dans l'application de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, fait obstacle aux missions de contrôle, de surveillance et de dépistage régulièrement exécutées ou qui refuse manifestement les instructions reçues ou ignore manifestement les instructions ou la coordination assurée par l'autorité.

Art. 56. § 1<sup>er</sup>. Les personnes morales sont civilement responsables du paiement des dommages-intérêts, frais et amendes prononcés à charge de leurs organes ou préposés pour les infractions aux dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

§ 2. Les personnes morales, et en particulier le propriétaire du navire, sont civilement responsables des obligations de leurs organes et préposés découlant de l'application de l'article 37.

Art. 57. La personne condamnée est tenue de verser directement vingt pour cent du montant des amendes prononcées sur la base des articles 49 à 55 au Fonds Environnement prévu à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires.

Art. 58. L'article 216bis du Code d'instruction criminelle relatif aux transactions à l'amiable est applicable, étant entendu que :

— le montant minimum de la somme ne peut être inférieur au dixième de l'amende minimum prévue par la présente loi, augmentée des décimes additionnels;

— l'auteur doit verser directement vingt pour cent du montant total de cette transaction au Fonds Environnement prévu à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires.

Art. 59. § 1<sup>er</sup>. Le tribunal ordonne, à la demande du ministre, l'enlèvement des objets, ouvrages ou constructions qui ont été mis en place dans les espaces marins en infraction aux dispositions de la présente loi et la remise en état. Le tribunal fixe à cette fin un délai qui ne peut dépasser un an.

Les droits de la partie civile sont limités pour la réparation directe à celle choisie par le ministre, sans préjudice de son droit à être indemnisée pour le dommage par le condamné.

§ 2. Le tribunal ordonne que, lorsque les lieux ne sont pas remis en état, le ministre et éventuellement la partie civile pourront pourvoir d'office à son exécution. L'autorité compétente ou la personne privée qui exécute le jugement a le droit de vendre les matériaux ou objets résultant de la remise en état des lieux, de les transposer, de les entreposer et de procéder à leur destruction.

Le condamné est contraint au remboursement de tous les frais d'exécution, déduction faite du prix de la vente des matériaux et objets, sur présentation d'un état taxé et rendu exécutoire par le juge des saisies.

Art. 51. Wordt gestraft met een geldboete van tienduizend frank tot vijftigduizend frank, de kapitein die een inbreuk pleegt op artikel 20, § 1, of artikel 21, § 1, of de uitvoeringsbesluiten ervan.

Art. 52. § 1. Diegene die een activiteit uitoefent zonder een voorafgaandelijke geldige vergunning of machtiging zoals vereist in de artikelen 18 en 25 en de uitvoeringsbesluiten ervan, wordt gestraft met een geldboete van vijftigduizend frank tot vijfhonderdduizend frank en met een gevangenisstraf van één maand tot één jaar of met één van deze straffen alleen.

§ 2. In geval van herhaling van de inbreuken op de bepalingen van de artikelen 18 en 25 binnen een termijn van drie jaar volgend op de veroordeling wegens hetzelfde misdrijf wordt de strafmaat verdubbeld.

Art. 53. Diegene die de verplichting, bedoeld in artikel 36, § 1, niet heeft nageleefd of doen naleven, wordt gestraft met een geldboete van tienduizend frank tot tweehonderdduizend frank.

Art. 54. Wordt gestraft met een geldboete van tweeduizend frank tot tienduizend frank, hij die bij toepassing van artikel 28, § 2, of de uitvoeringsbesluiten van artikel 30, § 1, wetens en willens onjuiste gegevens in een milieueffectenrapport aan de overheid heeft verstrekt, wanneer de juiste informatie van die aard is dat de vergunning of de machtiging niet zou worden toegekend of dat daardoor de milieueffectenbeoordeling verkeerd werd ingeschat.

Art. 55. Wordt gestraft met een geldboete van tweeduizend frank tot tienduizend frank, hij die bij het uitoefenen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten de regelmatig uitgevoerde opdrachten van controle, toezicht en opsporing verhindert of de instructies of de coördinatie door de overheid manifest negeert.

Art. 56. § 1. De rechtspersonen zijn burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de schadevergoedingen, kosten en geldboetes, voortspruitend uit veroordelingen uitgesproken tegen hun organen of aangestelden wegens inbreuken op de bepalingen van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan.

§ 2. De rechtspersonen, en in het bijzonder de scheepseigenaar, zijn burgerrechtelijk aansprakelijk voor de verplichtingen van hun organen, die voortvloeien uit de toepassing van artikel 37.

Art. 57. Twintig procent van het bedrag van de geldboetes uitgesproken op basis van de artikelen 49 tot 55 moeten door de veroordeelde rechtstreeks worden gestort in het Fonds Leefmilieu, voorzien bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen.

Art. 58. Artikel 216bis van het Wetboek van Strafvordering met betrekking tot de minnelijke schikkingen, is van toepassing met dien verstande dat :

— het minimumbedrag van de geldsom niet minder mag bedragen dan één tiende van de bij deze wet bepaalde minimum geldboete, verhoogd met de opdecimen;

— twintig procent van het bedrag van deze minnelijke schikking door de dader rechtstreeks wordt gestort in het Fonds Leefmilieu voorzien bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen.

Art. 59. § 1. De rechtbank beveelt, op vordering van de minister, de verwijdering van de voorwerpen, inrichtingen of bouwwerken die in de zeegebieden werden geplaatst in overtreding op deze wet, en het herstel in de oorspronkelijke staat. De rechtbank bepaalt daarvoor een termijn die één jaar niet mag overschrijden.

De rechten van de burgerlijke partij zijn ingeval van rechtstreeks herstel beperkt tot de door de minister gekozen wijze van herstel, onverminderd het recht om vergoeding voor schade te eisen van de veroordeelde.

§ 2. Voor het geval dat de plaats niet in de vorige staat wordt hersteld, beveelt het vonnis dat de minister en eventueel de burgerlijke partij van ambtswege in de uitvoering ervan kunnen voorzien. De overheid of natuurlijke persoon die het vonnis uitvoert, is gerechtigd de van de herstelling van de plaats afkomstige materialen en voorwerpen te verkopen, te vervoeren, op te slaan en te vernietigen.

De veroordeelde is gehouden alle uitvoeringskosten, verminderd met de opbrengst van de verkoop van de materialen en voorwerpen, te vergoeden op vertoon van een staat, begroot en invorderbaar verklaard door de beslagrechter.

§ 3. Les §§ 1<sup>er</sup> et 2 ne sont pas d'application pour des navires, objets ou cargaisons coulés à la suite d'accidents de navigation visés par le Chapitre V de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime.

Art. 60. Toutes les dispositions du Livre Ier du Code Pénal, y compris le Chapitre VII et l'article 85, sont applicables.

#### CHAPITRE XII. — Dispositions modificatives

Art. 61. § 1<sup>er</sup>. A l'article 1<sup>er</sup> la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution de la mer par des navires, le point 4<sup>o</sup> est modifié comme suit :

« 4<sup>o</sup> « Navire » : tout bâtiment exploité en milieu marin, de quelque type que ce soit, et englobant les bateaux de plaisance, les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes; ».

§ 2. Le même article est complété comme suit :

« 8<sup>o</sup> « bateau de plaisance » : tout bâtiment d'une longueur hors tout de 2,5 à 24 mètres, avec ou sans moyen de propulsion propre, qui n'est utilisé que pour l'agrément et la pratique des sports nautiques; »

Art. 62. L'article 6 de la même loi est complété comme suit :

« Les navires qui entrent dans les ports belges doivent être pourvus d'un numéro d'identification accordé par l'Organisation maritime internationale (OMI). Ce numéro d'identification doit être clairement lisible sur les documents de bord pertinents. »

Art. 63. § 1<sup>er</sup>. L'article 5 de la même loi, deuxième alinéa, est remplacé par la disposition suivante :

« 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 délic-tueux. »

§ 2. Un article 5bis, rédigé comme suit, est inséré dans la même loi :

« Art. 5bis. Tous moyens de preuve peuvent être apportés par l'autorité afin de confirmer qu'il y a de sérieuses raisons de penser qu'un rejet a eu lieu, y compris les dépositions de témoins oculaires, les photos et films, les nuances de couleur à la surface de l'eau et tous autres moyens standardisés d'évaluation internationaux ou régionaux reconnus par la Belgique.

Toute trace visible laissée par un navire sur ou sous la surface de l'eau, dans son sillage ou dans ses environs immédiats, constitue en soi une raison sérieuse de penser qu'un rejet a eu lieu. »

Art. 64. Un article 11bis rédigé comme suit est inséré dans la même loi :

« Art. 11bis. Tout pétrolier d'un tonnage brut d'au moins 150 tonnes et tout autre navire, autre qu'un pétrolier, d'un tonnage brut d'au moins 400 tonnes, doit avoir à son bord un plan d'urgence pour la pollution par les hydrocarbures.

Ce plan doit être conforme aux directives de l'Organisation maritime internationale. Le plan comprend au moins :

1<sup>o</sup> la procédure qui doit être suivie par le capitaine et les autres personnes ayant le commandement du navire pour la notification d'incidents de pollution conformément à l'article 8 du Protocole I de la Convention, complété par les directives de l'Organisation maritime internationale;

2<sup>o</sup> la liste des autorités ou personnes à contacter en cas d'accident de pollution par les hydrocarbures;

3<sup>o</sup> une description détaillée des mesures qui doivent être prises immédiatement par les personnes à bord pour combattre ou limiter le déversement d'hydrocarbures résultant de l'accident, et

4<sup>o</sup> les procédures et les personnes à contacter à bord du navire pour la coordination entre les mesures à bord et les mesures prises par les autorités nationales et locales pour la lutte contre la pollution. »

§ 3. De §§ 1 en 2 zijn niet van toepassing bij gezonken schepen, sloopstuij en sloopslading ingevolge sloopvaartongevallen, zoals bedoeld in Hoofdstuk V van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake sloopvaart.

Art. 60. Alle bepalingen van Boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van Hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing.

#### HOOFDSTUK XII. — Wijzigingsbepalingen

Art. 61. § 1. In artikel 1 van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van de verontreiniging door schepen wordt het punt 4<sup>o</sup> als volgt gewijzigd :

« 4<sup>o</sup> « Schip » : elk vaartuig, van welk type ook, dat in het mariene milieu opereert waaronder begrepen pleziervaartuigen, draagvleugelbotten, luchtkussenvaartuigen, afzinkbare vaartuigen en drijvende tuigen, alsmede vaste en drijvende platforms; ».

§ 2. Hetzelfde artikel wordt als volgt aangevuld :

« 8<sup>o</sup> « pleziervaartuig » : elk vaartuig met een lengte over alles van 2,5 tot 24 meter, met of zonder eigen voortstuwingsvermogen, dat louter bestemd is voor het genoeg en om aan watersport te doen; ».

Art. 62. Artikel 6 van dezelfde wet wordt aangevuld als volgt :

« De schepen die de Belgische havens aanlopen, moeten voorzien zijn van een identificatienummer verstrekt door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Dit identificatienummer moet duidelijk leesbaar zijn op de relevante scheepsdocumenten. »

Art. 63. § 1. Artikel 5 van dezelfde wet, tweede lid, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« 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. »

§ 2. Een artikel 5bis, luidend als volgt, wordt in dezelfde wet ingevoegd :

« Art. 5bis. Alle middelen van bewijs kunnen door de overheid worden aangewend ter bevestiging van duidelijke redenen om aan te nemen dat een lozing heeft plaatsgevonden, inbegrepen ooggetuigenverslagen, foto- en filmbeelden, kleurschakeringen op het wateroppervlak en andere door België aanvaarde internationale of regionale beoordelingsstandaarden.

Elk zichtbaar spoor door een schip achtergelaten, op of onder het wateroppervlak, in zijn kielzog of zijn onmiddellijke nabijheid, maakt op zich een duidelijke reden uit om aan te nemen dat een lozing heeft plaatsgevonden. »

Art. 64. Een artikel 11bis, luidend als volgt, wordt in dezelfde wet ingevoegd :

« Art. 11bis. Ieder olietankschip met een bruto tonnage van 150 ton of meer en ieder ander schip, dat geen olietankschip is, met een bruto tonnage van 400 ton of meer, dient een noodplan voor koolwaterstof-verontreiniging aan boord te hebben.

Een dergelijk plan moet in overeenstemming zijn met de door de Internationale Maritieme Organisatie opgestelde richtlijnen. Het plan omvat ten minste :

1<sup>o</sup> de procedure die dient te worden gevolgd door de kapitein of andere personen die het bevel voeren over het schip voor het melden van voorvallen van verontreiniging, zoals vereist volgens artikel 8 van het Protocol I van het Verdrag, aangevuld met de door de Internationale Maritieme Organisatie ontwikkelde richtlijnen;

2<sup>o</sup> de lijst van autoriteiten of personen met wie contact moet worden opgenomen in het geval van een voorval van koolwaterstoffenverontreiniging;

3<sup>o</sup> een gedetailleerde omschrijving van de maatregelen die onmiddellijk dienen te worden genomen door personen aan boord om de lozing van koolwaterstoffen als gevolg van het voorval te bestrijden of te beperken, en

4<sup>o</sup> de procedures en de contactpersonen aan boord van het schip voor de coördinatie tussen maatregelen aan boord en maatregelen van de nationale en lokale autoriteiten ter bestrijding van verontreiniging. »

Art. 65. L'article 12 de la même loi est complété comme suit :

« Il est interdit à un navire qui ne dispose pas à son bord d'un plan d'urgence pour la pollution par les hydrocarbures, conforme à la Convention et à l'article 11bis, de quitter un port belge. »

Art. 66. Dans la même loi, un article 17bis est inséré, libellé comme suit :

« Art. 17bis. § 1<sup>er</sup>. Dans les ports belges, les commissaires maritimes et les agents de la police maritime peuvent mener une enquête à bord d'un navire battant pavillon étranger afin d'établir si des substances nuisibles ont été rejetées, en infraction aux dispositions de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution, dans la mer territoriale belge ou dans une autre zone maritime sur laquelle la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international. Une poursuite en justice peut être entamée lorsque des éléments de preuve l'exigent. Cette compétence leur est également octroyée, à leur propre initiative ou à la demande d'un autre Etat concerné, pour les infractions à la Convention commises en haute mer. Cette compétence est également étendue aux infractions à la Convention commises dans la zone maritime dépendant de la juridiction d'un autre état côtier, à la demande exclusive de ce dernier ou de l'Etat du pavillon.

§ 2. Les commissaires maritimes, les agents de la police maritime, les commandants de bâtiments patrouilleurs et les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés à cet effet peuvent mener une enquête à bord d'un navire battant pavillon étranger, quand le navire se trouve dans les eaux territoriales belges ou dans une autre zone maritime sur laquelle la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international, afin d'établir si des substances nuisibles ont été rejetées en mer en infraction aux dispositions de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution.

§ 3. Une enquête en mer comprend en première instance un contrôle de tous les documents requis pour établir l'existence ou la non-existence d'un rejet illicite et une audition du capitaine. Si les documents ne permettent pas d'établir à suffisance la preuve du rejet illicite, il peut être procédé à une inspection plus détaillée des parties du navire qui sont importantes pour établir le rejet et à la prise d'échantillons.

§ 4. Lorsqu'ils interviennent sur la base du § 2 ou du § 3 ci-dessus à l'égard d'un navire qui bat pavillon étranger, les fonctionnaires et agents visés se conforment aux règles suivantes :

1° s'il y a de sérieuses raisons de penser qu'un navire a commis une infraction dans la mer territoriale, ils peuvent, à l'intérieur de la mer territoriale, procéder à l'enquête à bord du navire. Si les éléments de preuve le justifient, les poursuites 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.

Art. 65. Artikel 12 van dezelfde wet wordt aangevuld als volgt :

« Het is een schip dat aan boord niet beschikt over een noodplan voor koolwaterstoffenverontreiniging, conform met het Verdrag en met artikel 11bis, verboden een Belgische haven te verlaten. »

Art. 66. In dezelfde wet wordt een artikel 17bis ingevoegd, luidend als volgt :

« Art. 17bis. § 1. De waterschouten en de agenten van de zeevaartpolitie kunnen in de Belgische havens aan boord van een schip dat een vreemde vlag voert, een onderzoek instellen, teneinde na te gaan of, in strijd met de bepalingen van deze wet of de uitvoeringsbesluiten ervan, schadelijke stoffen zijn geloosd in de Belgische territoriale zee of in een andere maritieme zone waarover België jurisdictie kan uitoefenen, overeenkomstig het internationaal recht. Wanneer bewijselementen zulks vereisen, kan een 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 vlaggestaat.

§ 2. De waterschouten, de agenten van de zeevaartpolitie, de gezagvoerders van patrouillevaartuigen en de daartoe gemandateerde officieren en onderofficieren van de Marine kunnen aan boord van een schip dat een vreemde vlag voert, een onderzoek instellen wanneer het schip zich bevindt in de Belgische territoriale zee of in een andere maritieme zone waarover België jurisdictie kan uitoefenen, overeenkomstig het internationaal recht, teneinde na te gaan of, in strijd met de bepalingen van deze wet of de uitvoeringsbesluiten ervan, schadelijke stoffen in zee zijn geloosd.

§ 3. Een onderzoek op zee omvat in eerste instantie een controle van alle documenten vereist om de lozingsovertreding te kunnen bevestigen of te ontkrachten en een verhoor van de kapitein. Indien uit de documenten het bewijs van de lozingsovertreding onvoldoende blijkt, kan worden overgegaan tot een nadere feitelijke inspectie van de voor de lozing belangrijke delen van het schip en het nemen van monsters.

§ 4. Wanneer zij op grond van § 2 of § 3 optreden ten opzichte van een schip dat een vreemde vlag voert, leven de bedoelde ambtenaren en agenten volgende regels na :

1° bij duidelijke redenen om aan te nemen dat een schip, in de territoriale zee een overtreding heeft begaan, kunnen zij in de territoriale zee overgaan tot het onderzoek van het schip. Wanneer bewijselementen zulks vereisen, kan een rechtsvervolgning 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 territoriale zee 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 rechtsvervolgning worden ingesteld. De vasthouding wordt opgeheven vanaf het ogenblik dat de borgsom voorzien in artikel 31, lid 2, van deze wet wordt gestort;

5° bij 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. »

Art. 67. L'article 18 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 18. L'Etat du pavillon est informé sans délai, par l'intermédiaire de ses représentants diplomatiques, de l'immobilisation d'un de ses navires et des mesures qui pourraient découler des poursuites pénales intentées sur la base de l'article 17bis.

Des poursuites pénales ne peuvent plus être intentées sur la base de l'article 17bis 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 17bis, § 4, 4°, est suspendue à la demande explicite de l'état de pavillon à condition que, dans les six mois suivant la date des poursuites initiales, l'état du pavillon entame lui-même des poursuites pénales pour les mêmes plaintes, et qu'à titre de preuve il mette à la disposition de l'Etat belge un dossier complet sur l'affaire ainsi que les actes de poursuites judiciaires. Quand les poursuites entamées par l'Etat du pavillon sont menées à leur fin, la procédure judiciaire suspendue en Belgique est abandonnée. Après déduction des frais encourus en Belgique pour l'enquête à bord du navire, la prise d'échantillons relative au rejet, l'analyse de ces échantillons et 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'Etat du pavillon n'a pas donné suite antérieurement à une obligation de poursuite d'une infraction commise par ses navires. »

Art. 68. L'article 20, alinéa premier, de la même loi est complété comme suit :

« 6° dans le cas où le navire ne dispose pas d'un plan d'urgence pour la pollution par les hydrocarbures tel que prévu dans la Convention et à l'article 11bis de la présente loi;

7° dans le cas où le navire n'est pas doté d'un numéro d'identification OMI, comme imposé par l'article 6, alinéa 4, de la présente loi. »

Art. 69. L'article 25 de la même loi est complété par l'alinéa suivant :

« Les infractions aux dispositions de l'article 5 et l'opposition à une enquête ou le fait de se dérober à l'immobilisation qui sont prévues à l'article 17bis sont constatées dans un procès-verbal faisant foi jusqu'à preuve du contraire. Une copie de ce procès-verbal, avec mention de la peine prévue dans la présente loi, est transmise dans les vingt-quatre heures après la constatation de l'infraction au capitaine, au patron ou au propriétaire du navire. »

Art. 70. L'article 29 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 29. Est puni d'une amende de cinq cent mille francs à un million de francs le propriétaire, l'affrètement, 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.

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.

§ 5. Bij onderzoek aan boord van schepen op zee mag hun veiligheid en de veiligheid van de scheepvaart niet in het gedrang worden gebracht en mag het mariene milieu aan geen onredelijk risico worden blootgesteld. Schepen kunnen daartoe worden verplicht zich naar een veilige ankerplaats op zee te begeven en kunnen naar een haven worden opgebracht. »

Art. 67. Artikel 18 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 18. De vlaggestaat wordt via zijn diplomatieke vertegenwoordigers onverwijld op de hoogte gebracht van de vasthouding van één van zijn schepen en van de mogelijke maatregelen die het gevolg kunnen zijn van strafrechtelijke vervolgingen, ingesteld op basis van artikel 17bis.

Een strafrechtelijke vervolging op basis van artikel 17bis 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 17bis, § 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 vlaggestaat ingestelde rechtsvervolging tot een einde is gebracht, wordt de geschorste rechtsvervolging in België beëindigd. Na aftrek van de door België gemaakte kosten inzake het onderzoek aan boord, het nemen van monsters met betrekking tot de lozing, de analyse van deze monsters en het instellen van een rechtsvervolging, wordt de in artikel 31 vermelde 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 vlaggestaat reeds eerder aan een verplichting tot vervolging van een overtreding begaan door zijn schepen geen gevolg heeft gegeven. »

Art. 68. Artikel 20, eerste lid, van dezelfde wet, wordt aangevuld als volgt :

« 6° indien het schip niet beschikt over een noodplan aan boord in geval van koolwaterstoffenverontreiniging, zoals voorzien in het Verdrag en artikel 11bis van deze wet;

7° indien het schip niet is voorzien van een IMO-identificatienummer, zoals verplicht gesteld in artikel 6, vierde lid, van deze wet. »

Art. 69. Artikel 25 van dezelfde wet wordt aangevuld met het volgende lid :

« Van de inbreuken op het artikel 5 en van het verzetten tegen een onderzoek of het zich onttrekken aan de vasthouding, als bedoeld in artikel 17bis 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. »

Art. 70. Artikel 29 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

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

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.



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 17bis 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 17bis.

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 17bis ou ne les observent pas. »

Art. 71. Un article 29bis, rédigé comme suit, est inséré dans la même loi :

« Art. 29bis. L'article 216bis 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. »

Art. 72. L'article 30 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 30. Celui qui est condamné à une amende en vertu de l'article 29 ou qui a consenti à conclure une transaction conformément à l'article 29bis est tenu de verser directement vingt pour cent du montant de l'amende prononcée ou de la transaction au Fonds Environnement. »

Art. 73. L'article 31 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 31. Lorsqu'il existe des présomptions sérieuses d'infraction aux articles 5, 10, 11, 12, 14 et 15, le commissaire maritime peut interdire au capitaine de quitter les ports belges avec son navire, à moins qu'une somme ne soit déposée à titre de cautionnement à la Caisse de Dépôt et de Consignation, d'un montant égal au maximum prévu à l'article 29 pour les infractions, majoré des décimes additionnels. Le versement de cette somme peut, sans occasionner de frais pour l'autorité, être remplacé par une garantie bancaire, accordée par une banque établie en Belgique.

Les navires qui sont immobilisés en mer ou dans les ports belges en vertu de l'article 17bis sont libérés aussitôt qu'une somme est déposée à titre de cautionnement à la Caisse des Dépôts et Consignation, d'un montant égal au maximum prévu à l'article 29 pour les infractions, majoré des décimes additionnels. Le versement de cette somme peut, sans occasionner de frais pour l'autorité, être remplacée par une garantie bancaire accordée par une banque établie en Belgique.

L'amende prononcée par une décision judiciaire coulée en force de chose jugée ou la transaction, selon le cas, est récupérée sur le cautionnement.

Le solde du montant est immédiatement restitué.

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

Art. 74. A l'article 32 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

— 1° Le deuxième alinéa est remplacé par l'alinéa suivant :

« Sont également chargés de rechercher et de constater les infractions en mer en vertu de l'article 5 de la présente loi :

1° les commandants des bâtiments et aéronefs patrouilleurs de l'Etat et leurs préposés;

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 17bis 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 17bis.

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 overtreden of zich verzetten tegen het bepaalde in de artikelen 14, 15 en 17bis of zich niet houden aan de daarin opgelegde verplichtingen. »

Art. 71. Een artikel 29bis, luidend als volgt, wordt in dezelfde wet ingevoegd :

« Art. 29bis. Artikel 216bis van het Wetboek van strafvordering met betrekking tot de minnelijke schikking is van toepassing met dien verstande dat het minimumbedrag van de minnelijke schikking niet minder mag bedragen dan één tiende van de bij deze wet bepaalde minimum geldboete, verhoogd met de opdecimen. »

Art. 72. Artikel 30 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 30. Diegene die wordt gestraft met een in artikel 29 bedoelde geldboete of instemt met de in artikel 29bis 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. »

Art. 73. Artikel 31 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 31. Bij ernstige vermoedens van overtreding van de artikelen 5, 10, 11, 12, 14 en 15 kan de waterschout de kapitein verbieden om met zijn schip de Belgische havens te verlaten, tenzij in de Deposito- en Consignatiekas als borgsom een som wordt gestort ter grootte van het in artikel 29 omschreven maximum voor de overtredingen, verhoogd met de opdecimen. Het storten van bedoelde som kan zonder kosten voor de overheid worden vervangen door een bankgarantie, verleend door een in België gevestigde bank.

Schepen die op zee of in Belgische havens worden vastgehouden krachtens artikel 17bis, worden onmiddellijk vrijgegeven nadat in de Deposito- en Consignatiekas als borgsom een som wordt gestort ter grootte van het in artikel 29 omschreven maximum voor de overtredingen, verhoogd met de opdecimen. Het storten van bedoelde som kan zonder kosten voor de overheid worden vervangen door een bankgarantie verleend door een in België gevestigde bank.

De geldboete die is opgelegd door een in kracht van gewijsde gegane rechterlijke beslissing of de minnelijke schikking, naar gelang het geval, wordt op de borgsom verhaald.

Het overblijvende gedeelte wordt onmiddellijk terugbetaald.

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

Art. 74. In artikel 32 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht :

— 1° Het tweede lid wordt vervangen door het volgende lid :

« 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° les fonctionnaires et agents de l'Unité de Gestion du Modèle mathématique de la Mer du Nord;

3° les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés par leur hiérarchie à cet effet. »

— 2° Le troisième alinéa est remplacé par la disposition suivante :

« Les fonctionnaires et agents visés à l'alinéa 2, 2°, sont également chargés des missions de recherche des infractions à la Convention qui sont confiées aux autorités belges en vertu des accords internationaux relatifs à la surveillance aérienne de la pollution marine. »

— 3° L'article est complété par un quatrième alinéa, libellé comme suit :

— Les infractions à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution sont constatées par des procès-verbaux rédigés par ceux qui ont constaté les faits et qui font foi jusqu'à preuve du contraire. »

**Art. 75.** A l'article 13 de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime, l'alinéa suivant est inséré avant le sixième alinéa :

« En cas de risque éventuel de pollution du milieu marin de la mer territoriale ou de la zone économique exclusive ou lorsque la sécurité de la navigation dans ces zones marines est en danger, le propriétaire du navire qui a échoué ou coulé a l'obligation de renflouer l'épave, les débris d'épave, les gréments, la cargaison ainsi que les substances ou objets dangereux initialement présents à bord qui ont coulé et de les enlever du milieu marin, sauf si l'abandon est autorisé par l'autorité en application des articles 25 et 26 de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous la juridiction de la Belgique. »

**Art. 76.** L'article 14, premier alinéa, de la même loi est complété comme suit :

« e) prendre toute autre mesure nécessaire afin de protéger le milieu marin de la mer territoriale et de la zone économique exclusive contre une éventuelle pollution. »

**Art. 77.** A l'article 17 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

— 1° Le § 1<sup>er</sup>, dernier alinéa, est complété par un 5°, libellé comme suit :

« 5° les dommages au sens de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous la juridiction de la Belgique. »

— 2° Le § 5 est remplacé par la disposition suivante :

« § 5. Est puni d'un emprisonnement de quinze jours à un an et d'une amende de cinq cents francs à deux millions de francs, ou d'une de ces peines seulement, celui qui :

1° a contrevenu aux articles 13 à 16 de la présente loi;

2° a contrevenu aux arrêtés d'exécution des articles 13 à 16 de la présente loi. »

**Art. 78.** L'article 85, premier alinéa, de la loi du 24 décembre 1976 relative aux propositions budgétaires 1976-1977 est complété comme suit :

« Toutefois, lorsque la contamination ou la pollution accidentelle survient en mer ou provient d'un navire de mer, ces frais sont à charge de l'auteur de ladite contamination ou pollution, conformément au droit international. Dans ce cas, les propriétaires des navires éventuellement impliqués sont civilement et solidairement responsables. »

**Art. 79.** L'article 3 de la loi du 13 juin 1969 sur le plateau continental de la Belgique est complété comme suit :

« § 2. Toute demande de concession ou d'autorisation comprend une étude d'incidences sur l'environnement qui est établie sous la responsabilité et aux frais du demandeur. La demande est soumise à une évaluation des incidences sur l'environnement.

2° de ambtenaren en agenten van de Beheerseheid van het Mathematisch Model van de Noordzee;

3° de daartoe door hun hiërarchie gemandateerde officieren en onderofficieren van de Marine. »

— 2° Het derde lid wordt vervangen door het volgende :

« De in het tweede lid, 2°, bedoelde ambtenaren en agenten worden eveneens belast met de opsporingstaken van de overtredingen van het Verdrag die volgens internationale overeenkomsten inzake het toezicht vanuit de lucht van de zeeverontreiniging aan de Belgische autoriteiten zijn toevertrouwd. »

— 3° Het artikel wordt aangevuld met een vierde lid, luidend als volgt :

« Van de inbreuken op deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan worden door dezen die de feiten hebben vastgesteld processen-verbaal opgesteld, die bewijswaarde hebben tot het tegendeel is bewezen. »

**Art. 75.** In artikel 13 van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart wordt vóór het zesde lid, het volgende lid ingevoegd :

« Bij risico op mogelijke verontreiniging van het mariene milieu van de territoriale zee of de exclusieve economische zone of in het geval de veiligheid van de scheepvaart in deze mariene zones in gevaar wordt gebracht, heeft de eigenaar van een vaartuig dat aan de grond is gelopen of gezonken is, de verplichting zijn wrak, de wrakstukken, de gezonken tuigen, de lading, de aan boord aanwezige schadelijke stoffen of voorwerpen te lichten en uit het mariene milieu te verwijderen, behoudens indien het achterlaten door de overheid is vergund met toepassing van de artikelen 25 en 26 van de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder rechtsbevoegdheid van België. »

**Art. 76.** Artikel 14, eerste lid, van dezelfde wet wordt aangevuld als volgt :

« e) alle andere nodige maatregelen treffen ter bescherming van het mariene milieu van de territoriale zee en de exclusieve economische zone tegen mogelijke verontreiniging. »

**Art. 77.** In artikel 17 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht :

— 1° § 1, laatste lid wordt aangevuld met een 5° luidend als volgt :

« 5° schade in navolging van de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België. »

— 2° § 5 wordt vervangen door de volgende bepaling :

« § 5. Wordt gestraft met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot één jaar en met een geldboete van vijfhonderd frank tot twee miljoen frank of met één van deze straffen, degene die :

1° de artikelen 13 tot 16 van deze wet overtreedt;

2° de besluiten die ter uitvoering van de artikelen 13 tot 16 van deze wet zijn genomen, overtreedt. »

**Art. 78.** Artikel 85, eerste lid, van de wet van 24 december 1976 houdende budgettaire voorstellen 1976-1977 wordt aangevuld als volgt :

« Wanneer de contaminatie of accidentele verontreiniging evenwel op zee plaatsvindt of afkomstig is van een zeeschip, vallen deze kosten ten laste van de persoon die voormelde contaminatie of verontreiniging heeft veroorzaakt, overeenkomstig het internationaal recht. In dit geval zijn de eigenaars van de eventueel betrokken schepen burgerlijk en hoofdelijk aansprakelijk. »

**Art. 79.** Artikel 3 van de wet van 13 juni 1969 inzake het continentaal plat van België, wordt aangevuld als volgt :

« § 2. Elke aanvraag tot concessie of machtiging omvat een milieueffectenrapport dat is opgesteld onder verantwoordelijkheid en op kosten van de aanvrager. De aanvraag wordt onderworpen aan een milieueffectenbeoordeling.

L'étude d'incidences sur l'environnement est établie et l'évaluation des incidences sur l'environnement est réalisée conformément aux règles relatives à la procédure, au contenu et à la forme établies par le Roi sur proposition conjointe du ministre qui a les Affaires économiques dans ses attributions et du ministre qui a l'Environnement dans ses attributions.

L'exploration et l'exploitation sont soumises à un examen continu de l'influence des activités concernées sur les déplacements de sédiments et sur le milieu marin.

§ 3. Le ministre qui a l'Environnement dans ses attributions émet un avis sur l'étude d'incidences sur l'environnement et sur les résultats de l'évaluation des incidences sur l'environnement.

Les concessions, les autorisations, les prolongations ou les renouvellements ne peuvent être accordés que sur avis favorable du ministre qui a l'Environnement dans ses attributions.

Lors de demandes et demandes de prolongation ou de renouvellement d'une concession ou l'autorisation, il sera tenu compte des résultats de l'examen continu.

Si l'examen continu fait apparaître des effets nuisibles inacceptables des activités concernées sur les déplacements de sédiments et sur le milieu marin, la concession ou l'autorisation peut être retirée ou suspendue en tout ou en partie.

§ 4. L'exploration et l'exploitation sont soumises à une redevance, selon des modalités prévues par les arrêtés de concession, pour l'exécution de l'examen continu de l'influence des activités concernées sur les déplacements de sédiments et sur le milieu marin.

§ 5. Le Roi crée, sur proposition conjointe du ministre qui a les Affaires économiques dans ses attributions et du ministre qui a l'Environnement dans ses attributions, une commission consultative pour assurer la coordination entre les administrations concernées par la gestion de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental et de la mer territoriale.

Un rapport général sur les résultats de l'examen continu est soumis à la commission tous les trois ans.

La commission se charge notamment des points spécifiques suivants :

- la coordination de l'examen des demandes de concession et la formulation d'un avis sur ces demandes;
- le suivi des différentes études réalisées sur l'influence de l'extraction de sable sur le plateau continental;
- l'étude du rapport triennal;
- la recommandation de mesures de correction si une influence négative est constatée et
- la formulation d'avis sur une politique concernant tous les aspects relatifs à l'extraction de sable.

Le Roi peut fixer les modalités de fonctionnement et les frais de fonctionnement de la commission. »

**Art. 80.** Au tableau annexé à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires, à la rubrique « 25-4 Fonds Environnement », les mots « les réparations visées à l'article 40 de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique et les montants visés aux articles 57 et 58 de la même loi » sont insérés entre les mots « les amendes visées à l'article 30 de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution de la mer par les navires » et les mots « Nature des dépenses autorisées ».

**Art. 81.** La loi du 26 mars 1971 sur la protection des eaux de surface contre la pollution est abrogée dans la mesure où elle s'applique à la mer territoriale.

Het milieueffectenrapport wordt opgesteld en de milieueffectenbeoordeling wordt uitgevoerd overeenkomstig de door de Koning, op gezamenlijke voordracht van de minister die de Economische Zaken onder zijn bevoegdheid heeft en de minister die Leefmilieu onder zijn bevoegdheid heeft, vastgestelde regels in verband met de procedure, de inhoud en de vorm.

De exploratie en de exploitatie worden onderworpen aan een continu onderzoek naar de invloed van de betrokken activiteiten op de sedimentafzettingen en op het mariene milieu.

§ 3. De minister die Leefmilieu onder zijn bevoegdheid heeft, brengt advies uit over het milieueffectenrapport en de resultaten van de milieueffectenbeoordeling.

Concessies, machtigingen, verlengingen of vernieuwingen kunnen slechts worden toegestaan mits het gunstig advies van de minister die Leefmilieu onder zijn bevoegdheid heeft.

Bij aanvragen en aanvragen tot verlenging of vernieuwing van een concessie of machtiging zal worden rekening gehouden met de resultaten van het continu onderzoek.

Indien uit het continu onderzoek blijkt dat de betrokken activiteiten onaanvaardbare nadelige gevolgen voor de sedimentafzettingen of voor het mariene milieu hebben, kan de concessie of machtiging, geheel of gedeeltelijk, opgeheven of geschorst worden.

§ 4. De exploratie en de exploitatie worden onderworpen aan een vergoeding volgens de modaliteiten die bepaald worden in de concessiebesluiten, voor de uitvoering van het continu onderzoek naar de invloed van de betrokken activiteiten op de sedimentafzettingen en op het mariene milieu.

§ 5. De Koning stelt op gezamenlijke voordracht van de minister die de Economische Zaken onder zijn bevoegdheid heeft en de minister die Leefmilieu onder zijn bevoegdheid heeft, een raadgevende commissie in om de coördinatie te verzekeren tussen de administraties die betrokken zijn bij het beheer van de exploratie en de exploitatie van het continentaal plat en de territoriale zee.

Om de drie jaar wordt een overzichtsrapport met de resultaten van het continue onderzoek aan de commissie voorgelegd.

De commissie heeft onder andere volgende specifieke opdrachten :

- het coördineren van de onderzoeken van de concessieaanvragen en het formuleren van een advies over deze aanvragen;
- het opvolgen van de verschillende studies die uitgevoerd worden naar de invloed van de zandwinningen op het continentaal plat;
- het onderzoek van het driejaarlijks rapport;
- het adviseren van corrigerende maatregelen indien een negatieve invloed zou worden vastgesteld en
- het formuleren van beleidsvoorbereidende adviezen in verband met alle aspecten die verband houden met de zandwinningen.

De Koning kan de werkingsmodaliteiten en werkingskosten van de commissie vaststellen. »

**Art. 80.** In de tabel gevoegd bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen, wordt in de rubriek « 25-4 Fonds Leefmilieu » tussen de woorden « de geldboeten bedoeld in artikel 30 van de wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van de verontreiniging door schepen » en « Aard van de gemachtigde uitgaven » de woorden « het herstel bedoeld in artikel 40 van de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België en de geldsommen bedoeld in de artikelen 57 en 58 van dezelfde wet » ingevoegd.

**Art. 81.** De wet van 26 maart 1971 op de bescherming van de oppervlaktewateren tegen verontreiniging wordt opgeheven, in zoverre ze van toepassing is op de territoriale zee.

Art. 82. La loi du 8 février 1978 portant approbation et exécution de la Convention pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs et des Annexes, faites à Oslo le 15 février 1972, et du Protocole modifiant la Convention, fait à Oslo le 2 mars 1983, et ses arrêtés d'exécution sont abrogés.

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

Donne à Bruxelles, le 20 janvier 1999.

ALBERT

Par le Roi :

Le Vice-Premier Ministre  
et Ministre de l'Economie et des Télécommunications,  
E. DI RUPO

Le Vice-Premier Ministre et Ministre de l'Intérieur,  
L. VAN DEN BOSSCHE

Le Vice-Premier Ministre et Ministre de la Défense nationale,  
J.-P. PONCELET

Le Ministre de la Politique scientifique,  
Y. YLIEFF

Le Ministre de la Santé publique et des Pensions,  
M. COLLA

Le Ministre des Affaires étrangères,  
E. DERYCKE

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

K. PINXTEN

Le Ministre des Transports,  
M. DAERDEN

Le Ministre de la Justice,  
T. VAN PARYS

Le Secrétaire d'Etat à la Sécurité, à l'Intégration sociale  
et à l'Environnement,  
J. PEETERS

Scellé du sceau de l'Etat :  
Le Ministre de la Justice,  
T. VAN PARYS

—  
Nota

(1) *Session 1997-1998.*

Chambre des représentants :

*Documents.* — Projet de loi, 1695-n° 1. — Amendements, 1695-n° 2. — Rapport, 1695-n° 3. — Texte adopté par la commission (art. 77 de la Constitution), 1695-n° 4. — Texte adopté par la commission (art. 78 de la Constitution), 1695-n° 5. — Texte adopté en séance plénière et transmis au Sénat (art. 78 de la Constitution), 1695-n° 6.

*Session 1998-1999.*

*Documents.* — Texte adopté en séance plénière et transmis au Sénat, 1868-n° 1.

*Annales de la Chambre.* — Sessions des 8 et 10 décembre 1998.

Sénat.

*Documents.* — Projet transmis par la Chambre des représentants, 1-1194-n° 1. — Projet transmis par la Chambre des représentants (art. 77 de la Constitution), 1-1195-n° 1.

Art. 82. De wet van 8 februari 1978 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag ter voorkoming van de verontreiniging van de zee ten gevolge van het storten vanaf schepen en luchtvaartuigen en van de Bijlagen, opgemaakt te Oslo op 15 februari 1972, en van het Protocol tot wijziging van dat Verdrag, opgemaakt te Oslo op 2 maart 1983 en zijn uitvoeringsbesluiten, worden opgeheven.

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

Gegeven te Brussel, 20 januari 1999.

ALBERT

Van Koningswege :

De Vice-Eerste Minister  
en Minister van Economie en Telecommunicatie,  
E. DI RUPO

De Vice-Eerste Minister en Minister van Binnenlandse Zaken,  
L. VAN DEN BOSSCHE

De Vice-Eerste Minister en Minister van Landsverdediging,  
J.-P. PONCELET

De Minister van Wetenschapsbeleid,  
Y. YLIEFF

De Minister van Volksgezondheid en Pensioen,  
M. COLLA

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
E. DERYCKE

De Minister van Landbouw  
en van Kleine en Middelgrote Ondernemingen,  
K. PINXTEN

De Minister van Vervoer,  
M. DAERDEN

De Minister van Justitie,  
T. VAN PARYS

De Staatssecretaris voor Veiligheid,  
Maatschappelijke Integratie en Leefmilieu,  
J. PEETERS

Met 's Lands zegel gezegd :  
De Minister van Justitie,  
T. VAN PARYS

—  
Nota

(1) *Zitting 1997-1998.*

Kamer van volksvertegenwoordigers.

*Gedrukte stukken.* — Wetsontwerp, 1695-nr. 1. — Amendementen, 1695-nr. 2. — Verslag, 1695-nr. 3. — Tekst aangenomen door de commissie (art. 77 van de Grondwet), 1695-nr. 4. — Tekst aangenomen door de commissie (art. 78 van de Grondwet), 1695-nr. 5. — Tekst aangenomen in plenaire vergadering en overgezonden aan de Senaat (art. 78 van de Grondwet), 1695-nr. 6.

*Zitting 1998-1999.*

*Gedrukte stukken.* — Tekst aangenomen in plenaire vergadering en overgezonden aan de Senaat, 1868-nr. 1.

*Handelingen van de Kamer.* — Vergaderingen van 5 en 10 december 1998.

Senaat.

*Documenten.* — Ontwerp overgezonden door de Kamer van volksvertegenwoordigers, 1-1194-nr. 1. — Ontwerp overgezonden door de Kamer van volksvertegenwoordigers. (art. 77 van de Grondwet), 1-1195-nr. 1.

F. 99 — 713

[99/22152]

28 FEVRIER 1999. — Loi modifiant le Code judiciaire en vue de la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique (1)

ALBERT II, Roi des Belges,  
A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Article 1<sup>er</sup>. La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2. A l'article 569, alinéa premier, du Code judiciaire est ajouté un point 31° libellé comme suit :

« 31° à défaut d'autres dispositions attributives de compétence, des demandes introduites en vertu de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique. »

Art. 3. L'article 633 du même Code est complété par un second alinéa libellé comme suit :

« Pour les demandes en matière de saisies conservatoires et les voies d'exécution instituées en vertu de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique, sont également compétents, les juges des saisies des arrondissements de Furnes, Bruges et Anvers. »

Art. 4. Sans porter atteinte aux compétences des tribunaux militaires, les tribunaux de Bruxelles, Bruges, Furnes et Anvers sont compétents pour prendre connaissance des infractions à la présente loi.

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

Donné à Bruxelles, le 28 février 1999.

ALBERT

Par le Roi :

Le Vice-Premier Ministre  
et Ministre de l'Economie et des Télécommunications,  
E. DI RUPO

Le Vice-Premier Ministre et Ministre de l'Intérieur,  
L. VAN DEN BOSSCHE

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

J.-P. PONCELET

Le Ministre de la Politique scientifique,  
Y. YLIEFF

Le Ministre de la Santé publique et des Pensions,  
M. COLLA

Le Ministre des affaires étrangères,  
E. DERYCKE

Le Ministre de l'Agriculture  
et des Petites et moyennes Entreprises,  
K. PINXTEN

Le Ministre des Transports,  
M. DAERDEN

Le Ministre de la Justice,  
T. VAN PARYS

Le Secrétaire d'Etat  
à la Sécurité, à l'Intégration sociale et à l'Environnement,  
J. PEETERS

Scellé du sceau de l'Etat :

Le Ministre de la Justice,  
T. VAN PARYS

N. 99 — 713

[99/22152]

28 FEBRUARI 1999. — Wet tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek met het oog op de bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België (1)

ALBERT II, Koning der Belgen,  
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2. Aan artikel 569, eerte lid, van het Gerechtelijk Wetboek wordt een punt 31° toegevoegd dat luidt als volgt :

« 31° bij ontstentenis van andere bepalingen tot toekenning van bevoegdheid, van de vorderingen ingeleid krachtens de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België. »

Art. 3. Artikel 633 van hetzelfde Wetboek wordt aangevuld met een tweede lid dat luidt als volgt :

« Voor de vorderingen betreffende bewarende beslagen en middelen tot tenuitvoerlegging ingesteld krachtens de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België, zijn de beslagrechters van de arrondissementen van Veurne, Brugge en Antwerpen tevens bevoegd. »

Art. 4. Zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheden van de militaire rechtbanken, zijn de rechtbanken van Brussel, Brugge, Veurne en Antwerpen bevoegd kennis te nemen van de overtredingen van deze wet.

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

Gegeven te Brussel, 28 februari 1999.

ALBERT

Van Koningswege :

De Vice-Eerste Minister  
en Minister van Economie en Telecommunicatie,  
E. DI RUPO

De Vice-Eerste Minister en Minister van Binnenlandse Zaken,  
L. VAN DEN BOSSCHE

De Vice-Eerste Minister  
en Minister van Landsverdediging,  
J.-P. PONCELET

De Minister van Wetenschapsbeleid,  
Y. YLIEFF

De Minister van Volksgezondheid en Pensioenen,  
M. COLLA

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
E. DERYCKE

De Minister van Landbouw  
en van Kleine en Middelgrote Ondernemingen,  
K. PINXTEN

De Minister van Vervoer,  
M. DAERDEN

De Minister van Justitie,  
T. VAN PARYS

De Staatssecretaris voor Veiligheid,  
Maatschappelijke Integratie en Leefmilieu,  
J. PEETERS

Met 's Lands zegel gezegd :

De Minister van Justitie,  
T. VAN PARYS