DOC 55 **1935/001**

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

20 avril 2021

PROJET DE LOI

modifiant le Code belge de la Navigation

SOMMAIRE

Pages

Résumé 3
Exposé des motifs 4
Avant-projet 29
Analyse d'impact 63
Avis du Conseil d'État 71
Projet de loi 82
Coordination des articles 130
Avis de l'Autorité de protection des données 370

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

20 april 2021

WETSONTWERP

tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek

INHOUD

Blz.

Samenvatting 3
Memorie van toelichting 4
Voorontwerp 29
Impactanalyse 67
Advies van de Raad van State 71
Wetsontwerp 82
Coördinatie van de artikelen 247
Advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit 381

04444

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 20 avril 2021.	*De regering heeft dit wetsontwerp op 20 april 2021 ingediend.*
Le "bon à tirer" a été reçu à la Chambre le 29 avril 2021.	*De "goedkeuring tot drukken" werd op 29 april 2021 door de Kamer ontvangen.*

N-VA	:	*Nieuw-Vlaamse Alliantie*
Ecolo-Groen	:	*Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen*
PS	:	*Parti Socialiste*
VB	:	*Vlaams Belang*
MR	:	*Mouvement Réformateur*
CD&V	:	*Christen-Democratisch en Vlaams*
PVDA-PTB	:	*Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique*
Open Vld	:	*Open Vlaamse liberalen en democraten*
Vooruit	:	*Vooruit*
cdH	:	*centre démocrate Humaniste*
DéFI	:	*Démocrate Fédéraliste Indépendant*
INDEP-ONAFH	:	*Indépendant - Onafhankelijk*

Abréviations dans la numérotation des publications:		*Afkorting bij de numering van de publicaties:*	
DOC 55 0000/000	*Document de la 55e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi*	*DOC 55 0000/000*	*Parlementair document van de 55e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer*
QRVA	*Questions et Réponses écrites*	*QRVA*	*Schriftelijke Vragen en Antwoorden*
CRIV	*Version provisoire du Compte Rendu Intégral*	*CRIV*	*Voorlopige versie van het Integraal Verslag*
CRABV	*Compte Rendu Analytique*	*CRABV*	*Beknopt Verslag*
CRIV	*Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)*	*CRIV*	*Integraal Verslag, met links het defi nitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)*
PLEN	*Séance plénaire*	*PLEN*	*Plenum*
COM	*Réunion de commission*	*COM*	*Commissievergadering*
MOT	*Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)*	*MOT*	*Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)*

RÉSUMÉ

Le présent projet de loi vise à apporter quelques ajustements et ajouts au Code belge de la Navigation. Certains ajustements sont purement textuels. Quelques définitions sont également ajoutées car elles faisaient défaut dans la version originale (par exemple, les définitions de fréteur et affréteur). Les ajustements les plus importants ont été discutés en concertation avec le secteur concerné. Compte tenu que la révision de la navigation de plaisance s'est déroulée parallèlement aux travaux sur le Code belge de la navigation, toutes les règles relatives à la navigation de plaisance sont désormais intégrées dans le code.

SAMENVATTING

Het voorliggende wetsontwerp beoogt enkele aanpassingen en toevoegingen aan het Belgisch Scheepvaartwetboek. Enkele aanpassingen zijn louter tekstueel, er worden ook enkele definities toegevoegd die in de originele versie ontbreken (bv. definitie van bevrachter en vervrachter). De belangrijkste aanpassingen werden aangepast in overleg met de sector. Doordat de herziening van de pleziervaart parallel verliep met de werkzaamheden aan het Belgisch Scheepvaartwetboek worden nu alle regels voor pleziervaart geïntegreerd in het wetboek.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

EXPOSÉ GÉNÉRAL

1. ***Introduction***

Le Code belge de la Navigation, qui entrait en vigueur le 1er septembre 2020, a été publié au *Moniteur belge* le 1er août 2019. Le Code belge de la Navigation avait pour but de moderniser, d'harmoniser et de codifier le droit maritime belge. Presque un an après sa publication, le présent avant-projet de loi vise à y apporter quelques adaptations et ajouts. Les principales adaptations sont le résultat de la concertation avec le secteur. En même temps, le présent projet de loi intègre la loi du 5 juillet 2018 relative à la navigation de plaisance dans le Code belge de la Navigation en tant que nouveau Livre 5.

2. ***Modifications au Livre 1er: Dispositions générales***

Dans ce chapitre, quelques modifications sont apportées au texte pour le rendre plus lisible. Quelques définitions sont également ajoutées par souci de complétude. L'ordre dans lequel les documents sont remis au Registre naval belge est clarifié pour tenir compte de la remise électronique des documents de sorte que les documents puissent également être remis en dehors des heures d'ouverture du Registre naval belge.

3. ***Chapitre 3: Modifications au Livre 2. Navigation de mer***

La majorité de ces modifications ont été discutées lors de plusieurs réunions de concertation entre le Service public fédéral Mobilité et Transports – Direction générale Navigation et le secteur, en particulier l'Union royale des armateurs belges (URAB). Le but de cette concertation était d'adapter le Code belge de la Navigation afin de rendre la Belgique encore plus attrayante en tant que nation maritime.

À la demande de l'URAB, quelques adaptations ont également été apportées pour que le Code belge de la Navigation puisse soutenir le secteur de manière optimale.

Il convient de noter que, dans les modifications apportées, les intérêts du secteur ont toujours été soigneusement mis en balance avec ceux de l'État belge, de la sécurité de la navigation, de la protection du milieu marin et des droits des gens de mer. Les modifications

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

ALGEMENE TOELICHTING

1. ***Inleiding***

Op 1 augustus 2019 werd het Belgisch scheepvaartwetboek gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad*. en trad in werking op 1 september 2020. Het Belgisch scheepvaartwetboek beoogde een modernisering, harmonisering en codificatie van het Belgische maritieme recht. Bijna een jaar na de publicatie beoogt het voorliggend voorontwerp van wet enkele aanpassingen en toevoegingen in te voeren De belangrijkste aanpassingen zijn het resultaat van overleg met de sector. Tevens integreert dit wetsontwerp de wet van 5 juli 2018 betreffende de pleziervaart in het Belgisch Scheepvaartwetboek als een nieuw boek 5.

2. ***Wijzigingen aan Boek 1: Algemene bepalingen***

In dit hoofdstuk worden enkele tekstuele wijzigingen aangebracht om de tekst leesbaarder te maken. Ook worden enkele definities toegevoegd met het oog op de volledigheid van de tekst. De volgorde van aanbieding van documenten bij het Belgisch Scheepsregister wordt verduidelijkt om rekening te houden met het elektronisch aanbieden van documenten zodat dit ook kan gebeuren buiten de openingsuren van het Belgisch Scheepsregister.

3. ***Hoofdstuk 3: Wijzigingen aan Boek 2. Zeevaart***

Het merendeel van deze wijzigingen werden in verschillende overlegvergaderingen tussen de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer – Directoraat-generaal Scheepvaart en de sector, met name de Koninklijke Belgische Redersvereniging (KBRV) besproken. Opzet van dit overleg was het Belgisch Scheepvaartwetboek aan te passen zodat België nog aantrekkelijker wordt als maritieme natie.

Op vraag van KBRV worden ook enkele aanpassingen gemaakt opdat het Belgisch Scheepvaartwetboek de sector optimaal kan ondersteunen.

Het weze opgemerkt dat bij de opgenomen wijzigingen de belangen van de sector steeds zorgvuldig werden afgewogen met die van de Belgische Staat, de veiligheid van de scheepvaart, het beschermen van het marien milieu en de rechten van zeevarenden. De wijzigingen

apportées reflètent un compromis équilibré entre les intérêts de l'État belge et ceux du secteur.

Plusieurs adaptations ont également été apportées au texte pour préciser que le Livre 2 ne s'applique qu'aux navires de mer.

4. *Chapitre 4: Modifications au Livre 3. Navigation intérieure*

Il s'agit ici simplement de modifications apportées au texte pour en améliorer la lisibilité. Il y a encore concertation entre les administrations compétentes et le secteur de la navigation intérieure sur un nouveau chapitre relatif à l'affrètement et au transport. Le fruit de ces discussions fera l'objet d'un projet de loi distinct.

5. ***Chapitre 5: Modifications au Livre 4. Mise en application***

Quelques nouvelles sanctions sont introduites, qui faisaient encore défaut dans l'ordre juridique belge, comme en ce qui concerne la navigation avec des pétroliers à simple coque. En vertu du Règlement européen 530/2012 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2012 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque, les infractions doivent être punies. Toutefois, il n'y avait pas encore de sanction pénale dans le droit belge. En même temps, quelques infractions ne deviennent passibles que de sanctions administratives, conformément à la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation, comme en ce qui concerne les droits des passagers. Ces adaptations s'inscrivent dans le cadre de la poursuite de la dépénalisation du droit maritime.

Le système de poursuites administratives a été introduit par la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation pour des infractions aux lois et à leurs arrêtés d'exécution en matière de navigation de plaisance, de navigation intérieure et de navigation maritime.

Dans un premier temps, l'intention était de prévoir des amendes administratives comme alternative aux amendes pénales. La deuxième phase peut maintenant entrer en vigueur, à savoir dépénaliser certaines infractions sur base de l'expérience acquise.

Le système des amendes administratives pour la navigation est en vigueur depuis bientôt deux ans. L'expérience acquise par le Service Amendes administratives de la DG Navigation du Service public fédéral

die worden aangebracht reflecteren een evenwichtig compromis tussen de Belgische Staat en de belangen van de sector.

Tevens werden verschillende tekstaanpassingen doorgevoerd om te verduidelijken dat boek 2 enkel van toepassing is op zeeschepen.

4. ***Hoofdstuk 4: Wijzigingen aan Boek 3. Binnenvaart***

Het betreft hier enkel tekstuele aanpassingen om de leesbaarheid te verbeteren. Er is nog overleg tussen de bevoegde administraties en de binnenvaartsector over een nieuw hoofdstuk betreffende bevrachting en vervoer. Van zodra deze besprekingen afgerond zijn, zal dit het voorwerp uitmaken van een apart wetsontwerp.

5. ***Hoofdstuk 5: Wijzigingen aan boek 4. Handhaving***

Er worden enkele nieuwe sancties ingevoerd die nog ontbraken in de Belgische rechtsorde, zoals het varen met enkelwandige tankers. Krachtens de Europese Verordening 530/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2012 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen, moeten overtredingen bestraft worden. Er was echter nog geen strafsanctie ingevoerd in het Belgisch recht. Tevens worden enkele overtredingen nog slechts strafbaar met administratieve sancties, overeenkomstig de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten, zoals de bijvoorbeeld de passagiersrechten. Deze aanpassingen kaderen in de verdere depenalisering van het maritiem recht.

Het systeem van administratieve vervolging werd ingevoerd door de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten voor inbreuken op de wetten en hun uitvoeringsbesluiten van de plezier-, binnen- en zeevaart.

In een eerste fase was het de bedoeling om de administratieve geldboetes te voorzien als alternatief van de strafrechtelijke geldboetes. Nu kan de tweede fase in werking treden en dat is het depenaliseren van bepaalde inbreuken op basis van de opgedane ervaring.

Het systeem van administratieve geldboetes in de scheepvaart is nu bijna twee jaar van kracht. Uit ervaring opgedaan door de Dienst Administratieve Geldboetes van DG Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst

Mobilité et Transports (SAA) a montré que le système des amendes administratives est un système efficace pour mener une politique de répression effective et dissuasive dans le domaine de la navigation.

La plupart des procès-verbaux concernant les infractions à la navigation sont envoyés par défaut au SAA par le Ministère public pour infliger des amendes administratives. Pour infliger les sanctions de manière plus rapide et efficace et pour réduire au maximum le délai entre l'infraction et la sanction, le présent projet de loi vise à dépénaliser certaines infractions. Il s'agit d'infractions qui:

• ne peuvent être passibles que d'une amende et peuvent donc être mieux traitées au niveau administratif (principe de subsidiarité);

• ou qui sont transmises par défaut au SAA par le Ministère public.

Les avantages de la dépénalisation:

• le SAA peut agir immédiatement après la réception du procès-verbal, sans avoir à attendre la décision du Ministère public. De cette façon, le délai entre la constatation de l'infraction et le moment où la sanction est infligée est raccourci;

• une autorité compétente;

• une procédure uniforme;

• une décision;

• un appel final.

La dépénalisation accrue des infractions rejoint également la tendance internationale à la décriminalisation des gens de mer.

Outre la dépénalisation de certaines infractions, plusieurs modifications et clarifications sont apportées à la loi du 25 décembre 2016 afin d'améliorer la procédure de poursuites administratives et la rendre plus efficace en tenant compte de l'expérience acquise par le SAA. Par exemple, la procédure à suivre en ce qui concerne le choix de la langue pour l'établissement des procès-verbaux pour les faits pénaux et dépénalisés devient identique, un représentant légal est introduit, etc.

Le présent projet de loi introduit également les dispositions nécessaires pour que la DG Navigation accède à la plate-forme E-PV du SPF Emploi, Travail et Concertation sociale.

Mobiliteit en Vervoer (DAG) is gebleken dat het systeem van administratieve geldboetes een efficiënt systeem is om een effectief en afschrikwekkend handhavingsbeleid te voeren in de scheepvaart.

De meeste processen-verbaal betreffende inbreuken op de scheepvaart worden door het Openbaar Ministerie standaard overgemaakt aan de DAG voor het opleggen van administratieve geldboetes. Om over te gaan tot een nog snellere en efficiëntere sanctionering, om de tijd tussen de inbreuk en de sanctie zo kort mogelijk te houden, heeft dit wetsontwerp tot doel om bepaalde inbreuken te depenaliseren. Het gaat over inbreuken die:

• enkel kunnen worden bestraft met een geldboete en daarom beter op administratief niveau kan worden afgewerkt (subsidiariteitsbeginsel);

• of waarvan is gebleken dat het Openbaar Ministerie deze standaard overmaakt aan de DAG.

De voordelen van depenalisering:

• de DAG kan onmiddellijk na de ontvangst van het proces-verbaal optreden, zonder te moeten wachten op de beslissing van het Openbaar Ministerie. De tijd tussen het vaststellen van de inbreuk en het opleggen van de sanctie wordt op deze manier verkort;

• één bevoegde autoriteit;

• één uniforme procedure;

• één beslissing;

• één finaal beroep.

Het verder depenaliseren van inbreuken sluit ook aan bij de internationale tendens tot het decriminaliseren van de zeevarenden.

Naast het depenaliseren van enkele inbreuken worden er nog enkele wijzigingen en verduidelijkingen aangebracht aan de wet van 25 december 2016 die tot doel hebben om de procedure tot administratieve vervolging te verbeteren en efficiënter te maken rekening houdend met de ervaring die is opgedaan door de DAG. Zo wordt de procedure voor de taalkeuze voor voor het opstellen van processen-verbaal voor strafrechtelijke en gedepenaliseerde feiten identiek, het instellen van een wettelijke vertegenwoordiger, etc.

Tevens voorziet het voorliggende wetsontwerp in de noodzakelijke bepalingen om DG Scheepvaart te laten toetreden tot het platform E-PV van de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg.

6. ***Chapitre 6: Insertion d'un Livre 5 dans le Code belge de la Navigation***

Le présent projet intègre également la loi du 5 juillet 2018 relative à la navigation de plaisance dans le Code belge de la Navigation. Il rend également les dispositions relatives à la constitution de droits réels sur les navires de plaisance applicables aux navires de plaisance utilisés à des fins professionnelles. Comme les navires de plaisance propres peuvent désormais servir de gage aux entrepreneurs, le secteur reçoit des stimulants économiques supplémentaires du fait que des crédits peuvent être obtenus plus facilement.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

CHAPITRE 2

Modifications au livre 1er du code belge de la navigation

Article 2

Dans cet article, quelques modifications sont apportées au texte et la définition du Règlement (UE) n° 530/2012 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2012 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque est ajoutée. Cela revêt de l'importance pour le contrôle de l'application de ce règlement.

Articles 3 et 4

Dans ces articles sont ajoutées les définitions nécessaires à la bonne compréhension du reste du texte, notamment en raison de l'intégration de la loi du 5 juillet 2019 relative à la navigation de plaisance.

Article 5

Cet article clarifie l'ordre des remises au Registre naval belge. Ces modifications permettront de déposer par voie électronique des documents au Registre naval belge pendant la nuit ou le week-end. En effet, le transport maritime a une portée mondiale et il doit donc être possible d'enregistrer un navire sous pavillon belge à tout moment. Par exemple, si un navire passe sous pavillon belge alors qu'il se trouve dans l'océan Pacifique, cette opération doit être confirmée au Registre naval belge. Si cela se passait le week-end ou la nuit, il fallait jusqu'à présent toujours attendre le jour ouvrable

6. ***Hoofdstuk 6: Invoeging van een Boek 5 in het Belgisch Scheepvaartwetboek***

Het voorliggende ontwerp integreert eveneens de wet van 5 juli 2018 betreffende de pleziervaart in het Belgisch Scheepvaartwetboek. Ook worden de bepalingen inzake het vestigen van zakelijke rechten op pleziervaartuigen van toepassing gemaakt op pleziervaartuigen die gebruikt worden voor beroeps- of bedrijfsmatig gebruik. Doordat eigen pleziervaartuigen nu als onderpand kunnen dienen voor ondernemers, verkrijgt de sector bijkomende economische stimulansen doordat er makkelijker krediet kan verkregen worden.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

HOOFDSTUK 2

Wijzigingen aan boek 1 van het belgisch scheepvaartwetboek

Artikel 2

In dit artikel worden tekstuele wijzigingen aangebracht en wordt de definitie van Verordening (EU) nr. 530/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2012 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen toegevoegd. Dit is van belang voor de handhaving op deze verordening.

Artikelen 3 en 4

In deze artikelen worden definities toegevoegd die noodzakelijk zijn voor het goed begrip van de verdere tekst, in het bijzonder door de integratie van de wet van 5 juli 2019 betreffende de pleziervaart.

Artikel 5

In dit artikel wordt de volgorde van de aanbiedingen bij het Belgisch Scheepsregister verduidelijkt. Door deze wijzigingen wordt het mogelijk aan het Belgisch Scheepsregister bezorgde documenten neer te leggen gedurende de nacht of gedurende het weekend op elektronische wijze. Scheepvaart is immers een mondiaal gegeven waarbij het mogelijk moet zijn om ten alle tijden een schip onder Belgische vlag te brengen. Als bijvoorbeeld een schip onder Belgische vlag komt terwijl het zich op de Stille Oceaan bevindt, moet deze bevestiging aan het Belgisch Scheepsregister worden

suivant pour enregistrer cette action. Il en résulte une insécurité juridique si un incident devait se produire à bord du navire entre ces deux moments, la question du droit applicable pouvant alors se poser. En rendant les dépôts possibles la nuit et le week-end, cette insécurité juridique disparaît. Le traitement administratif est alors réalisé le premier jour ouvrable suivant le dépôt.

Le même raisonnement s'applique aux dépôts d'une saisie conservatoire sur un navire de mer dans un port belge. Vu qu'un navire de mer n'est présent dans un port que pendant une courte durée, il est nécessaire de pouvoir déposer immédiatement de tels jugements ou actes.

CHAPITRE 3

Modifications au livre 2 du code belge de la navigation

Article 6

La mention de la radiation de l'enregistrement sur le certificat de jaugeage est supprimée par souci de simplification administrative. Cette obligation était prévue pour indiquer clairement que le certificat de jaugeage n'était plus en vigueur sur un navire ne battant plus pavillon belge. Depuis 2017, le Registre naval belge fait partie du SPF Mobilité et Transports, ce qui signifie que la radiation du Registre naval belge peut être communiquée en interne aux services compétents de la DG Navigation, qui peuvent alors prendre les mesures nécessaires.

Article 7

Dans la version néerlandaise, le terme "*register der zeeschepen*" est remplacé par le terme "*zeeschepenregister*".

Article 8

Cette modification permet de changer le nom d'un navire lorsqu'il est inscrit dans un registre des affrètements coque nue. Toutefois, cela n'est possible qu'avec l'autorisation expresse du Registre naval belge et des créanciers hypothécaires.

bevestigd. Indien die in het weekend of de nacht was, moest tot op heden altijd gewacht worden tot de volgende werkdag om deze actie te registreren. Dit heeft een juridisch onzekerheid tot gevolg indien er tussen deze 2 ogenblikken een incident zou voordoen aan boord van het schip waarbij de vraag naar het toepasselijk recht kan worden gesteld. Door de neerleggingen ook in de nacht en in het weekend mogelijk te maken, wordt deze juridische onzekerheid weggewerkt. De administratieve verwerking vindt dan plaats op de eerstvolgende werkdag na de neerlegging.

Dezelfde redenering is van toepassing op neerleggingen van een bewarend beslag op een zeeschip in een Belgische haven. Door de korte tijd dat een zeeschip zich in een haven bevindt, is het noodzakelijk om dergelijke vonnissen of aktes onmiddellijk te kunnen neerleggen.

HOOFDSTUK 3

Wijzigingen aan boek 2 van het belgisch scheepvaartwetboek

Artikel 6

Het vermelden van de doorhaling van registratie op de meetbrief wordt afgeschaft met het oog op administratieve vereenvoudiging. Deze verplichting bestond om de duidelijk te maken dat de meetbrief niet meer van kracht was op een schip dat niet langer meer onder Belgische vlag vaart. Sinds 2017 is het Belgisch Scheepsregister een onderdeel van de FOD Mobiliteit en Vervoer, waardoor de schrapping uit het Belgisch Scheepsregister intern kan meegedeeld worden aan de bevoegde diensten binnen DG Scheepvaart die dan de nodige stappen kunnen nemen.

Artikel 7

De term "register der zeeschepen" wordt vervangen door de correcte term "zeeschepenregister"

Artikel 8

Door deze wijziging wordt mogelijk gemaakt dat een schip van naam kan veranderen wanneer het zich in een rompbevrachtingsregister bevindt. Dit kan echter enkel mits uitdrukkelijke toestemming van het Belgisch Scheepsregister en de hypothecaire schuldeisers.

Article 9

L'article 3.1.2.5. contenait déjà une disposition permettant d'enregistrer des bateaux de navigation intérieure spéciaux. Nous pensons principalement aux petits bateaux de travail dans les eaux intérieures, qui ne doivent pas respecter les prescriptions techniques pour les bateaux de navigation intérieure telles que définies par l'Europe. Cet article permet que des navires de mer spéciaux, par exemple des navires de recherche, soient également enregistrés dans le Registre naval belge, afin de remédier à cette lacune dans la loi. Sur la base de cet article, lu en combinaison avec l'article 3.1.2.5 pour la navigation intérieure, un registre spécial peut également être créé pour les navires sans équipage et les navires publics.

Article 10

C'est le débiteur à qui la dette incombe qui est indiqué au lieu du navire lui-même. L'article est à présent conforme à l'article 129, paragraphe 1er, de la loi hypothécaire et a la même portée.

Article 12

Dans cet article, la version française est adaptée pour être en parfaite conformité avec la version néerlandaise.

Article 14

Un navire peut également se trouver en haute mer, ce qui, techniquement, n'est pas considéré comme l'"étranger". C'est pourquoi il est précisé que cette disposition s'applique dès que le navire ne se trouve pas en Belgique.

Article 15

L'article 106 de la loi du 8 mai 2019 introduisant le Code belge de la Navigation abroge la loi organique du 26 août 1919 du Conseil des prises. Grâce à ce système, les navires capturés à l'ennemi en temps de guerre pouvaient être vendus. Dans l'article 2.2.4.5 du Code belge de la Navigation, la prise est encore mentionnée comme manière d'acquérir la propriété de navires de mer. Vu l'abrogation de la loi précitée du 26 août 1919, cela n'est juridiquement plus possible et la disposition est donc supprimée.

Artikel 9

In artikel 3.1.2.5. was reeds een bepaling opgenomen dat het mogelijk maakte om speciale binnenschepen te registreren. We denken hier voornamelijk aan kleine werkbootjes op de binnenwateren die niet moeten voldoen aan de technische vereisten voor binnenschepen zoals door Europa bepaald. Dit artikel laat toe dat speciale zeeschepen, bv. onderzoeksschepen eveneens geregistreerd kunnen worden in het Belgisch Scheepsregister zodat deze leemte in de wet verdwijnt. Ook kan op basis van dit artikel, in combinatie met het artikel 3.1.2.5 voor de binnenvaart een bijzonder register worden aangelegd voor onbemande vaartuigen en overheidsvaartuigen.

Artikel 10

Het is de schuldenaar bijwie de schuld ligt die aangewezen wordt in plaats van het schip zelf Het artikel is nu in lijn met artikel 129, eerste lid, van de Hypotheekwet en heeft dezelfde draagwijdte.

Artikel 12

In dit artikel wordt de Franstalige versie aangepast opdat deze in volledige conformiteit is met de Nederlandstalige versie.

Artikel 14

Een schip kan zich eveneens op volle zee bevinden, wat technisch gezien niet onder 'buitenland' valt. De tekst wordt daarom verduidelijkt dat deze bepaling van toepassing is zodra het schip zich niet in België bevindt.

Artikel 15

Artikel 106 van de wet van 8 mei 2019 tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek heft de wet van 26 augustus 1919 tot inrichting van het Prijsgerecht op. Via dit systeem konden schepen die in tijde van oorlog buit waren gemaakt op de vijand verkocht worden. In artikel 2.2.4.5 van het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt de prijsmaking als een manier om de eigendom van zeeschepen te verwerven nog vermeld. Door het opheffen van de voormelde wet van 26 augustus 1919 is dit juridisch niet meer mogelijk en wordt dit dan ook geschrapt.

Article 16

Un privilège sur la cargaison pourrait être néfaste pour les institutions financières et plus particulièrement pour les banques finançant les navires, qui veillent à ce que nos armateurs belges puissent développer leur flotte de manière concurrentielle et la rajeunir, la moderniser et la rendre plus écologique en temps utile. En effet, la création d'un privilège sur la cargaison érode leur sûreté par hypothèque. Cela rend l'obtention de crédits plus difficile pour les armateurs. Grâce à cette modification, le CBN est dans une large mesure conforme au régime de la Convention de 1993 sur les privilèges maritimes et seuls sont maintenus quelques petits privilèges nationaux qui n'affectent pas l'octroi de crédits. On évite ainsi tout contournement du droit belge au niveau international.

Article 17

Cette modification est une conséquence de la modification de l'article 16. En raison de la suppression du privilège sur la cargaison, le délai de prescription pour ce privilège doit également être supprimé.

Article 18

Comme une personne intéressée à la cargaison n'a plus aucun privilège sur la valeur du navire, il est somme toute logique qu'une hypothèque maritime ne s'étende pas à la cargaison. Cela constituait également une dérogation aux usages contractuels et n'est pas souhaitable. Les mots "…et au fret" sont donc supprimés du texte.

Article 19

La mention, par le Registre naval belge, dans les registres publics, des conditions auxquelles une créance est soumise est une lourde charge administrative ne présentant aucun avantage. Un acte hypothécaire est souvent très détaillé et contient de nombreuses conditions. Cette disposition obligerait le Registre naval belge à inclure toutes ces conditions dans les registres, ce qui n'a aucune valeur ajoutée.

Article 20

La méthode de travail du Registre naval belge est précisée dans cet article. Par analogie avec l'article 92 de la loi hypothécaire, il devient possible que la mainlevée pour les navires soit effectuée via un acte notarié unilatéral. Les parties ne sont pas tenues de comparaître

Artikel 16

Een ladingvoorrecht zou nadelig kunnen zijn voor de financiële instellingen en meer bepaald de scheepsfinancierende banken die ervoor zorgen dat onze Belgische reders op competitieve wijze hun vloten kunnen uitbouwen en op tijd en stond verjongen, moderniseren en vergroenen. Door de creatie van een ladingvoorrecht wordt immers hun zekerheid door hypotheek uitgehold. Dit maakt het voor reders moeilijker om kredieten te verkrijgen. Door deze aanpassing is het BSW in grote mate in lijn met de regeling van het Scheepsvoorrechtenverdrag van 1993 en worden slechts enkele kleine nationale voorrechten behouden die geen invloed hebben op de kredietverlening. Op deze manier wordt ontwijking van Belgisch recht op internationaal vlak vermeden.

Artikel 17

Deze wijziging is een gevolg van de wijziging in artikel 16. Door het schrappen van het ladingvoorrecht moet ook de verjaringstermijn voor dit voorrecht opgeheven worden.

Artikel 18

Doordat een ladingbelanghebbende geen voorrecht meer heeft op de waarde van het schip, is het ook niet meer dan logisch dat een scheepshypotheek zich niet uitstrekt tot de lading. Dit was ook een afwijking van de contractuele gewoonten en is niet wenselijk. "…en de vracht" wordt dus uit de tekst verwijderd.

Artikel 19

Het vermelden door het Belgisch Scheepsregister in de openbare registers van de voorwaarden waaraan een schuldvordering is onderworpen is een zware administratieve last zonder enig voordeel. Een hypotheekakte is vaak heel uitgebreid en bevat tal van voorwaarden. Deze bepaling zou het Belgisch Scheepsregister verplichten al deze voorwaarden op te nemen in de registers wat geen toegevoegde waarde heeft.

Artikel 20

De werkwijze van het Belgisch Scheepsregister wordt in dit artikel nader gepreciseerd. Naar analogie met artikel 92 van de Hypotheekwet wordt het mogelijk dat handlichting voor schepen mogelijk is via éénzijdige notariële akte. De partijen moeten in deze procedure niet

dans cette procédure, ce qui allège considérablement la procédure. Il s'agit donc d'une simplification pour toutes les parties.

verschijnen wat de procedure aanzienlijk lichter maakt. Het betreft dus een vereenvoudiging voor alle partijen.

Article 21

L'amende administrative infligée conformément au Code belge de la Navigation ou à la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation est reprise dans la liste des créances maritimes pour lesquelles une saisie conservatoire et une saisie-exécution sont possibles. C'est là une conséquence logique du privilège déjà accordé à ces amendes dans l'article 2.2.5.14 du CBN. De cette manière, il est également possible de saisir d'autres navires du même armateur qui n'a pas payé ses amendes malgré des sommations en ce sens.

Artikel 21

De administratieve geldboete opgelegd overeenkomstig het Belgisch Scheepvaartwetboek of de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes in toepassing van inbreuken op de scheepvaartwetten wordt opgenomen in de lijst van zeevorderingen waarvoor bewarend en uitvoerend beslag mogelijk zijn. Dit is een logisch gevolg van het voorrecht dat reeds aan deze geldboetes werd toegekend in artikel 2.2.5.14 BSW. Op deze manier kan ook beslag gelegd worden op andere schepen van dezelfde reder die in weerwil met aanmaningen zijn boetes niet betaald.

Article 22

Grâce à cette modification, les intérêts des actionnaires minoritaires sont protégés, en ce sens qu'ils doivent être consultés. Cela est également conforme à l'article 2.3.1.6. Raison et équité. En effet, inscrire dans la loi que les actionnaires majoritaires ne doivent pas consulter les actionnaires minoritaires aurait pour effet, dans le cas de grands investissements tels que des navires, de décourager la participation dans le capital pour l'achat d'un navire. Vu cette adaptation, la consultation obligatoire est le principe à respecter, mais il est possible de prendre contractuellement les dispositions nécessaires quant aux décisions qui n'y sont pas soumises.

Artikel 22

Met deze wijziging worden de belangen van minderheidsaandeelhouders beschermd doordat zij geraadpleegd moeten worden. Dit is eveneens conform artikel 2.3.1.6. Redelijkheid en billijkheid. Het wettelijk inbouwen dat de meerderheidsaandeelhouders de minderheidsaandeelhouders niet moeten raadplegen zou immers in grote investeringen zoals schepen, remmend werken op de participatie in het kapitaal voor de aankoop van een schip. Door de aanpassing is de verplichte raadpleging het uitgangspunt maar kunnen er contractueel de nodige afspraken gemaakt worden van welke beslissingen hier niet aan onderworpen zijn.

Articles 23 et 24

En pratique, des pouvoirs de représentation plutôt complexes sont généralement repris dans les joint-ventures avec copropriété quirataire entre deux ou plusieurs copropriétaires quirataires. Si les limitations de compétence du propriétaire quirataire ne sont pas opposables aux tiers, même lorsqu'elles ont été rendues publiques par l'inscription au registre naval, le pavillon belge pourrait devenir moins intéressant pour les copropriétaires.

Artikelen 23 en 24

In de praktijk worden in joint ventures met scheepsmede-eigendom tussen twee of meerdere scheepsmede-eigenaars doorgaans eerder complexe vertegenwoordigingsbevoegdheden opgenomen. Als de bevoegdheidsbeperkingen van de quirataire scheepseigenaar niet aan derden tegenstelbaar zijn zelfs wanneer ze openbaar zijn gemaakt door inschrijving in het scheepsregister, zou de Belgische vlag wel minder interessant kunnen worden voor de mede-eigenaars.

Article 26

En raison de la philosophie selon laquelle le navire sert de gage pour les créances, il faut faire preuve ici d'une extrême prudence afin de protéger les propriétaires de navires contre des erreurs dont ils ne sont pas

Artikel 26

Door de filosofie dat het schip als verhaalsobject dient voor vorderingen moet hier uiterst voorzichtig mee worden omgegaan om de scheepseigenaren toch te beschermen tegen fouten waaraan zij geen verantwoordelijkheid

responsables. Par exemple, l'article 2.3.1.22 du CBN dispose que le propriétaire du navire est responsable in solidum des obligations contractées par le capitaine pour le compte d'une autre partie telle que le gérant du navire ou l'affréteur au voyage. Cette construction juridique n'existe pas en droit commun belge ni dans le droit maritime des pays voisins. Il est impossible pour le propriétaire du navire d'apporter la preuve négative que le capitaine a outrepassé ses compétences et n'avait donc pas le mandat pour engager le propriétaire de navire. Ce point est traité à l'article 26.

Articles 27 à 38

Ce titre ne s'applique qu'aux navires de mer. Cela est précisé dans ces articles.

Article 39

Le législateur laisse ici la possibilité d'étendre le champ d'application des conventions internationales obligeant les navires à avoir une assurance pour la pollution par les hydrocarbures ou l'enlèvement de l'épave pour les navires de plus petite taille.

Article 40

Cet article précise que le personnel industriel n'est pas couvert par la définition de passager selon la convention PAL. En effet, dans le cas du personnel industriel, il ne s'agit pas d'un contrat de transport, mais d'un contrat de travail. La loi du 16 juin 2020 concernant le transport du personnel industriel à bord de navires a déjà introduit cette disposition pour le chapitre sur la sécurité à bord des navires de mer et cet article l'étend aux dispositions applicables à l'assurance obligatoire pour le transport de passagers.

Articles 41 à 47

Voir les articles 27 à 38.

Article 48

Voir l'article 39.

Articles 49 à 51

Voir les articles 27 à 38.

hebben. Zo wordt in artikel 2.3.1.22 BSW bepaalt dat de scheepseigenaar in solidum aansprakelijk is voor verbintenissen aangegaan door de kapitein voor rekening van een andere partij zoals de scheepsmanager of de reisbevrachter. Deze juridische constructie bestaat niet in het Belgisch gemeenrecht noch in het zeerecht van de buurlanden. Het is voor de scheepseigenaar onmogelijk om negatief bewijs te leveren dat de kapitein buiten zijn bevoegdheid handelde en dus niet over het mandaat beschikte om de scheepseigenaar te verbinden. Dit wordt in artikel 26 aangepakt.

Artikelen 27 tot en met 38

Deze titel is enkel van toepassing op zeeschepen. Dit wordt in deze artikelen gepreciseerd.

Artikel 39

De wetgever laat hier de mogelijkheid om het toepassingsgebied van de internationale verdragen waarbij schepen verplicht worden om een verzekering te hebben voor olieverontreiniging of het verwijderen van het wrak uit te breiden voor kleinere schepen.

Artikel 40

In dit artikel wordt verduidelijkt dat industrieel personeel niet onder de definitie van passagier volgens het PAL-Verdrag valt. In het geval van industrieel personeel gaat het immers niet om een vervoersovereenkomst, maar om een arbeidsovereenkomst. De wet van 16 juni 2020 betreffende het vervoer van industrieel personeel aan boord van vaartuigen voerde deze bepaling reeds in voor het hoofdstuk veiligheid aan boord van zeeschepen, en krijgt met dit artikel uitbreiding naar de bepalingen van toepassing op de verplichte verzekering voor het vervoer van passagiers.

Artikelen 41 tot en met 47

Zie artikelen 27 tot en met 38.

Artikel 48

Zie artikel 39.

Artikelen 49 tot en met 51

Zie artikelen 27 tot en met 38.

Article 52

Le texte de l'article 2.3.2.36 est rendu conforme à la convention LLMC.

Articles 53 à 59

Voir les articles 27 à 38.

Article 60

La disposition reprise au point 1° est une clarification du texte actuel pour faire en sorte que les articles énumérés n'aient de force juridique qu'en Belgique.

Comme ce titre ne s'applique pas aux bateaux de navigation intérieure, les mots "ou immatriculé" sont superflus. Ils sont supprimés par les dispositions reprises aux points 2° et 3°.

Article 61

Cette modification entraîne une plus grande sécurité juridique du fait que le capitaine doit communiquer à la fois le nom du navire de mer se trouvant sous son autorité et le nom de l'armateur pour lequel il intervient. Dans la version actuelle du CBN, l'un des deux suffisait, mais en raison des structures complexes des compagnies maritimes, savoir avec qui un accord est conclu donne plus de certitude aux parties en présence.

Article 62

L'article 2.4.2.12, § 4, alinéa 2 du CBN dispose qu'un acte peut être remis à tout homme d'équipage se trouvant à bord. Toutefois, le paragraphe 1er de l'article dispose qu'il doit y avoir signification au capitaine ou, en son absence, à l'officier le plus haut placé présent à bord. L'article 2.4.2.12, § 4, alinéa 2 du CBN doit donc être abrogé car il est en contradiction avec la disposition spécifique du paragraphe 1er.

Article 63

Un sixième paragraphe est ajouté à cet article, qui autorise des exceptions, dans des cas très spécifiques, à l'interdiction de commettre une infraction maritime pour garantir la sécurité du navire ou des vies en mer. Cette exception est basée sur la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) qui permet, dans des circonstances spécifiques, le rejet

Artikel 52

De tekst van artikel 2.3.2.36 wordt in lijn gebracht met het LLMC-Verdrag.

Artikelen 53 tot en met 59

Zie artikelen 27 tot en met 38.

Artikel 60

De bepaling onder 1° betreft een verduidelijking van de huidige tekst waardoor de opgesomde artikelen enkel rechtskracht hebben binnen België.

Aangezien deze titel niet van toepassing is op binnenvaartschepen, zijn de woorden "of teboekgesteld" overbodig. Deze worden met de bepalingen onder 2° en 3° opgeheven.

Artikel 61

Deze wijziging zorgt voor meer rechtszekerheid omdat de kapitein zowel de naam van het zeeschip waarover het gezag gevoerd wordt en de naam van de rederij waarvoor gehandeld wordt moet kenbaar maken. In de huidige versie van het BSW volstond 1 van beide maar door de complexe structuren van scheepvaartondernemingen geeft het meer zekerheid aan de handelende partijen om te weten met wie men exact een akkoord sluit.

Artikel 62

Artikel 2.4.2.12, § 4, tweede lid BSW bepaalt dat een akte kan overhandigd worden aan elke schepeling die aan boord is. In § 1 van het artikel wordt echter bepaald dat een betekening moet gebeuren aan de kapitein of bij diens afwezigheid aan de hoogst in rang aan boord zijnde officier. Artikel 2.4.2.12, § 4, tweede lid BSW moet aldus opgeheven worden omdat zij in strijd is met de specifieke bepaling van § 1.

Artikel 63

In dit artikel wordt een 6de paragraaf toegevoegd die uitzonderingen in zeer specifieke gevallen toelaat op het verbod op een scheepvaartvergrijp met het oog op de veiligheid en het redden van levens op zee te waarborgen. Deze uitzondering zijn gebaseerd op het internationaal Verdrag ter voorkoming van Verontreiniging op Zee (MARPOL) waarbij in specifieke omstandigheden toch

d'hydrocarbures ou d'autres produits dans la mer pour éviter un naufrage du navire, auquel cas les dommages seraient encore plus importants.

Article 64

Le terme "zones maritimes" est plus large que le terme "mer territoriale". Cette adaptation permet à la police d'exercer ses compétences partout où cela est nécessaire à des fins de sécurité et de protection de l'environnement. Pour déterminer ces règles, le Roi doit tenir compte des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982.

Article 65

Ces modifications sont nécessaires en raison de la nouvelle dénomination du centre de crise. Une définition de gestionnaire de voies navigables est également ajoutée. En effet, le Règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires s'applique à toutes les installations où les navires de mer peuvent amarrer. Les navires de mer naviguent fréquemment dans les eaux intérieures belges jusqu'à Liège ou Bruxelles et font escale dans des installations telles que celles présentes sur le canal Albert par exemple. Les installations se trouvant dans les eaux intérieures ne relèvent pas de l'autorité d'un port mais de celle du gestionnaire de voies navigables. Le gestionnaire de voies navigables doit donc être impliqué dans l'application du chapitre sur la sûreté maritime.

Article 66

Les modifications nécessaires sont également apportées à cet article pour désigner les installations situées le long des eaux intérieures comme installations auxquelles s'applique le Règlement n° 725/2004 précité. Les coordonnées concernées sont fixées par le Roi.

L'arrêté royal du 22 mai 2019 relatif à l'établissement du plan d'aménagement des espaces marins pour la période de 2020 à 2026 dans les espaces marins belges prévoit différentes zones pour la construction de nouveaux parcs éoliens et de zones pour les activités commerciales et industrielles. Le Réseau Modulaire *Offshore*, qui est une construction permettant d'acheminer l'énergie produite par les parcs éoliens actuels jusqu'à la terre ferme, est également une installation cruciale pour l'approvisionnement énergétique de notre pays. À ce jour, il n'existe aucune règle concernant la sûreté de

toegelaten wordt om olie of andere producten te lozen in zee om zo te voorkomen dat het schip zou vergaan waarbij de schade nog groter wordt.

Artikel 64

De term maritieme zones is ruimer dan de term "territoriale zee". Deze aanpassing laat toe dat de politie haar bevoegdheid overal waar nodig kan uitvoeren met het oog op de veiligheid en de bescherming van het milieu. Bij het vaststellen van deze regels moet de Koning rekening houden met de bepalingen van het Verdrag van 10 december 1982 van de Verenigde Naties inzake het recht van de Zee.

Artikel 65

Deze wijzigingen zijn noodzakelijk naar aanleiding van de nieuwe benaming van het crisiscentrum. Tevens wordt een definitie toegevoegd van waterwegbeheerder. Immers is Verordening (EG) Nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten van toepassing op alle faciliteiten waar zeeschepen kunnen aanleggen. Zeeschepen varen op de Belgische binnenwateren frequent tot Luik of Brussel en doen ondertussen faciliteiten aan op bijvoorbeeld het Albertkanaal. De faciliteiten op de binnenwateren vallen niet onder het gezag van een haven maar onder deze van de waterwegbeheerder. De waterwegbeheerder moet aldus betrokken worden in de toepassing van het hoofdstuk betreffende maritieme beveiliging.

Artikel 66

Ook in dit artikel wordt de noodzakelijke aanpassing doorgevoerd om faciliteiten langs de binnenwateren aan te duiden als een faciliteit waarop de voormelde Verordening 725/2004 van toepassing is. Deze coördinaten worden aangeduid door de Koning.

In het koninklijk besluit van 22 mei 2019 tot vaststelling van het marien ruimtelijk plan voor de periode van 2020 tot 2026 in de Belgische zeegebieden worden diverse zones voorzien voor de bouw van nieuwe windmolenparken en zones voor commerciële en industriële activiteiten. Ook het *Modulair Offhore Grid* dat een constructie is voor het aan land brengen van de energie die wordt opgewekt door de huidige windmolenparken is een cruciale installatie voor de energiebevoorrading van ons land. Tot op heden bestaan er voor al deze installaties geen regels met betrekking tot de beveiliging van deze installaties. Via

toutes ces installations. Grâce à la nouvelle délégation au Roi, il est possible de rendre des mesures de sûreté spécifiques du règlement 725/2004 applicables à ces installations. Il convient d'examiner cette possibilité pour chaque installation séparément.

La troisième modification à l'article 2.5.2.3. concerne les navires ayant un double statut, c'est-à-dire qui ont les certificats nécessaires comme navire de mer, mais aussi comme bateau de navigation intérieure. Pour diverses raisons, ils changent de statut dès qu'ils se trouvent dans les eaux intérieures. Toutefois, pour l'application du chapitre sur la sûreté, ils doivent à tout moment être considérés comme des navires de mer afin de ne pas échapper aux obligations en matière de sûreté. La Commission européenne a déjà attiré l'attention de la Belgique sur cette lacune dans la réglementation actuelle, qui a entraîné un risque pour la sûreté.

Article 67

L'Autorité nationale de sûreté maritime (ANSM) se concentre actuellement uniquement sur les installations portuaires belges. Toutefois, les développements rapides observés à l'échelle mondiale (piraterie, embargos, guerres…) impliquent que les recommandations nécessaires peuvent également être données aux armateurs belges.

Articles 68 et 69

Les tâches de l'ANSM et des comités locaux pour la sûreté maritime (CLSM) sont énumérées dans la loi. Une nouvelle délégation au Roi est reprise dans les articles 2.5.2.4 et 2.5.2.8 du CBN afin de pouvoir donner des tâches supplémentaires à ces organes.

Articles 70 à 73

Voir l'article 65.

Article 74

Les formations pour pouvoir intervenir en tant qu'agent de sécurité reconnu dans les ports doivent être dispensées par des organismes de sûreté reconnus. Toutefois, l'École supérieure de navigation d'Anvers, par exemple, dispense également ces modules. L'article y afférent est donc élargi pour permettre aux organismes de formation reconnus par les Communautés de dispenser ces formations.

de nieuwe delegatie aan de Koning kunnen specifieke beveiligingsmaatregelen uit Verordening 725/2004 van toepassing gemaakt worden op deze installaties. Dit moet voor elke installatie afzonderlijk bekeken worden.

De derde wijziging in artikel 2.5.2.3. betreft de schepen die een dubbel statuut hebben, namelijk die de nodige certificaten hebben als zeeschip, maar ook als binnenschip. Omwille van diverse redenen wisselen ze van statuut zodra ze op de binnenwateren zijn. Echter voor de toepassing van het hoofdstuk over beveiliging moeten ze te allen tijde als zeeschip worden aanzien om niet aan de verplichtingen inzake beveiliging te ontsnappen. De Europese Commissie heeft België reeds gewezen op deze lacune in de huidige regelgeving dewelke een beveiligingsrisico met zich meebracht.

Artikel 67

De Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging (NAMB) is momenteel enkel gericht op Belgisch havenfaciliteiten. Echter nopen de snel evoluerende ontwikkelingen op wereldvlak (piraterij, embargo's, oorlogen,…) dat ook aan de Belgisch reders de nodige aanbevelingen kunnen gegeven worden.

Artikelen 68 en 69

De taken van de NAMB en de lokale comités voor maritieme beveiliging (LCMB) staan opgesomd in de wet. Een nieuwe delegatie aan de Koning wordt opgenomen in de artikelen 2.5.2.4 en 2.5.2.8 BSW om bijkomende taken aan deze instanties te kunnen geven.

Artikelen 70 tot en met 73

Zie artikel 65.

Artikel 74

De opleidingen om als erkend beveiligingsagent te kunnen optreden in de havens moeten worden gegeven door erkende beveiligingsfirma's. Echter biedt ook bijvoorbeeld de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen deze modules aan. Het artikel hierover wordt dan ook uitgebreid in deze zin dat opleidingsinstanties die door Gemeenschappen zijn erkend deze opleidingen kunnen geven.

Article 75

De nombreuses définitions sont données dans la Convention MARPOL. Comme ces définitions sont régulièrement complétées et qu'il n'est pas souhaitable d'y déroger au niveau national, cet alinéa est ajouté afin que les définitions de la Convention MARPOL puissent être utilisées. Ainsi, l'uniformité avec les autres pays dans ce secteur international est garantie de manière optimale.

Article 76

Cet article précise ce que l'on entend exactement par le terme "certificat MARPOL". Lors de l'élaboration de la Convention MARPOL, il n'y avait qu'un certificat, qui se rapportait à la prévention des dommages dus aux rejets d'hydrocarbures. Depuis lors, d'autres annexes ont été ajoutées à la convention MARPOL telles que l'annexe VI qui traite de la pollution de l'air. À cet effet, un certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère (IAPP) doit être délivré par le gouvernement belge aux navires battant pavillon belge. Grâce à cette modification, tous les certificats de la Convention MARPOL sont pris en compte en même temps. Le texte de la Convention MARPOL et toutes les modifications seront publiés conformément aux articles 1.1.2.1 et 1.1.2.2 du CBN afin que chacun puisse en prendre connaissance.

Articles 77 et 78

L'article 78 ajoute le plan d'urgence de bord contre la pollution des mers comme obligation pour les navires de mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 150. Il s'agit d'une obligation internationale venant de l'Annexe II, règle 17 de la convention MARPOL, qui est comparable à l'article 2.5.3.9 qui exige un plan d'urgence de bord pour prévenir la pollution par les hydrocarbures. Les navires qui n'ont pas un tel plan d'urgence à bord se verront interdire de quitter le port (article 77).

Article 79

Les articles 2.6.1.26 et 2.6.1 106 sont abrogés car la pratique quotidienne du chartering pourrait être compromise. Le texte actuel des articles 2.6.1.26 et 2.6.1 106 dispose que le fréteur doit indemniser le courtier pour ses frais et n'offre pas la flexibilité nécessaire au secteur puisque, dans la pratique, d'autres parties paient également le salaire des courtiers. Il est donc préférable de prévoir une disposition contractuelle plutôt que légale.

Artikel 75

Vele begripsomschrijvingen zijn opgelijst in het MARPOL-Verdrag. Daar deze begripsomschrijvingen regelmatig worden aangevuld en het niet wenselijk is hiervan af te wijken op nationaal niveau, wordt dit lid toegevoegd zodat de begripsomschrijvingen uit het MARPOL-Verdrag kunnen worden gehanteerd. Zo wordt de uniformiteit met andere landen in deze internationale sector optimaal gegarandeerd.

Artikel 76

Hier wordt verduidelijkt wat exact wordt bedoeld met de term "MARPOL-certificaat". Bij het opstellen van het MARPOL-Verdrag was er slechts 1 certificaat dat betrekking had op het voorkomen van schade door olielozingen. Sindsdien is MARPOL uitgebreid met andere bijlagen zoals bijlage VI dat betrekking heeft op luchtverontreiniging. Hiervoor moet een Internationaal certificaat voor voorkoming van luchtverontreiniging (IAPP) worden uitgereikt door de Belgische overheid aan de schepen onder Belgische vlag. Door deze wijziging worden alle certificaten uit MARPOL in één keer gevat. De tekst van het MARPOL verdrag en alle wijzigingen zullen overeenkomstig artikel 1.1.2.1 en 1.1.2.2 BSW bekendgemaakt worden zodat iedereen hier kennis van kan nemen.

Artikelen 77 en 78

Het scheepsnoodplan voor mariene verontreiniging wordt met artikel 78 toegevoegd als een verplichting voor zeeschepen met een brutotonnenmaat van 150 en meer. Dit is een internationale verplichting uit Bijlage II, voorschrift 17 van het MARPOL-Verdrag en is vergelijkbaar met artikel 2.5.3.9 dat een scheepsnoodplan verplicht om olieverontreiniging te voorkomen. Schepen die dit niet aan boord hebben krijgen een verbod om de haven te verlaten (artikel 77).

Artikel 79

De artikelen 2.6.1.26 en 2.6.1 106 worden opgeheven omdat hierdoor de dagelijkse chartering praktijk in het gedrang zou kunnen worden gebracht. De huidige tekst van de artikelen 2.6.1.26 en 2.6.1 106 stelt dat de vervrachter de makelaar moet vergoeden voor zijn kosten en geeft niet de flexibiliteit die nodig is voor de sector aangezien in de praktijk ook andere partijen instaan voor het loon van de makelaars. Het is daarom beter om dit contractueel te laten bepalen in plaats van wettelijk.

Article 80

Il s'agit d'une adaptation linguistique.

Article 81

Le paragraphe 2 est abrogé car son maintien signifierait que cette sous-section s'applique à tout transport vers la Belgique et qu'il ne peut y être dérogé contractuellement. Cela est contraire à l'objectif du Code belge de la Navigation qui est de rendre la Belgique attrayante en tant que nation maritime. En outre, cette disposition est contraire au droit européen (Règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale). D'autant plus que ces dispositions du Code belge de la Navigation sont des lois de police.

Articles 83 et 84

En pratique, les articles 2.6.2.13 et 2.6.2.15 pourraient mettre notre secteur maritime en danger du fait que le droit belge s'applique à chaque fois dans un secteur très international et que, de plus, cette section du Code belge de la Navigation doit également être reprise dans le connaissement. Concrètement, cela signifierait que tout contrat de transport conclu au niveau international est soumis au droit belge. Cela n'est pas souhaitable dans un secteur international et constitue une charge administrative. Cet article porterait un préjudice disproportionné au trafic maritime vers les ports belges et est donc abrogé.

L'article 2.6.2.23 est abrogé car c'est le tiers détenteur légitime du connaissement qui a le droit de disposition. Si le chargeur devait conserver le droit de disposition aussi longtemps que les marchandises ne sont pas arrivées à destination, il y aurait méconnaissance du principe de base sous-jacent des letters of credit / crédits documentaires. Le commerce international n'est possible qu'avec des crédits documentaires, en vertu desquels la banque de l'acheteur des marchandises (= le destinataire des marchandises selon le connaissement) paie le prix des marchandises au vendeur dès que le vendeur (= le chargeur selon le connaissement) cède les connaissements originaux et les introduit dans le circuit bancaire: le principe de base est que, en endossant les connaissements à la banque, le vendeur/chargeur perd son droit de disposer de la cargaison, si bien que l'acheteur (sa banque) peut payer sans avoir à craindre que le vendeur/chargeur puisse encore retenir la cargaison.

Artikel 80

Het betreft een taalkundige aanpassing.

Artikel 81

Paragraaf 2 wordt opgeheven omdat dit anders zou betekenen dat deze onderafdeling van toepassing is op elk vervoer naar België en dat hier niet contractueel kan van afgeweken worden. Dit is tegenstrijdig met het doel van het Belgisch Scheepvaartwetboek om België als maritieme natie aantrekkelijk te maken. Bovendien vormt deze bepaling een tegenstrijdigheid met het Europese recht (Verordening (EG) nr. 44/2001 van de Raad van 22 december 2000 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken). Te meer omdat deze bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek van bijzonder dwingend recht zijn.

Artikelen 83 en 84

In de praktijk zouden de artikelen 2.6.2.13 en 2.6.2.15 onze scheepvaartsector in het gedrag kunnen brengen doordat telkens het Belgisch recht van toepassing is in een zeer internationale sector en bovendien ook deze afdeling van het Belgisch Scheepvaartwetboek moet worden opgenomen in het cognossement. Dit zou in de praktijk neerkomen dat elke vervoersovereenkomst op internationaal niveau onderworpen is aan het Belgische recht. In een internationale sector is dit niet wenselijk en een administratieve last. Dit artikel zou het scheepvaartverkeer richting Belgische havens disproportioneel schaden en wordt daarom opgeheven.

Artikel 2.6.2.23 wordt opgeheven daar het de rechtmatige derde-houder van het cognossement is die het beschikkingsrecht heeft. Als de afzender het beschikkingsrecht zou behouden zolang de goederen niet ter bestemming zijn afgeleverd, zou het onderliggende basisprincipe van letters of credit / documentaire kredieten worden ontkend. Internationale handel is slechts mogelijk mits documentaire kredieten, waarbij de bank van de koper van de goederen (= bestemmeling van de goederen onder het cognossement) de prijs van de goederen aan de verkoper betaalt zodra de verkoper (= afzender onder het cognossement) de originele cognossementen uit handen geeft en in het bancair circuit brengt: het basisprincipe is immers dat, door de cognossementen aan de bank te endosseren, de verkoper/afzender zijn beschikkingsrecht over de cargo verliest, zodat de koper (diens bank) kan betalen zonder te hoeven vrezen dat de verkoper/afzender de cargo nog kan tegenhouden.

Article 85

1° Le paragraphe 1er de l'article 2.6.2.25 n'est pas conforme aux règles de Rotterdam. Il est impossible de collecter tous les documents de transport et ce paragraphe est donc abrogé.

2° et 3°. Ces points vont dans le sens de la remarque formulée au point 1°. Différents documents de transport sont émis pour le même transport. Les différentes parties impliquées dans le transport en ont à chaque fois un exemplaire. Si les marchandises ont été livrées, tous les documents doivent perdre leur valeur juridique de sorte qu'on ne puisse plus y puiser des droits.

Article 86

Une définition du retard est ajoutée afin que tous les retards ne donnent pas lieu à une indemnisation. En effet, cette disposition est de droit contraignant. La définition du retard est basée sur l'article 5 § 2 des Règles de Hambourg.

Article 87

Cet article donne plus de flexibilité aux tribunaux belges et évite ainsi que des marchandises périssables soient gaspillées inutilement.

Article 88

L'article 2.6.2.32 est modifié car son maintien en l'état pourrait encourager le forum shopping. De plus, ce régime crée le risque que les P&I Clubs et autres assureurs responsabilité aient une image négative du droit belge et que les armateurs qui transportent des marchandises en provenance et/ou à destination de la Belgique doivent payer une prime plus élevée. Dans le pire des cas, cela peut entraîner un déplacement des flux de marchandises vers Rotterdam ou Le Havre. Il a donc été décidé de reprendre l'ancien article 91 de la loi maritime. Cela signifie que le détenteur légitime du connaissement peut réclamer l'indemnisation.

Article 89

Le texte de l'article 2.6.2.33 du CBN permet actuellement différentes interprétations. Cet ajout y met bon ordre.

Artikel 85

1° Paragraaf 1 van artikel 2.6.2.25 is niet in lijn met de Rotterdam Rules. Het is onmogelijk om alle vervoersdocumenten te verzamelen en bijgevolg wordt deze paragraaf opgeheven.

2° en 3°. Dit is in lijn met de opmerking onder 1°. Verschillende vervoersdocumenten worden voor hetzelfde transport uitgegeven waarbij de verschillende bij het transport betrokken partijen telkens een exemplaar hebben. Indien de goederen zijn afgeleverd moeten al de documenten hun juridische waarden verliezen zodat hier geen rechten meer uit kunnen worden geput.

Artikel 86

Een definitie van vertraging wordt toegevoegd zodat niet elke vertraging reden geeft op een vergoeding. Deze bepaling is immers van dwingend recht. De definitie van vertraging is gebaseerd op artikel 5, § 2 van de Hamburg Rules.

Artikel 87

Dit artikel geeft de Belgische rechtbanken meer flexibiliteit en vermijdt dat bederfbare goederen onnodig verspild worden.

Artikel 88

Artikel 2.6.2.32 wordt gewijzigd omdat het anders forum shopping in de hand zou kunnen werken. Deze regeling creëert bovendien het risico dat P&I Clubs en andere aansprakelijkheidsverzekeraars Belgisch recht negatief gaan bekijken en dat reders die goederen van en/of naar België vervoeren een hogere premie zouden moeten betalen. Worst case scenario kan dit leiden tot het verleggen van vrachtstromen naar Rotterdam of Le Havre. Er werd daarom gekozen om het oude artikel 91 van de zeewet over te nemen. Dit houdt in dat de rechtmatige houder van het cognossement de vergoeding mag vorderen.

Artikel 89

De tekst van artikel 2.6.2.33 BSW laat momenteel verschillende interpretaties toe. Dit wordt met de toevoeging vermeden.

Article 90

Cette adaptation vise à rendre le Code belge de la Navigation, et plus particulièrement le chapitre sur l'abordage, conforme aux Règles d'York et d'Anvers version 2016, car cette version est généralement acceptée dans le secteur, tant du côté des armateurs (BIMCO) que du côté des manutentionnaires (IUMI).

Article 91

Un grand nombre de parties sont concernées en cas d'avarie commune. Par exemple, pour le traitement d'un sinistre avec un navire porte-conteneurs, des milliers de parties doivent à chaque fois être impliquées. Par conséquent, il n'est plus indiqué explicitement "toutes" les parties, mais l'article est modifié en "les parties concernées" de sorte que, dans l'exemple, les parties concernées par un seul conteneur ne doivent plus être impliquées pour le traitement de tous les autres conteneurs.

Article 92

Voir l'article 90.

Article 93

Dans la disposition reprise au point 1°, il est précisé que le privilège en cas d'avarie ne s'étend pas aux combustibles marins à bord. Dans la pratique, ils sont souvent achetés par une partie autre que celle qui est responsable de l'avarie. L'extension du privilège concernerait donc des marchandises d'une partie non impliquée dans l'affaire. Cet article tient donc compte de la pratique courante.

Pour la disposition reprise au point 2°, voir le commentaire de l'article 90.

Article 94

Voir le commentaire de l'article 90.

Article 95

Par cet ajout, l'application du droit belge est limitée à un abordage entre des navires purement belges. Sans cet ajout, le droit belge s'appliquerait, par exemple, en cas d'abordage entre un navire battant pavillon panaméen

Artikel 90

Deze aanpassing wordt gemaakt om het Belgisch Scheepvaartwetboek, meer bepaald het hoofdstuk averij in lijn te brengen met de York Antwerp Rules versie 2016 aangezien deze versie algemeen aanvaard wordt in de sector, zowel aan rederszijde (BIMCO) als bij de goederenbehandelaars (IUMI).

Artikel 91

Bij averij grosse zijn enorm veel partijen betrokken. Zo zou bij de afhandeling van een schadegeval met een containerschip duizenden partijen telkenmale betrokken moeten worden voor de afhandeling van deze claim. Daarom wordt niet meer expliciet "alle" partijen vermeld, maar wordt het artikel gewijzigd naar "de betrokken partijen" zodat in het voorbeeld de partijen die enkel bij 1 container betrokken zijn niet meer moeten betrokken worden bij het afhandelen van alle andere containers.

Artikel 92

Zie artikel 90.

Artikel 93

In de bepaling onder 1° wordt duidelijk gemaakt dat het voorrecht bij averij zich niet uitstrekt tot de aan boord zijnde scheepsbrandstoffen. Deze worden in de praktijk vaak aangekocht door een andere partij dan diegene die voor de averij verantwoordelijk is. Het uitbreiden van het voorrecht zou aldus goederen van een niet betrokken partij in de zaak betrekken. Dit artikel voort houdt aldus rekening metde gangbare praktijk.

Voor de bepaling onder 2°, zie de toelichting bij artikel 90.

Artikel 94

Zie de toelichting bij artikel 90.

Artikel 95

Door deze toevoeging wordt de toepassing van Belgisch recht beperkt tot een aanvaring tussen louter Belgische schepen. Zonder deze toevoeging zou Belgisch recht bijvoorbeeld van toepassing zijn bij de

et un navire battant pavillon taïwanais à Rotterdam, ce qui n'est naturellement pas souhaitable.

Article 96

L'application de l'article 2.7.2.8 est étendue aux navires amarrés car ils se trouvent dans une situation similaire et doivent donc être traités de la même manière.

Article 97

Voir les articles 27 à 38.

Article 98

Comme ce titre ne s'applique pas aux bateaux de navigation intérieure, les mots "ou immatriculé" sont superflus.

Articles 99 à 105

Voir les articles 27 à 38.

Article 106

Ces modifications sont apportées pour rendre le Code belge de la Navigation conforme à la directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil et pour préciser la définition de "ministre" et d'"exploitant".

Article 107

Le personnel de l'Organisme Fédéral d'Enquête sur les Accidents de Navigation (OFEAN) se compose de deux enquêteurs. Si l'OFEAN avait sa propre personnalité juridique, deux personnes seraient insuffisantes pour respecter toutes les obligations légales en matière de budget, de gestion et de personnel. C'est pourquoi l'OFEAN est intégré au sein du Service public fédéral Mobilité et Transports. Il peut ainsi bénéficier des services d'appui communs du SPF M&T. Aujourd'hui, l'OFEAN n'a pas de personnalité juridique et ses enquêteurs n'ont pas de statut. Le fait, pour l'OFEAN, de relever de la

aanvaring van een schip onder Panamese vlag met een schip onder Taiwanese vlag in Rotterdam, wat uiteraard niet wenselijk is.

Artikel 96

De toepassing van artikel 2.7.2.8 wordt uitgebreid naar gemeerde schepen daar zij in een gelijkaardige situatie zitten en dus ook gelijkaardig behandeld dienen te worden.

Artikel 97

Zie artikelen 27 tot en met 38.

Artikel 98

Aangezien deze titel niet van toepassing is op binnenvaartschepen, zijn de woorden "of teboekgesteld" overbodig.

Artikelen 99 tot en met 105

Zie artikelen 27 tot en met 38.

Artikel 106

Deze wijzigingen worden aangebracht om het Belgisch Scheepvaartwetboek in lijn te brengen met richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de richtlijn 1999/35/EG van de Raad en richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad en om de definitie van "minister" en "exploitant" te preciseren.

Artikel 107

Het personeel van de Federale instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen (FOSO) bestaat uit twee onderzoekers. Om aan alle wettelijke verplichtingen te voldoen inzake budget, beheer en personeelszaken, indien de FOSO een eigen rechtspersoon zou hebben, is 2 personen onvoldoende. Daarom wordt de FOSO geïntegreerd binnen de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer met als doel gebruik te kunnen maken van de gemeenschappelijke ondersteunende diensten van de FOD M/V. Vandaag heeft de FOSO geen rechtspersoon en hebben de onderzoekers van

personnalité juridique du Service public fédéral va dans le sens de ce qui a été fait pour les organismes d'enquête sur les accidents dans les domaines aéronautique et ferroviaire. L'intégration de l'OFEAN au sein du SPF M&T n'a aucune incidence sur son fonctionnement et son indépendance, mais permet de donner aux enquêteurs de l'OFEAN un statut, celui d'agent de la fonction publique administrative fédérale.

Le ministre en charge de l'OFEAN est responsable du bon fonctionnement de l'OFEAN. Cela n'implique aucun contrôle hiérarchique de la part de ce ministre et ne compromet pas en soi l'indépendance de l'organisme d'enquête.

Article 108

Il s'agit de clarifications du texte actuel.

CHAPITRE 4

Modifications au livre 3 du code belge de la navigation

Article 110

Voir le commentaire de l'article 14.

Article 113

Il s'agit d'une modification textuelle.

CHAPITRE 5

Modifications au livre 4 du code belge de la navigation

Article 114

La responsabilité civile est étendue au paiement des amendes administratives. C'est déjà le cas pour les amendes pénales visées à l'article 4.1.1.5 du CBN. Il y a donc extension aux amendes administratives.

Articles 115 à 118

Après analyse et compte tenu du principe de subsidiarité, il est apparu que ces infractions pouvaient être dépénalisées, conformément au commentaire général

de FOSO geen statuut. Het laten afhangen van de FOSO van de rechtspersoonlijkheid van de FOD M/V is gelijklopend aan de onderzoeksorganen voor luchtvaart- en spoorwegongevallen. Het integreren van de FOSO binnen de FOD M/V heeft geen enkele invloed op de werking en onafhankelijkheid, maar laat toe de onderzoekers van de FOSO een statuut toe te kennen, namelijk dat van ambtenaar van het federale openbare administratief ambt.

De minister bevoegd voor de FOSO staat in voor de goede werking van de FOSO. Dit impliceert geen hiërarchisch toezicht door die minister en brengt op zichzelf beschouwd de onafhankelijkheid van de onderzoeksinstantie niet in het gedrang.

Artikel 108

Het betreft verduidelijkingen van de huidige tekst.

HOOFDSTUK 4

Wijzigingen aan boek 3 van het belgisch scheepvaartwetboek

Artikel 110

Zie de toelichting bij artikel 14.

Artikel 113

Het betreft een tekstuele wijziging.

HOOFDSTUK 5

Wijzigingen aan boek 4 van het belgisch scheepvaartwetboek

Artikel 114

De burgerrechtelijke aansprakelijkheid wordt uitgebreid voor de betaling van de administratieve geldboetes. Dit is reeds het geval voor de strafrechtelijke geldboetes zoals bepaald in artikel 4.1.1.5 BSW en wordt dus doorgetrokken naar de administratieve geldboetes.

Artikelen 115 tot en met 118

Na analyse en rekening houdend met het subsidiariteitsbeginsel is gebleken dat deze inbreuken konden worden gedepenaliseerd, overeenkomstig de algemene

des modifications apportées au Livre 4. Il s'agit d'infractions aux règles suivantes:

— l'enregistrement des navires de mer;

— l'équipement technique du navire;

— l'entrave aux inspections;

— le recyclage de navires.

Article 119

Cet article reprend la sanction pour les infractions au règlement double coque. Vu le caractère très international du transport maritime, compte tenu des règles internationales, et pour éviter l'impunité, un article est ajouté qui permet de sanctionner directement les infractions aux conventions internationales. Cet ajout vise principalement à garantir que les navires battant pavillon étranger puissent être sanctionnés de manière efficace et effective et à créer des conditions équitables au niveau international.

Articles 120 et 121

Voir les articles 27 à 38.

Article 122

Après analyse et compte tenu du principe de subsidiarité, il est apparu que ces infractions pouvaient être dépénalisées conformément au commentaire général des modifications apportées au Livre 4. Il s'agit d'infractions aux règles de navigation en mer, telles que les intrusions dans les zones de sécurité autour des parcs éoliens ou l'obstruction de la navigation dans les chenaux menant aux ports belges.

Article 123

La disposition reprise au point 1° n'appelle pas d'autre commentaire.

Les dispositions reprises aux points 2° à 6° visent à préciser que les infractions aux différents arrêtés d'exécution qui trouvent leur base juridique dans le livre 2, titre 5, chapitre 3, peuvent être sanctionnées. Ainsi, toute la clarté est faite à ce sujet.

toelichting bij de wijzigingen bij boek 4. Het betreft inbreuken op de volgende regels:

— registratie van zeeschepen;

— de technische uitrusting van het schip;

— verhinderen van inspecties;

— scheepsrecyclage.

Artikel 119

In dit artikel wordt de sanctie opgenomen voor inbreuken op de Dubbelwandverordening. Gelet op het sterk internationaal karakter van scheepvaart, rekening houdende met de internationale voorschriften, en om straffeloosheid te vermijden wordt er een artikel toegevoegd die het mogelijk maakt om rechtstreeks te sanctioneren op inbreuken die gebeuren op de internationale verdragen. Dit vooral om ervoor te zorgen dat schepen onder vreemde vlag efficiënt en effectief kunnen worden gesanctioneerd en er een internationaal gelijk speelveld kan worden gecreëerd.

Artikelen 120 en 121

Zie artikelen 27 tot en met 38.

Artikel 122

Na analyse en rekening houdend met het subsidiariteitsprincipe is gebleken dat deze inbreuken konden worden gedepenaliseerd overeenkomstig de algemene toelichting bij de wijzigingen bij boek 4. Het betreft inbreuken tegen de vaarregels op zee, zoals intrusies in de veiligheidszones rond windmolenparken of het hinderen van vaart in de vaargeulen naar de Belgische havens.

Artikel 123

De bepaling onder 1° behoeft geen verdere commentaar.

De bepalingen onder 2° tot 6° hebben tot doel om duidelijk te maken dat inbreuken op de verschillende uitvoeringsbesluiten die rechtsgrond vinden in boek 2, titel 5, hoofdstuk 3, kunnen worden gesanctioneerd. Op deze manier wordt de onduidelijkheid hierover weggenomen.

Dans la disposition reprise au point 7°, les infractions liées à la pollution de l'air par les navires, principalement due à l'utilisation de mauvais combustibles, sont dépénalisées. Après analyse et compte tenu du principe de subsidiarité, il est apparu que ces infractions pouvaient être dépénalisées conformément au commentaire général des modifications apportées au Livre 4.

Articles 124 à 126

Après analyse et compte tenu du principe de subsidiarité, il est apparu que ces infractions pouvaient être dépénalisées conformément au commentaire général des modifications apportées au Livre 4. Il s'agit d'infractions au règlement sur les droits des passagers (remboursement en cas de retard ou de perte de bagages), de la navigation avec des bateaux de navigation intérieure sans licence d'exploitation, et sans certificats d'assurance pour les navires estuaires lorsqu'ils se trouvent en mer.

Article 127

Comme expliqué plus haut, la navigation de plaisance est intégrée dans le CBN en tant que nouveau Livre 5. Les sanctions sont toutefois reprises dans le Livre 4, qui porte entièrement sur la mise en application.

Il a été décidé d'adapter le montant des amendes aux différents niveaux de l'article 4.1.1.1. du CBN en tenant compte du niveau de sanction attribué par la loi du 5 juillet 2018 relative à la navigation de plaisance.

Article 128

Cette disposition reprend littéralement l'article 17 § 2 de la loi du 5 juillet 2018 relative à la navigation de plaisance et permet au Contrôle de la navigation d'avoir accès aux ports de plaisance afin de soumettre les navires de plaisance à des inspections.

Article 129

L'article 4.2.1.23 est complété afin que les procès-verbaux pour amendes administratives soient également soumis à la législation en vigueur sur l'emploi des langues en matière judiciaire. On crée ainsi l'uniformité entre les différentes procédures en vue d'assurer une bonne administration de la justice.

In de bepaling onder 7° worden inbreuken tegen de luchtverontreiniging door schepen door voornamelijk het gebruik van verkeerde brandstoffen, gedepenaliseerd. Na analyse en rekening houdend met het subsidiariteitsprincipe is gebleken dat deze inbreuken konden worden gedepenaliseerd. overeenkomstig de algemene toelichting bij de wijzigingen bij boek 4.

Artikelen 124 tot en met 126

Na analyse en rekening houdend met het subsidiariteitsprincipe is gebleken dat deze inbreuken konden worden gedepenaliseerd overeenkomstig de algemene toelichting bij de wijzigingen bij boek 4. Het betreft inbreuken tegen de Passagiersrechtenverordening (terugbetaling in geval van vertraging of verlies van bagage), het varen met binnenvaartschepen zonder exploitatievergunning, en certificaten van verzekering voor estuaire schepen als ze zich op zee bevinden.

Artikel 127

Zoals hoger toegelicht wordt de pleziervaart geïntegreerd als een nieuw boek 5 in het BSW. De sancties worden wel opgenomen in boek 4 dat volledig over handhaving gaat.

Er werd geopteerd om de hoogte van de boetes aan te passen aan de verschillende niveaus van artikel 4.1.1.1. BSW rekening houdend met het sanctieniveau dat werd toegekend door de wet van 5 juli 2018 betreffende de pleziervaart.

Artikel 128

Deze bepaling is een letterlijke overname van artikel 17, § 2 van de wet van 5 juli 2018 betreffende de pleziervaart en laat toe dat de scheepvaartcontrole toegang heeft tot de jachthavens om pleziervaartuigen aan inspecties te onderwerpen.

Artikel 129

Artikel 4.2.1.23 wordt aangevuld zodat ook de processen-verbaal voor administratieve geldboetes onderhevig zijn aan de geldende wetgeving in verband met het gebruik der talen in gerechtszaken. Zo wordt uniformiteit gecreëerd tussen de verschillende procedures met het oog op het waarborgen van goede rechtspleging.

Article 130

Cette disposition empêche les contrevenants étrangers d'échapper aux sanctions. Grâce au système des représentants légaux, il y a toujours quelqu'un qui peut être cité en Belgique. Cela permet également d'éviter qu'un contrevenant étranger soit détenu plus longtemps que nécessaire dans un port belge, conformément à la réglementation et aux usages internationaux.

Article 131

Cette modification est apportée pour que l'agent chargé du contrôle dispose de plus de temps pour finaliser son procès-verbal. On veille ainsi à ce que des procès-verbaux aussi complets que possible soient envoyés.

Article 132

Traditionnellement, les PV sont rédigés, conservés et envoyés au format papier, bien qu'ils soient également enregistrés dans des banques de données administratives. Cette méthode de rédaction et de gestion entraîne une perte de nombreux moyens. En outre, les données ainsi fournies sont peu exploitables. Afin, entre autres, d'y remédier, le SPF Emploi, Travail et Concertation sociale a développé le procès-verbal électronique (ci-après "e-PV"), une application actuellement utilisée par les services d'inspection du secteur social, au niveau tant fédéral que régional.

Le présent projet de loi pose la base légale de l'utilisation de l'e-PV dans le cadre des recherches et de la constatation par les différents services de contrôle de la DG Navigation, prévues dans les lois sur la navigation.

Dans un premier temps, l'utilisation de l'e-PV sera autorisée comme alternative. L'utilisation de l'e-PV ne sera introduite comme obligation que lorsque tous les aspects TIC nécessaires seront en ordre.

Articles 133 et 134

Ces modifications sont une conséquence de l'insertion de l'article 2.5.3.12 dans le CBN (voir le commentaire de l'article 78).

Artikel 130

Deze bepaling zorgt ervoor dat buitenlandse overtreders niet ontsnappen aan sancties. Via het systeem van wettelijke vertegenwoordigers is er steeds iemand die aangesproken kan worden in België. Hiermee wordt eveneens vermeden dat een buitenlandse overtreder langer dan nodig wordt opgehouden in een Belgische haven in overeenstemming met internationale gebruiken en regelgeving.

Artikel 131

Deze wijziging wordt doorgevoerd zodat de handhaver meer tijd krijgt om zijn proces-verbaal te finaliseren. Op deze manier wordt ervoor gezorgd dat er zo'n compleet mogelijke processen-verbaal worden verzonden.

Artikel 132

Traditioneel worden PV's op papier gesteld, bewaard en verstuurd, niettegenstaande hun registratie in administratieve databanken. Er sijpelen veel middelen weg in deze manier van opstellen en beheren. Bovendien zijn de data die dit oplevert nauwelijks exploiteerbaar. Om onder andere hier aan te verhelpen, werd binnen de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg het elektronische proces-verbaal (hierna "e-PV") ontwikkeld, een toepassing die momenteel gebruikt wordt door de inspectiediensten uit de sociale sector, zowel op federaal als gewestelijk niveau.

Dit wetsontwerp legt de wettelijke grondslag om het gebruik van het e-PV mogelijk te maken in het kader van de opsporingen en vaststelling door de verschillende controlediensten van DG Scheepvaart, voorzien in de scheepvaartwetten.

In een eerste fase wordt het gebruik van E-PV nog als alternatief toegestaan. Pas indien al de nodige ICT aspecten in orde zijn, zal het gebruik van E-PV als verplichting worden ingevoerd.

Artikelen 133 en 134

Deze wijzigingen zijn een gevolg van de invoeging van artikel 2.5.3.12 in het BSW (zie de toelichting bij artikel 78).

Article 135

Il s'agit des mêmes adaptations que celles apportées aux articles 130 et 131, mais elles concernent ici les procès-verbaux destinés à des infractions qui ne peuvent être sanctionnées que par une amende administrative.

CHAPITRE 6

Insertion d'un livre 5 dans le code belge de la navigation

Article 136

La loi du 5 juillet 2018 relative à la navigation de plaisance est intégralement reprise dans le Code belge de la Navigation. Dans la mesure du possible, les dispositions ont été reprises littéralement. Des modifications mineures ont été apportées aux définitions uniquement pour les harmoniser avec le Code belge de la Navigation, comme pour la définition des différentes eaux belges.

Une base légale supplémentaire est accordée au Roi, à savoir dans le nouvel article 5.5.2.2 où une nouvelle disposition est introduite au point 3°. Sur la base de cette disposition, le Roi peut déterminer quelles autorisations pour les activités de groupe en mer peuvent être remplacées par une simple déclaration préalable. Actuellement, un grand nombre d'autorisations doivent être délivrées pour des activités qui se déroulent à proximité de la côte et pour lesquelles aucune condition supplémentaire ne doit être imposée. La demande et l'octroi d'une autorisation constituent une charge administrative tant pour l'adepte de sports nautiques que pour l'autorité. Cette charge peut être réduite grâce à cette nouvelle disposition.

Une nouveauté importante est qu'à l'avenir, la navigation de plaisance pourra également bénéficier des dispositions qui s'appliquent aux hypothèques sur les navires de mer. Cela peut stimuler le secteur à se développer encore davantage. Les entreprises qui souhaitent investir dans la navigation de plaisance, surtout, pourront plus facilement donner des gages pour la conclusion des crédits d'investissement nécessaires par les banques.

L'expression "certificat privé ou étranger" est destinée à fournir une certaine interprétation. La Commission pour la Navigation de plaisance est chargée de conseiller le ministre compétent sur les équivalences possibles entre les certificats établis par le présent code et d'autres certificats. Pour les certificats étrangers, cela concerne par exemple les bateaux de plaisance néerlandais ou français qui viennent ici et pour lesquels un certificat

Artikel 135

Het betreft dezelfde aanpassingen als in de artikelen 130 en 131, maar het betreft hier de processen-verbaal die bestemd zijn voor inbreuken die enkel bestraft kunnen worden met een administratieve geldboete.

HOOFDSTUK 6

Invoeging van een boek 5 in het belgisch scheepvaartwetboek

Artikel 136

De wet van 5 juli 2018 betreffende de pleziervaart wordt integraal overgenomen in het Belgisch Scheepvaartwetboek. Waar mogelijk werden de bepalingen letterlijk overgenomen. Enkel wat betreft de begripsomschrijvingen werden er kleine wijzigingen aangebracht om deze in lijn te brengen met het Belgisch Scheevaartwetboek, zoals bij de omschrijving van de verschillende Belgische wateren.

Er wordt 1 bijkomende rechtsgrond toegekend aan de Koning, namelijk in het nieuwe artikel 5.5.2.2 waar een nieuwe bepaling onder 3° wordt ingevoerd. Op basis van deze bepaling kan de Koning bepalen welke toelatingen voor groepsactiviteiten op zee vervangen kunnen worden door een simpele voorafgaandelijke melding. Immers moeten momenteel tal van vergunningen afgegeven worden voor activiteiten die zich vlak bij de kust afspelen en waarvoor geen bijkomende voorwaarden moeten worden opgelegd. Het aanvragen van een toelating en deze toekennen is zowel voor de watersporter als voor de overheid een administratieve last die met deze nieuwe rechtsgrond kan worden ingeperkt.

Een belangrijke nieuwigheid is dat de pleziervaart in de toekomst ook kan genieten van de bepalingen die van toepassing zijn op hypotheken op zeeschepen. Dit kan de sector stimuleren om nog verder te kunnen groeien. Zeker voor ondernemingen die in de pleziervaart wensen te investeren zullen makkelijker onderpand kunnen geven voor het afsluiten van de nodige investeringskredieten door de banken.

Het in begrip "privaat of buitenlands certificaat" beoogt enige duiding. De Commissie voor de Pleziervaart is belast met het geven van advies aan de bevoegde minister met het instellen op mogelijke gelijkwaardigheden tussen de brevetten ingesteld door dit wetboek en andere brevetten. Voor buitenlandse certificaten gaat het over bijvoorbeeld Nederlandse of Franse pleziervaartuigen die hier komen en waarvoor een vaarbevoegdheidsbewijs

de compétence de navigation est exigé. Ces étrangers doivent pouvoir naviguer dans nos eaux avec leur propre brevet national. Contrairement aux permis de conduire pour la route, la reconnaissance mutuelle des certificats pour les bateaux de plaisance n'est pas régie par le droit européen. En vue d'une application correcte, il y a donc lieu de dresser une liste de ces brevets étrangers qui sont acceptés en Belgique.

Par brevets privés, il y a par exemple lieu de comprendre: certains certificats délivrés par l'École supérieure de navigation ou l'École de pêche. Ces organismes sont soumis à des audits par le gouvernement dans le cadre d'autres réglementations et peuvent donc garantir une indépendance suffisante. Il est exigé que toute personne qui obtient un certificat de compétence de navigation belge ou son équivalence ait passé un examen organisé ou contrôlé par le gouvernement pour prouver ses connaissances théoriques. Les examens pratiques ont été confiés aux centres de test pratique par l'arrêté royal du 28 décembre 2020 modifiant l'arrêté royal du 28 juin 2019 relatif aux bateaux de plaisance - c'est principalement le secteur privé qui s'en chargera. La DG Navigation accréditera et contrôlera ces centres pratiques. Les organismes privés qui souhaitent proposer leur propre parcours de formation peuvent donc tout organiser eux-mêmes (cours théoriques, cours pratiques et examen pratique), à l'exception de l'examen théorique.

CHAPITRE 7

Modifications à la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation

Article 137

La liste des lois auxquelles s'applique la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation est élargie à la loi du 13 juin 1969 sur l'exploration et l'exploitation des ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental. Il ne s'agit pas ici d'une dépénalisation complète mais de la possibilité d'infliger une amende administrative étant entendu que les poursuites pénales restent prioritaires.

Article 138

Cette disposition est ajoutée pour lever l'ambiguïté sur le fait qu'un exemplaire du procès-verbal doit encore être

vereist is. Deze buitenlanders moeten hier in onze wateren kunnen varen met hun eigen nationaal brevet. In tegenstelling tot het rijbewijs op de weg is wederzijdse erkenning van vaarbevoegdheidsbewijzen voor de pleziervaart niet geregeld door het Europees recht. Met het oog op een correcte handhaving moet aldus een lijst worden opgesteld van deze buitenlandse brevetten die in België aanvaard worden.

Onder private brevetten worden bijvoorbeeld verstaan: bepaalde vaarbevoegdheidsbewijzen afgeleverd door de Hogere Zeevaartschool of de Visserijschool. Deze instanties zijn het voorwerp van audits uitgevoerd door de overheid in andere regelgevingen en kunnen dus garant staan voor een voldoende gewaarborgde onafhankelijkheid. Het is noodzakelijk dat iedereen die een Belgische vaarbevoegdheidsbewijs verkrijgt of een gelijkwaardigheid hiermee een door de overheid georganiseerd of gecontroleerd examen heeft afgelegd om zijn theoretische kennis te bewijzen. De praktische examens werden bij het koninklijk besluit van 28 december 2020 tot wijziging van het koninklijk besluit van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart aan de praktijktestcentra overgelaten – het is hoofdzakelijk de privésector die dat zal invullen. DG Scheepvaart zal deze praktijkcentra erkennen en auditen. Privé organisaties die aldus een eigen traject van opleiding willen aanbieden kunnen dit dus op het theoretisch examen na, alles zelf organiseren (theorielessen, praktijklessen en praktijkexamen).

HOOFDSTUK 7

Wijzigingen aan de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten

Artikel 137

In de lijst van wetten waarop de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten van toepassing is wordt uitgebreid met de wet van 13 juni 1969 inzake de exploratie en de exploitatie van niet -levende rijkdommen van de territoriale zee en het continentaal plat. Het betreft hier geen volledige depenalisering maar de mogelijkheid om een administratieve geldboete op te leggen maar waar er voorrang blijft voor de strafrechtelijke vervolging.

Artikel 138

Dit wordt toegevoegd om de onduidelijkheid weg te nemen dat er nog een exemplaar van het proces-verbaal

rédigé et envoyé au Service Amendes administratives de la DG Navigation.

Article 139

L'article 17 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation est adapté afin qu'on puisse travailler à l'avenir avec une garantie sous forme de somme d'argent consignée auprès de la Caisse des dépôts et consignations. Elle peut également être remplacée par une garantie donnée par un P&I Club, les assureurs dans le secteur maritime. Ce système existe déjà dans la loi du 22 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique. Le ministre détermine le montant de la somme d'argent qui peut servir de garantie.

CHAPITRE 8

Modifications au code pénal social

Articles 140-143

Il s'agit des modifications au Code pénal social qui sont nécessaires pour permettre à la DG Navigation d'utiliser la plateforme e-PV.

CHAPITRE 9

Modifications a la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la belgique

Article 144

Une disposition est ajoutée dans la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique qui donne au Roi une base légale pour percevoir une redevance pour la réalisation des analyses de risques prévues à l'article 18, § 4 de l'arrêté royal du 22 mai 2019 relatif à l'établissement du plan d'aménagement des espaces marins pour la période de 2020 à 2026 dans les espaces marins belges. En effet, conformément à l'avis 67.392/1 du Conseil d'État du 9 juin 2020 sur un projet d'arrêté royal fixant la redevance de l'analyse de risque pour les activités pouvant avoir un impact sur la zone Paardenmarkt, il n'existe pas de

moeten wordt opgesteld en doorgestuurd daar de Dienst Administratieve Geldboetes van DG Scheepvaart.

Artikel 139

Artikel 17 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten wordt aangepast zodat er in de toekomst kan gewerkt worden met een waarborg in de vorm van een geldsom die wordt geconsigneerd bij de Deposito-en Consignatiekas. Dit kan ook vervangen worden door garantie die gegeven wordt door een P&I Club, de verzekeraars in de scheepvaartsector. Dit systeem bestaat reeds in de wet van 22 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België. De minister bepaalt de hoogte van de geldsom die kan dienen als waarborg.

HOOFDSTUK 8

Wijzigingen aan het sociaal strafwetboek

Artikel 140-143

Het betreft de wijzigingen aan het Sociaal Strafwetboek die noodzakelijk zijn om DG Scheepvaart gebruik te laten maken van het platform E-PV.

HOOFDSTUK 9

Wijzigingen aan de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder rechtsbevoegdheid van belgiê

Artikel 144

In de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België wordt een bepaling toegevoegd die de Koning een rechtsgrond geeft voor het heffen van een retributie voor het uitvoeren van de risicoanalyses die voorzien zijn in artikel 18, § 4, van het koninklijk besluit van 22 mei 2019 tot vaststelling van het marien ruimtelijk plan voor de periode van 2020 tot 2026 in de Belgische zeegebieden. Immers is er overeenkomstig het advies 67.392/1 van de Raad van State van 9 juni 2020 over een ontwerp van koninklijk besluit tot vastlegging van de retributie van de risicoanalyse voor activiteiten die een

base légale dans la loi précitée du 20 janvier 1999 qui peut justifier cette redevance.

Le Paardenmarkt est un site où des munitions toxiques (dont certains objets contiennent des agents de guerre toxiques, tels que le gaz moutarde, Clark I et II) ont été déversées après la Première Guerre mondiale. Cela a été fait sur décision du gouvernement de l'époque, car il y avait un grand nombre d'accidents à terre. Ce site est marqué d'un paramètre de sécurité sur les cartes nautiques et est soumis à une interdiction de mouillage et de pêche. Cette interdiction avait déjà été imposée dans les années 1970, lorsque le dépôt de munitions a été redécouvert lors du développement du port de Zeebrugge.

Compte tenu du risque environnemental élevé, en ce compris l'impact potentiel sur la santé humaine, il a été décidé de prescrire une analyse de risques particulière dans le nouveau plan d'aménagement des espaces marins pour la période de 2020 à 2026. C'est ce qui est prévu dans l'article 18, §§ 3 et 4 de l'arrêté royal relatif à l'établissement du plan d'aménagement des espaces marins pour la période de 2020 à 2026 dans les espaces marins belges.

CHAPITRE 10

Dispositions abrogatoires

Article 145

L'abrogation de la loi du 5 juillet 2018 relative à la navigation de plaisance fait suite à l'intégration de ces dispositions dans le Code belge de la Navigation (voir article 136).

La ministre de la Mobilité,

Georges GILKINET

Le ministre de la Justice et de la Mer du Nord,

Vincent VAN QUICKENBORNE

impact kunnen hebben op de zone Paardenmarkt, in de voormelde wet van 20 januari 1999 geen rechtgrond die deze retributie kan rechtvaardigen.

De Paardenmarkt is een site waar toxische munitie (waarvan sommige objecten toxische oorlogsagentia bevatten, zoals mosterdgas, Clark I en II). werd gedumpt na de eerste wereldoorlog. Dit gebeurde op beslissing van de toenmalige regering, omdat er zich een groot aantal ongevallen voordeden op land. Deze site is aangeduid met een veiligheidsparameter op zeekaarten en er geldt een anker- en visverbod. Dit verbod werd al ingesteld in de jaren '70, toen het munitiestort herontdekt werd bij de uitbouw van de haven van Zeebrugge.

Gezien het grote milieurisico, met inbegrip van de mogelijke impact op de menselijke gezondheid, is er in het nieuwe marien ruimtelijk plan 2020-2026 voor geopteerd om een bijzondere risicoanalyse voor te schrijven. Dit gebeurt door artikel 18, §§ 3 en 4 van het koninklijk besluit tot vaststelling van het marien ruimtelijk plan voor de periode van 2020 tot 2026 in de Belgische zeegebieden.

HOOFDSTUK 10

Opheffingsbepalingen

Artikel 145

De opheffing van de wet van 5 juli 2018 betreffende de pleziervaart volgt doordat deze bepalingen worden ingevoegd in het Belgisch Scheepvaartwetboek (zie artikel 136).

De minister van Mobiliteit,

Georges GILKINET

De minister van Justitie en Noordzee,

Vincent VAN QUICKENBORNE

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi modifiant le Code belge de la Navigation

CHAPITRE 1er. – DISPOSITION INTRODUCTIVE

Article 1er. La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

CHAPITRE 2. – MODIFICATIONS AU LIVRE 1er DU CODE BELGE DE LA NAVIGATION

Art. 2. À l'article 1.1.1.1, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 1er, 7°, le mot "7.1.4, § 3" est remplacé par le mot "3.7.1.4, § 3";

2° dans le paragraphe 1er, 49°, le mot "7.1.4, § 3" est remplacé par le mot "2.7.1.4, § 3".

3° l'article est complété par un 66° rédigé comme suit:

"66° "Règlement double coque": le Règlement (UE) n° 530/2012 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2012 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque.".

Art. 3. L'article 1.1.1.3, § 1er du même code est complété par les 23° et 24° rédigés comme suit:

"23° "navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles": tout navire de plaisance qui est utilisé lors de l'exercice d'une activité économique, avec ou sans but lucratif, par une entreprise ou une personne physique, indépendamment du lieu où cette activité est exercée, ainsi que tout navire de plaisance qui est enregistré par une entreprise de location;

24° "entreprise de location": une personne morale ayant inclus la location de navires de plaisance dans ses statuts.".

Art. 4. L'article 1.1.1.4 du même code est complété par un 6° rédigé comme suit:

"6° ZEE: la zone économique exclusive belge telle que définie et délimitée par la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord.".

Art. 5. À l'article 1.2.1.2 du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° à l'alinéa 1er, les mots "constatés, le jour de leur remise et" sont remplacés par le mot "constatés";

2° l'alinéa 3 est remplacé par ce qui suit:

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek

HOOFDSTUK 1. – INLEIDENDE BEPALING

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

HOOFDSTUK 2. – WIJZIGINGEN AAN BOEK 1 VAN HET BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK

Art. 2. In artikel 1.1.1.1 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, 7° wordt het woord "7.1.4, § 3" vervangen door het woord "3.7.1.4, § 3";

2° in paragraaf 1, 49° wordt het woord "7.1.4, § 3" vervangen door het woord "2.7.1.4, § 3".

3° het artikel wordt aangevuld met een bepaling 66°, luidende:

"66° "Dubbelwand-Verordening": de Verordening (EU) nr. 530/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2012 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen.".

Art. 3. Artikel 1.1.1.3, § 1, van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met de bepalingen onder 23° en 24°, luidende:

"23° "pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsgebruik": elk pleziervaartuig dat wordt gebruikt bij de uitoefening van een economische activiteit, met of zonder winstoogmerk, door een onderneming of een natuurlijk persoon, ongeacht de plaats waar deze activiteit wordt uitgeoefend, evenals elk pleziervaartuig dat wordt geregistreerd door een verhuurbedrijf;

24° "verhuurbedrijf": een rechtspersoon die in zijn statuten het verhuur van pleziervaartuigen heeft opgenomen.".

Art. 4. Artikel 1.1.1.4 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met de bepaling onder 6°, luidende:

"6° EEZ: de Belgisch exclusieve economische zone zoals bepaald en afgebakend bij de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee.".

Art. 5. In artikel 1.2.1.2 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden "worden, op de dag van hun aanbieding en" vervangen door het woord "worden";

2° het derde lid wordt vervangen als volgt:

"Si plusieurs titres soumis à la publicité ont été présentés le même jour au Registre naval belge, la préférence se détermine d'après le numéro d'ordre sous lequel la remise des titres aura été mentionnée par le Registre naval belge au registre de dépôts, qui est attribué sur la base du moment de leur remise, pour autant qu'elle puisse être constatée."

3° le dernier alinéa est abrogé.

CHAPITRE 3. – MODIFICATIONS AU LIVRE 2 DU CODE BELGE DE LA NAVIGATION

Art. 6. Dans l'article 2.2.1.6 du même code, le paragraphe 5 est abrogé.

Art. 7. Dans la version néerlandaise de l'article 2.2.1.9, §1er, alinéa 2 du même code, les mots "register der zeeschepen" sont remplacés par le mot "zeeschepenregister".

Art. 8. Dans l'article 2.2.1.9, §5, 1° du même code, le c) est remplacé par ce qui suit: "l'affréteur coque nue ne peut modifier le nom du navire de mer ni inscrire celui-ci sous un autre nom dans le registre des affrètements coque nue qu'après que le Registre naval belge et les créanciers hypothécaires l'y ont autorisé expressément et au préalable".

Art. 9. Dans le même code, il est inséré un article 2.2.1.10/1 rédigé comme suit:

"Art. 2.2.1.10/1. Registres particuliers pour certains navires de mer

Le Roi peut déterminer que des navires de mer spécifiés doivent ou peuvent être enregistrés dans un ou plusieurs registres spéciaux. A cet égard, le Roi peut:

1° déterminer les conditions auxquelles le navire de mer, son propriétaire, son armateur ou son exploitant doivent se conformer au préalable;

2° réglementer la présentation de données et la forme des registres créés à cet effet, ainsi que la manière dont le ou les registres sont gérés.".

Art. 10. Dans l'article 2.2.1.27, alinéa 1er, les mots "le navire sur lequel" sont remplacés par les mots "le débiteur à charge duquel".

Art. 12. Dans la version française de l'article 2.2.2.1, § 1er, le mots "l'on entend par par" vervangen door de woorden "l'on entend par".

Art. 12. Dans la version française de l'article 2.2.3.1, § 2, du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° le mot "qui" est inséré entre les mots "du livre 4" et les mots "y ont trait";

"Indien op dezelfde dag verscheidene aan de regel van de openbaarheid onderworpen titels op het Belgisch Scheepsregister zijn aangeboden, wordt de voorrang bepaald naar het volgnummer waaronder het Belgisch Scheepsregister de overhandiging heeft vermeld in het register van neerlegging dat wordt toegekend op basis van het tijdstip van aanbieding, voor zover dit kan worden vastgesteld."

3° het laatste lid wordt opgeheven.

HOOFDSTUK 3. – WIJZIGINGEN AAN BOEK 2 VAN HET BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK

Art. 6. In artikel 2.2.1.6 van hetzelfde wetboek wordt paragraaf 5 opgeheven.

Art. 7. In de Nederlandse versie van artikel 2.2.1.9, §1, tweede lid van de hetzelfde wetboek worden de woorden "register der zeeschepen" vervangen door het woord "zeeschepenregister".

Art. 8. In artikel 2.2.1.9, §5, 1°, van hetzelfde wetboek wordt de bepaling onder c) aangevuld met de woorden ", dan nadat het Belgisch Scheepsregister en de hypothecaire schuldeisers daarin uitdrukkelijk en voorafgaand hebben toegestemd".

Art. 9. In hetzelfde wetboek wordt een artikel 2.2.1.10/1 ingevoegd, luidende:

"Art. 2.2.1.10/1. Bijzondere registers voor bepaalde zeeschepen

De Koning kan bepalen dat nader aangeduide zeeschepen moeten of mogen worden geregistreerd in een of meer bijzondere registers. Daarbij kan de Koning:

1° de voorwaarden bepalen waaraan het zeeschip, zijn eigenaar, zijn reder of zijn exploitant daartoe vooraf moeten voldoen;

2° de overmaking van gegevens en de vorm van de daartoe opgemaakte registers regelen, evenals de wijze waarop het register of de registers worden beheerd.".

Art. 10. In artikel 2.2.1.27, eerste lid, worden de woorden "het schip aanwijst waarop" vervangen door de woorden "de schuldenaar aanwijst ten laste van wie".

Art. 11. In de Franse versie van artikel 2.2.2.1, § 1, worden de woorden '"l"on entend par par" vervangen door de woorden "l"on entend par".

Art. 12. In de Franse versie van artikel 2.2.3.1, § 2 ,van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het woord "qui" wordt ingevoegd tussen de woorden "du livre 4" en de woorden "y ont trait";

2° les mots “est assimilé” sont remplacés par les mots “, sont assimilés”.

Art. 13. Dans la version néerlandaise de l’article 2.2.3.3 du même code, le mot “titre” est supprimé.

Art. 14. Dans l’article 2.2.3.13, §1er, alinéa 2 du même code, les mots “se trouve à l’étranger” sont remplacés par les mots “ne se trouve pas en Belgique”.

Art. 15. Dans l’article 2.2.4.5, §1er, 2° du même code, le mot “prise,” est supprimé.

Art. 16. Dans l’article 2.2.5.14, paragraphe 1er, 3° du même code, le c) est abrogé.

Art. 17. Dans l’article 2.2.5.20, § 1er du même code, le 6° est abrogé.

Art. 18. À l’article 2.2.5.35, 2° du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° l’intitulé est remplacé par “Éléments du navire et accessoires du navire”;

2° au 2°, les mots “, aux accessoires du navire et au fret” sont remplacés par les mots “et aux accessoires du navire”.

Art. 19. Dans l’article 2.2.5.47 du même code, le 2° est abrogé.

Art. 20. Dans l’article 2.2.5.50, alinéa 2 du même code, les mots “l’acte authentique de mainlevée” sont remplacés par les mots “l’acte authentique de mainlevée dans lequel le fonctionnaire instrumentant certifie unilatéralement que le créancier a marqué son accord à cette radiation ou réduction”.

Art. 21. Dans l’article 2.2.6.1 du même code, le 1° est complété par ce qui suit: “r) les amendes administratives imposées conformément au présent code ou la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d’infractions aux lois sur la navigation;”.

Art. 22. Dans l’article 2.3.1.5, § 4 du même code, les mots “ne doivent pas consulter les autres copropriétaires quirataires” sont remplacés par les mots “doivent consulter les autres copropriétaires quirataires, sauf s’il en est convenu autrement”.

Art. 23. Dans l’article 2.3.1.8, § 6 du même code, les mots “et les limitations contractuelles” sont insérés entre les mots “La nomination” et “d’un armateur-gérant quirataire”.

Art. 24. Dans l’article 2.3.1.9 du même code, le paragraphe 4 est remplacé par ce qui suit:

“§ 4. Les limitations contractuelles de la compétence de l’armateur-gérant quirataire sont opposables aux tiers si elles ont été rendues publiques.”.

2° de woorden “est assimilé” worden vervangen door de woorden “, sont assimilés”.

Art. 13. In artikel 2.2.3.3 van hetzelfde wetboek wordt het woord “titel” opgeheven.

Art. 14. In artikel 2.2.3.13, § 1, tweede lid van hetzelfde wetboek worden de woorden “in het buitenland” vervangen door de woorden “niet in België”.

Art. 15. In artikel 2.2.4.5, §1, 2° van hetzelfde wetboek wordt het woord “prijsmaking,” opgeheven.

Art. 16. In artikel 2.2.5.14, paragraaf 1, 3° van hetzelfde wetboek wordt de bepaling onder c) opgeheven.

Art. 17. In artikel 2.2.5.20, § 1, van hetzelfde wetboek wordt de bepaling onder 6° opgeheven.

Art. 18. In artikel 2.2.5.35, 2° van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het opschrift wordt vervangen door “Scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren”;

2° in 2° worden de woorden “, het scheepstoebehoren en de vracht” vervangen door de woorden “en het scheepstoebehoren”.

Art. 19. In artikel 2.2.5.47 van hetzelfde wetboek wordt de bepaling onder 2° opgeheven.

Art. 20. In artikel 2.2.5.50, tweede lid van hetzelfde wetboek worden de woorden ‘authentieke akte van opheffing”, vervangen door de woorden “authentieke akte van opheffing waarin de instrumenterende ambtenaar eenzijdig bevestigt dat de schuldeiser zijn toestemming heeft verleend met deze doorhaling of vermindering”.

Art. 21. In artikel 2.2.6.1 van hetzelfde wetboek wordt de bepaling onder 1° aangevuld als volgt: “r) administratieve geldboetes overeenkomstig dit wetboek of de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes in toepassing van inbreuken op de scheepvaartwetten;”.

Art. 22. In paragraaf 4 van artikel 2.3.1.5 van hetzelfde wetboek worden de woorden “niet raadplegen” vervangen door de woorden “raadplegen, tenzij anders overeengekomen”.

Art. 23. In artikel 2.3.1.8, paragraaf 6 van hetzelfde wetboek worden de woorden “en de contractuele beperkingen” ingevoegd tussen de woorden “De benoeming” en “van een quiratair”.

Art. 24. In artikel 2.3.1.9 van hetzelfde wetboek wordt paragraaf 4 vervangen als volgt:

“§ 4. Contractuele beperkingen van de bevoegdheid van de quirataire scheepsbeheerder zijn tegenstelbaar aan derden wanneer ze openbaar zijn gemaakt.”.

Art. 25. Dans la version française de l'article 2.3.1.19, 11°, alinéa 2 du même code, le mot "est" est supprimé.

Art. 26. À l'article 2.3.1.22, § 1er du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots "des obligations" sont supprimés;

2° dans le paragraphe 1er, 1°, les mots "qui sont contractées" sont remplacés par les mots "des obligations qui sont contractées";

3° dans le paragraphe 1er, 2°, les mots "qui sont contractées" sont remplacés par les mots "des connaissements qui sont émis".

Art. 27. Dans l'article 2.3.2.2, 1° du même code, le mot "navire" est remplacé par les mots "navire de mer".

Art. 28. À l'article 2.3.2.4 du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans les paragraphes 1er et 2, le mot "navires" est remplacé deux fois par les mots "navires de mer";

2° dans le paragraphe 3, le mot "navire" est remplacé par les mots "navire de mer".

Art. 29. Dans l'article 2.3.2.5, paragraphe 1er, alinéa 1er et alinéa 2, 1° du même code, le mot "navire" est remplacé trois fois par les mots "navire de mer".

Art. 30. À l'article 2.3.2.8 du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'intitulé, le mot "navires" est remplacé par les mots "navires de mer";

2° dans les paragraphes 1er, 2, 3, 6, 7 et 8, le mot "navire" est remplacé six fois par les mots "navire de mer".

Art. 31. À l'article 2.3.2.9 du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'intitulé, le mot "navires" est remplacé par les mots "navires de mer";

2° dans les paragraphes 1er et 3, le mot "navire" est remplacé deux fois par les mots "navire de mer".

Art. 32. À l'article 2.3.2.10 du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'intitulé, le mot "navires" est remplacé par les mots "navires de mer";

2° dans les paragraphes 1er et 3, le mot "navire" est remplacé deux fois par les mots "navire de mer".

Art. 25. In de Franse versie van artikel 2.3.1.19, 11° van hetzelfde wetboek wordt het woord "est" in het tweede lid opgeheven.

Art. 26. In artikel 2.3.1.22, paragraaf 1 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden "de verbintenissen" worden opgeheven;

2° in paragraaf 1, 1° worden de woorden "die door de kapitein" vervangen door de woorden "de verbintenissen die door de kapitein";

3° in paragraaf 1, 2° worden de woorden "die worden aangegaan" vervangen door de woorden "de cognossementen die worden uitgegeven".

Art. 27. In artikel 2.3.2.2, 1° van hetzelfde wetboek wordt het woord "schip" vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 28. In artikel 2.3.2.4 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragrafen 1 en 2 wordt het woord "schepen" tweemaal vervangen door het woord "zeeschepen";

2° in paragraaf 3 wordt het woord "schip" vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 29. In artikel 2.3.2.5, paragraaf 1, eerste lid en tweede lid 1°, van hetzelfde wetboek wordt het woord "schip" driemaal vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 30. In artikel 2.3.2.8 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de hoofding wordt het woord "schepen" vervangen door het woord "zeeschepen";

2° in paragrafen 1, 2, 3, 6, 7 en 8 wordt het woord "schip" zesmaal vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 31. In artikel 2.3.2.9 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de hoofding wordt het woord "schepen" vervangen door het woord "zeeschepen";

2° in paragrafen 1 en 3 wordt het woord "schip" tweemaal vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 32. In artikel 2.3.2.10 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de hoofding wordt het woord "schepen" vervangen door het woord "zeeschepen";

2° in paragrafen 1 en 3 wordt het woord "schip" tweemaal vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 33. À l'article 2.3.2.11 du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'intitulé, le mot "navires" est remplacé par les mots "navires de mer";

2° dans les paragraphes 1er et 3, le mot "navire" est remplacé deux fois par les mots "navire de mer".

Art. 34. À l'article 2.3.2.12 du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'intitulé, le mot "navires" est remplacé par les mots "navires de mer";

2° dans l'alinéa 1er, le mot "navire" est remplacé par les mots "navire de mer".

Art. 35. Dans l'article 2.3.2.13, paragraphe 1er, 1° et 3° du même code, le mot "navire" est remplacé deux fois par les mots "navire de mer".

Art. 36. À l'article 2.3.2.14 du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'intitulé, le mot "navires" est remplacé par les mots "navires de mer";

2° dans les paragraphes 1er, alinéas 1er et 2, paragraphe 2, alinéas 1er et 2, paragraphe 3, alinéas 1er et 2, paragraphe 4, alinéa 1er et 1° et 2°, le mot "navire" est remplacé neuf fois par les mots "navire de mer".

Art. 37. Dans l'article 2.3.2.15, paragraphes 2, 3 et 4 du même code, le mot "navire" est remplacé trois fois par les mots "navire de mer".

Art. 38. À l'article 2.3.2.16 du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'intitulé, le mot "Navires" est remplacé par les mots "Navires de mer";

2° dans l'alinéa 1er, le mot "navire" est remplacé trois fois par les mots "navire de mer".

Art. 39. L'article 2.3.2.17 du même code est complété par un alinéa rédigé comme suit:

"Le Roi peut étendre l'application de la Convention CLC 1992, de la Convention BUNKER et de la Convention WRC aux navires de mer qui ne relèvent pas de ces conventions. À cet égard, des dispositions qui dérogent aux conventions susmentionnées et au présent chapitre peuvent être adoptées.

Art. 40. L'article 2.3.2.19 du même code est complété par un alinéa rédigé comme suit:

"Pour l'application de la présente sous-section ou de ses arrêtés d'exécution, les membres du personnel industriel qui

Art. 33. In artikel 2.3.2.11 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de hoofding wordt het woord "schepen" vervangen door het woord "zeeschepen";

2° in paragrafen 1 en 3 wordt het woord "schip" tweemaal vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 34. In artikel 2.3.2.12 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de hoofding wordt het woord "schepen" vervangen door het woord "zeeschepen";

2° in het eerste lid wordt het woord "schip" vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 35. In artikel 2.3.2.13, paragraaf 1, 1° en 3° van hetzelfde wetboek wordt het woord "schip" tweemaal vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 36. In artikel 2.3.2.14 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de hoofding wordt het woord "schepen" vervangen door het woord "zeeschepen";

2° in paragrafen 1, eerste en tweede lid, paragraaf 2, eerste en tweede lid, paragraaf 3, eerste en tweede lid, paragraaf 4, eerste lid en 1° en 2°, wordt het woord "schip" negenmaal vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 37. In artikel 2.3.2.15, paragrafen 2, 3 en 4 van hetzelfde wetboek wordt het woord "schip" driemaal vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 38. In artikel 2.3.2.16 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de hoofding wordt het woord "Schepen" vervangen door het woord "Zeeschepen";

2° in het eerste lid wordt het woord "schip" driemaal vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 39. Artikel 2.3.2.17 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:

"De Koning kan de toepassing van het CLC-Verdrag 1992, het BUNKER-Verdrag en het WRC-Verdrag uitbreiden naar zeeschepen die niet onder deze verdragen vallen. Daarbij kunnen bepalingen worden vastgesteld die van bovenvermelde verdragen en van dit hoofdstuk afwijken.".

Art. 40. Artikel 2.3.2.19 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:

"Voor de toepassing van deze onderafdeling of zijn uitvoeringsbesluiten wordt industrieel personeel dat voldoet aan de

satisfont aux conditions de l'article 2.2.3.16, paragraphe 2 ne sont pas considérés comme des passagers.".

Art. 41. À l'article 2.3.2.21 du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'intitulé, le mot "navires" est remplacé par les mots "navires de mer";

2° dans les paragraphes 1er et 2, les mots "navire enregistré ou immatriculé" sont remplacés deux fois par les mots "navire de mer enregistré";

3° dans le paragraphe 2, 2° et le paragraphe 4, le mot "navire" est remplacé deux fois par les mots "navire de mer".

Art. 42. À l'article 2.3.2.22 du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'intitulé, le mot "navires" est remplacé par les mots "navires de mer";

2° dans le paragraphe 1er, alinéa 1er et le paragraphe 3, le mot "navire" est remplacé deux fois par les mots "navire de mer".

Art. 43. À l'article 2.3.2.23 du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'intitulé, le mot "navires" est remplacé par les mots "navires de mer";

2° dans l'alinéa 1er, le mot "navire" est remplacé par les mots "navire de mer".

Art. 44. Dans l'article 2.3.2.24, paragraphe 1er, 1° et 3° du même code, le mot "navire" est remplacé deux fois par les mots "navire de mer".

Art. 45. À l'article 2.3.2.25 du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'intitulé, le mot "navires" est remplacé par les mots "navires de mer";

2° dans le paragraphe 1er, alinéas 1er et 2, le paragraphe 2, alinéa 1er et 2° et le paragraphe 3, le mot "navire" est remplacé cinq fois par les mots "navire de mer".

Art. 46. Dans l'article 2.3.2.26, paragraphe 2 du même code, le mot "navire" est remplacé par les mots "navire de mer".

Art. 47. À l'article 2.3.2.27 du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'intitulé, le mot "Navires" est remplacé par les mots "Navires de mer";

2° dans l'alinéa 1er, le mot "navire" est remplacé trois fois par les mots "navire de mer".

voorwaarden van artikel 2.2.3.16, paragraaf 2 niet beschouwd als passagier.".

Art. 41. In artikel 2.3.2.21 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de hoofding wordt het woord "schepen" vervangen door het woord "zeeschepen";

2° in paragraaf 1 en 2 worden de woorden "of teboekstaand schip" tweemaal vervangen door het woord "zeeschip";

3° in paragraaf 2, 2° en paragraaf 4 wordt het woord "schip" tweemaal vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 42. In artikel 2.3.2.22 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de hoofding wordt het woord "schepen" vervangen door het woord "zeeschepen";

2° in paragraaf 1, eerste lid en paragraaf 3 wordt het woord "schip" tweemaal vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 43. In artikel 2.3.2.23 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de hoofding wordt het woord "schepen" vervangen door het woord "zeeschepen";

2° in het eerste lid wordt het woord "schip" vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 44. In artikel 2.3.2.24, paragraaf 1, 1° en 3° van hetzelfde wetboek wordt het woord "schip" tweemaal vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 45. In artikel 2.3.2.25 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de hoofding wordt het woord "schepen" vervangen door het woord "zeeschepen";

2° in paragraaf 1, eerste en tweede lid, paragraaf 2, eerste lid en 2° en paragraaf 3 wordt het woord "schip" vijfmaal vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 46. In artikel 2.3.2.26, paragraaf 2 van hetzelfde wetboek wordt het woord "schip" vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 47. In artikel 2.3.2.27 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de hoofding wordt het woord "Schepen" vervangen door het woord "Zeeschepen";

2° in het eerste lid wordt het woord "schip" driemaal vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 48. L'article 2.3.2.28 du même code est complété par un alinéa rédigé comme suit:

"Le Roi peut étendre l'application de la Convention PAL aux navires de mer qui ne relèvent pas de cette convention. À cet égard, des dispositions qui dérogent à la convention susmentionnée et au présent chapitre peuvent être adoptées.

Art. 49. Dans l'article 2.3.2.30 les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le texte français du paragraphe 1er, 3° et 4° du même code, le mot "navire" est remplacé trois fois par les mots "navire de mer";

2° dans le texte français du paragraphe 1er, 3° les mots "aux navires" sont remplacées par les mots "au navire de mer".

Art. 50. Dans l'article 2.3.2.32, paragraphe 1er, 1° et 2° du même code, le mot "navire" est remplacé deux fois par les mots "navire de mer".

Art. 51. Dans l'article 2.3.2.33 du même code, le mot "navires" dans l'intitulé et l'alinéa 1er est remplacé par les mots "navires de mer".

Art. 52. À l'article 2.3.2.36 du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe 1er, 1° est remplacé par ce qui suit:

" 1° créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes et pour dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation), survenus à bord du navire de mer ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant;".

2° paragraphe 1er, 3° est remplacée par ce qui suit:

"3° créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extracontractuelle, et survenus en relation directe avec l'exploitation du navire de mer ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage;".

Art. 53. Dans l'article 2.3.2.37, 5° du même code, le mot "navire" est remplacé par les mots "navire de mer".

Art. 54. Dans l'article 2.3.2.40, paragraphes 2 et 4 du même code, le mot "navire" est remplacé deux fois par les mots "navire de mer".

Art. 55. Dans l'article 2.3.2.41 du même code, le mot "navire" est" remplacé par les mots "navire de mer".

Art. 56. Dans l'article 2.3.2.43, paragraphe 1er, 2° et 3° et paragraphe 2 du même code, le mot "navire" est remplacé cinq fois par les mots "navire de mer".

Art. 48. Artikel 2.3.2.28 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:

"De Koning kan de toepassing van het PAL-Verdrag uitbreiden naar zeeschepen die niet onder dit verdrag vallen. Daarbij kunnen bepalingen worden vastgesteld die van bovenvermeld verdrag en van dit hoofdstuk afwijken.".

Art. 49. In artikel 2.3.2.30 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de Nederlandse versie van paragraaf 1, 3° en 4° van hetzelfde wetboek wordt het woord "schip" viermaal vervangen door het woord "zeeschip".

2° in de Franse tekst van paragraaf 1, 3° worden de woorden "aux navires" vervangen door de woorden "au navire de mer".

Art. 50. In artikel 2.3.2.32, paragraaf 1, 1° en 2° van hetzelfde wetboek wordt het woord "schip" tweemaal vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 51. In artikel 2.3.2.33 van hetzelfde wetboek wordt het woord "schepen" in de hoofding en in het eerste lid vervangen door het woord "zeeschepen".

Art. 52. In artikel 2.3.2.36 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 1, 1° wordt vervangen als volgt:

"1° vorderingen met betrekking tot dood of letsel of verlies van of beschadiging aan zaken (hieronder begrepen schade aan kunstwerken van havens, dokken en waterwegen en hulpmiddelen bij de navigatie), voorkomend aan boord van het zeeschip of in rechtstreeks verband met de exploitatie daarvan of met bergingswerkzaamheden, en andere daaruit voortvloeiende schade;";

2° paragraaf 1, 3° wordt vervangen als volgt:

"3° vorderingen met betrekking tot andere schade die voortvloeit uit inbreuk op buitencontractuele rechten, en die in rechtstreeks verband voorkomen met de exploitatie van het zeeschip of met bergingswerkzaamheden;".

Art. 53. In artikel 2.3.2.37, 5° van hetzelfde wetboek wordt het woord "schip vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 54. In artikel 2.3.2.40, paragrafen 2 en 4 van hetzelfde wetboek wordt het woord "schip" tweemaal vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 55. In artikel 2.3.2.41 van hetzelfde wetboek wordt het woord "schip" vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 56. In artikel 2.3.2.43, paragraaf 1, 2° en 3° van hetzelfde wetboek en paragraaf 2 wordt het woord "schip" viermaal vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 57. Dans l'article 2.3.2.47, paragraphe 7 du même code, le mot "navire" est remplacé par les mots "navire de mer".

Art. 58. Dans l'article 2.3.2.48, paragraphe 3, alinéa 2, 1° du même code, le mot "navire" est remplacé par les mots "navire de mer".

Art. 59. Dans l'article 2.3.2.54, paragraphe 2, alinéa 1er du même code, le mot "navire" est remplacé par les mots "navire de mer".

Art. 60. À l'article 2.4.2.1 du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 2, le mot "exclusivement" est inséré entre les mots "sont applicables" et les mots "à la procédure".

2° dans le paragraphe 3, 2°, les mots "ou immatriculé" sont supprimés.

3° dans le paragraphe 3, 3°, les mots "ou d'immatriculation" sont supprimés.

Art. 61. Dans l'article 2.4.2.6 du même code, le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit:

"§ 2. Le capitaine est tenu d'informer les tiers avec lesquels il agit de sa qualité de capitaine et de leur communiquer le nom du propriétaire du navire de mer et le nom du navire.

Art. 62. Dans l'article 2.4.2.12 du même code, l'alinéa 2 du paragraphe 4 est abrogé.

Art. 63. L'article 2.4.5.2 du même code est complété par un paragraphe 6 rédigé comme suit:

"§ 6. Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables si:

1° l'infraction maritime est nécessaire pour garantir la sécurité du navire ou des vies en mer;

2° l'infraction maritime découle de dommages à un navire de mer ou à l'équipement du navire si toutes les mesures de précaution ont été prises, sauf si l'intéressé a agi dans le but de commettre l'infraction maritime ou a agi de manière téméraire et sachant que l'infraction maritime aurait probablement lieu;

3° l'infraction maritime a été préalablement autorisée par le Contrôle de la navigation dans le but de garantir la sécurité du navire de mer, des personnes embarquées ou de la protection du milieu marin, sans préjudice du pouvoir de juridiction d'un autre État où se trouve le navire de mer.".

Art. 64. Dans l'article 2.5.1.2 du même code, les mots "la mer territoriale belge" sont remplacés par les mots "les zones maritimes belges".

Art. 57. In artikel 2.3.2.47, paragraaf 7 van hetzelfde wetboek wordt het woord "schip" vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 58. In artikel 2.3.2.48, paragraaf 3, tweede lid, 1° van hetzelfde wetboek wordt het woord "schip" vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 59. In artikel 2.3.2.54, paragraaf 2, eerste lid van hetzelfde wetboek wordt het woord "schip" vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 60. In artikel 2.4.2.1 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 2 wordt het woord "uitsluitend" ingevoegd tussen de woorden "en 2.4.2.12 zijn" en de woorden "van toepassing op".

2° in paragraaf 3, 2° worden de woorden "of teboekgesteld" opgeheven.

3° in paragraaf 3, 3° worden de woorden "of teboekstelling" opgeheven.

Art. 61. In artikel 2.4.2.6 van hetzelfde wetboek wordt paragraaf 2 vervangen als volgt:

"§ 2. De kapitein is ertoe verplicht om aan de derden waarmee hij handelt kennis te geven van zijn hoedanigheid als kapitein en van de naam van het zeeschip en de naam van de scheepseigenaar.".

Art. 62. In artikel 2.4.2.12 van hetzelfde wetboek wordt het tweede lid van paragraaf 4 opgeheven.

Art. 63. Artikel 2.4.5.2 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een paragraaf 6, luidende:

"§ 6. De bepalingen van dit hoofdstuk zijn niet van toepassing indien:

1° het scheepvaartvergrijp nodig is om de veiligheid van het schip of levens op zee te waarborgen;

2° het scheepvaartvergrijp voortvloeit uit schade aan een zeeschip of scheepsuitrusting indien alle voorzorgsmaatregelen werden genomen, tenzij de betrokkene handelde met het oogmerk om het scheepvaartvergrijp te plegen of roekeloos handelde en wetende dat het scheepvaartvergrijp waarschijnlijk zou plaatsvinden;

3° het scheepvaartvergrijp voorafgaandelijk werd toegestaan door de Scheepvaartcontrole met het oogmerk de veiligheid van het zeeschip, de opvarenden of de bescherming van het marien milieu, onverminderd de bevoegdheid van de jurisdictie van een andere staat waar het zeeschip zich bevindt.".

Art. 64. In artikel 2.5.1.2 van hetzelfde wetboek worden de woorden "territoriale zee" vervangen door de woorden "maritieme zones".

Art. 65. À l'article 2.5.2.2 du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° le 10° est remplacé par ce qui suit:

"10° "NCCN": le Centre de crise national du SPF Intérieur;

2° l'article est complété par un 13° rédigé comme suit:

"13° "gestionnaire de voies navigables": toute instance qui, conjointement ou non avec d'autres activités, est chargée de la gestion et de l'exploitation des eaux intérieures belges de nature maritime.".

Art. 66. À l'article 2.5.2.3 du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe 1er est remplacé par ce qui suit:

"§ 1er. Le présent chapitre s'applique aux ports ou voies navigables dans lesquels sont établies des installations portuaires soumises au Règlement ISPS.

Pour l'application du présent chapitre, les installations le long de voies navigables situées à l'extérieur d'un port sont considérées comme des installations portuaires. Le gestionnaire de voies navigables fait ici office de gestionnaire du port.".

2° le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit:

"§ 2. Les coordonnées de la zone visée au § 1er sont fixées par le Roi, le cas échéant en prenant dûment en compte les informations résultant de l'évaluation de la sécurité.

Lorsque le périmètre d'un port correspond exactement à celui d'une installation portuaire au sens du Règlement ISPS, les dispositions de ce dernier sont prépondérantes.

Sur proposition de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime, le Roi peut désigner des constructions fixes dans les zones maritimes belges comme installations soumises totalement ou partiellement au présent chapitre.".

3° l'article est complété par un paragraphe 4 rédigé comme suit:

"§ 4. Pour l'application du présent chapitre et de ses arrêtés d'exécution, les navires qui disposent des certificats nécessaires aussi bien pour la navigation maritime que pour la navigation intérieure sont toujours considérés comme des navires de mer.".

Art. 67. Dans l'article 2.5.2.4, § 3, 4° du même code, les mots "et aux autorités compétentes" sont remplacés par les mots ", aux autorités compétentes et aux armateurs belges".

Art. 68. L'article 2.5.2.4 du même code est complété par un alinéa rédigé comme suit:

Art. 65. In artikel 2.5.2.2 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de bepaling onder 10° wordt vervangen als volgt:

"10° "NCCN": het Nationaal Crisiscentrum van de FOD Binnenlandse Zaken;

2° het artikel wordt aangevuld met de bepaling onder 13°, luidende:

"13° "waterwegbeheerder": elke instantie die, al dan niet in combinatie met andere activiteiten belast is met het beheer en de exploitatie van Belgische binnenwateren van maritieme aard.".

Art. 66. In artikel 2.5.2.3 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 1 wordt vervangen als volgt:

"§ 1. Dit hoofdstuk is van toepassing op elke haven of waterweg waar zich havenfaciliteiten bevinden die onder de ISPS-Verordening vallen.

Voor de toepassing van dit hoofdstuk worden faciliteiten langs waterwegen die buiten een haven liggen aanzien als havenfaciliteiten. De waterwegbeheerder treedt hier op als havenbeheerder.".

2° paragraaf 2 wordt vervangen als volgt:

"§ 2. De coördinaten van het gebied bedoeld in § 1 worden vastgesteld door de Koning, in voorkomend geval rekening houdend met de informatie uit de veiligheidsbeoordeling.

Voor zover de grenzen van een haven precies overeenstemmen met die van een havenfaciliteit in de zin van de ISPS-Verordening, hebben de bepalingen van deze laatste voorrang.

Op voorstel van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging kan de Koning vaste constructies in de Belgische maritieme zones aanduiden als een faciliteit waarop dit hoofdstuk geheel of gedeeltelijk van toepassing is.".

3° het artikel wordt aangevuld met een paragraaf 4, luidende:

"§ 4. Voor de toepassing van dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten worden schepen die zowel over de nodige certificaten voor zeevaart als binnenvaart beschikken, altijd beschouwd als zeeschepen.".

Art. 67. In artikel 2.5.2.4, § 3, 4°, van hetzelfde wetboek worden de woorden "bevoegde overheden" vervangen door de woorden "de bevoegde overheden en de Belgische reders".

Art. 68. Artikel 2.5.2.4 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:

"Le Roi peut assigner des tâches supplémentaires à l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime.".

Art. 69. L'article 2.5.2.8, § 3 du même code est complété par un alinéa rédigé comme suit:

"Le Roi peut assigner des tâches supplémentaires au Comité Local pour la Sûreté Maritime.".

Art. 70. À l'article 2.5.2.13 du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots "la DGCC" sont remplacés deux fois par les mots "le NCCN";

2° les mots "l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime et" sont insérés entre les mots "sûreté portuaire à" et "à toute personne".

Art. 71. Dans l'article 2.5.2.14, alinéa 1er du même code, les mots "l'autorité du port" sont remplacés par les mots "le gestionnaire du port".

Art. 72. Dans l'article 2.5.2.17, paragraphe 1er du même code, les mots "l'autorité du port" sont remplacés par les mots "le gestionnaire du port".

Art. 73. Dans l'article 2.5.2.19, paragraphe 1er et paragraphe 2, 1° et 2° du même code, les mots "l'autorité du port" sont remplacés trois fois par les mots "le gestionnaire du port".

Art. 74. À l'article 2.5.2.24 du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 2, les mots "d'un port" sont remplacés deux fois par les mots "d'un port ou d'une installation portuaire";

2° le paragraphe 3 est complété par la phrase suivante:

"Ces formations peuvent également être données par les organismes de formation reconnus par les Communautés, qui satisfont aux modalités et conditions reconnues par le Roi.".

Art. 75. L'article 2.5.3.1 du même code est complété par un alinéa rédigé comme suit:

"En ce qui concerne les autres définitions et sauf dérogation expresse, pour l'application du présent chapitre et des dispositions du livre 4 qui y ont trait, les définitions qui figurent dans la Convention MARPOL sont d'application dans les arrêtés d'exécution en question.

Art. 76. L'article 2.5.3.6 du même code est complété par un paragraphe 6 rédigé comme suit:

"§ 6. Par certificat MARPOL, on entend tout certificat ou autre document prescrit par la Convention MARPOL.".

"De Koning kan bijkomende taken toekennen aan de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging.".

Art. 69. Artikel 2.5.2.8, § 3, van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:

"De Koning kan bijkomende taken toekennen aan het Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging.".

Art. 70. In artikel 2.5.2.13 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het woord "ADCC" tweemaal vervangen door het woord "NCCN";

2° de woorden "de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging en" worden ingevoegd tussen de woorden "kennis gebracht van" en "elke betrokken persoon".

Art. 71. In artikel 2.5.2.14, eerste lid van hetzelfde wetboek worden de woorden "het havenbestuur" vervangen door de woorden "de havenbeheerder".

Art. 72. In artikel 2.5.2.17, paragraaf 1 van hetzelfde wetboek worden de woorden "het havenbestuur" vervangen door de woorden "de havenbeheerder".

Art. 73. In artikel 2.5.2.19, paragraaf 1 en paragraaf 2, 1° en 2° van hetzelfde wetboek worden de woorden "het havenbestuur" driemaal vervangen door de woorden "de havenbeheerder".

Art. 74. In artikel 2.5.2.24, van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht::

1° in paragraaf 2 wordt het woord haven tweemaal vervangen door de woorden "haven of havenfaciliteit";

2° paragraaf 3 wordt aangevuld met de volgende zin:

"Deze opleidingen kunnen ook gegeven worden door de Gemeenschappen erkende opleidingsinstanties die voldoen aan de door de Koning erkende nadere regels.".

Art. 75. Artikel 2.5.3.1 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:

"Wat betreft de overige begripsomschrijvingen en behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, gelden voor de toepassing van dit hoofdstuk en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 de begripsomschrijvingen vervat in het MARPOL-Verdrag.".

Art. 76. Artikel 2.5.3.6 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een paragraaf 6, luidende:

"§ 6. Met MARPOL-certificaat wordt elk certificaat of ander document voorgeschreven door het MARPOL-Verdrag bedoeld.".

Art. 77. Dans l'article 2.5.3.10, § 2 du même code, les mots "et à l'article 2.5.3.12" sont insérés entre les mots "à l'article 2.5.3.9" et "et dans la Convention MARPOL".

Art. 78. Dans le même code, il est inséré un article 2.5.3.12. rédigé comme suit:

"**Art. 2.5.3.12. Plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives**

§ 1er. Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 qui est certifié apte à transporter des substances liquides nocives en vrac doit avoir un plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives. Ce plan d'urgence doit être approuvé par le Contrôle de la Navigation en ce qui concerne les navires belges, ou par l'autorité compétente de l'État du pavillon du navire en ce qui concerne les navires étrangers faisant escale dans un port belge.

§ 2. Un tel plan doit être établi compte tenu des directives élaborées par l'OMI et doit être rédigé dans une ou des langues de travail que le capitaine et les officiers comprennent. Le plan doit comporter au moins:

1° la procédure que le capitaine ou d'autres personnes responsables du navire de mer doivent suivre pour signaler un événement de pollution par les substances liquides nocives, conformément à l'article 8 et au Protocole I de la Convention MARPOL, compte tenu des directives élaborées par l'OMI;

2° la liste des autorités ou personnes à contacter en cas d'événement de pollution par les substances liquides nocives;

3° une description détaillée des mesures que doivent prendre immédiatement les personnes à bord afin de réduire ou de maîtriser le rejet de substances liquides nocives, à la suite de l'événement; et

4° les procédures et le point de contact à bord du navire de mer pour la coordination des mesures à bord avec les autorités nationales et locales en vue de lutter contre la pollution.

§ 3. Dans le cas des navires de mer auxquels s'applique également l'article 2.5.3.9, un tel plan peut être combiné avec le plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures visé à l'article 2.5.3.9. Dans ce cas, ce plan doit être intitulé "Plan d'urgence de bord contre la pollution des mers".

§ 4. Par substance liquide nocive, on entend toute substance signalée comme telle dans la colonne "Catégorie de pollution" des chapitres 17 et 18 du Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques ou classée à titre provisoire, en application des dispositions de la règle 6, paragraphe 3 de l'Annexe II à la Convention MARPOL, comme relevant de la catégorie X, Y ou Z.".

Art. 79. Les articles 2.6.1.26 et 2.6.1.106 du même code sont abrogés.

Art. 77. In artikel 2.5.3.10, § 2 van hetzelfde wetboek worden de woorden "en artikel 2.5.3.12 "ingevoegd tussen de woorden "in artikel 2.5.3.9" en de woorden "en het MARPOL-Verdrag".

Art. 78. In hetzelfde wetboek wordt een artikel 2.5.3.12 ingevoegd, luidende:

"**Art. 2.5.3.12. Scheepsnoodplan voor mariene verontreiniging door schadelijk vloeistoffen**

§ 1. Elk zeeschip met een brutotonnenmaat van 150 en meer dat gecertificeerd is om schadelijke vloeistoffen in bulk te vervoeren, moet een Scheepsnoodplan voor maritieme verontreiniging door schadelijke vloeistoffen aan boord hebben. Dit noodplan moet worden goedgekeurd door de Scheepvaartcontrole voor Belgische schepen of door de bevoegde autoriteit van de vlagstaat van het schip voor vreemde schepen die een Belgische haven aandoen.

§ 2. Zulk plan moet gebaseerd zijn op de richtsnoeren van de IMO en geschreven in de werktaal of talen die gesproken worden door de gezaghebber en de officieren. Het plan moet tenminste het volgende bevatten:

1° de procedure die moet worden gevolgd door de gezaghebber en andere personen die controle hebben over het zeeschip om een verontreinigingsincident met schadelijke vloeistoffen te rapporteren, zoals bedoeld in artikel 8 van Protocol I van het MARPOL-Verdrag, op basis van de richtsnoeren ontwikkeld door de IMO;

2° de lijst van autoriteiten of te contacteren personen in het geval van een verontreinigingsincident met schadelijke vloeistoffen;

3° een gedetailleerde beschrijving van de onmiddellijk door de personen aan boord te nemen actie om de lozing van schadelijke vloeistoffen te beperken of te controleren na het incident: en

4° de procedures en het contactpunt op het zeeschip voor coördinatie van acties aan boord met nationale en lokale autoriteiten om de verontreiniging te bestrijden.

§ 3. In het geval zeeschepen waarop artikel 2.5.3.9 ook van toepassing is, mag zulk plan gecombineerd worden met het Scheepsnoodplan voor olieverontreiniging zoals bedoeld in artikel 2.5.3.9. In dit geval, is de titel van het noodplan "Scheepsnoodplan voor mariene verontreiniging".

§ 4. Onder schadelijke vloeistof wordt verstaan elke stof die in de kolom Verontreinigingscategorie van hoofdstuk 17 of 18 van de International Bulk Chemical Code staat of voorlopig wordt beoordeeld onder de bepalingen van voorschrift 6.3 van Bijlage II van het MARPOL-Verdrag als vallend onder categorie X, Y of Z.".

Art. 79. De artikelen 2.6.1.26 en 2.6.1.106 van hetzelfde wetboek worden opgeheven.

Art. 80. Dans la version française de l'article 2.6.2.1, 3° du même code, les mots "sur le pont" sont remplacés par les mots "en pontée".

Art. 81. Dans l'article 2.6.2.2 du même code, le paragraphe 2 est abrogé.

Art. 82. Dans le Livre 2, Titre 6, Chapitre 2 du même code, l'intitulé "Section 2. – Dispositions spéciales" contenant les articles 2.6.2.11 à 2.6.2.33 inclus, est remplacé par l'intitulé "Sous-section 2. – Dispositions spéciales".

Art. 83. Dans l'article 2.6.2.13 du même code, l'alinéa 2 est abrogé.

Art. 84. Les articles 2.6.2.15 et 2.6.2.23 du même code sont abrogés.

Art. 85. À l'article 2.6.2.25 du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 1er, les mots "le document de transport peut stipuler que le porteur doit présenter tous les originaux" sont remplacés par les mots "les autres originaux n'ont plus aucune validité après la livraison";

2° dans le paragraphe 2, les mots "ou que le chargeur fournisse à temps une instruction contraire" sont supprimés;

3° dans le paragraphe 3, les mots "contrat de transport ou au moyen de celui-ci, sans préjudice du droit du chargeur de fournir en temps utile une instruction contraire" sont remplacés par les mots "connaissement ou au moyen de celui-ci".

Art. 86. À l'article 2.6.2.30 du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe 1er est complété par une phrase rédigée comme suit:

"Il y a retard lorsque les marchandises ne sont pas livrées au lieu de destination indiqué dans le document de transport dans le délai convenu.".

2° dans le paragraphe 3, alinéa 2, les mots "à l'article 2.6.2.6" sont remplacés par les mots "à l'article 2.6.2.6, § 5".

Art. 87. L'article 2.6.2.31 du même code est complété par un paragraphe 11 rédigé comme suit:

"§ 11. Le président du tribunal de l'entreprise peut écourter les délais prévus au présent article s'il s'agit de marchandises périssables.".

Art. 88. Dans l'article 2.6.2.32, alinéa 1er, 2 et 3 du même code, les mots "le destinataire" sont trois fois remplacés par les mots "le titulaire du document de transport visé à l'article 2.6.2.25".

Art. 80. In de Franstalige versie van artikel 2.6.2.1, 3° van hetzelfde wetboek worden de woorden "sur le pont" vervangen door de woorden "en pontée".

Art. 81. In artikel 2.6.2.2 van hetzelfde wetboek wordt paragraaf 2 opgeheven.

Art. 82. In Boek 2, Titel 6, Hoofdstuk 2 van hetzelfde wetboek wordt de hoofding "Afdeling 2. – Bijzondere bepalingen" dat de artikelen 2.6.2.11 tot en met 2.6.2.33 bevat, vervangen door de hoofding "Onderafdeling 2. – Bijzondere bepalingen".

Art. 83. In artikel 2.6.2.13 van hetzelfde wetboek, wordt het tweede lid opgeheven.

Art. 84. De artikelen 2.6.2.15 en 2.6.2.23 van hetzelfde wetboek worden opgeheven.

Art. 85. In artikel 2.6.2.25 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 worden de woorden "kan het vervoersdocument dat de houder alle originelen moet aanbieden" vervangen door de woorden "hebben de overige originelen geen verdere geldigheid meer na de levering";

2° in paragraaf 2 worden de woorden "of de afzender tijdig een andersluidende onderrichting verstrekt" opgeheven;

3° in paragraaf 3 worden de woorden "vervoerovereenkomst, onverminderd het recht van de afzender om tijdig een andersluidende onderrichting te verstrekken" vervangen door het woord "cognossement".

Art. 86. Artikel 2.6.2.30 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 1 wordt aangevuld met een zin, luidende:

"Vertraging ontstaat wanneer de goederen niet afgeleverd worden op de plaats van bestemming aangeduid in het vervoersdocument binnen de afgesproken tijd.".

2° in paragraaf 3, tweede lid worden de woorden "artikel 2.6.2.6" vervangen door de woorden "artikel 2.6.2.30, § 5".

Art. 87. Artikel 2.6.2.31 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een elfde paragraaf, luidende:

"§ 11. De termijnen in dit artikel kunnen verkort worden door de voorzitter van de ondernemingsrechtbank indien het bederfbare goederen betreft.".

Art. 88. In artikel 2.6.2.32, eerste, tweede en derde lid van hetzelfde wetboek worden de woorden "de bestemmeling" driemaal vervangen door de woorden "de houder van het vervoersdocument bedoeld in artikel 2.6.2.25".

Art. 89. Dans l'article 2.6.2.33, paragraphe 2 du même code, les mots "deux ans" sont insérés entre les mots "donnant lieu à l'action ou" et les mots "à dater de la résiliation".

Art. 90. Dans l'article 2.7.1.1, paragraphe 1er du même code, les mots "de l'armateur" sont remplacés par les mots "de l'armateur ou de l'utilisateur du navire".

Art. 91. Dans l'article 2.7.1.2 du même code, les mots "toutes les" sont remplacés par le mot "les".

Art. 92. Dans l'article 2.7.1.5, paragraphes 1er et 2 du même code, les mots "l'armateur" sont remplacés trois fois par les mots "l'armateur ou l'utilisateur du navire".

Art. 93. À l'article 2.7.1.7 du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe 1er est complété par les mots ", excepté les combustibles marins";

2° dans les paragraphes 2 et 3, les mots "l'armateur" sont remplacés deux fois par les mots "l'armateur ou l'utilisateur du navire".

Art. 94. Dans l'article 2.7.1.8 du même code, les mots "l'armateur" sont remplacés deux fois par les mots "l'armateur ou l'utilisateur du navire".

Art. 95. À l'article 2.7.2.1 du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe 1er, a) est complété par le mot "ou";

2° le paragraphe 1er, b) est remplacé par ce qui suit:

"b) tous les navires concernés sont des navires belges.".

Art. 96. À l'article 2.7.2.8 du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° l'intitulé est complété par les mots "ou amarrés";

2° les mots "ou amarrés" sont insérés entre les mots "au mouillage" et les mots "au moment de l'accident".

Art. 97. Dans l'article 2.7.3.17, 2° du même code, le mot "navire" est" remplacé par les mots "navire de mer".

Art. 98. Dans l'article 2.7.5.2 du même code, les mots "ou immatriculé" sont supprimés.

Art. 99. Dans l'article 2.7.6.3, paragraphe 1er du même code, le mot "navire" est remplacé trois fois par les mots "navire de mer".

Art. 100. Dans l'article 2.7.6.4, paragraphe 1er, 1° et paragraphe 2, alinéa 1er du même code, le mot "navire" est remplacé trois fois par les mots "navire de mer".

Art. 89. In artikel 2.6.2.33, paragraaf 2 van hetzelfde wetboek worden de woorden "twee jaar" ingevoegd tussen de woorden "ontstaan of" en de woorden "na de beëindiging".

Art. 90. In artikel 2.7.1.1, paragraaf 1 van hetzelfde wetboek wordt het woord "reder" vervangen door de woorden "reder of de scheepsgebruiker".

Art. 91. In artikel 2.7.1.2 van hetzelfde wetboek wordt het woord "alle" vervangen door het woord "de".

Art. 92. In artikel 2.7.1.5, paragraaf 1 en 2 van hetzelfde wetboek wordt het woord "reder" driemaal vervangen door de woorden "reder of de scheepsgebruiker"

Art. 93. In artikel 2.7.1.7 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 1 wordt aangevuld met de woorden ", uitgezonderd de scheepsbrandstoffen";

2° in paragraaf 2 en 3 wordt het woord "reder" tweemaal vervangen door de woorden "reder of de scheepsgebruiker".

Art. 94. In artikel 2.7.1.8 van hetzelfde wetboek wordt het woord "reder" tweemaal vervangen door "reder of de scheepsgebruiker"

Art. 95. In artikel 2.7.2.1 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 1, a) wordt aangevuld met het woord "of";

2° paragraaf 1, b) wordt vervangen als volgt:

"b) al de betrokken schepen Belgische schepen zijn.".

Art. 96. In artikel 2.7.2.8 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de hoofding worden de woorden "of gemeerde" ingevoegd tussen de woorden "Geankerde" en "schepen";

2° het artikel wordt aangevuld met de woorden "of gemeerd zijn".

Art. 97. In artikel 2.7.3.17, 2° van hetzelfde wetboek wordt het woord "schip" vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 98. In artikel 2.7.5.2 van hetzelfde wetboek worden de woorden "of teboekgesteld" opgeheven".

Art. 99. In artikel 2.7.6.3, paragraaf 1 van hetzelfde wetboek wordt het woord "schip" driemaal vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 100. In artikel 2.7.6.4, paragraaf 1, 1° en paragraaf 2, eerste lid van hetzelfde wetboek wordt het woord "schip" driemaal vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 101. Dans l'article 2.7.6.6, paragraphe 1er et paragraphe 2, alinéa 1er du même code, le mot "navire" est remplacé trois fois par les mots "navire de mer".

Art. 102. Dans l'article 2.7.6.7, paragraphe 1er, alinéas 1er et 2, paragraphe 2, paragraphe 3, alinéa 1er et paragraphe 4, alinéa 1er du même code, le mot "navire" est remplacé huit fois par les mots "navire de mer".

Art. 103. Dans l'article 2.7.6.8, alinéa 1er du même code, le mot "navire" est remplacé par les mots "navire de mer".

Art. 104. Dans l'article 2.7.6.10, paragraphe 2 du même code, le mot "navire" est remplacé par les mots "navire de mer".

Art. 105. Dans l'article 2.7.6.12, paragraphe 1er du même code, le mot "navire" est remplacé deux fois par les mots "navire de mer".

Art. 106. À l'article 2.7.7.2 du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° au 3°, le mot "transportant" est remplacé par les mots "pouvant transporter";

2° au 11°, les mots "l'incapacité de travail pendant plus de" sont remplacés par les mots "une incapacité de travail d'au moins";

3° l'article est complété par les 20° et 21°, rédigés comme suit:

"20° "le Ministre": le Ministre qui a l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation dans ses attributions;

21° "exploitant": la personne physique ou morale qui exploite, en tant que propriétaire ou pour le compte du propriétaire, ou bien comme affréteur, un ou plusieurs navires.".

Art. 107. Dans l'article 2.7.7.5 du même code, l'alinéa 2 est complété par les mots "auprès du Service public fédéral Mobilité et Transports".

Art. 108. Dans la version néerlandaise de l'article 2.7.7.9 du même code, le signe "," est inséré entre les mots "maritieme zones of" et les mots "indien het in volle zee".

CHAPITRE 4. – MODIFICATIONS AU LIVRE 3 DU CODE BELGE DE LA NAVIGATION

Art. 109. Dans la version française du même code, les mots "Art. 3.3.2.5. Manières dont on acquiert la propriété" du Livre 3, Titre 2, Chapitre 2 sont remplacés par les mots "Art. 3.2.2.5. Manières dont on acquiert la propriété".

Art. 110. Dans l'article 3.2.2.5, §1er, 2° du même code, le mot "prise" est supprimé.

Art. 101. In artikel 2.7.6.6, paragraaf 1 en paragraaf 2, eerste lid van hetzelfde wetboek wordt het woord "schip" driemaal vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 102. In artikel 2.7.6.7, paragraaf 1, eerste en tweede lid, paragraaf 2, paragraaf 3, eerste lid en paragraaf 4, eerste lid van hetzelfde wetboek wordt het woord "schip" achtmaal vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 103. In artikel 2.7.6.8, eerste lid van hetzelfde wetboek wordt het woord "schip" vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 104. In artikel 2.7.6.10, paragraaf 2 van hetzelfde wetboek wordt het woord "schip" vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 105. In artikel 2.7.6.12, paragraaf 1 van hetzelfde wetboek wordt het woord "schip" tweemaal vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 106. In artikel 2.7.7.2 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in 3° wordt het woord "vervoert" vervangen door de woorden "kan vervoeren";

2° in 11° wordt het woord "minstens" ingevoegd tussen de woorden "een werkonbekwaamheid van" en de woorden "tweeënzeventig uur";

3° het artikel wordt aangevuld met de bepalingen 20° en 21°, luidende:

"20° "de Minister": de minister bevoegd voor de Federale instantie voor onderzoek van Scheepvaartongevallen;

21° "exploitant": de natuurlijke of de rechtspersoon die, als eigenaar of voor rekening van de eigenaar dan wel als bevrachter, één of meer schepen exploiteert.".

Art. 107. In artikel 2.7.7.5 van hetzelfde wetboek wordt het tweede lid aangevuld met de woorden "bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer".

Art. 108. In de Nederlandse versie van artikel 2.7.7.9 van hetzelfde wetboek wordt het teken ", "ingevoegd tussen de woorden "maritieme zones of" en de woorden "indien het in volle zee".

HOOFDSTUK 4. – WIJZIGINGEN AAN BOEK 3 VAN HET BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK

Art. 109. In de Franstalige versie van hetzelfde wetboek worden de woorden "Art. 3.3.2.5. Verkrijging van Eigendom" in Boek 3, Titel 2, Hoofdstuk 2 vervangen door de woorden "Art. 3.2.2.5. Verkrijging van Eigendom".

Art. 110. In artikel 3.2.2.5, §1, 2° van hetzelfde wetboek wordt het woord "prijsmaking, "opgeheven.

Art. 111. Dans la version néerlandaise de l'article 3.2.2.6 du même code, le mot "zeeschip" est remplacé par le mot "binnenschip".

Art. 112. Dans le Livre 3, Titre 2, Chapitre 3. - "Sûretés sur navires", l'intitulé "Chapitre 3. - Privilèges sur navires" contenant les articles 3.2.3.13 à 3.2.3.20 inclus, est remplacé par l'intitulé "Section 3. – Privilèges sur navires".

Art. 113. Dans la version française de l'article 3.3.1.2, dernier alinéa du même code, le mot "est" est supprimé.

CHAPITRE 5. – MODIFICATIONS AU LIVRE 4 DU CODE BELGE DE LA NAVIGATION

Art. 114. Dans le même code, il est inséré un article 4.1.1.7 rédigé comme suit:

"**Art. 4.1.1.7 Responsabilité civile**

Les personnes civilement responsables, aux termes de l'article 1384 du Code civil, des dommages-intérêts et frais, sont civilement responsables du paiement des amendes administratives auxquelles leurs préposés ou mandataires ont été condamnés.".

Art. 115. À l'article 4.1.2.2 du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe 1er, alinéa 2 est remplacé par ce qui suit:

"Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative.";

2° le paragraphe 3 est abrogé.

Art. 117. L'article 4.1.2.5 du même code est complété par un alinéa rédigé comme suit:

"Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative.".

Art. 118. À l'article 4.1.2.6 du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'intitulé, le mot "2.2.3.15" est remplacé par le mot "2.2.3.16";

2° dans le paragraphe 2, 1°, le mot "2.2.3.15" est remplacé par le mot "2.2.3.16";

3° le paragraphe 4 est remplacé par ce qui suit:

"§ 4. Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative.".

Art. 111. in artikel 3.2.2.6 van hetzelfde wetboek wordt het woord "zeeschip" vervangen door het woord "binnenschip.

Art. 112. In Boek 3, Titel 2, Hoofdstuk 3 – "Scheepszekerheidsrechten" wordt de hoofding "Hoofdstuk 3. Scheepsvoorrechten" dat de artikelen 3.2.3.13 tot en met 3.2.3.20 bevat, vervangen door de hoofding "Afdeling 3. – Scheepsvoorrechten".

Art. 113. In de Franse versie van artikel 3.3.1.2 van hetzelfde wetboek wordt het woord "est" in het laatste lid opgeheven.

HOOFDSTUK 5. – WIJZIGINGEN AAN BOEK 4 VAN HET BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK

Art. 114. In hetzelfde wetboek wordt een artikel 4.1.1.7 ingevoegd, luidende:

"**Art. 4.1.1.7 Burgerrechtelijke aansprakelijkheid**

De personen die op grond van artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek aansprakelijk zijn voor de schadevergoeding en de kosten, zijn burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de administratieve geldboeten waartoe hun aangestelden of lasthebbers zijn veroordeeld.".

Art. 115. In artikel 4.1.2.2 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, wordt het tweede lid vervangen als volgt:

"In afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde inbreuken enkel worden bestraft met een administratieve geldboete.";

2° paragraaf 3 wordt opgeheven.

Art. 117. Artikel 4.1.2.5 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:

"In afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde inbreuken enkel worden bestraft met een administratieve geldboete.".

Art. 118. In artikel 4.1.2.6. van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de hoofding wordt het woord "2.2.3.15" vervangen door het woord "2.2.3.16";

2° in paragraaf 2, 1° wordt het woord "2.2.3.15" vervangen door het woord "2.2.3.16";

3° paragraaf 4 wordt vervangen als volgt:

"§ 4. In afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde inbreuken enkel worden bestraft met een administratieve geldboete.".

Art. 119. Dans l'article 4.1.2.8, § 3, du même code, le paragraphe 3 est remplacé par ce qui suit:

"§ 3. Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative.".

Art. 120. Dans le même code, sont insérés les articles 4.1.2.8/1 et 4.1.2.8/2, rédigés comme suit:

"Art. 4.1.2.8/1. Infractions au Règlement double coque

Est puni d'une sanction de niveau 7, le propriétaire de navire et/ou l'exploitant qui enfreint le Règlement double coque.

Art. 4.1.2.8/2. Infractions aux conventions internationales

Compte tenu des règles internationales, est puni d'une sanction de niveau 5, tout qui enfreint, dans la version qui est en vigueur, la Convention LL, la Convention SOLAS, la Convention MARPOL, la Convention BWM, la Convention STCW, la Convention TMC, la Convention MLC et la Convention AFS, en ce compris les protocoles et amendements à ces conventions et codes associés ayant force obligatoire. Si une sanction spécifique est reprise dans le présent code ou dans une autre loi pour ces infractions, cette sanction spécifique prime le présent article.

L'alinéa 1er s'applique également aux infractions qui sont commises en pleine mer et lorsque le navire se trouve volontairement dans un port ou un terminal offshore belge, compte tenu des règles internationales en vigueur.".

Art. 121. À l'article 4.1.2.10 du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'alinéa 1er et l'alinéa 2, 2°, le mot "navire" est remplacé deux fois par les mots "navire de mer";

2° dans l'alinéa 2, 1° et 2°, le mot "navires" est remplacé deux fois par les mots "navires de mer".

Art. 122. À l'article 4.1.2.11 du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° à l'alinéa 1er, 1° et 2° et l'alinéa 2, 2°, le mot "navire" est remplacé trois fois par les mots "navire de mer";

2° à l'alinéa 2, 1° et 2°, le mot "navires" est remplacé deux fois par les mots "navires de mer".

Art. 123. L'article 4.1.2.47 du même code est complété par un alinéa rédigé comme suit:

"Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative.".

Art. 119. In artikel 4.1.2.8., § 3, van hetzelfde wetboek wordt paragraaf 3 vervangen als volgt:

"§ 3. In afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde inbreuken enkel worden bestraft met een administratieve geldboete.".

Art. 120. In hetzelfde wetboek worden de artikelen 4.1.2.8/1 en 4.1.2.8/2 ingevoegd, luidende:

"Art. 4.1.2.8/1. Inbreuken op de Dubbelwand-Verordening

Met een sanctie van niveau 7 wordt bestraft, de scheepseigenaar en/of de exploitant die de Dubbelwand-Verordening overtreedt.

Art. 4.1.2.8/2. Inbreuken op internationale verdragen

Rekening houdend met de internationale voorschriften wordt bestraft met een sanctie van niveau 5 eenieder die, met inbegrip van de op deze verdragen betrekking hebben protocollen, wijzigingen en voorschriften met dwingend karakter, in de versie die van kracht is, het LL-Verdrag, SOLAS-Verdrag, MARPOL-Verdrag, BWM-verdrag STCW-verdrag, TMC-Verdrag, MLC-Verdrag en AFS-Verdrag overtreedt. Indien voor deze inbreuken een specifieke sanctie is opgenomen in dit wetboek of in een andere wet, heeft deze specifieke sanctie voorrang op dit artikel.

Het eerste lid is eveneens van toepassing op inbreuken die gebeuren op volle zee en het schip zich vrijwillig in een Belgische haven of offshore-terminal bevindt, rekening houden met de geldende internationale voorschriften.".

Art. 121. In artikel 4.1.2.10 van hetzelfde wetboek, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid en het tweede lid, 2° wordt het woord "schip" tweemaal vervangen door het woord "zeeschip";

2° in het tweede lid, 1° en 2° wordt het woord "schepen" tweemaal vervangen door het woord "zeeschepen".

Art. 122. In artikel 4.1.2.11 van hetzelfde wetboek, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid, 1° en 2° en het tweede lid, 2° wordt het woord "schip" driemaal vervangen door het woord "zeeschip";

2° in het tweede lid, 1° en 2° wordt het woord "schepen" tweemaal vervangen door het woord "zeeschepen".

Art. 123. Artikel 4.1.2.47 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:

"In afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde inbreuken enkel worden bestraft met een administratieve geldboete.".

Art. 124. À l'article 4.1.2.49 du même code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'intitulé, le mot "2.5.3.11" est remplacé par le mot "2.5.3.12";

2° dans le paragraphe 1er, 1° et 2°, et dans le paragraphe 2, 1° et 3°, les mots "ou les arrêtés d'exécution y afférents" sont quatre fois supprimés;

3° le paragraphe 1er, alinéa 1er est complété par un 3° rédigé comme suit:

"3° le propriétaire de navire, l'armateur, l'exploitant, le gestionnaire ou l'affréteur d'un navire qui enfreint les arrêtés d'exécution du livre 2, titre 5, chapitre 3.";

4° le paragraphe 2 est complété par un 4° rédigé comme suit:

"4° le commandant, les officiers ou d'autres membres de l'équipage qui enfreignent les arrêtés d'exécution du livre 2, titre 5, chapitre 3.";

5° dans le paragraphe 6, le mot "2.5.3.11" est remplacé par le mot "2.5.3.12";

6° dans le paragraphe 6, les mots "ou les arrêtés d'exécution y afférents." sont remplacés par les mots "ou les arrêtés d'exécution du livre 2, titre 5, chapitre 3."

7° il est inséré un paragraphe 9 rédigé comme suit:

"§ 9. Par dérogation à l'article 4.1.1.1 et aux paragraphes 1er et 2, les rejets de substances nocives interdites dans l'atmosphère par les navires sont uniquement punis d'une amende administrative.".

Art. 125. L'article 4.1.2.50 du même code est complété par un paragraphe 5 rédigé comme suit:

"§ 5. Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative.".

Art. 126. L'article 4.1.2.56 du même code est complété par un alinéa rédigé comme suit:

"Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative.".

Art. 127. L'article 4.1.2.57 du même code est complété par un alinéa rédigé comme suit:

"Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative.".

Art. 124. In artikel 4.1.2.49 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzingen aangebracht:

1° in de hoofding wordt het woord "2.5.3.11" vervangen door het woord "2.5.3.12";

2° in paragraaf 1, 1° en 2°, en in paragraaf 2, 1° en 3°, worden de woorden "of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten" viermaal opgeheven;

3° paragraaf 1, eerste lid, wordt aangevuld met de bepaling onder 3°, luidende:

"3° de scheepseigenaar, de reder, de exploitant, de beheerder of de bevrachter van een schip die de uitvoeringsbesluiten van boek 2, titel 5, hoofdstuk 3 overtreedt.";

4° paragraaf 2 wordt aangevuld met de bepaling onder 4°, luidende:

"4° de gezagvoerder, officieren of andere bemanningsleden die de uitvoeringsbesluiten van boek 2, titel 5, hoofdstuk 3 overtreden.";

5° in paragraaf 6 wordt het woord "2.5.3.11" vervangen door het woord "2.5.3.12";

6° in paragraaf 6 worden de woorden "of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten." vervangen door de woorden "uitvoeringsbesluiten van boek 2, titel 5, hoofdstuk 3."

7° een paragraaf 9 wordt ingevoegd, luidend:

"§ 9. In afwijking van artikel 4.1.1.1. en paragrafen 1 en 2 worden lozingen van verboden schadelijke stoffen in de atmosfeer door schepen enkel bestraft met een administratieve geldboete.".

Art. 125. Artikel 4.1.2.50 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een paragraaf 5, luidende:

"§ 5. In afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde inbreuken enkel worden bestraft met een administratieve geldboete.".

Art. 126 . Art. 4.1.2.56 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:

"In afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde inbreuken enkel worden bestraft met een administratieve geldboete.".

Art. 127. Art. 4.1.2.57 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:

"In afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde inbreuken enkel worden bestraft met een administratieve geldboete.".

Art. 128. Dans le Livre 4, Titre 1, Chapitre 2 du même code, il est inséré une section 5 rédigée comme suit:

“Section 5. – Navigation de plaisance

Art. 4.1.2.64 Infractions au Livre 5

§ 1er. Le propriétaire d’un navire de plaisance utilisé dans les eaux belges, excepté la ZEE, et non inscrit conformément à l’article 5.2.1.1 et la personne qui navigue avec ce navire à ce moment-là sont sanctionnés par une amende administrative de niveau 2.

§ 2. Les infractions aux autres dispositions de la section 1re du chapitre 1er du titre 2 du livre 5 et ses arrêtés d’exécution sont sanctionnées par une amende administrative de niveau 1.

§ 3. Les infractions aux dispositions de la section 1re du chapitre 2 du titre 2 du livre 5 et ses arrêtés d’exécution sont sanctionnées par une amende administrative de niveau 3.

§ 4. Naviguer avec un navire de plaisance sans disposer du brevet d’aptitude pour la conduite d’un navire correct est sanctionné par une amende administrative de niveau 2.

§ 5. Les infractions aux autres dispositions de la section 2 du chapitre 2 du titre 2 du livre 5 et ses arrêtés d’exécution sont sanctionnées par une amende administrative de niveau 1.

§ 6. Les infractions à l’article 5.5.2.1 sont sanctionnées par une amende administrative de niveau 3. Les infractions aux dispositions déterminées en exécution de l’article 5.2.2.2, 2° sont sanctionnées par une amende administrative de niveau 2.

§ 7. Les infractions aux arrêtés d’exécution déterminés en exécution de l’article 5.1.1.2, § 3 et de l’article 5.3.1.2 sont sanctionnées par une amende administrative de niveau 2.

§ 8. Si les infractions sont commises avec un navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles, les montants visés aux paragraphes 1 à 8 sont doublés.”.

Art. 129. L’article 4.2.1.9 du même code est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Les contrôleurs de la navigation et les experts désignés le cas échéant par leurs soins peuvent, dans l’exercice de leur mission, pénétrer librement, à toute heure du jour et de la nuit, sans avertissement préalable, dans tous les ports de plaisance belges”.

Art. 130. L’article 4.2.1.23 du même code est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“L’article 11 de la loi du 15 juin 1935 concernant l’emploi des langues en matière judiciaire est applicable à un procès-verbal constatant une infraction pour laquelle seule une amende administrative peut être infligée.”

Art. 128. In Boek 4, Titel 1, Hoofdstuk 2 van hetzelfde wetboek wordt een afdeling 5 ingevoegd, luidende:

“Afdeling 5. – Pleziervaart

Art. 4.1.2.64 Inbreuken op Boek 5

§ 1. De eigenaar van een pleziervaartuig dat in de Belgische wateren uitgezonderd de EEZ wordt gebruikt en dat niet ingeschreven is overeenkomstig artikel 5.2.1.1 en de persoon die er op dat ogenblik mee vaart, worden gestraft met een administratieve geldboete van niveau 2.

§ 2. Inbreuken op de andere bepalingen van afdeling 1 van hoofdstuk 1 van titel 2 van boek 5 en zijn uitvoeringsbesluiten worden gestraft met een administratieve geldboete van niveau 1.

§ 3. Inbreuken op de bepalingen van afdeling 1 van hoofdstuk 2 van titel 2 van boek 5 en zijn uitvoeringsbesluiten worden gestraft met een administratieve geldboete van niveau 3.

§ 4. Het varen met een pleziervaartuig zonder over het correcte vaarbevoegdheidsbewijs te beschikken wordt gestraft met een administratieve geldboete van niveau 2.

§ 5. Inbreuken op de andere bepalingen van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 2 van boek 5 en zijn uitvoeringsbesluiten worden gestraft met een administratieve geldboete van niveau 1.

§ 6. Inbreuken op artikel 5.5.2.1 worden gestraft met een administratieve geldboete van niveau 3. Inbreuken op de bepalingen vastgesteld in uitvoering van artikel 5.2.2.2, 2°, worden gestraft met een administratieve geldboete van niveau 2.

§ 7. Inbreuken op de uitvoeringsbesluiten vastgesteld in uitvoering van artikel 5.1.1.2, § 3, en artikel 5.3.1.2, worden gestraft met een administratieve geldboete van niveau 2.

§ 8. Indien de inbreuken gepleegd worden met een pleziervaartuig bestemd voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik worden de bedragen bedoeld in de paragrafen 1 tot 8 verdubbeld.”.

Art. 129. Artikel 4.2.1.9 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:

“In de uitoefening van hun ambt mogen de scheepvaartcontroleurs en de door hen desgevallend aangeduide deskundigen op elk ogenblik van de dag of de nacht, zonder voorafgaande verwittiging de Belgische jachthavens betreden.”.

Art. 130. Artikel 4.2.1.23 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een lid luidende:

“Artikel 11 van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken is van toepassing op een proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk waarvoor enkel een administratieve geldboete kan worden opgelegd.”.

Art. 130. L'article 4.2.1.25 du même code est complété par un alinéa rédigé comme suit:

"S'il s'agit d'un auteur présumé étranger, la procédure se déroule par l'intermédiaire de son représentant légal en Belgique. Si aucun représentant légal n'est désigné en Belgique mais que l'auteur présumé travaille avec un agent maritime, l'agent maritime est présumé être le représentant légal de l'auteur présumé. Lorsque la procédure se déroule par l'intermédiaire d'un représentant légal, le choix du domicile est réputé avoir été fait au représentant légal conformément à l'article 39 du Code judiciaire.".

Art. 132. Dans l'article 4.2.1.26, paragraphe 1er du même code les mots "prenant cours le lendemain du jour de la constatation de l'infraction" sont remplacés par les mots "après la clôture du procès-verbal".

Art. 133. Dans le Livre 4, Titre 2, Chapitre 1er du même code, il est inséré une section 2/1 rédigée comme suit:

"Section 2/1. – Le procès-verbal électronique

Art. 4.2.1.26/1 Notions

Pour l'application de la présente section et de ses arrêtés d'exécution, l'on entend par:

1° le Comité de gestion: le Comité de gestion de la banque de données e-PV visé à l'article 100/8 du Code pénal social;

2° la carte d'identité électronique: la carte d'identité électronique visée par la loi du 19 juillet 1991 relative aux registres de la population, aux cartes d'identité, aux cartes d'étranger et aux documents de séjour;

3° l'e-PV: le procès-verbal de constatation des infractions qui est établi, enregistré et envoyé conformément au modèle visé à l'article 3, § 1er, alinéa 1er, au moyen de l'application informatique conçue à cette fin visée à l'article 100/2, alinéa 1er, du Code pénal social;

4° la banque de données e-PV: la banque de données visée à l'article 100/6 du Code pénal social, dans laquelle sont intégrées et conservées les données des e-PV qui sont contenues dans le modèle visé à l'article 3, § 1er, alinéa 1er, ainsi que les données contenues dans les annexes de ces e-PV.

Art. 4.2.1.26/2. Usage facultatif

Pour établir les procès-verbaux, le Contrôle de la navigation peut faire usage de l'application informatique conçue à cette fin visée à l'article 100/2, alinéa 1er, du Code pénal social.

Art. 4.2.1.26/3 Accès aux données

§ 1er. Les données qui sont reprises dans un procès-verbal établi durant l'exercice des devoirs prescrits par l'autorité judiciaire ne sont en aucun cas accessibles sans l'autorisation

Art. 131. Artikel 4.2.1.25 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een lid luidende:

"Indien het een buitenlandse vermoedelijke overtreder betreft, gebeurt de betekening van het afschrift aan zijn wettelijke vertegenwoordiger in België. Als er geen wettelijke vertegenwoordiger is aangeduid maar de vermoedelijke dader met een scheepsagent werkt, wordt de scheepsagent vermoed de wettelijke vertegenwoordiger van de vermoedelijke dader te zijn. Wanneer de procedure verloopt via een wettelijke vertegenwoordiger wordt er geacht woonstkeuze te zijn gedaan bij de wettelijke vertegenwoordiger overeenkomstig artikel 39 van het Gerechtelijk wetboek.".

Art. 132. In artikel 4.2.1.26, paragraaf 1 van hetzelfde wetboek worden de woorden "die aanvangt de dag na de vaststelling van de inbreuk" vervangen door de woorden" na de afsluiting van het proces-verbaal".

Art. 133. In Boek 4, Titel 2, Hoofdstuk 1 van hetzelfde wetboek wordt een afdeling 2/1 ingevoegd, luidende:

"Afdeling 2/1. – Het elektronisch proces verbaal

Art. 4.2.1.26/1 Begrippen

Voor de toepassing van deze afdeling en haar uitvoeringsbesluiten, wordt verstaan onder:

1° het Beheerscomité: het Beheerscomité van de databank e-PV, bedoeld in artikel 100/8 van het Sociaal Strafwetboek;

2° de elektronische identiteitskaart: de elektronische identiteitskaart bedoeld in de wet van 19 juli 1991 betreffende de bevolkingsregisters, de identiteitskaarten, de vreemdelingenkaarten en de verblijfsdocumenten;

3° het e-PV: het proces-verbaal tot vaststelling van inbreuken dat wordt aangemaakt, opgeslagen en verzonden overeenkomstig het in artikel 3, § 1, eerste lid, bedoelde model via de daartoe ontworpen informaticatoepassing bedoeld in artikel 100/2, eerste lid, van het Sociaal Strafwetboek;

4° de databank e-PV: de databank bedoeld in artikel 100/6 van het Sociaal Strafwetboek, waarin de gegevens van de e-PV's die opgenomen zijn in het in artikel 3, § 1, eerste lid, bedoelde model evenals de gegevens opgenomen in de bijlagen bij deze e-PV's, worden opgeslagen en bijgehouden.

Art. 4.2.1.26/2. Facultatief gebruik

Voor de aanmaak van processen-verbaal kan de Scheepvaartcontrole gebruik maken van de daartoe ontworpen informaticatoepassing bedoeld in artikel 100/2, eerste lid, van het Sociaal Strafwetboek.

Art. 4.2.1.26/3 Toegang tot gegevens

§ 1. De gegevens die opgenomen zijn in een proces-verbaal dat opgesteld wordt tijdens de uitvoering van de taken opgelegd door de gerechtelijke overheid, zijn enkel toegankelijk mits de

expresse de cette dernière, sauf pour l'auteur ou les auteurs de l'e-PV et à l'exception des données suivantes:

1° la date d'établissement du procès-verbal;

2° le numéro du procès-verbal;

3° l'indication du fait qu'il s'agit d'un procès-verbal établi d'initiative par le verbalisant ou en exécution d'un devoir prescrit par une autorité judiciaire;

4° le service auquel appartient l'agent verbalisant;

5° le nom de l'agent verbalisant;

6° l'identité et l'adresse du domicile ou du siège social de toute personne suspectée d'être (co)auteur d'une infraction;

7° l'identité et l'adresse du domicile ou du siège social de toute personne qui est tenue civilement responsable pour une infraction;

8° le cas échéant, le nom et le numéro d'identification à la sécurité sociale de tout travailleur ou de toute personne concerné(e) ou considéré(e) comme étant concerné(e) par une infraction;

9° la qualification de l'/des infraction(s) constatée(s).

§ 2. Le ministère public près les cours et tribunaux et les juges d'instruction ont accès aux données de la banque de données e-PV dans le cadre de l'exercice de leur mission légale.

§ 3. Par dérogation au paragraphe 1er, le ministère public peut retarder à l'égard des personnes visées dans ce paragraphe, à l'exception de l'auteur ou des auteurs de l'e-PV, l'accès aux données contenues dans un e-PV déterminé lorsque et tant que le magistrat compétent est d'avis que cet accès peut constituer un danger pour l'exercice de l'action pénale ou pour la sécurité d'une personne.

Art. 4.2.1.26/4. Signature

§ 1er. L'e-PV est signé par son auteur ou ses auteurs de manière électronique au moyen de la signature électronique qualifiée au sens de l'article 3.12 du Règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur et abrogeant la Directive 1999/93/CE.

Le Roi peut, de la façon prévue à l'article 100/3, § 1er, alinéa 2, du Code pénal social, prévoir que l'e-PV peut être signé par son auteur ou ses auteurs de manière électronique au moyen d'un autre système qui permet de déterminer l'identité du signataire et l'intégrité de l'e-PV signé avec des garanties suffisantes.

uitdrukkelijke toestemming van deze laatste, behalve voor de opsteller of opstellers van het e-PV en met uitzondering van de volgende gegevens:

1° de datum van opstelling van het proces-verbaal;

2° het nummer van het proces-verbaal;

3° de aanduiding of het gaat om een proces-verbaal opgesteld op eigen initiatief van de verbalisant of in uitvoering van een taak opgelegd door een rechterlijke overheid;

4° de dienst waartoe de verbaliserende ambtenaar behoort;

5° de naam van de verbaliserende ambtenaar;

6° de identiteit en het adres van de woonplaats of de maatschappelijke zetel van iedere persoon die ervan verdacht wordt (mede)dader te zijn van een inbreuk;

7° de identiteit en het adres van de woonplaats of de maatschappelijke zetel van iedere persoon die burgerrechtelijk aansprakelijk geacht wordt voor een inbreuk;

8° in voorkomend geval, de naam en het identificatienummer van de sociale zekerheid van iedere werknemer of persoon die betrokken is of geacht wordt betrokken te zijn bij een inbreuk;

9° de kwalificatie van de vastgestelde inbreuk(en).

§ 2. Het openbaar ministerie bij de hoven en rechtbanken en de onderzoeksrechters hebben toegang tot de gegevens van de databank e-PV in het kader van de uitoefening van hun wettelijke opdracht.

§ 3. In afwijking van paragraaf 1, kan het openbaar ministerie ten aanzien van de in deze paragraaf bedoelde personen, met uitzondering van de opsteller of opstellers van het e-PV, de toegang uitstellen tot de gegevens opgenomen in een bepaald e-PV wanneer en zolang de bevoegde magistraat van oordeel is dat deze toegang de uitoefening van de strafvordering of de veiligheid van een persoon in gevaar kan brengen.

Art. 4.2.1.26/4. Ondertekening

§ 1. Het e-PV wordt door de opsteller of opstellers elektronisch ondertekend door middel van de gekwalificeerde elektronische handtekening in de zin van artikel 3.12. van Verordening (EU) nr. 910/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 2014 betreffende elektronische identificatie en vertrouwensdiensten voor elektronische transacties in de interne markt en tot intrekking van Richtlijn 1999/93/EG.

De Koning kan, op de wijze voorzien in artikel 100/3, § 1, tweede lid, van het Sociaal Strafwetboek, bepalen dat het e-PV door de opsteller of opstellers elektronisch ondertekend kan worden door middel van een ander systeem dat toelaat om de identiteit van de ondertekenaar en de integriteit van het ondertekende e-PV met afdoende waarborgen vast te stellen.

§ 2. Pour l'application du présent chapitre, sans préjudice des articles 1322 et suivants du Code civil, l'e-PV qui a été signé de manière électronique par son auteur ou ses auteurs, conformément au paragraphe 1er, est assimilé à un procès-verbal sur support papier signé au moyen d'une signature manuscrite.".

Art. 134. Dans le paragraphe 1er de l'article 4.2.1.32 du même code, le mot "2.5.3.11" est remplacé par le mot "2.5.3.12.".

Art. 135. L'article 4.2.1.38, 6° du même code est complété par les mots "et/ou un Plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives tel que visé dans la Convention MARPOL et à l'article 2.5.3.12".

Art. 136. Dans l'article 4.2.2.4 du même code les modifications suivantes sont apportées:

1° l'article 4.2.2.4 est complété par des alinéas, rédigés comme suit:

"L'article 11 de la loi du 15 juin 1935 concernant l'emploi des langues en matière judiciaire est applicable à un procès-verbal constatant une infraction pour laquelle seule une amende administrative peut être infligée.

S'il s'agit d'un auteur présumé étranger, la procédure se déroule par l'intermédiaire de son représentant légal en Belgique. Si aucun représentant légal n'est désigné en Belgique mais que l'auteur présumé travaille avec un agent maritime, l'agent maritime est présumé être le représentant légal de l'auteur présumé. Lorsque la procédure se déroule par l'intermédiaire d'un représentant légal, le choix du domicile est réputé avoir été fait au représentant légal conformément à l'article 39 du Code judiciaire.".

2° les mots "à dater du jour suivant la constatation de l'infraction par procès-verbal" sont remplacés par les mots "après la clôture du procès-verbal".

CHAPITRE 6. – INSERTION D'UN LIVRE 5 DANS LE CODE BELGE DE LA NAVIGATION

Art. 137. Dans le même code, il est inséré un Livre 5 rédigé comme suit:

"**LIVRE 5. NAVIGATION DE PLAISANCE**

TITRE 1er. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Art. 5.1.1.1. Définitions

Pour l'application du présent livre et de ses arrêtés d'exécution, l'on entend par:

1° "véhicule nautique à moteur": un navire de plaisance dont la coque a une longueur de moins de quatre mètres, équipé d'un moteur de propulsion qui entraîne une turbine

§ 2. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt, onverminderd de artikelen 1322 en volgende van het Burgerlijk Wetboek, het e-PV dat door de opsteller of opstellers elektronisch werd ondertekend, overeenkomstig paragraaf 1, gelijkgesteld met een proces-verbaal op papieren drager ondertekend door middel van een handgeschreven handtekening.".

Art. 134. In paragraaf 1 van artikel 4.2.1.32 van hetzelfde wetboek wordt het woord "2.5.3.11" vervangen door het woord "2.5.3.12".

Art. 135. Artikel 4.2.1.38, 6° van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met de woorden "en/of een Scheepsnoodplan voor maritieme verontreiniging door schadelijke vloeistoffen zoals bedoeld in het MARPOL-Verdrag en artikel 2.5.3.12".

Art. 136. In artikel 4.2.2.4, van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzingen aangebracht:

1° Artikel 4.2.2.4 wordt aangevuld met de leden, luidende:

"Artikel 11 van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken is van toepassing op een proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk waarvoor enkel een administratieve geldboete kan worden opgelegd

Indien het een buitenlandse vermoedelijke overtreder betreft, gebeurt de betekening van het afschrift aan zijn wettelijke vertegenwoordiger in België. Als er geen wettelijke vertegenwoordiger is aangeduid maar de vermoedelijke dader met een scheepsagent werkt, wordt de scheepsagent vermoed de wettelijke vertegenwoordiger van de vermoedelijke dader te zijn. Wanneer de procedure verloopt via een wettelijke vertegenwoordiger wordt er geacht woonstkeuze te zijn gedaan bij de wettelijke vertegenwoordiger overeenkomstig artikel 39 van het Gerechtelijk wetboek.".

2° de woorden "die aanvangt de dag na de vaststelling bij proces-verbaal van de overtreding" vervangen door de woorden" na de afsluiting van het proces-verbaal".

HOOFDSTUK 6. – INVOEGING VAN EEN BOEK 5 IN HET BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK

Art. 137. In hetzelfde wetboek wordt een Boek 5 ingevoegd, luidende:

"**BOEK 5. PLEZIERVAART**

TITEL 1. ALGEMENE BEPALINGEN

Art. 5.1.1.1. Begrippen

Voor de toepassing van dit boek en haar uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder:

1° "waterscooter": een pleziervaartuig met een romplengte van minder dan vier meter dat een voortstuwingsmotor met een waterstraalpomp als primaire voortstuwingsbron gebruikt

constituant sa principale source de propulsion et conçu pour être manœuvré par un personne assise, debout ou agenouillée sur la coque et non dans la coque;

2° “passager”: toute personne à bord autre que:

a) le capitaine et les membres d’équipage ou les autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit à bord d’un navire pour les besoins de ce navire;

b) les enfants de moins d’un an.

Art. 5.1.1.2. Champ d’application

§ 1er. Le présent livre s’applique:

1° à tous navires de plaisance, quel que soit leur pays d’inscriptions, à partir de deux mètres et demi, utilisés dans les eaux belges, excepté la ZEE;

2° aux navires de plaisance inscrits conformément à l’article 5.2.1.2;

3° aux véhicules nautiques à moteur qui sont utilisés sur les eaux belges, excepté la ZEE.

§ 2. Sauf disposition contraire, la présente loi ne s’applique pas:

1° aux navires qui sont utilisés ou destinés au transport de plus de douze passagers;

2° aux engins utilisés pour les sports de vague, tels que les kites, les planches à voile et les planches de surf, à l’exception des véhicules nautiques à moteur;

3° aux engins destinés aux amusements de plage tels que les navires gonflables non adaptés pour recevoir un moteur et les matelas pneumatiques;

4° aux canoës et kayaks, gondoles et pédalos;

5° aux navires en propriété d’une autorité .

S’il y a des imprécisions sur certains types de navires quant au champ d’application, le Roi peut, après avis du secteur, décider si la présente loi s’applique à ces navires. Le Roi détermine la manière dont la concertation sectorielle est organisée ainsi que la manière dont ces décisions sont rendues publiques.

§ 3. Le Roi peut régler, par dérogation aux paragraphes 1er et 2, la navigation de plaisance avec des navires de plaisance de moins de deux mètres et demi, les sports de vague visés au paragraphe 2, 2°, et la navigation de plaisance visée au paragraphe 2, 4°.

en ontworpen is om door een op en niet in de romp zittende, staande of knielende persoon te worden bediend;

2° “passagier”: iedere persoon aan boord met uitzondering van:

a) de gezagvoerder en de bemanningsleden of andere personen die in welke hoedanigheid dan ook in dienst of tewerkgesteld zijn aan boord van een schip ten behoeve van dat schip;

b) een kind beneden de leeftijd van één jaar.

Art. 5.1.1.2. Toepassingsgebied

§ 1. Dit boek is van toepassing op:

1° alle pleziervaartuigen, ongeacht het land van inschrijving, vanaf tweeënhalve meter die gebruikt worden op de Belgische wateren uitgezonderd de EEZ;

2° pleziervaartuigen die ingeschreven zijn overeenkomstig artikel 5.2.1.2;

3° waterscooters die gebruikt worden op de Belgische wateren uitgezonderd de EEZ.

§ 2. Dit boek is niet van toepassing, tenzij anders bepaald, op:

1° schepen die gebruikt worden of bestemd zijn voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;

2° tuigen gebruikt voor brandingsporten, zoals kites, windsurftuigen en surfplanken, met uitzondering van waterscooters;

3° tuigen voor strandvermaak zoals opblaasbare rubberbootjes die niet geschikt zijn voor een motor en luchtmatrassen;

4° kano’s en kajaks, gondels en waterfietsen;

5° schepen in eigendom van een overheid.

Indien voor bepaalde types van schepen onduidelijkheden zijn over het toepassingsgebied, kan de Koning, na advies van de sector, bepalen of dit wetboek van toepassing is op deze vaartuigen. De Koning bepaalt de wijze waarop het overleg met de sector wordt georganiseerd en de wijze waarop deze beslissingen worden bekendgemaakt.

§ 3. De Koning kan, in afwijking van de paragrafen 1 en 2, de pleziervaart met pleziervaartuigen kleiner dan tweeënhalve meter, de brandingsporten bedoeld in paragraaf 2, 2°, en de pleziervaart bedoeld in paragraaf 2, 4°, regelen.

TITRE 2. NAVIRES DE PLAISANCE

CHAPITRE 1er. Inscription et publicité

Section 1re. Inscription des navires de plaisance

Art. 5.2.1.1. Obligation d' inscription

Tout navire de plaisance susceptible d'être utilisé et se trouvant dans les eaux belges, excepté la ZEE, doit être inscrit et être muni d'un des documents suivants:

1° une lettre d'enregistrement délivrée conformément à l'article 5.2.1.3;

2° une preuve d'inscription délivrée par l'autorité d'un autre pays.

Art. 5.2.1.2. Droit d'inscription

§ 1er. Les navires de plaisance suivants peuvent être inscrits en Belgique, en vue de l'identification des propriétaires et de l'application de la législation:

1° les navires de plaisance à partir de deux mètres et demi dont le propriétaire ou l'usufruitier a un lien avec la Belgique. Il y a un lien avec la Belgique si un navire de plaisance:

a) dont le droit de propriété ou d'usufruit appartient à plus de 50 % à des Belges ou à des personnes physiques résidant en Belgique; ou

b) dont le droit de proriété ou d'usufruit appartient à 50 % à une personne morale inscrite dans la Banque-Carrefour des Entreprises; ou

c) répond à une combinaison des conditions sous a et b, si une personne physique et une personne morale sont copropriétaires du navire.

2° les navires de plaisance qui sont mis sur le marché en Belgique conformément à la directive 2013/53/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative aux navires de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur et abrogeant la directive 94/25/CE.

§ 2. Le choix du nom et du port d'attache belge d'un navire de plaisance dans la demande d'inscription doit être approuvé par l'autorité visée à l'article 5.2.1.4, 6°. Le port d'attache doit être le nom officiel d'une ville ou commune belge.

§ 3. L'auteur d'une demande d'inscription est tenu de payer une redevance pour l'examen et la délivrance ou le refus de la lettre d'enregistrement visée à l'article 5.2.1.3.

§ 4. L'inscription reste valable jusqu'à ce que:

TITEL 2. PLEZIERVAARTUIGEN

HOOFDSTUK 1. Inschrijving en openbaarheid

Afdeling 1. Inschrijving van de pleziervaartuigen

Art. 5.2.1.1. Inschrijvingsplicht

Elk pleziervaartuig dat kan gebruikt worden en zich in de Belgische wateren uitgezonderd de EEZ bevindt, moet ingeschreven zijn en beschikken over een van de volgende documenten:

1° een registratiebrief afgegeven overeenkomstig artikel 5.2.1.3;

2° een bewijs van inschrijving afgegeven door de overheid van een ander land.

Art. 5.2.1.2. Inschrijvingsrecht

§ 1. De volgende pleziervaartuigen kunnen in België worden ingeschreven, met het oog op de identificatie van de eigenaars en de handhaving van de wetgeving:

1° pleziervaartuigen vanaf tweeënhalve meter waarvan de eigenaar of vruchtgebruiker een band met België heeft. Een band met België is er wanneer een pleziervaartuig:

a) voor meer dan 50 % in eigendom is van of vruchtgebruik door Belgen of van in België wonende natuurlijke personen; of

b) voor 50 % in eigendom is van of in vruchtgebruik door een rechtspersoon ingeschreven in de Kruispuntbank voor Ondernemingen; of

c) beantwoordt aan een combinatie van de voorwaarden onder a en b, indien het vaartuig in mede-eigendom wordt gedeeld door een natuurlijk persoon en een rechtspersoon.

2° pleziervaartuigen die in België in de handel worden gebracht overeenkomstig Richtlijn 2013/53/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 betreffende pleziervaartuigen en waterscooters en tot intrekking van Richtlijn 94/25/EG.

§ 2. De keuze van de naam en van de Belgische thuishaven van een pleziervaartuig in de inschrijvingsaanvraag moet worden goedgekeurd door de overheid bedoeld in artikel 5.2.1.4, 6°. De thuishaven moet de officiële naam van een Belgische stad of gemeente zijn.

§ 3. Bij de aanvraag tot inschrijving is een retributie verschuldigd door de aanvrager voor het onderzoek en de afgifte of weigering van de registratiebrief bedoeld in artikel 5.2.1.3.

§ 4. De inschrijving blijft geldig tot het ogenblik dat:

1° la propriété du navire de plaisance soit transférée intégralement ou partiellement à titre gratuit ou onéreux;

2° l'autorité visée à l'article 5.2.1.4, 6° radie d'office l'inscription.

Art. 5.2.1.3. Lettre d'enregistrement

§ 1er. Une lettre d'enregistrement est délivrée pour les navires de plaisance qui sont inscrits conformément à l'article 5.2.1.2 et qui satisfont aux conditions fixées conformément à l'article 5.2.1.4, 4°.

§ 2. La lettre d'enregistrement est valable cinq ans. La validité de la lettre d'enregistrement prend toutefois fin si:

1° le navire de plaisance ne répond plus aux conditions visées à l'article 5.2.1.4., 4°;

2° la propriété du navire de plaisance a été transférée intégralement ou partiellement à titre gratuit ou onéreux;

3° le nom ou le port d'attache du navire de plaisance est modifié;

4° le navire de plaisance subit une transformation substantielle;

5° un nouveau moteur est installé.

§ 3. Une nouvelle lettre d'enregistrement est délivrée à titre gratuit à l'expiration de l'ancienne si:

1° le navire de plaisance répond encore aux conditions visées à l'article 5.2.1.4., 4°; et

2° la propriété du navire de plaisance n'a pas été transférée intégralement ou partiellement à titre gratuit ou onéreux; et

3° le nom et le port d'attache du navire de plaisance n'ont pas été modifiés; et

4° le navire de plaisance n'a pas subi de transformation substantielle; et

5° un nouveau moteur n'a pas été installé.

Si les conditions visées à l'alinéa 1er ne sont plus remplies, le propriétaire est tenu de payer une redevance pour l'examen et la délivrance ou le refus de la nouvelle lettre d'enregistrement.

Art. 5.2.1.4. Arrêtés d'exécution

Le Roi détermine:

1° la forme de la lettre d'enregistrement visée à l'article 5.2.1.3, § 1er et les mentions qui doivent y figurer;

1° de eigendom van het pleziervaartuig volledig of gedeeltelijk wordt overgedragen om niet of onder bezwarende titel;

2° de overheid bedoeld in artikel 5.2.1.4, 6°, de inschrijving ambtshalve schrapt.

Art. 5.2.1.3. Registratiebrief

§ 1. Voor de pleziervaartuigen die ingeschreven worden overeenkomstig artikel 5.2.1.2 en voldoen aan de voorwaarden vastgesteld overeenkomstig artikel 5.2.1.4, 4°, wordt een registratiebrief afgegeven.

§ 2. De registratiebrief is vijf jaar geldig. De registratiebrief vervalt evenwel indien:

1° het pleziervaartuig niet meer voldoet aan de voorwaarden bedoeld in artikel 5.2.1.4, 4°;

2° de eigendom van het pleziervaartuig volledig of gedeeltelijk werd overgedragen om niet of onder bezwarende titel;

3° de naam of thuishaven van het pleziervaartuig wordt gewijzigd;

4° het pleziervaartuig een ingrijpende verbouwing ondergaat;

5° een nieuwe motor wordt geïnstalleerd.

§ 3. Er wordt kosteloos een nieuwe registratiebrief afgegeven na het verstrijken van de oude brief indien:

1° het pleziervaartuig nog voldoet aan de voorwaarden bedoeld in artikel 5.2.1.4, 4°; en

2° de eigendom van het pleziervaartuig niet volledig of gedeeltelijk werd overgedragen om niet of onder bezwarende titel; en

3° de naam en thuishaven van het pleziervaartuig niet werd gewijzigd; en

4° het pleziervaartuig geen ingrijpende verbouwing heeft ondergaan; en

5° geen nieuwe motor werd geïnstalleerd.

Indien de in het eerste lid bedoelde voorwaarden niet meer worden vervuld, is de eigenaar een retributie verschuldigd voor het onderzoek en de afgifte of weigering van de nieuwe registratiebrief.

Art. 5.2.1.4. Uitvoeringsbesluiten

De Koning bepaalt:

1° de vorm van en de vermeldingen in de registratiebrief bedoeld in artikel 5.2.1.3, § 1;

2° le montant de la redevance visée à l'article 5.2.1.2, § 3 et à l'article 5.2.1.3, § 3, alinéa 2 ainsi que ses modalités d'application et de perception;

3° les informations à communiquer sur la demande d'inscription et les modalités de demande de l'inscription;

4° les conditions auxquelles les navires de plaisance doivent répondre pour être inscrits;

5° le statut administratif des navires de plaisance inscrits;

6° l'autorité qui est compétente pour l'examen, le refus ou la délivrance d'un certificat d'enregistrement;

7° les dispositions particulières pour l'inscription des navires de plaisance pour les commerçants;

8° les mentions à apposer sur le navire de plaisance;

9° les conditions auxquelles l'inscription peut être radié d'office.

Art. 5.2.1.5. Droits réels

Sans préjudice des dispositions de l'article 1.2.1.1, les navires de plaisance peuvent être inscrits au Registre naval belge en vue de la constitution de droits réels, dont les hypothèques. Le Registre naval belge crée à cet effet un registre des navires de plaisance auquel s'appliquent les dispositions du Livre 1.

Section 2. Publicité des droits

Art. 5.2.1. 6. Clauses dérogatoires

Les clauses dérogeant à la présente section sont nulles.

Art. 5.2.1.7. Champ d'application

Les articles 2.2.1.12 à 2.2.1.27 inclus s'appliquent par analogie aux navires de plaisance.

CHAPITRE 2 - Sécurité

Section 1re. Exigences techniques

Art. 5.2.2.1. Exigences de sécurité

§ 1er. Aucun navire de plaisance ne peut être utilisé dans les eaux belges sans être en état de sécurité, ou lorsque la sécurité des tiers peut être mise en danger.

Aucun navire de plaisance inscrit conformément à l'article 5.2.1.2, § 1er ne peut être utilisé dans des eaux étrangères

2° het bedrag van de retributie bedoeld in artikel 5.2.1.2, § 3, en artikel 5.2.1.3, § 3, tweede lid, en de nadere regels voor de toepassing en de inning ervan;

3° de gegevens die op de aanvraag tot inschrijving moeten worden meegedeeld en de wijze waarop de inschrijving moet worden aangevraagd;

4° de voorwaarden waaraan de pleziervaartuigen moeten voldoen om te worden ingeschreven;

5° het administratief statuut van de ingeschreven pleziervaartuigen;

6° de overheid welke bevoegd is voor het onderzoek, de weigering of de afgifte van een certificaat van registratie;

7° de bijzondere bepalingen voor de inschrijving van pleziervaartuigen voor handelaars;

8° de vermeldingen die op het pleziervaartuig moeten worden aangebracht;

9° de voorwaarden waaronder de inschrijving ambtshalve kan worden geschrapt.

Art. 5.2.1.5. Zakelijke rechten

Onverminderd de bepalingen van artikel 1.2.1.1. kunnen pleziervaartuigen worden ingeschreven in het Belgisch Scheepsregister met het oog op vestiging van zakelijke rechten, waaronder hypotheken. Het Belgisch Scheepsregister legt hiervoor een register aan van pleziervaartuigen waarop de bepalingen van boek 1 van toepassing zijn.

Afdeling 2. Openbaarheid van rechten

Art. 5.2.1. 6. Afwijkende bedingen

Bedingen die afwijken van deze afdeling zijn nietig.

Art. 5.2.1.7. Toepassingsgebied

De artikelen 2.2.1.12 tot en met 2.2.1.27 zijn van overeenkomstige toepassing op pleziervaartuigen.

HOOFDSTUK 2 - Veiligheid

Afdeling 1. Technische vereisten

Art. 5.2.2.1. Veiligheidsvereisten

§ 1. Geen enkel pleziervaartuig mag worden gebruikt in de Belgische wateren zonder in staat van veiligheid te zijn, of wanneer de veiligheid van derden in gevaar kan worden gebracht.

Geen pleziervaartuig ingeschreven overeenkomstig artikel 5.2.1.2, § 1, mag in vreemde wateren worden gebruikt zonder

sans être en état de sécurité, ou lorsque la sécurité des tiers peut être mise en danger.

§ 2. Aucun navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles ne peut être employé dans les eaux belges, excepté la ZEE, sans être muni d'un certificat de navigabilité ou d'un certificat étranger équivalent. Le certificat atteste, jusqu'à preuve du contraire, que le navire de plaisance répond dans toutes ses parties aux prescriptions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

Aucun navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles et inscrit conformément à l'article 5.2.1.2, § 1er ne peut être utilisé dans des eaux étrangères sans être muni d'un certificat de navigabilité.

Le certificat de navigabilité est délivré par le contrôle de la navigation. L'auteur d'une demande d'obtention d'un certificat de navigabilité est tenu de payer une redevance pour l'examen et la délivrance ou le refus du certificat de navigabilité.

Le certificat de navigabilité est valable cinq ans.

§ 3. Lors de la demande d'obtention d'un certificat de navigabilité, le contrôle de la navigation peut, à la requête du demandeur, délivrer un certificat provisoire de navigabilité sans effectuer d'examen si le navire de plaisance se trouve dans les eaux belges, excepté la ZEE. Un navire de plaisance muni d'un certificat provisoire de navigabilité doit répondre en toutes circonstances aux conditions fixées et à l'équipement prescrit par la présente loi et ses arrêtés d'exécution.

Aucune redevance n'est due pour la demande et la délivrance d'un certificat provisoire de navigabilité.

Le certificat provisoire de navigabilité ne peut être délivré que pour une période maximale de six mois, et ne peut être prolongé.

§ 4. Le Roi peut habiliter une organisation à exercer les tâches visées dans le présent chapitre et détermine à quelles conditions elle peut le faire.

§ 5. Le contrôle de la navigation est compétent pour évaluer l'équivalence du certificat étranger visé au § 2, alinéa 1er.

§ 6. Lorsqu'un navire de plaisance belge a subi une avarie grave ou que sa structure a subi des modifications importantes, le certificat de navigabilité est suspendu de plein droit et ne peut être revalidé que par les agents chargés du contrôle de la navigation.

§ 7. Lorsque le navire de plaisance se trouve à l'étranger, le propriétaire désigne une organisation visée au § 4.

Art. 5.2.2.2 Interdiction de départ

Un navire de plaisance qui n'est pas en état de sécurité ou qui se trouve dans les eaux belges, excepté la ZEE, sans

in staat van veiligheid te zijn, of wanneer de veiligheid van derden in gevaar kan worden gebracht.

§ 2. Geen enkel pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik kan in Belgische wateren uitgezonderd de EEZ worden gebruikt zonder te beschikken over een certificaat van deugdelijkheid of een gelijkwaardig buitenlands certificaat. Het certificaat bevestigt, tot het tegenbewijs is geleverd, dat het pleziervaartuig in al zijn delen beantwoordt aan de voorschriften van dit wetboek en zijn uitvoeringsbesluiten.

Geen enkel pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik en ingeschreven overeenkomstig artikel 5.2.1.2, § 1, kan in vreemde wateren worden gebruikt zonder te beschikken over een certificaat van deugdelijkheid.

Het certificaat van deugdelijkheid wordt afgegeven door de scheepvaartcontrole. Bij de aanvraag tot het verkrijgen van een certificaat van deugdelijkheid is een retributie verschuldigd door de aanvrager voor het onderzoek en de afgifte of weigering van het certificaat van deugdelijkheid.

Het certificaat van deugdelijkheid is vijf jaar geldig.

§ 3. De scheepvaartcontrole kan bij de aanvraag tot het verkrijgen van een certificaat van deugdelijkheid op verzoek van de aanvrager een voorlopig certificaat van deugdelijkheid zonder verder onderzoek afgeven indien het pleziervaartuig zich in Belgische wateren uitgezonderd de EEZ bevindt. Een pleziervaartuig met een voorlopig certificaat van deugdelijkheid moet te allen tijde voldoen aan de voorwaarden en uitrusting opgelegd door dit wetboek en zijn uitvoeringsbesluiten.

Voor de aanvraag en afgifte van een voorlopig certificaat van deugdelijkheid is geen retributie verschuldigd.

Het voorlopig certificaat van deugdelijkheid kan enkel worden afgegeven voor een maximale periode van zes maanden, en is niet verlengbaar.

§ 4. De Koning kan een organisatie machtigen om de taken bedoeld in dit hoofdstuk uit te voeren en bepaalt onder welke voorwaarden dit zal geschieden.

§ 5. De scheepvaartcontrole is bevoegd om de gelijkwaardigheid van het buitenlands certificaat bedoeld in § 2, eerste lid, te beoordelen.

§ 6. Ingeval een Belgisch pleziervaartuig zware schade heeft opgelopen of zijn bouw aanzienlijke veranderingen heeft ondergaan, is het certificaat van deugdelijkheid van rechtswege geschorst en kan het niet opnieuw geldig gemaakt worden dan door de scheepvaartcontroleurs.

§ 7. Ingeval het pleziervaartuig zich in het buitenland bevindt, wijst de eigenaar een organisatie bedoeld in § 4 aan.

Art. 5.2.2.2 Verbod tot afvaart

Een pleziervaartuig dat niet in staat van veiligheid is of zich in Belgische wateren uitgezonderd de EEZ bevindt zonder een

avoir à bord l'un des documents visés à l'article 5.2.1.1 peut se voir interdire le départ par le contrôle de la navigation.

Un recours contre l'interdiction de départ peut être introduit au moyen d'une requête adressée au Commissaire de l'État auprès du conseil d'enquête maritime et contenant les moyens invoqués. Le recours sera examiné conformément aux dispositions de la loi du 30 juillet 1926 instituant un conseil d'enquête maritime.

Le contrôle de la navigation notifie l'interdiction de départ à la police de la navigation.

Art. 5.2.2.3. Arrêtés d'exécution

Le Roi détermine:

1° les conditions auxquelles un navire de plaisance doit répondre pour être en état de sécurité;

2° les conditions complémentaires auxquelles un navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles doit répondre;

3° la division en zones des eaux belges et étrangères pour l'application du présent chapitre;

4° l'équipement requis à bord des navires de plaisance par zone et par catégorie de navire de plaisance;

5° l'équipement complémentaire requis à bord des navires de plaisance utilisés à des fins professionnelles par zone et par catégorie de navire de plaisance;

6° le montant de la redevance visée à l'article 5.2.2.1, § 2, alinéa 3, et ses modalités d'application et de perception;

7° les conditions de délivrance du certificat de navigabilité et d'un certificat provisoire de navigabilité;

8° la forme et le contenu du certificat de navigabilité et d'un certificat provisoire de navigabilité.

SECTION 2 - Brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire

Art. 5.2.2.4. Obligations

§ 1er. Quiconque conduit un navire de plaisance dans les eaux belges, excepté la ZEE, doit être titulaire d'un brevet d'aptitude en cours de validité pour la catégorie de navire de plaisance qu'il conduit et pour la zone dans laquelle il navigue.

Le Roi peut dispenser de l'obligation prescrite à l'alinéa 1er en raison de la catégorie de navire de plaisance, de la zone ou de la nature des activités exercées.

§ 2. Sans préjudice du paragraphe 1er, aucun navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles ne peut être utilisé

document aan boord als bedoeld in artikel 5.2.1.1, kan door de scheepvaartcontrole een verbod tot afvaart opgelegd krijgen.

Beroep tegen het verbod tot afvaart kan worden ingediend bij verzoekschrift gericht aan de Rijkscommissaris bij de onderzoeksraad voor de scheepvaart waarin de middelen worden uiteengezet. Het beroep wordt behandeld overeenkomstig de bepalingen van de wet van 30 juli 1926 tot instelling van een onderzoeksraad voor de scheepvaart.

Het verbod tot afvaart wordt door de scheepvaartcontrole aan de scheepvaartpolitie bekendgemaakt.

Art. 5.2.2.3. Uitvoeringsbesluiten

De Koning bepaalt:

1° de voorwaarden waaraan een pleziervaartuig moet voldoen om in staat van veiligheid te zijn;

2° de bijkomende voorwaarden waaraan een pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik moet voldoen;

3° de indeling in zones van de Belgische en vreemde wateren voor de toepassing van dit hoofdstuk;

4° de vereiste uitrusting aan boord van pleziervaartuigen per zone en per type van pleziervaartuig;

5° de vereiste bijkomende uitrusting aan boord van pleziervaartuigen voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik per zone en per type van pleziervaartuig;

6° het bedrag van de retributie bedoeld in artikel 5.2.2.1, § 2, derde lid, en de nadere regels voor de toepassing en de inning ervan;

7° de voorwaarden voor het afgeven van het certificaat van deugdelijkheid en een voorlopig certificaat van deugdelijkheid;

8° de vorm en inhoud van het certificaat van deugdelijkheid en van een voorlopig certificaat van deugdelijkheid.

AFDELING 2 - Vaarbevoegdheidsbewijzen

Art. 5.2.2.4. Verplichtingen

§ 1. Ieder die op de Belgische wateren uitgezonderd de EEZ een pleziervaartuig bestuurt moet houder zijn van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs voor de categorie van pleziervaartuig dat hij bestuurt en voor de zone waarin hij vaart.

De Koning kan ontheffing verlenen van de in het eerste lid voorgeschreven verplichting uit hoofde van het type van pleziervaartuig, de zone of de aard van de uitgevoerde activiteiten.

§ 2. Onverminderd paragraaf 1 kan geen pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik worden gebruikt zonder

sans brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire, ou certificat privé ou étranger considéré comme équivalent, sauf si:

1° le navire de plaisance est loué à des fins privées et sans conducteur;

2° le navire de plaisance est utilisé par l'entreprise de location à des fins privées.

§ 3. Le candidat à l'examen pour l'obtention d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire est tenu de payer une redevance.

Le demandeur est tenu de payer une redevance pour l'examen et la délivrance ou le refus d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire.

Art. 5.2.2.5. Commission pour la Navigation de Plaisance

Une Commission pour la Navigation de Plaisance est créée en vue de la reconnaissance de l'équivalence visée à l'article 5.2.2.4, § 2. Le Roi détermine la composition et le fonctionnement de la Commission pour la Navigation de Plaisance et peut lui attribuer des tâches complémentaires pour l'application de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution.

Art. 5.2.2.6. Arrêtés d'exécution

Le Roi détermine:

1° la division en zones des eaux belges et des eaux étrangères pour l'application du présent chapitre;

2° les différents brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire;

3° les conditions d'obtention d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire;

4° l'organisation des examens pour l'obtention d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire;

5° le contenu de la matière sur laquelle portera l'examen pour l'obtention d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire;

6° l'expérience pratique requise pour obtenir un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire;

7° l'aptitude physique pour l'obtention d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire;

8° la forme et le contenu des brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire;

9° les modalités de demande et de délivrance des brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire;

10° l'autorité chargée de la délivrance des brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire;

een vaarbevoegdheidsbewijs, of een privaat of buitenlands certificaat dat als gelijkwaardig wordt beschouwd, tenzij:

1° het pleziervaartuig wordt verhuurd voor private doeleinden en zonder bestuurder;

2° het pleziervaartuig door de verhuurfirma wordt gebruikt voor private doeleinden.

§ 3. Voor het afleggen van een examen tot het verkrijgen van een vaarbevoegdheidsbewijs is door de geëxamineerde een retributie verschuldigd.

Voor het onderzoek en de afgifte of de weigering van een vaarbevoegdheidsbewijs is door de aanvrager een retributie verschuldigd.

Art. 5.2.2.5. Commissie voor de Pleziervaart

Met het oog op de erkenning van gelijkwaardigheid, bedoeld in artikel 5.2.2.4, § 2, wordt een Commissie voor de Pleziervaart opgericht. De Koning bepaalt de samenstelling en de werking van de Commissie voor de Pleziervaart en kan haar bijkomende taken voor de toepassing van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten toekennen.

Art. 5.2.2.6. Uitvoeringsbesluiten

De Koning bepaalt:

1° de indeling van de Belgische en de vreemde wateren in zones voor de toepassing van dit hoofdstuk;

2° de verschillende vaarbevoegdheidsbewijzen;

3° de voorwaarden tot het verkrijgen van een vaarbevoegdheidsbewijs;

4° de organisatie van de examens voor het verkrijgen van een vaarbevoegdheidsbewijs;

5° de inhoud van de leerstof waarover het examen voor het verkrijgen van een vaarbevoegdheidsbewijs zal handelen;

6° de praktische ervaring waarover men moet beschikken om een vaarbevoegdheidsbewijs te verkrijgen;

7° de lichamelijke geschiktheid voor het verkrijgen van een vaarbevoegdheidsbewijs;

8° de vorm en de inhoud van de vaarbevoegdheidsbewijzen;

9° de wijze van aanvraag en afgifte van de vaarbevoegdheidsbewijzen;

10° de overheid belast met de afgifte van de vaarbevoegdheidsbewijzen;

11° le montant des redevances visées à l'article 5.2.2.4, § 3, et leurs modalités d'application et de perception.

CHAPITRE 3 - Statut réel

Art. 5.2.3.1. Droit applicable

Les articles 2.2.4.1 à 2.2.4.8 inclus s'appliquent par analogie aux navires de plaisance.

CHAPITRE 4 - Sûretés sur navires

Art. 5.2.4.1. Droit applicable

Sous réserve de l'article 5.2.4.2, la section 5 du chapitre 5 du livre 2 s'applique par analogie aux hypothèques sur les navires de plaisance à des fins professionnelles.

Art. 5.2.4.2. Tribunal compétent

Par dérogation aux articles 2.2.5.43, § 2, et 2.2.5.52, le tribunal de l'entreprise qui exerce sa juridiction sur l'arrondissement dans lequel la personne ayant constitué l'hypothèque a situé son domicile ou siège social, est compétent.

En cas d'absence de domicile ou de siège social en Belgique, le tribunal de l'entreprise de Bruxelles est compétent.

CHAPITRE 5 – Saisie sur navire

Art. 5.2.5.1. Droit applicable

Les articles 2.2.6.1 jusqu'à 2.2.6.22 et 2.2.6.25 jusqu'à 2.2.6.67 s'appliquent par analogie aux navires de plaisance sur lesquels des droits réels sont constitués conformément à l'article 5.2.1.5.

TITRE 3. PROPRIÉTAIRES

Chapitre 1er. Dispositions générales

Section 1re. Copropriété quirataire

Art. 5.3.1.1. Droit applicable

Les articles 2.3.1.1 à 2.3.1.18 s'appliquent par analogie à la copropriété quirataire des navires de plaisance utilisés à des fins professionnelles.

Par dérogation à l'article 2.3.1.11, § 4, le tribunal compétent est le tribunal de l'entreprise de Bruxelles.

Section 2. Responsabilité des propriétaires de navires

Art. 5.3.1.2. Assurance responsabilité civile

11° het bedrag van de retributies bedoeld in artikel 5.2.2.4, § 3, en de nadere regels voor de toepassing en de inning ervan.

HOOFDSTUK 3 - Zaakstatuut

Art. 5.2.3.1. Toepasselijk Recht

De artikelen 2.2.4.1 tot en met 2.2.4.8 zijn op de pleziervaartuigen van overeenkomstige toepassing.

HOOFDSTUK 4 - Scheepszekerheidsrechten

Art. 5.2.4.1. Toepasselijk recht

Onder voorbehoud van artikel 5.2.4.2 is afdeling 5 van hoofdstuk 5 van boek 2 van overeenkomstige toepassing op hypotheken op pleziervaartuigen voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik.

Art. 5.2.4.2. Bevoegde rechtbank

In afwijking van de artikelen 2.2.5.43, § 2, en 2.2.5.52 is de ondernemingsrechtbank die rechtsmacht heeft over het arrondissement waar de hypotheekvestiger zijn woonplaats of zijn maatschappelijke zetel heeft bevoegd.

Bij ontstentenis aan een woonplaats of een maatschappelijke zetel in België, is de ondernemingsrechtbank van Brussel bevoegd.

HOOFDSTUK 5 – Scheepsbeslag

Art. 5.2.5.1. Toepasselijk recht

Op pleziervaartuigen waarop overeenkomstig artikel 5.2.1.5 zakelijke rechten gevestigd zijn, zijn de artikelen 2.2.6.1 tot en met 2.2.6.22 en 2.2.6.25 tot en met 2.2.6.67 van overeenkomstige toepassing

TITEL 3. EIGENAARS

Hoofdstuk 1. Algemene Bepalingen

Afdeling 1. Scheepsmede-eigendom

Art. 5.3.1.1. Toepasselijk recht

Op de mede-eigendom van pleziervaartuigen voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik zijn de artikelen 2.3.1.1 tot en met 2.3.1.18 van overeenkomstige toepassing.

In afwijking van artikel 2.3.1.11, § 4, is de bevoegde rechtbank de ondernemingsrechtbank van Brussel.

Afdeling 2. Aansprakelijkheid van scheepseigenaars

Art. 5.3.1.2. Verzekering burgerlijke aansprakelijkheid

Le Roi peut imposer une assurance responsabilité civile pour certaines catégories de navires de plaisance ou pour certaines activités pratiquées avec des navires de plaisance.

CHAPITRE 2. - Navigation maritime

Art. 5.3.2.1. Assurances obligatoires

Les dispositions des sous-sections 1re et 2 de la section 1re du chapitre 2 du titre 3 du livre 2 s'appliquent aux navires de plaisance utilisés à des fins professionnelles.

Art. 5.3.2.2. Limitation de responsabilité

Les propriétaires peuvent limiter leur responsabilité conformément à la section 2 du chapitre 2 du titre 3 du livre 2 en ce qui concerne les accidents dans les zones maritimes.

Titre 4. - Mer et ports

Art. 5.4.1.1. Prévention de la pollution par les navires

Les dispositions du chapitre 3 du titre 5 du livre 2 s'appliquent aux navires de plaisance.

TITRE 5. - Événements de navigation

CHAPITRE 1er. - Enlèvement des épaves

Art. 5.5.1.1. - Droit applicable

Les dispositions du chapitre 6 du titre 7 du livre 2 s'appliquent aux navires de plaisance.

CHAPITRE 2 - Activités

Art. 5.5.2.1 Autorisations

Toute compétition ou activité sportive ou de loisir en groupe dans la mer territoriale est interdite sans l'autorisation du contrôle de la navigation.

Art. 5.5.2.2 Arrêtés d'exécution

Le Roi détermine:

1° les modalités de demande et de délivrance ou de refus d'une autorisation visée à l'article 5.5.2.1;

2° les conditions atmosphériques particulières dans lesquelles certaines activités peuvent être interdites;

3° les conditions dans lesquelles une autorisation peut, par dérogation à l'article 5.5.2.1, être remplacée par une déclaration préalable.".

De Koning kan een verzekering burgerlijke aansprakelijkheid opleggen voor bepaalde categorieën van pleziervaartuigen of voor bepaalde activiteiten met pleziervaartuigen.

HOOFDSTUK 2. - Zeevaart

Art. 5.3.2.1. Verplichte verzekeringen

De bepalingen van onderafdelingen 1 en 2 van afdeling 1 van hoofdstuk 2 van titel 3 van boek 2 zijn van toepassing op pleziervaartuigen voor bedrijfs- en beroepsmatig gebruik.

Art. 5.3.2.2. Beperking van aansprakelijkheid

Voor ongevallen in de maritieme zones kunnen de eigenaars hun aansprakelijkheid beperken overeenkomstig afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 3 van boek 2.

Titel 4. - Zee en havens

Art. 5.4.1.1. Voorkoming van verontreiniging door schepen

De bepalingen van hoofdstuk 3 van titel 5 van boek 2 zijn van toepassing op pleziervaartuigen.

TITEL 5. - Scheepvaartvoorvallen

HOOFDSTUK 1. - Wrakverwijdering

Art. 5.5.1.1. - Toepasselijk recht

De bepalingen van hoofdstuk 6 van titel 7 van boek 2 zijn van toepassing op pleziervaartuigen.

HOOFDSTUK 2 - Activiteiten

Art. 5.5.2.1 Toelatingen

Wedstrijden of sport- en ontspanningsactiviteiten in groepsverband in de territoriale zee zijn verboden zonder toelating van de scheepvaartcontrole.

Art. 5.5.2.2 Uitvoeringsbesluiten

De Koning bepaalt:

1° de wijze voor aanvraag en afgifte of weigering van een toelating als bedoeld in artikel 5.5.2.1;

2° de bijzondere weersomstandigheden waarin bepaalde activiteiten kunnen worden verboden.

3° de omstandigheden waarin een toelating, in afwijking van artikel 5.5.2.1, vervangen kan worden door een voorafgaande melding.".

CHAPITRE 7. – MODIFICATIONS À LA LOI DU 25 DÉCEMBRE 2016 INSTITUANT DES AMENDES ADMINISTRATIVES APPLICABLES EN CAS D'INFRACTIONS AUX LOIS SUR LA NAVIGATION

Art. 138 . L'article 2, 1° de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation est complété par la disposition suivante:

"- Loi du 13 juin 1969 sur l'exploration et l'exploitation des ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental.".

Art. 139. L'article 9 de la même loi est complété par la phrase suivante:

"Un exemplaire du procès-verbal où l'infraction a été constatée est envoyé à l'autorité compétente.".

Art. 140. L'article 14/3, inséré par la loi du XXX, est remplacé par ce qui suit:

"Art. 14/3. L'autorité compétente peut proposer une transaction pour les infractions aux lois suivantes et à leurs arrêtés d'exécution:

la loi du 15 mars 1971 concernant les droits de navigation à percevoir sur les voies navigables administrées par l'État;

la loi du 20 août 1981 portant approbation de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, et des Annexes, faites à Genève le 2 décembre 1972;

la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique;

la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord;

la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006 (I);

la loi du ..... relative à l'implémentation de la convention de l'UNESCO du 2 novembre 2001 sur la protection du patrimoine culturel subaquatique.

L'autorité compétente peut proposer une transaction pour les infractions visées aux articles 4.1.2.1., 4.1.2.2., 4.1.2.3., 4.1.2.4., 4.1.2.5., 4.1.2.6., 4.1.2.9., 4.1.2.10., 4.1.2.11., 4.1.2.47. 4.1.2.56 et 4.1.2.64. du Code belge de la navigation du 8 mai 2019.".

Art. 141. L'article 17 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

"Art. 17. Lorsqu'il existe des présomptions sérieuses d'infractions visées notamment aux articles 3 et 8, les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet

HOOFDSTUK 7. – WIJZIGINGEN AAN DE WET VAN 25 DECEMBER 2016 TOT INSTELLING VAN ADMINISTRATIEVE GELDBOETES VAN TOEPASSING IN GEVAL VAN INBREUKEN OP DE SCHEEPVAARTWETTEN

Art. 138. Artikel 2, 1°, van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten wordt aangevuld met volgende bepaling, luidende:

"- Wet van 13 juni 1969 inzake de exploratie en de exploitatie van niet -levende rijkdommen van de territoriale zee en het continentaal plat.".

Art. 139. Artikel 9 van dezelfde wet wordt aangevuld met volgende zin:

"Een exemplaar van het proces-verbaal waarin de inbreuk is vastgesteld wordt aan de bevoegde autoriteit toegezonden.".

Art. 140. Artikel 14/3, ingevoegd door de wet van XXX, wordt vervangen als volgt:

"Art. 14/3. De bevoegde autoriteit kan, voor de inbreuken op de volgende wetten en hun uitvoeringsbesluiten, een minnelijke schikking voorstellen:

wet van 15 maart 1971 betreffende de scheepvaartrechten te heffen op de waterwegen onder beheer van de Staat;

wet van 20 augustus 1981 houdende goedkeuring van de Internationale Overeenkomst voor veilige containers, en van de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 2 december 1972;

wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België;

wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee;

wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006 (I);

wet van ….. tot implementatie van het UNESCO verdrag van 2 november 2001 ter bescherming van het cultureel erfgoed onder water.

De bevoegde autoriteit kan voor de inbreuken opgenomen in artikelen 4.1.2.1., 4.1.2.2., 4.1.2.3., 4.1.2.4., 4.1.2.5., 4.1.2.6., 4.1.2.9., 4.1.2.10., 4.1.2.11., 4.1.2.47., 4.1.2.56 en 4.1.2.64 van het Belgisch Scheepvaartwetboek van 8 mei 2019 een minnelijke schikking voorstellen.".

Art. 141. Artikel 17 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

"Art. 17. Bij ernstige vermoedens van inbreuken als bedoeld onder meer in de artikelen 3 en 8 kunnen de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe zijn aangesteld

peuvent interdire au capitaine de quitter les ports belges avec son navire, à moins que ne soit consignée une somme d'argent à la Caisse des dépôts et consignations à titre de garantie, conformément aux dispositions de la loi du 11 juillet 2018 sur la Caisse des Dépôts et Consignations, tous les frais éventuels restant à charge de l'auteur présumé.

Le montant de cette somme d'argent est déterminé par le Ministre et peut être égal au maximum pour les infractions, augmenté des décimes additionnels.

Le récépissé délivré par la Caisse des Dépôts et Consignations forme titre envers la Caisse des Dépôts et Consignations et est communiqué sans délai par l'auteur présumé à l'inspecteur ayant constaté l'infraction à titre de preuve du paiement du cautionnement.

Le versement du cautionnement peut, sans occasionner de frais pour l'autorité, être remplacé par une garantie bancaire, accordée par une banque établie en Belgique ou d'une garantie signée par un "Protection and Indemnité Club" et déclarée recevable par le Contrôle de la navigation.

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

Le solde du montant est immédiatement restitué.".

CHAPITRE 8 – MODIFICATIONS AU CODE PÉNAL SOCIAL

Art. 142. À l'article 100/6 du Code pénal social, les modifications suivantes sont apportées:

1° à l'alinéa 2, les mots "représenté par le ministre compétent pour l'emploi, par le ministre compétent pour les affaires sociales, par le ministre compétent pour l'économie et par le ministre compétent pour la justice," sont remplacés par les mots "représenté par le ministre compétent pour l'emploi, par le ministre compétent pour les affaires sociales, par le ministre compétent pour l'économie, par le ministre compétent pour la mobilité, par le ministre compétent pour la justice et par le ministre compétent pour la mobilité maritime,";

2° l'alinéa 3 est complété par un 5° rédigé comme suit:

"5° la collecte des informations nécessaires pour permettre aux contrôleurs de la navigation visés à l'article 1.1.1.2, 5° du Code belge de la navigation d'exercer leurs missions légales.";

3° à l'alinéa 4, les mots "et à l'article 4.2.1.26/2, alinéa 1er, du Code belge de la navigation" sont insérés entre les mots "modifiant le Code pénal social" et les mots ", à propos des personnes suivantes";

de kapitein verbieden om met zijn schip de Belgische havens te verlaten, tenzij als waarborg een geldsom wordt geconsigneerd bij de Deposito-en Consignatiekas, overeenkomstig de bepalingen van de wet van 11 juli 2018 op de Deposito-en Consignatiekas, waarbij alle gebeurlijke kosten ten laste blijven van de vermoedelijke dader.

De hoogte van deze geldsom wordt bepaald door de Minister en kan gelijk zijn aan het maximum voor de inbreuken, verhoogd met de opdeciemen.

Het ontvangstbewijs dat door de Deposito-en Consignatiekas wordt afgeleverd, geldt als rechtstitel tegenover de Deposito-en Consignatiekas en wordt onverwijld door de vermoedelijke dader als bewijs van betaling van de borgsom bezorgd aan de inspecteur die de overtreding vaststelde.

Het storten van de borgsom kan, zonder kosten voor de overheid, worden vervangen door een bankgarantie verleend door een in België gevestigde bank of een door de Scheepvaartcontrole ontvankelijk verklaarde garantie getekend door een "Protection and Indemnity Club".

De geldboete die is opgelegd door een uitvoerbare beslissing op basis van deze wet, een rechterlijke beslissing met kracht van gewijsde of door een minnelijke schikking wordt, naar gelang van het geval, op de borgsom verhaald.

Het overblijvende gedeelte wordt onmiddellijk terugbetaald.".

HOOFDSTUK 8 – WIJZIGINGEN AAN HET SOCIAAL STRAFWETBOEK

Art. 142. In artikel 100/6 van het Sociaal Strafwetboek, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het tweede lid worden de woorden "vertegenwoordigd door de minister bevoegd voor werk, de minister bevoegd voor sociale zaken , de minister bevoegd voor economie en de minister bevoegd voor justitie," vervangen door de woorden "vertegenwoordigd door de minister bevoegd voor werk, de minister bevoegd voor sociale zaken, de minister bevoegd voor economie, de minister bevoegd voor mobiliteit, de minister bevoegd voor justitie en de minister bevoegd voor de maritieme mobiliteit,";

2° het derde lid wordt aangevuld met een bepaling onder 5°, luidende:

"5° het verzamelen van informatie die noodzakelijk is om de scheepvaartcontroleurs bedoeld in artikel 1.1.1.2, 5° van het Belgisch Scheepvaartwetboek in staat te stellen hun wettelijke opdrachten uit te oefenen.";

3° in het vierde lid worden de woorden "en in artikel 4.2.1.26/2, eerste lid, van het Belgisch Scheepvaartwetboek" ingevoegd tussen de woorden "tot wijziging van het Sociaal Strafwetboek" en de woorden "bedoelde model van e-PV";

4° à l'alinéa 6, les mots "et à l'article 4.2.1.26/2 du Code belge de la navigation" sont insérés après les mots "modifiant le Code pénal social".

Art. 143. L'article 100/8, § 1er, alinéa 2 du même code est complété par un 7° rédigé comme suit:

7° des fonctionnaires dirigeants des services d'inspection de la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports.".

Art. 144. Dans l'article 100/9, alinéa 2 du même Code, les mots "du ministre compétent pour l'emploi, du ministre compétent pour les affaires sociales, du ministre compétent pour l'économie ou du Ministre compétent pour la justice ou des autorités judiciaires" sont remplacés par les mots "du ministre compétent pour l'emploi, du ministre compétent pour les affaires sociales, du ministre compétent pour l'économie, du ministre compétent pour la mobilité, du ministre compétent pour la justice ou des autorités judiciaires ou du ministre compétent pour la mobilité maritime";

Art. 145. À l'article 100/10 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 5, les mots ", aux services d'inspection de la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports" sont insérés entre les mots "Classes moyennes et Énergie" et les mots "et à l'Office des Étrangers";

2° il est ajouté un paragraphe 8 rédigé comme suit:

"§ 8. Les paragraphes 1 à 6 du présent article ne s'appliquent pas aux procès-verbaux visés à l'article 4.2.1.26/2 du Code belge de la navigation.

L'accès à la banque de données e-PV pour ce qui concerne les procès-verbaux visés à l'alinéa 1er est uniquement régi par l'article 4.2.1.26/3 du Code belge de la navigation.".

CHAPITRE 9 - MODIFICATIONS A LA LOI DU 20 JANVIER 1999 VISANT LA PROTECTION DU MILIEU MARIN ET L'ORGANISATION DE L'AMÉNAGEMENT DES ESPACES MARINS SOUS JURIDICTION DE LA BELGIQUE

Art. 146. Dans la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique il est inséré un article 5*ter* rédigé comme suit:

"Art. 5*ter*. Le Roi peut imposer au demandeur d'une évaluation d'une analyse de risque pour une activité qui pourrait avoir un impact sur la zone de préservation du dépôt de munitions, dont les coordonnées pourront être fixées dans le plan d'aménagement des espaces marins visé à l'article 5*bis*, §1, indépendamment du fait que cette activité se déroule endéans ou à l'extérieur de cette zone, une redevance destinée

4° in het zesde lid worden de woorden "en in artikel 4.2.1.26/2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek" ingevoegd na de woorden "tot wijziging van het Sociaal Strafwetboek".

Art. 143. Artikel 100/8, § 1, tweede lid, van hetzelfde Wetboek, wordt aangevuld met een bepaling onder 7°, luidende:

"7° de leidend ambtenaren van de inspectiediensten van het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.".

Art. 144. In artikel 100/9, tweede lid, van hetzelfde Wetboek, worden de woorden "van de minister bevoegd voor werk, de minister bevoegd voor sociale zaken, de minister bevoegd voor economie of de minister bevoegd voor justitie of van de gerechtelijke overheden," vervangen door de woorden "van de minister bevoegd voor werk, de minister bevoegd voor sociale zaken, de minister bevoegd voor economie, de minister bevoegd voor mobiliteit, de minister bevoegd voor justitie of van de gerechtelijke overheden of de minister bevoegd voor de maritieme mobiliteit,";

Art. 145. In artikel 100/10, van hetzelfde Wetboek, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 5 worden de woorden ", de inspectiediensten van het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer" ingevoegd tussen de woorden "Middenstand en Energie" en de woorden "en tot de Dienst Vreemdelingenzaken";

2° een paragraaf 8 wordt toegevoegd, luidende:

"§ 8. De paragrafen 1 tot en met 6 van dit artikel zijn niet van toepassing op de processen-verbaal bedoeld in artikel 4.2.1.26/2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

De toegang tot de databank e-PV voor wat betreft de processen-verbaal bedoeld in het eerste lid wordt uitsluitend geregeld door het artikel 4.2.1.26/3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.".

HOOFDSTUK 9 - WIJZIGINGEN AAN DE WET VAN 20 JANUARI 1999 TER BESCHERMING VAN HET MARIENE MILIEU EN TER ORGANISATIE VAN DE MARIENE RUIMTELIJKE PLANNING IN DE ZEEGEBIEDEN ONDER RECHTSBEVOEGDHEID VAN BELGIË

Art. 146. In de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België wordt een artikel 5*ter* ingevoegd, luidende:

"Art. 5*ter*. De Koning kan aan de aanvrager van een evaluatie van een risicoanalyse voor een activiteit die een impact kan hebben op de munitiestortplaatsen , waarvan de coördinaten bepaald kunnen worden in het marien ruimtelijk plan bedoeld in artikel 5*bis*, §1, ongeacht of deze activiteiten binnen of buiten deze zone plaatsvindt, een vergoeding opleggen om de kosten van de evaluatie van de risicoanalyse en de

à couvrir les frais de l'évaluation de l'analyse de risque prévues et les coûts administratifs des services compétents désignés par le Roi.

CHAPITRE 10 - DISPOSITIONS ABROGATOIRES

Art. 148. La loi du 5 juillet 2018 relative à la navigation de plaisance est abrogée.

administratieve kosten van de door de Koning aangewezen bevoegde diensten te dekken.".

HOOFDSTUK 10 - OPHEFFINGSBEPALINGEN

Art. 147. De wet van 5 juli 2018 betreffende de pleziervaart wordt opgeheven.

Analyse d'impact intégrée

Fiche signalétique

A. Auteur

Membre du Gouvernement compétent

Ministre Vincent Van Quickenborne, Minstre de la mer du Nord

Contact cellule stratégique

Nom : Kim Meeus

E-mail : Kim.Meeus@teamjustitie.be Kim@teamjustitie.be

Téléphone : 0476/69.37.81

Administration

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

Contact administration

Nom : Anyès Nauwelaerts

E-mail : anyes.nauwelaerts@mobilit.fgov.be

Téléphone : 022773509

B. Projet

Titre de la règlementation

Avant-projet de loi modifiant le Code belge de la Navigation

Description succincte du projet de réglementation en mentionnant l'origine réglementaire (traités, directive, accord de coopération, actualité, …), les objectifs poursuivis et la mise en œuvre.

La loi introduisant le Code belge de la Navigation a été publiée au Moniteur belge le 1er aout 2019. Le présent avant-projet de loi vise à y apporter quelques modifications et ajouts et est soumis à l'approbation du Conseil des ministres, après quoi une demande d'avis sera soumise au Conseil d'État.

Analyses d'impact déjà réalisées :

☐ Oui ■ Non

C. Consultations sur le projet de réglementation

Consultation obligatoire, facultative ou informelle

facultative: KBRV

obligatoire: Gouvernements des régions

D. Sources utilisées pour effectuer l'analyse d'impact

Statistiques, documents, institutions et personnes de référence

/

Quel est l'impact du projet de réglementation sur ces 21 thèmes ?

1. Lutte contre la pauvreté

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ■ Pas d'impact

2. Égalité des chances et cohésion sociale

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ■ Pas d'impact

3. Égalité des femmes et des hommes

1. Quelles personnes sont (directement et indirectement) concernées par le projet et quelle est la composition sexuée de ce(s) groupe(s) de personnes ?

☐ Des personnes sont concernées. | ■ Aucune personne n'est concernée.

Expliquez pourquoi :

Les règles s'applicent aux navires. En ce qui concerne l'exécution: Il concerne l'introduction d'un système de poursuites administratieves. Le système tient compte des principes d'égalité et de non-discrimination et veille à ce que les droits de la défense soient garantis à tout moment.

4. Santé

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ■ Pas d'impact

5. Emploi

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ■ Pas d'impact

6. Modes de consommation et production

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ■ Pas d'impact

7. Développement économique

■ Impact positif ☐ Impact négatif | ☐ Pas d'impact

Expliquez

La majorité de ces modifications ont été discutées lors de plusieurs réunions de concertation entre le Service public fédéral Mobilité et Transports - Direction générale Navigation et le secteur, en particulier l'Union royale des armateurs belges (URAB). Le but de cette concertation était d'adapter le Code belge de la Navigation afin de rendre la Belgique encore plus attrayante en tant que nation maritime.

À la demande de l'URAB, quelques adaptations ont également été apportées pour que le Code belge de la Navigation puisse soutenir le secteur de manière optimale.

Il convient de noter que, dans les modifications apportées, les intérêts du secteur ont toujours été soigneusement mis en balance avec ceux de l'État belge, de la sécurité de la navigation, de la protection du milieu marin et des droits des gens de mer. Les modifications apportées reflètent un compromis équilibré entre l'État belge et les intérêts du secteur.

8. Investissements

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ■ Pas d'impact

9. Recherche et développement

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ■ Pas d'impact

10. PME

1. Quelles entreprises sont directement et indirectement concernées ?

■ Des entreprises (dont des PME) sont concernées. | ☐ Aucune entreprise n'est concernée.

Détaillez le(s) secteur(s), le nombre d'entreprises, le % de PME (

Transport maritime - Il y a environ 20 armateurs responsables des navires battant pavillon belge. La (grande) majorité de ces entreprises sont des PME.

2. Identifiez les impacts positifs et négatifs du projet sur les PME.

N.B. les impacts sur les charges administratives doivent être détaillés au thème 11

Voir point 7

☐ Il y a des impacts négatifs.

11. Charges administratives

| ☐ Des entreprises/citoyens sont concernés. ■ Les entreprises/citoyens ne sont pas concernés.

12. Énergie

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ■ Pas d'impact

13. Mobilité

■ Impact positif ☐ Impact négatif | ☐ Pas d'impact

Expliquez

Toutes les infractions aux lois sur la navigation et à leurs arrêtés d'exécution qui tombent sous la compétence fédérale peuvent donner lieu à des poursuitesadministratives en vue d'améliorer une politique de répression. Cela peut avoir un effet positif sur la sécurité.

14. Alimentation

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ■ Pas d'impact

15. Changements climatiques

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ■ Pas d'impact

16. Ressources naturelles

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ■ Pas d'impact

17. Air intérieur et extérieur

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ■ Pas d'impact

18. Biodiversité

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ■ Pas d'impact

19. Nuisances

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ■ Pas d'impact

20. Autorités publiques

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ■ Pas d'impact

21. Cohérence des politiques en faveur du développement

1. Identifiez les éventuels impacts directs et indirects du projet sur les pays en développement dans les domaines suivants : sécurité alimentaire, santé et accès aux médicaments, travail décent, commerce local et international, revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation), mobilité des personnes, environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre), paix et sécurité.

☐ Impact sur les pays en développement. | ■ Pas d'imapct sur les pays en développement.

Expliquez pourquoi :

La législation s'applique aux navires belges

Geïntegreerde impactanalyse

Beschrijvende fiche

A. Auteur

Bevoegd regeringslid

Minister Vincent Van Quickenborne, Minister van Noordzee

Contactpersoon beleidscel

Naam : Kim Meeus

E-mail : Kim.Meeus@teamjustitie.be Kim@teamjustitie.be

Tel. Nr. : 0476/69.37.81

Overheidsdienst

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

Contactpersoon overheidsdienst

Naam : Anyès Nauwelaerts

E-mail : anyes.nauwelaerts@mobilit.fgov.be

Tel. Nr. : 022773509

B. Ontwerp

Titel van de regelgeving

Voorontwerp van wet tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek

Korte beschrijving van het ontwerp van regelgeving met vermelding van de oorsprong (verdrag, richtlijn, samenwerkingsakkoord, actualiteit, …), de beoogde doelen van uitvoering.

Op 1 augustus 2019 werd de wet tot invoering van het Belgisch scheepvaartwetboek gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Het voorliggende voorontwerp van wet beoogt enkele wijzigingen aan te brengen en aanvullingen toe te voegen en wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de Ministerraad waarna een adviesaanvraag bij de Raad van State zal ingediend worden.

Impactanalyses reeds uitgevoerd:

☐ Ja ■ Nee

C. Raadpleging over het ontwerp van regelgeving

Verplichte, facultatieve of informele raadplegingen

facultatief: KBRV

verplicht: gewestregeringen

D. Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren

Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en referentiepersonen

/

Welke impact heeft het ontwerp van regelgeving op deze 21 thema's?

1. Kansarmoedebestrijding

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ■ Geen impact

2. Gelijke kansen en sociale cohesie

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ■ Geen impact

3. Gelijkheid van vrouwen en mannen

1. Op welke personen heeft het ontwerp (rechtstreeks of onrechtstreeks) een impact en wat is de naar geslacht uitgesplitste samenstelling van deze groep(en) van personen?

☐ Er zijn personen betrokken. | ■ Personen zijn niet betrokken.

Leg uit waarom:

De regels zijn van toepassing op schepen. Voor wat betreft de handhaving: Het betreft de invoering van administratieve vervolging.Het systeem houdt rekening met de beginselen van gelijkheid en non-discriminatie en zorgt ervoor dat de rechten van verdediging ten alle tijden worden gehandhaafd.

4. Gezondheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ■ Geen impact

5. Werkgelegenheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ■ Geen impact

6. Consumptie- en productiepatronen

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ■ Geen impact

7. Economische ontwikkeling

■ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

Het merendeel van deze wijzigingen werden in verschillende overlegvergaderingen tussen de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer – Directoraat-generaal Scheepvaart en de sector, met name de Koninklijke Belgische Redersvereniging (KBRV) besproken. Opzet van dit overleg was het Belgisch Scheepvaartwetboek aan te passen zodat België nog aantrekkelijker wordt als maritieme natie.

Op vraag van KBRV worden ook enkele aanpassingen gemaakt opdat het Belgisch Scheepvaartwetboek de sector optimaal kan ondersteunen.

Het weze opgemerkt dat bij de opgenomen wijzigingen de belangen van de sector steeds zorgvuldig werden afgewogen met die van de Belgische Staat, de veiligheid van de scheepvaart, het beschermen van het marien milieu en de rechten van zeevarenden. De wijzigingen die worden aangebracht reflecteren een evenwichtig compromis tussen de Belgische Staat en de belangen van de sector.

8. Investeringen

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ■ Geen impact

9. Onderzoek en ontwikkeling

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ■ Geen impact

10. Kmo's

1. Welke ondernemingen zijn rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken?

☒ Er zijn ondernemingen (inclusief kmo's) betrokken. | ☐ Ondernemingen zijn niet betrokken.

Beschrijf de sector(en), het aantal ondernemingen, het % kmo's (

Maritiem vervoer - Er zijn ongeveer 20 reders die verantwoordelijk zijn voor schepen onder Belgische vlag. De (grote)
meerderheid van deze ondernemingen zijn KMO's.

2. Identificeer de positieve en negatieve impact van het ontwerp op de kmo's.

N.B. de impact op de administratieve lasten moet bij het punt 11 gedetailleerd worden

zie punt 7

☐ Er is een negatieve impact.

11. Administratieve lasten

| ☐ Ondernemingen of burgers zijn betrokken. ☒ Ondernemingen of burgers zijn niet betrokken.

12. Energie

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

13. Mobiliteit

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

Alle inbreuken op de scheepvaartwetten en hun uitvoeringsbesluiten die vallen binnen de federale bevoegdheid kunnen aanleiding geven tot een administratieve vervolging om een effectiever handhavingsbeleid te voeren. Dit kan een positief effect hebben op de veiligheid.

14. Voeding

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

15. Klimaatverandering

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

16. Natuurlijke hulpbronnen

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

17. Buiten- en binnenlucht

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

18. Biodiversiteit

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

19. Hinder

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

20. Overheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

21. Beleidscoherentie ten gunste van ontwikkeling

1. Identificeer de eventuele rechtstreekse of onrechtstreekse impact van het ontwerp op de ontwikkelingslanden op het vlak van: voedselveiligheid, gezondheid en toegang tot geneesmiddelen, waardig werk, lokale en internationale handel, inkomens en mobilisering van lokale middelen (taxatie), mobiliteit van personen, leefmilieu en klimaatverandering (mechanismen voor schone ontwikkeling), vrede en veiligheid.

☐ Impact op ontwikkelingslanden. | ☒ Geen impact op ontwikkelingslanden.

Leg uit waarom:

De wetgeving is van toepassing op Belgische schepen

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT N° 68.098/4 DU 22 OCTOBRE 2020

Le 28 septembre 2020, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale, de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi 'modifiant le Code belge de la Navigation'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 22 octobre 2020. La chambre était composée de Martine Baguet, président de chambre, Luc Cambier et Bernard Blero, conseillers d'État, Sébastien Van Drooghenbroeck et Jacques Englebert, assesseurs, et Anne-Catherine Van Geersdaele, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves Chauffoureaux, premier auditeur et Aurore Percy, auditeur adjoint.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Martine Baguet.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 22 octobre 2020.

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 2°, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet [1‡], à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

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

Formalités préalables

L'article 36, paragraphe 4, du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 'relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données)', combiné avec l'article 57, paragraphe 1, c), et le considérant 96 de ce règlement, imposent de consulter l'autorité de contrôle, en l'occurrence l'Autorité de protection des données visée dans la loi du 3 décembre 2017 'portant création de l'Autorité de protection des données', dans le cadre de l'élaboration d'une proposition de mesure législative devant être adoptée par un parlement national, ou d'une mesure réglementaire fondée sur une telle mesure législative, qui se rapporte au traitement.

L'avantprojet de loi à l'examen comporte des dispositions qui règlent le traitement des données à caractère personnel. Ainsi,

1 ‡ S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par "fondement juridique" la conformité aux normes supérieures.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE NR. 68.098/4 VAN 22 OKTOBER 2020

Op 28 september 2020 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve Vereenvoudiging, Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet 'tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek'.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 22 oktober 2020. De kamer was samengesteld uit Martine Baguet, kamervoorzitter, Luc Cambier en Bernard Blero, staatsraden, Sébastien Van Drooghenbroeck en Jacques Englebert, assessoren, en Anne-Catherine Van Geersdaele, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves Chauffoureaux, eerste auditeur en Aurore Percy, adjunct-auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Martine Baguet.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 22 oktober 2020.

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten 'op de Raad van State', gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp,[1‡] de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Voorafgaande vormvereisten

Artikel 36, lid 4, van verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 'betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming)', gelezen in samenhang met artikel 57, lid 1, c), en overweging 96 van die verordening, voorziet in een verplichting om de toezichthoudende autoriteit, in dit geval de Gegevensbeschermingsautoriteit bedoeld in de wet van 3 december 2017 'tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit', te raadplegen bij het opstellen van een voorstel voor een door een nationaal parlement vast te stellen wetgevingsmaatregel, of een daarop gebaseerde regelgevingsmaatregel in verband met verwerking.

Het voorliggende voorontwerp van wet bevat bepalingen die de verwerking van persoonsgegevens regelen. Zo wordt

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

l'avantprojet prévoit notamment la création de registres particuliers pour certains navires de mer (article 9 de l'avantprojet), la mise en place d'un procèsverbal électronique (article 133 de l'avantprojet), et la création d'un registre des navires de plaisance (article 137 de l'avantprojet, insérant l'article 5.2.1.5 du Code belge de la Navigation (ciaprès dénommé "le Code")).

Interrogé à ce sujet, le Délégué du Ministre indique que:

"Het voorontwerp werd niet voorgelegd aan de Gegevensbeschermingsautoriteit. Echter werd wel rekening gehouden met de opmerkingen in het advies 1222019 over het koninklijk besluit van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart waarbij de aanbevelingen werd gegeven om sommige zaken, zoals het doel van de verwerking uit het KB op te nemen in de wet. In het toekomstige artikel 5.2.1.2 (pagina 22 van het wetsontwerp) werd toegevoegd dat het doel van de inschrijving van pleziervaartuigen nodig is voor de identificatie van de eigenaar en de handhaving".

Les traitements de données modifiés ou instaurés par l'avantprojet n'ont pas été examinés par l'Autorité de protection des données dans son avis n° 122/2019 du 28 juin 2019, de sorte que l'auteur de l'avantprojet devait recueillir l'avis de cette Autorité.

Il sera veillé à l'accomplissement de cette formalité. Si son accomplissement devait donner lieu à des modifications du texte, les dispositions modifiées ou ajoutées devraient être soumises à la section de législation, conformément à l'article 3, § 1er, alinéa 1er, des lois coordonnées 'sur le Conseil d'État'.

Examen de l'avant-projet

Arrêté de présentation

Dans l'arrêté de présentation, les deux versions linguistiques de l'alinéa mentionnant les ministres proposants seront inversées.

Dispositif

Article 2

1. Au 1°, les mots "paragraphe 1er" doivent être remplacés par les mots "paragraphe 1er, alinéa 1er", et les termes "3.7.1.4, § 3" doivent être remplacés par les termes "3.7.1.4, § 2", l'article 3.7.1.4 du Code ne comportant pas de paragraphe 3.

2. La même observation vaut, *mutatis mutandis*, pour le 2°.

3. Au 3°, dans la phrase introductive, les mots "l'article" seront remplacés par les mots "le paragraphe 1er, alinéa 1er".

bij het voorontwerp onder meer voorzien in het aanleggen van bijzondere registers voor bepaalde zeeschepen (artikel 9 van het voorontwerp), het invoeren van een elektronisch proces-verbaal (artikel 133 van het voorontwerp) en het aanleggen van een register van pleziervaartuigen (artikel 137 van het voorontwerp, waarbij artikel 5.2.1.5 van het Belgisch Scheepvaartwetboek (hierna: "het Wetboek") ingevoegd wordt).

Op een vraag in dat verband heeft de gemachtigde van de minister het volgende geantwoord:

"Het voorontwerp werd niet voorgelegd aan de Gegevensbeschermingsautoriteit. Echter werd wel rekening gehouden met de opmerkingen in het advies 122-2019 over het koninklijk besluit van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart waarbij de aanbevelingen werd gegeven om sommige zaken, zoals het doel van de verwerking uit het KB op te nemen in de wet. In het toekomstige artikel 5.2.1.2 (pagina 22 van het wetsontwerp) werd toegevoegd dat het doel van de inschrijving van pleziervaartuigen nodig is voor de identificatie van de eigenaar en de handhaving."

De Gegevensbeschermingsautoriteit heeft in haar advies 122/2019 van 28 juni 2019 de vormen van gegevensverwerking die bij het voorontwerp gewijzigd of ingevoerd worden, niet onderzocht, zodat de steller van het voorontwerp het advies van die autoriteit had moeten inwinnen.

Er moet op toegezien worden dat dit vormvereiste vervuld wordt. Indien de tekst ten gevolge van het vervullen van dat vormvereiste wijzigingen zou ondergaan, moeten de gewijzigde of toegevoegde bepalingen, overeenkomstig artikel 3, § 1, eerste lid, van de gecoördineerde wetten 'op de Raad van State', aan de afdeling Wetgeving worden voorgelegd.

Onderzoek van het voorontwerp

Indieningsbesluit

In het indieningsbesluit moeten de Franse en de Nederlandse tekst van het lid waarin de voordragende ministers vermeld worden, onderling van plaats verwisseld worden.

Dispositief

Artikel 2

1. In punt 1° moeten de woorden "paragraaf 1" vervangen worden door de woorden "paragraaf 1, eerste lid", en moet de verwijzing naar "3.7.1.4, § 3" vervangen worden door een verwijzing naar "3.7.1.4, § 2", aangezien artikel 3.7.1.4 van het Wetboek geen paragraaf 3 bevat.

2. Dezelfde opmerking geldt, *mutatis mutandis*, voor punt 2°.

3. In de inleidende zin van punt 3° moeten de woorden "het artikel" vervangen worden door de woorden "paragraaf 1, eerste lid".

Article 3

1. Les dispositions insérées par l'article 3 doivent être respectivement renumérotées 24° et 25°, l'article 4 de la loi du 16 juin 2020 'relative au transport de membres du personnel industriel à bord de navires' insérant déjà un 23° dans l'article 1.1.1.3, § 1er, du Code, l'article 4 de la loi du 16 juin 2020 insérant déjà un 23° dans l'article 1.1.1.3, § 1er, du Code.

2. Dans l'avis n° 63.286/4 donné le 30 avril 2018 sur un avantprojet devenu la loi du 5 juillet 2018 'relative à la navigation de plaisance', la section de législation a formulé l'observation suivante:

"Dans la définition des termes 'entreprise de location' figurant au 8°, il serait préférable de ne pas se référer à la notion de 'statuts', laquelle [...] risque [...] de poser des problèmes d'interprétation lorsque la location de 'bateaux' de plaisance est englobée dans un objet social plus large" [2].

Cette observation vaut également pour l'article 3.

Article 11

Dans la version française, l'article 11 est erronément numéroté "Art. 12.".

La numérotation sera corrigée.

Une observation similaire vaut, dans la version française, pour l'article 130 (deuxième occurrence devenant 131) et 148 (devenant 147).

Article 13

La modification opérée par l'article 13 ne concernant que la version néerlandaise du Code, le mot "titre" doit y être remplacé par le mot "titel".

Article 18

Dans le membre de phrase introductif, le terme "2°" doit être omis.

Articles 23 et 24

Pour assurer la cohérence entre l'article 2.3.1.8, § 6, du Code, tel que modifié par l'article 23 de l'avant-projet et le dispositif du paragraphe 4 que l'article 24 de l'avant-projet remplace dans l'article 2.3.1.9 du Code, et partant garantir une meilleure lisibilité des modifications que l'article 23 apporte, les mots "et les limitations contractuelles" seront complétés par les mots "de la compétence".

[2] *http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/63286.pdf.*

Artikel 3

1. De bepalingen die ingevoegd worden bij artikel 3, moeten respectievelijk vernummerd worden als 24° en 25°, aangezien bij artikel 4 van de wet van 16 juni 2020 'betreffende het vervoer van industrieel personeel aan boord van vaartuigen' al een punt 23° ingevoegd is in artikel 1.1.1.3, § 1, van het Wetboek.

2. In advies 63.286/4, gegeven op 30 april 2018 over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 5 juli 2018 'betreffende de pleziervaart' heeft de afdeling Wetgeving de volgende opmerking geformuleerd:

"In de definitie van de term "verhuurbedrijf", in artikel 2, 8°, zou het beter zijn om niet te verwijzen naar het begrip "statuten", dat (…) interpretatieproblemen dreigt te doen rijzen wanneer de verhuring van pleziervaartuigen vervat is in een ruimer doel."[2]

Die opmerking kan eveneens gemaakt worden met betrekking tot artikel 3.

Artikel 11

In de Franse tekst is artikel 11 verkeerdelijk genummerd als "Art. 12".

De nummering moet verbeterd worden.

Een vergelijkbare opmerking geldt, in de Franse tekst, voor artikel 130 (de tweede vermelding ervan wordt 131) en 148 (dat 147 wordt).

Artikel 13

Aangezien de wijziging die bij artikel 13 aangebracht wordt alleen betrekking heeft op de Nederlandse tekst van het Wetboek moet, in de Franse tekst, het woord "titre" vervangen worden door het woord "titel".

Artikel 18

In de inleidende zin moet de vermelding "2°" weggelaten worden.

Artikelen 23 en 24

Teneinde te zorgen voor meer samenhang tussen artikel 2.3.1.8, § 6, van het Wetboek, zoals dat gewijzigd wordt bij artikel 23 van het voorontwerp, en het dispositief van artikel 2.3.1.9, § 4, van het Wetboek, dat vervangen wordt bij artikel 24 van het voorontwerp, en bijgevolg voor een betere leesbaarheid van de wijzigingen die bij artikel 23 aangebracht worden, moeten de woorden "en de contractuele beperkingen" aangevuld worden met de woorden "van de bevoegdheid".

[2] *http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/63286.pdf.*

Article 25

À l'article 25, le terme "11°" doit être omis, la disposition modifiée correspondant à l'alinéa 2 de l'article 2.3.1.19 du Code.

Article 26

1. Au 1°, il y a lieu de préciser que la modification est apportée dans la phrase introductive de l'article 2.3.1.22, § 1er, du Code.

Une observation similaire vaut pour la suite de l'avant-projet et, par exemple, pour l'article 36, 2° dont la première modification concernant l'article 2.3.2.14, § 4, du Code, ne concerne pas l'alinéa 1er, comme tel mais la phrase introductive de l'alinéa 1er.

2. Le 3° tend à modifier l'article 2.3.1.22, § 1er, 2°, du Code, pour y remplacer la référence faite à des obligations par les mots "des connaissements qui sont émis".

L'attention de l'auteur de l'avantprojet doit être attirée sur le fait qu'à l'article 2.3.1.22, § 1er, 2°, b) et c), du Code, il est cependant fait référence à "l'obligation concernée".

Il lui revient par conséquent d'assurer la cohérence de la modification proposée avec les dispositions précitées.

Article 27

L'article 27 tend à remplacer, dans l'article 2.3.2.2, 1°, du Code, le mot "navire" par les mots "navire de mer".

Cette modification ne peut toutefois pas être opérée d'une façon identique dans les deux versions linguistiques de la disposition modifiée.

Le mot "navire" apparait à trois reprises dans la version française de l'article 2.3.2.2, 1°, du Code, alors que le mot "schip" ne possède qu'une seule occurrence dans la version néerlandaise de la même disposition, les mots "propriétaire de navire" ou "navire de mer" y correspondant en effet aux mots "scheepseigenaar" et "zeeschip".

La disposition sera, par conséquent réécrite afin d'identifier avec précision les occurrences du mot "navire" qui doivent y être remplacées dans chacune des versions linguistiques de la disposition en projet.

Cette observation vaut également pour la suite de l'avant-projet [3].

[3] Voir notamment les articles 28, 30, 31, 35, 38, 53, 54, 55, 56, et 101.

Artikel 25

In artikel 25 moet de vermelding "11°" weggelaten worden, aangezien de bepaling die gewijzigd wordt, overeenstemt met het tweede lid van artikel 2.3.1.19 van het Wetboek.

Artikel 26

1. In punt 1° dient gepreciseerd te worden dat de wijziging aangebracht wordt in de inleidende zin van artikel 2.3.1.22, § 1, van het Wetboek.

Een vergelijkbare opmerking geldt voor het vervolg van het voorontwerp en, bijvoorbeeld, voor artikel 36, 2°; de eerste wijziging die bij laatstgenoemde bepaling wordt aangebracht in artikel 2.3.2.14, § 4, van het Wetboek, betreft immers niet het eerste lid, maar de inleidende zin van het eerste lid.

2. Punt 3° strekt ertoe artikel 2.3.1.22, § 1, 2°, van het Wetboek aldus te wijzigen dat daarin de verwijzing naar verbintenissen vervangen wordt door de woorden "de cognossementen die worden uitgegeven".

De aandacht van de steller van het voorontwerp wordt gevestigd op het feit dat in artikel 2.3.1.22, § 1, 2°, b) en c), van het Wetboek, echter verwezen wordt naar "de betrokken verbintenis".

Hij moet er bijgevolg voor zorgen dat er samenhang is tussen de voorgestelde wijziging en de voornoemde bepalingen.

Artikel 27

Artikel 27 strekt ertoe in artikel 2.3.2.2, 1°, van het Wetboek, het woord "schip" te vervangen door het woord "zeeschip".

Die wijziging kan echter niet op eenzelfde manier doorgevoerd worden in de twee talversies van de gewijzigde bepaling.

Het woord "navire" komt drie keer voor in de Franse tekst van artikel 2.3.2.2, 1°, van het Wetboek, terwijl het woord "schip" maar één keer voorkomt in de Nederlandse tekst van dezelfde bepaling, aangezien de woorden "propriétaire de navire" en "navire de mer" daarin immers respectievelijk overeenstemmen met de woorden "scheepseigenaar" en "zeeschip".

De bepaling moet bijgevolg aldus herschreven worden dat daarin nauwkeurig aangegeven wordt welke vermeldingen van het begrip "navire" vervangen moeten worden in elk van de twee taalversies van de ontworpen bepaling.

Die opmerking geldt eveneens voor het vervolg van het voorontwerp.[3]

[3] Zie inzonderheid de artikelen 28, 30, 31, 35, 38, 53, 54, 55, 56, en 101.

Article 28

Au lieu de prévoir qu'un membre de phrase est remplacé par un autre membre de phrase – en l'occurrence, selon le 1°, le mot "navires" est remplacé deux fois par les mots "navires de mer" dans les paragraphes 1er et 2 de l'article 2.3.2.4 du Code – il convient, lorsque la modification concerne certaines subdivisions de la disposition modifiée (paragraphes ou alinéas), d'identifier avec précision la ou les subdivisions où le membre de phrase à remplacer figure, le cas échéant en recourant à l'expression "est remplacé chaque fois" si le mot à remplacer apparait plusieurs fois dans une même subdivision dans laquelle il doit être systématiquement remplacé, et ce en tenant compte, si nécessaire, des particularités propres aux versions linguistiques française et néerlandaise du texte à modifier.

Cette observation vaut pour la suite de l'avantprojet [4].

Article 38

Au 2°, il convient d'omettre les mots "dans l'alinéa 1er", l'article 2.3.2.16 du Code ne comportant qu'un seul alinéa.

Article 39

1. Dans la version française, il convient de fermer les guillemets à la fin du texte en projet.

Cette observation vaut également pour la suite de l'avant-projet [5].

Article 41

Au 3°, les mots "paragraphe 2, 2°" doivent être remplacés par les mots "paragraphe 2, alinéa 1er, 2°".

Article 47

Il convient d'omettre les mots "dans l'alinéa 1er", l'article 2.3.2.27 du Code ne comportant qu'un seul alinéa.

Article 50

Les mots "paragraphe 1er, 1° et 2°" doivent être remplacés par les mots "paragraphe 1er, alinéa 2, 1° et 2°".

Article 51

Il convient d'écrire que "[…] le mot 'navires' est chaque fois remplacé par les mots 'navires de mer'".

[4] Voir les articles 30, 31, 35, 38, 41, 42, 44, 45, 47, 49, 50, 53, 54, 56, 70, 73, 74, 88, 92, 93, 94, 99, 100, 101, 102, 105, 121, 122 et 124.

[5] Cette observation vaut notamment pour les articles 48, 61, et 75.

Artikel 28

In plaats van te bepalen dat een woord vervangen wordt door een ander woord – in casu, wordt luidens punt 1° het woord "schepen" tweemaal vervangen door de woorden "zeeschepen" in de paragrafen 1 en 2 van artikel 2.3.2.4 van het Wetboek – dient men, wanneer de wijziging betrekking heeft op bepaalde onderverdelingen van de bepaling die gewijzigd wordt (paragrafen of leden), de onderverdeling of onderverdelingen waarin het te vervangen woord voorkomt, nauwkeurig aan te geven, waarbij in voorkomend geval gebruik gemaakt moet worden van de wending "wordt telkens vervangen door" als het te vervangen woord meermaals voorkomt in eenzelfde onderverdeling waarin het systematisch vervangen moet worden, en dit rekening houdend, indien nodig, met de eigenheden van de Franse en de Nederlandse versie van de te wijzigen tekst.

Die opmerking geldt voor het vervolg van het voorontwerp.[4]

Artikel 38

In punt 2° dienen de woorden "in het eerste lid" weggelaten te worden aangezien artikel 2.3.2.16 van het Wetboek slechts één lid telt.

Artikel 39

1. In de Franse tekst dienen de aanhalingstekens gesloten te worden aan het einde van de ontworpen tekst.

Die opmerking geldt eveneens voor het vervolg van het voorontwerp.[5]

Artikel 41

In punt 3° moeten de woorden "paragraaf 2, 2°" vervangen worden door de woorden "paragraaf 2, eerste lid, 2°".

Artikel 47

De woorden "in het eerste lid" dienen weggelaten te worden aangezien artikel 2.3.2.27 van het Wetboek slechts één lid telt.

Artikel 50

De woorden "paragraaf 1, 1° en 2°" moeten vervangen worden door de woorden "paragraaf 1, tweede lid, 1° en 2°".

Artikel 51

Men schrijve "(…) wordt het woord 'schepen' telkens vervangen door het woord 'zeeschepen'".

[4] Zie de artikelen 30, 31, 35, 38, 41, 42, 44, 45, 47, 49, 50, 53, 54, 56, 70, 73, 74, 88, 92, 93, 94, 99, 100, 101, 102, 105, 121, 122 en 124.

[5] Die opmerking geldt met name voor de artikelen 48, 61 en 75.

Article 68

Il convient de préciser que l'alinéa nouveau est inséré dans le paragraphe 3 de l'article 2.5.2.4 du Code.

Article 75

Les mots "en question" ne sont pas heureux et sont par ailleurs inutiles. Ils seront omis.

Article 77

L'article 77 tend à ajouter, dans l'article 2.5.3.10, § 2, du Code, une référence à l'article 2.5.3.12, cette dernière disposition y étant insérée par l'article 78 de l'avantprojet.

Il convient également de compléter l'article 2.5.3.10, § 2, du Code, qui ne concerne dans sa version actuelle que l'absence à bord d'un plan d'urgence pour la pollution par les hydrocarbures, par la mention du (nouveau) plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives, dont l'exigence est introduite par l'article 2.5.3.12, en projet.

Article 85

Le 1° modifie l'article 2.6.2.25, § 1er, du Code.

Le commentaire de l'article énonce à cet égard:

"Le paragraphe 1er de l'article 2.6.2.25 n'est pas conforme aux règles de Rotterdam. Il est impossible de collecter tous les documents de transport et ce paragraphe est donc abrogé".

Le 1° sera, le cas échéant, revu pour être conforme à l'intention de l'auteur de l'avantprojet.

Article 95

1. Au 1°, les mots "paragraphe 1er, a)" seront remplacés par les mots "paragraphe 1er, alinéa 2, a)".

2. Au 2°, les mots "paragraphe 1er, b)" seront remplacés par les mots "paragraphe 1er, alinéa 2, b)".

Article 97

1. Les mots "article 2.7.3.17, 2°" seront remplacés par les mots "article 2.7.3.17, alinéa 1er, 2°".

2. Dans la version française, les guillemets qui se trouvent entre le mot "est" et le mot "remplacé" seront omis.

Artikel 68

Er dient gepreciseerd te worden dat het nieuwe lid ingevoegd wordt in paragraaf 3 van artikel 2.5.2.4 van het Wetboek.

Artikel 75

Het woord "desbetreffende" is ongelukkig gekozen en bovendien nutteloos. Het moet weggelaten worden.

Artikel 77

Artikel 77 strekt ertoe, in artikel 2.5.3.10, § 2, van het Wetboek, een verwijzing in te voegen naar artikel 2.5.3.12, aangezien die laatste bepaling in dat Wetboek ingevoegd wordt bij artikel 78 van het voorontwerp.

Artikel 2.5.3.10, § 2, van het Wetboek, dat in zijn huidige versie enkel betrekking heeft op het ontbreken aan boord van een noodplan voor koolwaterstoffenverontreiniging, dient eveneens aangevuld te worden met de vermelding van het (nieuwe) scheepsnoodplan voor mariene verontreiniging door schadelijk vloeistoffen, dat elk zeeschip luidens het ontworpen artikel 2.5.3.12 aan boord moet hebben.

Artikel 85

Bij punt 1° wordt artikel 2.6.2.25, § 1, van het Wetboek gewijzigd.

In de commentaar bij het artikel staat in dat verband:

"Paragraaf 1 van artikel 2.6.2.25 is niet in lijn met de Rotterdam Rules. Het is onmogelijk om alle vervoersdocumenten te verzamelen en bijgevolg wordt deze paragraaf opgeheven."

Punt 1° moet, in voorkomend geval, aldus herzien worden dat het strookt met de bedoeling van de steller van het voorontwerp.

Artikel 95

1. In punt 1° moeten de woorden "paragraaf 1, a)" vervangen worden door de woorden "paragraaf 1, tweede lid, a)".

2. In punt 2° moeten de woorden "paragraaf 1, b)" vervangen worden door de woorden "paragraaf 1, tweede lid, b)".

Artikel 97

1. De woorden "artikel 2.7.3.17, 2°" moeten vervangen worden door de woorden "artikel 2.7.3.17, eerste lid, 2°".

2. In de Franse tekst moeten de aanhalingstekens tussen het woord "est" en het woord "remplacé" weggelaten worden.

Article 100

Les mots “paragraphe 1er, 1°” seront remplacés par les mots “paragraphe 1er, alinéa 1er, 1°”.

Article 106

L’auteur de l’avant-projet vérifiera le bienfondé des modifications que les 1° et 2°, visent à apporter à l’article 2.7.7.2, 3° et 11°, du Code.

Il y a lieu, en effet, de constater:

– que la définition des mots “transbordeur roulier” figurant dans le texte actuel de l’article 2.7.7.2, 3°, du Code, est conforme à l’article 2, 1), de la directive (UE) 2017/2110 du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 ‘relative à un système d’inspections pour l’exploitation en toute sécurité de services réguliers de navires rouliers à passagers et d’engins à passagers à grande vitesse, modifiant la directive 2009/16/CE et abrogeant la directive 1999/35/CE du Conseil’;

– que la définition des mots “blessures graves” figurant dans le texte actuel de l’article 2.7.7.2, 11°, du Code, est conforme à la définition figurant à l’article 4.8 du Code de l’OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer (annexe de la résolution O.M.I. A.849(20)), auquel renvoie l’article 3 de la directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 ‘établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil’.

Article 107

Il semble que la modification concerne l’alinéa 1er et non 2, de l’article 2.7.7.5 du Code.

Article 108

Il convient de préciser que la modification de la version néerlandaise concerne le paragraphe 4 de l’article 2.7.7.9 du Code.

Article 118

Au 2°, les mots “paragraphe 2, 1°” seront remplacés par les mots “paragraphe 2, alinéa 1er, 1°”.

Article 119

Dans le membre de phrase liminaire, le terme “§ 3” sera omis.

Artikel 100

De woorden “paragraaf 1, 1°” moeten vervangen worden door de woorden “paragraaf 1, eerste lid, 1°”.

Artikel 106

De steller van het voorontwerp moet nagaan of de wijzigingen die bij de punten 1° en 2° aangebracht worden in artikel 2.7.7.2, 3° en 11°, van het Wetboek, gegrond zijn.

Er wordt immers vastgesteld dat:

– de definitie van het woord “ro-ro-veerboot” in de huidige tekst van artikel 2.7.7.2, 3°, van het Wetboek, overeenstemt met artikel 2, 1), van richtlijn (EU) 2017/2110 van het Europees Parlement en de Raad van 15 november 2017 ‘betreffende een inspectiesysteem voor de veilige exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op geregelde diensten en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG en tot intrekking van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad’;

– de definitie van de woorden “ernstige verwondingen” in de huidig tekst van artikel 2.7.7.2, 11°, van het Wetboek, overeenstemt met de definitie in artikel 4.8 van de IMO-code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee (bijlage bij IMO-resolutie A.849(20)), waarnaar verwezen wordt in artikel 3 van richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 ‘tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad’.

Artikel 107

Het heeft er alle schijn van dat de wijziging slaat op het eerste lid en niet op het tweede lid van artikel 2.7.7.5 van het Wetboek.

Artikel 108

Er dient gepreciseerd te worden dat de wijziging in de Nederlandse tekst slaat op paragraaf 4 van artikel 2.7.7.9 van het Wetboek.

Artikel 118

In punt 2° moeten de woorden “paragraaf 2, 1°” vervangen worden door de woorden “paragraaf 2, eerste lid, 1°”.

Artikel 119

In de inleidende zin moet de vermelding “§ 3” weggelaten worden.

Article 124

1. Au 2°, les mots “paragraphe 1er, 1° et 2°” seront remplacés par les mots “paragraphe 1er, alinéa 1er, 1° et 2°”.

Article 127

L’article 127 sera complété, afin d’y abroger la phrase “Cependant, aucune sanction d’emprisonnement ou de peine de prison n’est infligée.”, dans l’article 4.1.2.57 du Code.

Article 128

1. À l’article 4.1.2.64, § 6, en projet, du Code, la référence faite, dans la seconde phrase, à l’article 5.2.2.2, 2°, sera remplacée par une référence à l’article 5.5.2.2, 2°.

2. À l’article 4.1.2.64, § 8, en projet, du Code, les mots “visés aux paragraphes 1 à 8” seront remplacés par les mots “visés aux paragraphes 1er à 7”.

Article 129

L’alinéa nouveau que l’article 129 vise à insérer dans l’article 4.2.1.9 du Code, sera inséré dans le paragraphe 1er de cet article.

Articles 130 et 136

L’article 130 vise à compléter l’article 4.2.1.23 du Code par un alinéa visant à rendre “[l]’article 11 de la loi du 15 juin 1935 concernant l’emploi des langues en matière judiciaire applicable à un procès-verbal constatant une infraction pour laquelle seule une amende administrative peut être infligée”. L’article 136 insère une disposition analogue dans l’article 4.2.2.4 du Code.

Selon le commentaire de l’article 130,

“On crée ainsi l’uniformité entre les différentes procédures en vue d’assurer une bonne administration de la justice”.

Le commentaire des articles 130 et 136 gagnerait à indiquer de manière plus explicite les raisons pour lesquelles le régime applicable indépendamment de la modification à l’examen est inadéquat et quelles conséquences concrètes s’attachent au fait de rendre l’article 11 de la loi du 15 juin 1935 ‘concernant l’emploi des langues en matière judiciaire’ applicable aux procès-verbaux qui constatent une infraction uniquement susceptible d’être sanctionnée par une amende administrative.

Article 130 (dans la version française, seconde occurrence, devenant 131)

Sur le plan de la cohérence, l’alinéa qui complète l’article 4.2.1.25 du Code s’articule mal avec les deux alinéas

Artikel 124

1. In punt 2° moeten de woorden “paragraaf 1, 1° en 2°” vervangen worden door de woorden “paragraaf 1, eerste lid, 1° en 2°”.

Artikel 127

In artikel 127 moet ook worden bepaald dat de zin “Er wordt echter geen opsluiting of gevangenisstraf opgelegd” in artikel 4.1.2.57 van het Wetboek wordt opgeheven.

Artikel 128

1. In de tweede zin van het ontworpen artikel 4.1.2.64, § 6, van het Wetboek moet de verwijzing naar artikel 5.2.2.2, 2°, worden vervangen door een verwijzing naar artikel 5.5.2.2., 2°.

2. In het ontworpen artikel 4.1.2.64, § 8, van het Wetboek moeten de woorden “bedoeld in de paragrafen 1 tot 8” worden vervangen door de woorden “bedoeld in de paragrafen 1 tot 7”.

Artikel 129

Het nieuwe lid dat bij artikel 129 wordt ingevoegd in artikel 4.2.1.9 van het Wetboek, zou in paragraaf 1 van dat artikel moeten worden ingevoegd.

Artikelen 130 en 136

Artikel 130 beoogt artikel 4.2.1.23 van het Wetboek aan te vullen met een lid dat “[a]rtikel 11 van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken (…) van toepassing [maakt] op een proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk waarvoor enkel een administratieve geldboete kan worden opgelegd.” Bij artikel 136 wordt een soortgelijke bepaling ingevoegd in artikel 4.2.2.4 van het Wetboek.

In de commentaar bij artikel 130 staat het volgende:

“Zo wordt uniformiteit gecreëerd tussen de verschillende procedures met het oog op het waarborgen van goede rechtspleging.”

Het verdient aanbeveling in de commentaar bij de artikelen 130 en 136 uitdrukkelijker te vermelden waarom de toepasselijke regeling, de voorliggende wijziging buiten beschouwing gelaten, inadequaat is, en wat de concrete gevolgen zijn van het feit dat artikel 11 van de wet van 15 juni 1935 ‘op het gebruik der talen in gerechtszaken’ toepasselijk wordt gemaakt op de processen-verbaal ter vaststelling van een overtreding die alleen met een administratieve geldboete kan worden bestraft.

Artikel 131 (in de Franse tekst, tweede vermelding van artikel 130, dat artikel 131 wordt)

Het lid dat wordt ingevoegd ter aanvulling van artikel 4.2.1.25 van het Wetboek, sluit slecht aan bij de twee bestaande leden

existants, et ce par le fait d'une terminologie variant d'un alinéa à l'autre alors que l'intention de l'auteur semble être de recourir au même concept.

Le nouvel alinéa gagnerait à être réécrit.

Article 133

Les définitions des notions énumérées à l'article 4.2.1.26/1, 1° à 4°, en projet, du Code, s'inspirent de celles figurant à l'article 2, 1° à 4°, de la loi du 17 mars 2019 'portant l'introduction du procèsverbal électronique pour les services d'inspection du Service public fédéral Économie, P.M.E., Classes moyennes et Energie et modifiant le Code pénal social'.

Dans la disposition en projet, les définitions de l'ePv (3°) et de la banque de données ePV (4°) seront toutefois revues afin de ne plus y référer à l'article 3 de la loi du 17 mars 2019.

Article 135

Les mots "article 4.2.1.38, 6°" seront remplacés par les mots "article 4.2.1.38, alinéa 1er, 6°".

Article 136

Au 2°, il sera précisé que la modification concerne l'alinéa 2 de l'article 4.2.2.4 du Code.

Article 137

1. À l'article 5.1.1.2, § 2, alinéa 2, en projet, du Code, il y a lieu de remplacer les mots "la présente loi" par les mots "le présent livre", l'observation valant également pour l'article 5.2.2.1, § 2, alinéa 1er, et § 3, et l'article 5.2.2.5 en projet, du Code.

2. Dans l'avis n° 63.286/4, la section de législation a observé, à propos de l'article 7, devenu l'article 7 de la loi, que:

"Les habilitations au Roi prévues aux 4°, 5° et 9° et relatives aux conditions qui doivent être respectées pour qu'un 'bateau' de plaisance puisse être enregistré, au statut administratif des 'bateaux' de plaisance, et aux conditions auxquelles un enregistrement peut être radié d'office, sont imprécises et gagneraient à être mieux délimitées par le législateur".

L'article 5.2.1.4, 4°, 5° et 9°, en projet, du Code, reproduit, dans les mêmes termes, les 4°, 5° et 9°, de l'article 7 de l'avantprojet de loi 'relatif à la navigation de plaisance', de sorte que cette observation lui est également applicable *mutatis mutandis*.

3. L'article 5.2.2.3, en projet, du Code, reproduit l'article 10 de la loi du 5 juillet 2018.

doordat een verschillende terminologie wordt gebruikt voor wat, volgens de steller, kennelijk een en hetzelfde begrip is.

Het verdient aanbeveling het nieuwe lid te herschrijven.

Artikel 133

De definities van de begrippen opgesomd in het ontworpen artikel 4.2.1.26/1, 1° tot 4°, van het Wetboek, zijn gebaseerd op de definities in artikel 2, 1° tot 4°, van de wet van 17 maart 2019 'tot invoering van het elektronisch proces-verbaal bij de inspectiediensten van de Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O., Middenstand en Energie en tot wijziging van het Sociaal Strafwetboek'.

De definities van het e-PV (3°) en van de databank e-PV (4°) in de ontworpen bepaling moeten evenwel worden herzien zodat ze niet meer verwijzen naar artikel 3 van de wet van 17 maart 2019.

Artikel 135

De woorden "Artikel 4.2.1.38, 6°" moeten vervangen worden door de woorden "Artikel 4.2.1.38, eerste lid, 6°,".

Artikel 136

In punt 2° moet gepreciseerd worden dat de wijziging betrekking heeft op het tweede lid van artikel 4.2.2.4 van het Wetboek.

Artikel 137

1. In het ontworpen artikel 5.1.1.2, § 2, tweede lid, van het Wetboek dienen de woorden "dit wetboek" vervangen te worden door de woorden "dit boek". Deze opmerking geldt ook voor de ontworpen artikelen 5.2.2.1, § 2, eerste lid, en § 3, en 5.2.2.5 van het Wetboek.

2. In advies 63.286/4 heeft de afdeling Wetgeving het volgende opgemerkt over artikel 7, dat artikel 7 van de wet is geworden:

"De machtigingen aan de Koning waarin artikel 7, 4°, 5° en 9°, voorziet en die betrekking hebben op de voorwaarden waaraan voldaan moet zijn opdat een pleziervaartuig geregistreerd kan worden, de voorwaarden betreffende het administratief statuut van de pleziervaartuigen en de voorwaarden waarop een registratie ambtshalve geschrapt kan worden, zijn onnauwkeurig en zouden door de wetgever beter afgebakend moeten worden."

Het ontworpen artikel 5.2.1.4, 4°, 5° en 9°, van het Wetboek, neemt de punten 4°, 5° en 9° van artikel 7 van het voorontwerp van wet 'betreffende de pleziervaart' woordelijk over, zodat die opmerking *mutatis mutandis* ook daarop van toepassing is.

3. In het ontworpen artikel 5.2.2.3 van het Wetboek wordt artikel 10 van de wet van 5 juli 2018 overgenomen.

Dans l'article 5.2.2.3, 3°, en projet, compte tenu de la différence de structure existant entre la loi du 5 juillet 2018 et le nouveau livre 5 du Code, les mots "du présent chapitre" doivent être remplacés par les mots "de la présente section".

Cette observation vaut également pour l'article 5.2.2.6, 1°, en projet, du Code.

4. À l'article 5.2.4.1, en projet, du Code, dans la version française, le mot "utilisés" doit être inséré entre les mots "navires de plaisance" et les mots "à des fins professionnelles".

5. À l'article 5.3.1.1, alinéa 2, en projet, du Code, la référence à l'article 2.3.1.11, § 4, doit être remplacée par une référence à l'article 2.3.1.12, § 4 du Code.

L'occasion de la présente modification pourrait être mise à profit pour remplacer, dans l'article 3.3.1.1, alinéa 2, du Code, la référence à "l'article 2.3.1.11, § 4," par une référence à "l'article 2.3.1.12, § 4".

Article 138

Dans le membre de phrase liminaire, il convient de mentionner les modifications déjà subies par l'article 2, 1°, de la loi du 25 décembre 2016 'instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation'.

Par ailleurs, afin de respecter l'ordre chronologique des législations mentionnées à l'article 2, 1°, de la loi du 25 décembre 2016, il convient de prévoir que dans cette disposition "est inséré un nouveau premier tiret rédigé comme suit: […]".

Article 140

L'article 140 tend à remplacer, dans la loi du 25 décembre 2016, "l'article 14/3, inséré par la loi du XXX".

Le commentaire de l'article précise à cet égard:

"L'article 14/3 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation est adapté car plusieurs lois pour lesquelles une transaction est possible sont désormais intégrées dans le CBN et la référence doit donc être adaptée".

Cet article 14/3 que l'article 140 de l'avant-projet projet vise à remplacer, n'a cependant pas encore été adopté par le législateur. Son insertion, ainsi que celle de nouveaux articles 14/1, 14/2, 14/4 et 14/5, est prévue par l'article 28 d'une proposition de loi 'modifiant diverses lois sur la navigation en vue d'optimiser la politique de respect des dispositions légales

In het ontworpen artikel 5.2.2.3, 3°, moeten, gelet op de verschillende structuur van de wet van 5 juli 2018 en het nieuwe boek 5 van het Wetboek, de woorden "van dit hoofdstuk" worden vervangen door de woorden "van deze afdeling".

Deze opmerking geldt ook voor het ontworpen artikel 5.2.2.6, 1°, van het Wetboek.

4. In de Franse tekst van het ontworpen artikel 5.2.4.1 van het Wetboek moet het woord "utilisés" worden ingevoegd tussen de woorden "navires de plaisance" en de woorden "à des fins professionnelles".

5. In het ontworpen artikel 5.3.1.1, tweede lid, van het Wetboek moet de verwijzing naar artikel 2.3.1.11, § 4, worden vervangen door een verwijzing naar artikel 2.3.1.12, § 4, van het Wetboek.

Van de gelegenheid zou gebruik kunnen worden gemaakt om de verwijzing naar "artikel 2.3.1.11, § 4" in artikel 3.3.1.1, tweede lid, van het Wetboek te vervangen door een verwijzing naar "artikel 2.3.1.12, § 4".

Artikel 138

In de inleidende zin dienen de wijzigingen te worden vermeld die reeds zijn aangebracht in artikel 2, 1°, van de wet van 25 december 2016 'tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten'.

Om de chronologische volgorde te respecteren van de wetgevende teksten vermeld in artikel 2, 1°, van de wet van 25 december 2016, dient overigens te worden bepaald dat in die bepaling "een nieuw eerste streepje wordt ingevoegd, luidende: (…)."

Artikel 140

Bij artikel 140 wordt "[a]rtikel 14/3, ingevoegd door de wet van XXX", in de wet van 25 december 2016 vervangen.

In de commentaar bij dat artikel wordt daarover het volgende gezegd:

"Artikel 14/3 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten wordt aangepast aangezien verscheidene wetten waarvoor een minnelijk schikking mogelijk is, nu worden geïntegreerd in het BSW en de referentie daardoor moeten worden aangepast."

Dat artikel 14/3, dat bij artikel 140 van het voorontwerp wordt vervangen, is echter nog niet door de wetgever aangenomen. Het zou, evenals de nieuwe artikelen 14/1, 14/2, 14/4 en 14/5, worden ingevoegd bij artikel 28 van een voorstel van wet 'tot wijziging van verscheidene scheepvaartwetten voor de optimalisatie van het handhavingsbeleid in de scheepvaart'

dans le domaine de la navigation', qui est actuellement discutée devant la Commission Mobilité, Entreprises publiques et Institutions fédérales de la Chambre [6].

L'article 140 de l'avant-projet est, par conséquent, prématuré.

Article 141

Dans la version française, il a lieu de corriger la dénomination du "Protection and Indemnity Club".

Article 146

L'article 5*ter* en projet doit être complété afin de mentionner la disposition légale en vertu de laquelle l'analyse de risque et son évaluation sont prévues.

Le greffier, *Le président,*

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE — Martine BAGUET

[6] *Doc. parl.*, Chambre, 20192020, n° 55-743/1.

dat momenteel wordt besproken in de Commissie Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen van de Kamer.[6]

Artikel 140 van het voorontwerp is bijgevolg prematuur.

Artikel 141

In de Franse tekst dient de benaming "Protection and Indemnity Club" correct te worden geschreven.

Artikel 146

In het ontworpen artikel 5*ter* moet ook worden vermeld bij welke wettelijke bepaling wordt voorzien in de risicoanalyse en de evaluatie ervan.

De griffier, *De voorzitter,*

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE — Martine BAGUET

[6] *Parl.St.* Kamer 2019-20, nr. 55-743/001.

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition du ministre de la Mobilité et du ministre de la Justice et de la Mer du Nord,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre de la Mobilité et le ministre de la Justice et de la Mer du Nord sont chargés de présenter en notre nom à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

CHAPITRE 1ER

Disposition introductive

Article 1er

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

CHAPITRE 2

Modifications au livre 1er du Code belge de la Navigation

Art. 2

À l'article 1.1.1.1, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 1er, alinéa 1er, 7°, le mot "7.1.4, § 3" est remplacé par le mot "3.7.1.4, § 2";

2° dans le paragraphe 1er, alinéa 1er, 49°, le mot "7.1.4, § 3" est remplacé par le mot "2.7.1.4, § 2".

3° le paragraphe 1er, alinéa 1er, est complété par un 66° rédigé comme suit:

"66° "Règlement double coque": le Règlement (UE) n° 530/2012 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2012 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op de voordracht van de minister van Mobiliteit en van de minister van Justitie en Noordzee,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Mobiliteit en de minister van Justitie en Noordzee zijn ermee belast in onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

HOOFDSTUK 1

Inleidende bepaling

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

HOOFDSTUK 2

Wijzigingen aan boek 1 van het Belgisch Scheepvaartwetboek

Art. 2

In artikel 1.1.1.1 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, eerste lid, 7° wordt het woord "7.1.4, § 3" vervangen door het woord "3.7.1.4, § 2";

2° in paragraaf 1, eerste lid, 49° wordt het woord "7.1.4, § 3" vervangen door het woord "2.7.1.4, § 2".

3° paragraaf 1, eerste lid, wordt aangevuld met een bepaling 66°, luidende:

"66° "Dubbelwand-Verordening": de Verordening (EU) nr. 530/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2012 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige

conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque.”.

Art. 3

L’article 1.1.1.3, § 1er du même Code, modifié par la loi du 16 juin 2020, est complété par les 24° et 25° rédigés comme suit:

“24° “navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles”: tout navire de plaisance qui est utilisé lors de l’exercice d’une activité économique, avec ou sans but lucratif, par une entreprise ou une personne physique, indépendamment du lieu où cette activité est exercée, ainsi que tout navire de plaisance qui est enregistré par une entreprise de location;

25° “entreprise de location”: une personne morale ayant inclus la location de navires de plaisance dans ses statuts.”.

Art. 4

L’article 1.1.1.4 du même Code est complété par un 6° rédigé comme suit:

“6° ZEE: la zone économique exclusive belge telle que définie et délimitée par la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord.”.

Art. 5

À l’article 1.2.1.2 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° à l’alinéa 1er, les mots “constatés, le jour de leur remise et” sont remplacés par le mot “constatés”;

2° l’alinéa 3 est remplacé par ce qui suit:

“Si plusieurs titres soumis à la publicité ont été présentés le même jour au Registre naval belge, la préférence se détermine d’après le numéro d’ordre sous lequel la remise des titres aura été mentionnée par le Registre naval belge au registre de dépôts, qui est attribué sur la base du moment de leur remise, pour autant qu’elle puisse être constatée.”

3° le dernier alinéa est abrogé.

uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen.”.

Art. 3

Artikel 1.1.1.3, § 1, van hetzelfde Wetboek, gewijzigd door de wet van 16 juni 2020, wordt aangevuld met de bepalingen onder 24° en 25°, luidende:

“24° “pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsgebruik”: elk pleziervaartuig dat wordt gebruikt bij de uitoefening van een economische activiteit, met of zonder winstoogmerk, door een onderneming of een natuurlijk persoon, ongeacht de plaats waar deze activiteit wordt uitgeoefend, evenals elk pleziervaartuig dat wordt geregistreerd door een verhuurbedrijf;

25° “verhuurbedrijf”: een rechtspersoon die in zijn statuten het verhuur van pleziervaartuigen heeft opgenomen.”.

Art. 4

Artikel 1.1.1.4 van hetzelfde Wetboek wordt aangevuld met de bepaling onder 6°, luidende:

“6° EEZ: de Belgisch exclusieve economische zone zoals bepaald en afgebakend bij de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee.”.

Art. 5

In artikel 1.2.1.2 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden “worden, op de dag van hun aanbieding en” vervangen door het woord “worden”;

2° het derde lid wordt vervangen als volgt:

“Indien op dezelfde dag verscheidene aan de regel van de openbaarheid onderworpen titels op het Belgisch Scheepsregister zijn aangeboden, wordt de voorrang bepaald naar het volgnummer waaronder het Belgisch Scheepsregister de overhandiging heeft vermeld in het register van neerlegging dat wordt toegekend op basis van het tijdstip van aanbieding, voor zover dit kan worden vastgesteld.”

3° het laatste lid wordt opgeheven.

CHAPITRE 3

Modifications au livre 2 du Code belge de la Navigation

Art. 6

Dans l'article 2.2.1.6 du même Code, le paragraphe 5 est abrogé.

Art. 7

Dans la version néerlandaise de l'article 2.2.1.9, § 1er, alinéa 2 du même Code, les mots "register der zeeschepen" sont remplacés par le mot "zeeschepenregister".

Art. 8

Dans l'article 2.2.1.9, § 5, 1° du même Code, le c) est remplacé par ce qui suit: "l'affréteur coque nue ne peut modifier le nom du navire de mer ni inscrire celui-ci sous un autre nom dans le registre des affrètements coque nue qu'après que le Registre naval belge et les créanciers hypothécaires l'y ont autorisé expressément et au préalable".

Art. 9

Dans le même Code, il est inséré un article 2.2.1.10/1 rédigé comme suit:

"Art. 2.2.1.10/1. Registres particuliers pour certains navires de mer

Le Roi peut déterminer que des navires de mer spécifiés doivent ou peuvent être enregistrés dans un ou plusieurs registres spéciaux. A cet égard, le Roi peut:

1° déterminer les conditions auxquelles le navire de mer, son propriétaire, son armateur ou son exploitant doivent se conformer au préalable;

2° réglementer la présentation de données et la forme des registres créés à cet effet, ainsi que la manière dont le ou les registres sont gérés.".

Art. 10

Dans l'article 2.2.1.27, alinéa 1er, les mots "le navire sur lequel" sont remplacés par les mots "le débiteur à charge duquel".

HOOFDSTUK 3

Wijzigingen aan boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek

Art. 6

In artikel 2.2.1.6 van hetzelfde Wetboek wordt paragraaf 5 opgeheven.

Art. 7

In de Nederlandse versie van artikel 2.2.1.9, § 1, tweede lid van de hetzelfde Wetboek worden de woorden "register der zeeschepen" vervangen door het woord "zeeschepenregister".

Art. 8

In artikel 2.2.1.9, § 5, 1°, van hetzelfde Wetboek wordt de bepaling onder c) aangevuld met de woorden ", dan nadat het Belgisch Scheepsregister en de hypothecaire schuldeisers daarin uitdrukkelijk en voorafgaand hebben toegestemd".

Art. 9

In hetzelfde Wetboek wordt een artikel 2.2.1.10/1 ingevoegd, luidende:

"Art. 2.2.1.10/1. Bijzondere registers voor bepaalde zeeschepen

De Koning kan bepalen dat nader aangeduide zeeschepen moeten of mogen worden geregistreerd in een of meer bijzondere registers. Daarbij kan de Koning:

1° de voorwaarden bepalen waaraan het zeeschip, zijn eigenaar, zijn reder of zijn exploitant daartoe vooraf moeten voldoen;

2° de overmaking van gegevens en de vorm van de daartoe opgemaakte registers regelen, evenals de wijze waarop het register of de registers worden beheerd.".

Art. 10

In artikel 2.2.1.27, eerste lid, worden de woorden "het schip aanwijst waarop" vervangen door de woorden "de schuldenaar aanwijst ten laste van wie".

Art. 11

Dans la version française de l'article 2.2.2.1, § 1er, le mots "l'on entend par par" vervangen door de woorden "l'on entend par".

Art. 12

Dans la version française de l'article 2.2.3.1, § 2, du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° le mot "qui" est inséré entre les mots "du livre 4" et les mots "y ont trait";

2° les mots "est assimilé" sont remplacés par les mots ", sont assimilés".

Art. 13

Dans la version néerlandaise de l'article 2.2.3.3 du même Code, le mot "titel" est supprimé.

Art. 14

Dans l'article 2.2.3.13, § 1er, alinéa 2 du même Code, les mots "se trouve à l'étranger" sont remplacés par les mots "ne se trouve pas en Belgique".

Art. 15

Dans l'article 2.2.4.5, § 1er, 2° du même Code, le mot "prise," est supprimé.

Art. 16

Dans l'article 2.2.5.14, paragraphe 1er, 3° du même Code, le c) est abrogé.

Art. 17

Dans l'article 2.2.5.20, § 1er du même Code, le 6° est abrogé.

Art. 18

À l'article 2.2.5.35 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

Art. 11

In de Franse versie van artikel 2.2.2.1, § 1, worden de woorden '"l"on entend par par" vervangen door de woorden "l"on entend par".

Art. 12

In de Franse versie van artikel 2.2.3.1, § 2 ,van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het woord "qui" wordt ingevoegd tussen de woorden "du livre 4" en de woorden "y ont trait";

2° de woorden "est assimilé" worden vervangen door de woorden ", sont assimilés".

Art. 13

In artikel 2.2.3.3 van hetzelfde Wetboek wordt het woord "titel" opgeheven.

Art. 14

In artikel 2.2.3.13, § 1, tweede lid van hetzelfde Wetboek worden de woorden "in het buitenland" vervangen door de woorden "niet in België".

Art. 15

In artikel 2.2.4.5, § 1, 2° van hetzelfde Wetboek wordt het woord "prijsmaking," opgeheven.

Art. 16

In artikel 2.2.5.14, paragraaf 1, 3° van hetzelfde Wetboek wordt de bepaling onder c) opgeheven.

Art. 17

In artikel 2.2.5.20, § 1, van hetzelfde Wetboek wordt de bepaling onder 6° opgeheven.

Art. 18

In artikel 2.2.5.35 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° l'intitulé est remplacé par "Éléments du navire et accessoires du navire";

2° au 2°, les mots ", aux accessoires du navire et au fret" sont remplacés par les mots "et aux accessoires du navire".

Art. 19

Dans l'article 2.2.5.47 du même Code, le 2° est abrogé.

Art. 20

Dans l'article 2.2.5.50, alinéa 2 du même Code, les mots "l'acte authentique de mainlevée" sont remplacés par les mots "l'acte authentique de mainlevée dans lequel le fonctionnaire instrumentant certifie unilatéralement que le créancier a marqué son accord à cette radiation ou réduction".

Art. 21

Dans l'article 2.2.6.1 du même Code, le 1° est complété par ce qui suit: "r) les amendes administratives imposées conformément au présent code ou la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation;".

Art. 22

Dans l'article 2.3.1.5, § 4 du même Code, les mots "ne doivent pas consulter les autres copropriétaires quirataires" sont remplacés par les mots "doivent consulter les autres copropriétaires quirataires, sauf s'il en est convenu autrement".

Art. 23

Dans l'article 2.3.1.8, § 6 du même Code, les mots "et les limitations contractuelles de la compétence" sont insérés entre les mots "La nomination" et "d'un armateur-gérant quirataire".

Art. 24

Dans l'article 2.3.1.9 du même Code, le paragraphe 4 est remplacé par ce qui suit:

1° het opschrift wordt vervangen door "Scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren";

2° in 2° worden de woorden ", het scheepstoebehoren en de vracht" vervangen door de woorden "en het scheepstoebehoren".

Art. 19

In artikel 2.2.5.47 van hetzelfde Wetboek wordt de bepaling onder 2° opgeheven.

Art. 20

In artikel 2.2.5.50, tweede lid van hetzelfde Wetboek worden de woorden 'authentieke akte van opheffing", vervangen door de woorden "authentieke akte van opheffing waarin de instrumenterende ambtenaar eenzijdig bevestigt dat de schuldeiser zijn toestemming heeft verleend met deze doorhaling of vermindering".

Art. 21

In artikel 2.2.6.1 van hetzelfde Wetboek wordt de bepaling onder 1° aangevuld als volgt: "r) administratieve geldboetes overeenkomstig dit wetboek of de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes in toepassing van inbreuken op de scheepvaartwetten;".

Art. 22

In paragraaf 4 van artikel 2.3.1.5 van hetzelfde Wetboek worden de woorden "niet raadplegen" vervangen door de woorden "raadplegen, tenzij anders overeengekomen".

Art. 23

In artikel 2.3.1.8, paragraaf 6 van hetzelfde Wetboek worden de woorden "en de contractuele beperkingen van de bevoegdheid" ingevoegd tussen de woorden "De benoeming" en "van een quiratair".

Art. 24

In artikel 2.3.1.9 van hetzelfde Wetboek wordt paragraaf 4 vervangen als volgt:

"§ 4. Les limitations contractuelles de la compétence de l'armateur-gérant quirataire sont opposables aux tiers si elles ont été rendues publiques.".

Art. 25

Dans la version française de l'article 2.3.1.19, alinéa 2 du même Code, le mot "est" est supprimé.

Art. 26

À l'article 2.3.1.22, § 1er du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans la phrase introductive, les mots "des obligations" sont supprimés;

2° dans le paragraphe 1er, 1°, les mots "qui sont contractées" sont remplacés par les mots "des obligations qui sont contractées";

3° dans le paragraphe 1er, 2°, la phrase introductive, les mots "qui sont contractées" sont remplacés par les mots "des connaissements qui sont émis";

4° dans le paragraphe 1er, 2°, sous b,, les mots "l'obligation concernée" sont remplacés par les mots "le connaissement concerné";

5° dans le paragraphe 1er, 2° , sous c, les mots "de l'obligation concernée" sont remplacés par les mots "du connaissement concerné".

Art. 27

Dans l'article 2.3.2.2, 1° du même Code, les mots "l'exploitation du navire" sont remplacés par les mots "l'exploitation du navire de mer".

Art. 28

À l'article 2.3.2.4 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphes 1er , le mot "navires" est remplacé chaque fois par les mots "navires de mer";

2° dans le paragraphe 2, le mot "navires" est remplacé chaque fois par les mots "navires de mer";

"§ 4. Contractuele beperkingen van de bevoegdheid van de quirataire scheepsbeheerder zijn tegenstelbaar aan derden wanneer ze openbaar zijn gemaakt.".

Art. 25

In de Franse versie van artikel 2.3.1.19, tweede lid van hetzelfde Wetboek wordt het woord "*est*" in het tweede lid opgeheven.

Art. 26

In artikel 2.3.1.22, paragraaf 1 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de inleidende zin worden de woorden "de verbintenissen" opgeheven;

2° in paragraaf 1, 1° worden de woorden "die door de kapitein" vervangen door de woorden "de verbintenissen die door de kapitein";

3° in paragraaf 1, 2°, inleidende zin,worden de woorden "die worden aangegaan" vervangen door de woorden "de cognossementen die worden uitgegeven";

4°in paragraaf 1, 2°, onder b, worden de woorden "de betrokken verbintenis" vervangen door de woorden "het betrokken cognossement";

5° in paragraaf 1, 2°, onder c, worden de woorden "de betrokken verbintenis" vervangen door de woorden "het betrokken cognossement".

Art. 27

In artikel 2.3.2.2, 1° van hetzelfde Wetboek worden de woorden "exploiteren van het schip" vervangen door het woord "exploiteren van het zeeschip".

Art. 28

In artikel 2.3.2.4 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 wordt het woord "schepen" telkens vervangen door het woord "zeeschepen";

2° in paragraaf 2 wordt het woord "schepen" telkens vervangen door het woord "zeeschepen";

3° dans le paragraphe 3, le mot “navire” est remplacé par les mots “navire de mer”.

Art. 29

Dans l’article 2.3.2.5, paragraphe 1er, alinéa 1er et alinéa 2, 1° du même Code, le mot “navire” est remplacé chaque fois par les mots “navire de mer”.

Art. 30

À l’article 2.3.2.8 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l’intitulé, le mot “navires” est remplacé par les mots “navires de mer”;

2° dans le paragraphes 1er, le mot “navire” est remplacé fois par les mots “navire de mer”;

3° dans le paragraphe 2, le mot “navire” est remplacé fois par les mots “navire de mer”;

4° dans le paragraphe 3, le mot “navire” est remplacé fois par les mots “navire de mer”;

5° dans le paragraphe 6, le mot “navire” est remplacé fois par les mots “navire de mer”;

6° dans le paragraphe 7, le mot “navire” est remplacé fois par les mots “navire de mer”;

7° dans le paragraphe 8, le mot “navire” est remplacé fois par les mots “navire de mer”;

Art. 31

À l’article 2.3.2.9 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l’intitulé, le mot “navires” est remplacé par les mots “navires de mer”;

2° dans le paragraphe 1er, alinéa 1er, les mot “chaque navire” sont remplacés par les mots “chaque navire de mer”;

3° dans la version française du paragraphe 1er, alinéa 1er, les mots “que le navire est” sont remplacées par les mots “qu’il est”;

4° dans le paragraphe 3, le mot “navire” est remplacé par les mots “navire de mer”.

3° in paragraaf 3 wordt het woord “schip” vervangen door het woord “zeeschip”.

Art. 29

In artikel 2.3.2.5, paragraaf 1, eerste lid en tweede lid 1°, van hetzelfde Wetboek wordt het woord “schip” telkenmale vervangen door het woord “zeeschip”.

Art. 30

In artikel 2.3.2.8 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de hoofding wordt het woord “schepen” vervangen door het woord “zeeschepen”;

2° in paragraaf 1 wordt het woord “schip” vervangen door het woord “zeeschip”;

3° in paragraaf 2 wordt het woord “schip” vervangen door het woord “zeeschip”;

3° in paragraaf 3 wordt het woord “schip” vervangen door het woord “zeeschip”;

4° in paragraaf 6 wordt het woord “schip” vervangen door het woord “zeeschip”;

5° in paragraaf 7 wordt het woord “schip” vervangen door het woord “zeeschip”;

6° in paragraaf 8 wordt het woord “schip” vervangen door het woord “zeeschip”.

Art. 31

In artikel 2.3.2.9 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de hoofding wordt het woord “schepen” vervangen door het woord “zeeschepen”;

2° in paragraaf 1, eerste lid, worden de woorden “elk schip” vervangen door het woord “elk zeeschip”;

3° in de Franse versie van paragraaf 1, eerste lid, worden de woorden “que le navire est” vervangen door de woorden “qu”il est”;

4° in paragraaf 3 wordt het woord “schip” vervangen door het woord “zeeschip”.

Art. 32

À l'article 2.3.2.10 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'intitulé, le mot "navires" est remplacé par les mots "navires de mer";

2° dans les paragraphes 1er, alinéa 1er, et 3, le mot "navire" est remplacé deux fois par les mots "navire de mer".

Art. 33

À l'article 2.3.2.11 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'intitulé, le mot "navires" est remplacé par les mots "navires de mer";

2° dans les paragraphes 1er, alinéa 1er, et 3, le mot "navire" est remplacé deux fois par les mots "navire de mer".

Art. 34

À l'article 2.3.2.12 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'intitulé, le mot "navires" est remplacé par les mots "navires de mer";

2° dans l'alinéa 1er, le mot "navire" est remplacé par les mots "navire de mer".

Art. 35

Dans l'article 2.3.2.13 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 1er, 1°, le mot "navire" est remplacé par les mots "navire de mer".

2° dans le paragraphe 1er, 3°, les mots "lorsque le navire" sont remplacées par les mots "lorsque le navire de mer".

Art. 36

À l'article 2.3.2.14 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

Art. 32

In artikel 2.3.2.10 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de hoofding wordt het woord "schepen" vervangen door het woord "zeeschepen";

2° in paragrafen 1, eerste lid, en 3 wordt het woord "schip" tweemaal vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 33

In artikel 2.3.2.11 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de hoofding wordt het woord "schepen" vervangen door het woord "zeeschepen";

2° in paragrafen 1, eerste lid, en 3 wordt het woord "schip" tweemaal vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 34

In artikel 2.3.2.12 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de hoofding wordt het woord "schepen" vervangen door het woord "zeeschepen";

2° in het eerste lid wordt het woord "schip" vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 35

In artikel 2.3.2.13, van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, 1° wordt het woord "schip" vervangen door het woord "zeeschip";

2° in paragraaf 1, 3° worden de woorden "wanneer het schip" vervangen door de woorden "wanneer het zeeschip".

Art. 36

In artikel 2.3.2.14 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° dans l'intitulé, le mot "navires" est remplacé par les mots "navires de mer";

2° dans les paragraphes 1er, alinéas 1er et 2, paragraphe 2, alinéas 1er et 2, paragraphe 3, alinéas 1er et 2, paragraphe 4, la phrase introductive et 1° et 2°, le mot "navire" est remplacé neuf fois par les mots "navire de mer".

Art. 37

Dans l'article 2.3.2.15, paragraphes 2, 3 et 4 du même Code, le mot "navire" est remplacé trois fois par les mots "navire de mer".

Art. 38

À l'article 2.3.2.16 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'intitulé, le mot "Navires" est remplacé par les mots "Navires de mer";

2° le mot "navire" est remplacé chaque fois par les mots "navire de mer".

Art. 39

L'article 2.3.2.17 du même Code est complété par un alinéa rédigé comme suit:

"Le Roi peut étendre l'application de la Convention CLC 1992, de la Convention BUNKER et de la Convention WRC aux navires de mer qui ne relèvent pas de ces conventions. À cet égard, des dispositions qui dérogent aux conventions susmentionnées et au présent chapitre peuvent être adoptées.".

Art. 40

L'article 2.3.2.19 du même Code est complété par un alinéa rédigé comme suit:

"Pour l'application de la présente sous-section ou de ses arrêtés d'exécution, les membres du personnel industriel qui satisfont aux conditions de l'article 2.2.3.16, paragraphe 2 ne sont pas considérés comme des passagers.".

1° in de hoofding wordt het woord "schepen" vervangen door het woord "zeeschepen";

2° in paragrafen 1, eerste en tweede lid, paragraaf 2, eerste en tweede lid, paragraaf 3, eerste en tweede lid, paragraaf 4, inleidende zin, en 1° en 2°, wordt het woord "schip" negenmaal vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 37

In artikel 2.3.2.15, paragrafen 2, 3 en 4 van hetzelfde Wetboek wordt het woord "schip" driemaal vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 38

In artikel 2.3.2.16 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de hoofding wordt het woord "Schepen" vervangen door het woord "Zeeschepen";

2° wordt het woord "schip" telkenmale vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 39

Artikel 2.3.2.17 van hetzelfde Wetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:

"De Koning kan de toepassing van het CLC-Verdrag 1992, het BUNKER-Verdrag en het WRC-Verdrag uitbreiden naar zeeschepen die niet onder deze verdragen vallen. Daarbij kunnen bepalingen worden vastgesteld die van bovenvermelde verdragen en van dit hoofdstuk afwijken.".

Art. 40

Artikel 2.3.2.19 van hetzelfde Wetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:

"Voor de toepassing van deze onderafdeling of zijn uitvoeringsbesluiten wordt industrieel personeel dat voldoet aan de voorwaarden van artikel 2.2.3.16, paragraaf 2 niet beschouwd als passagier.".

Art. 41

À l'article 2.3.2.21 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'intitulé, le mot "navires" est remplacé par les mots "navires de mer";

2° dans le paragraphe 1er, les mots "navire enregistré ou immatriculé" sont remplacés par les mots "navire de mer enregistré";

3° dans le paragraphe 2, alinéa 1er, phrase introductive, les mots "navire enregistré ou immatriculé" sont remplacés par les mots "navire de mer enregistré";

4° dans le paragraphe 2, alinéa 1er, 2°, le mot "navire" est remplacé par les mots "navire de mer";

5° dans paragraphe 4, le mot "navire" est remplacé par les mots "navire de mer".

Art. 42

À l'article 2.3.2.22 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'intitulé, le mot "navires" est remplacé par les mots "navires de mer";

2° dans le paragraphe 1er, alinéa 1er, le mot "navire" est remplacé par les mots "navire de mer";

3° dans le paragraphe 3, le mot "navire" est remplacé par les mots "navire de mer".

Art. 43

À l'article 2.3.2.23 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'intitulé, le mot "navires" est remplacé par les mots "navires de mer";

2° dans l'alinéa 1er, le mot "navire" est remplacé par les mots "navire de mer".

Art. 44

À l'article 2.3.2.24 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

Art. 41

In artikel 2.3.2.21 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de hoofding wordt het woord "schepen" vervangen door het woord "zeeschepen";

2° in paragraaf 1 worden de woorden "geregistreerd of teboekstaand schip" vervangen door het woord "geregistreerd zeeschip";

3° in paragraaf 2, eerste lid, inleidende zin, worden de woorden "geregistreerd of teboekstaand schip" vervangen door het woord "geregistreerd zeeschip";

4° in paragraaf 2, eerste lid, 2° wordt het woord "schip" vervangen door het woord "zeeschip";

5° in paragraaf 4 wordt het woord "schip" vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 42

In artikel 2.3.2.22 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de hoofding wordt het woord "schepen" vervangen door het woord "zeeschepen";

2° in paragraaf 1, eerste lid, wordt het woord "schip" tweemaal vervangen door het woord "zeeschip";

3° in paragraaf 3 wordt het woord "schip" vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 43

In artikel 2.3.2.23 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de hoofding wordt het woord "schepen" vervangen door het woord "zeeschepen";

2° in het eerste lid wordt het woord "schip" vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 44

In artikel 2.3.2.24 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° dans paragraphe 1er, 1°, le mot “navire” est remplacé par les mots “navire de mer”;

2° dans paragraphe 1er, 3°, le mot “navire” est remplacé par les mots “navire de mer”.

Art. 45

À l’article 2.3.2.25 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l’intitulé, le mot “navires” est remplacé par les mots “navires de mer”;

2° dans le paragraphe 1er, alinéa 1er, le mot “navire” est remplacé par les mots “navire de mer”;

3° dans le paragraphe 1er, alinéa 2, le mot “navire” est remplacé par les mots “navire de mer”;

4° dans le paragraphe 2, alinéa 1er, phrase introductive, le mot “navire” est remplacé par les mots “navire de mer”;

5° dans le paragraphe 2, alinéa 1er, 2°,le mot “navire” est remplacé par les mots “navire de mer”;

6° dans le paragraphe 3, le mot “navire” est remplacé chaque fois par les mots “navire de mer”.

Art. 46

Dans l’article 2.3.2.26, paragraphe 2 du même Code, le mot “navire” est remplacé par les mots “navire de mer”.

Art. 47

À l’article 2.3.2.27 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l’intitulé, le mot “Navires” est remplacé par les mots “Navires de mer”;

2° le mot “navire” est remplacé chaque fois par les mots “navire de mer”.

Art. 48

L’article 2.3.2.28 du même Code est complété par un alinéa rédigé comme suit:

1° in paragraaf 1, 1° wordt het woord “schip” vervangen door het woord “zeeschip”;

3° in paragraaf 1, 3° wordt het woord “schip” vervangen door het woord “zeeschip”.

Art. 45

In artikel 2.3.2.25 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de hoofding wordt het woord “schepen” vervangen door het woord “zeeschepen”;

2° in paragraaf 1, eerste lid, wordt het woord “schip” vervangen door het woord “zeeschip”;

3° in paragraaf 1, tweede lid, wordt het woord “schip” vervangen door het woord “zeeschip”;

4° in paragraaf 2, eerste lid, inleidende zin, wordt het woord “schip” vervangen door het woord “zeeschip”;

5° in paragraaf 2, eerste lid, 2°, wordt het woord “schip” vervangen door het woord “zeeschip”,

6° in paragraaf 3 wordt het woord “schip” telkenmale vervangen door het woord “zeeschip”.

Art. 46

In artikel 2.3.2.26, paragraaf 2 van hetzelfde Wetboek wordt het woord “schip” vervangen door het woord “zeeschip”.

Art. 47

In artikel 2.3.2.27 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de hoofding wordt het woord “Schepen” vervangen door het woord “Zeeschepen”;

2° wordt het woord “schip” telkenmale vervangen door het woord “zeeschip”.

Art. 48

Artikel 2.3.2.28 van hetzelfde Wetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:

"Le Roi peut étendre l'application de la Convention PAL aux navires de mer qui ne relèvent pas de cette convention. À cet égard, des dispositions qui dérogent à la convention susmentionnée et au présent chapitre peuvent être adoptées.".

Art. 49

Dans l'article 2.3.2.30 du même Code les modifications suivantes sont apportées:

1° dans paragraphe 1er, 3°, les mots "du navire" sont chaque fois remplacés par les mots "du navire de mer";

2° dans paragraphe 1er, 3°, les mots "aux navires" sont remplacées par les mots "au navire de mer";

3° dans le paragraphe 1, 4°, le mot "navire" est chaque fois remplacé par les mots "navire de mer".

Art. 50

Dans l'article 2.3.2.32, paragraphe 1er, alinéa 2, 1° et 2° du même Code, le mot "navire" est remplacé chaque fois par les mots "navire de mer".

Art. 51

Dans l'article 2.3.2.33 du même Code, le mot "navires" dans l'intitulé et l'alinéa 1er est chaque fois remplacé par les mots "navires de mer".

Art. 52

À l'article 2.3.2.36 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe 1er, 1° est remplacé par ce qui suit:

"1° créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes et pour dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation), survenus à bord du navire de mer ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant;".

2° paragraphe 1er, 3° est remplacée par ce qui suit:

"De Koning kan de toepassing van het PAL-Verdrag uitbreiden naar zeeschepen die niet onder dit verdrag vallen. Daarbij kunnen bepalingen worden vastgesteld die van bovenvermeld verdrag en van dit hoofdstuk afwijken.".

Art. 49

In artikel 2.3.2.30 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, 3° worden de woorden "van het schip" telkenmale vervangen door de woorden "van het zeeschip";

2° in paragraaf 1, 3° worden de woorden "op het schip" vervangen door de woorden "op het zeeschip".

3° in paragraaf 1, 4° wordt het woord "schip" telkenmale vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 50

In artikel 2.3.2.32, paragraaf 1, tweede lid, 1° en 2° van hetzelfde Wetboek wordt het woord "schip" telkenmale vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 51

In artikel 2.3.2.33 van hetzelfde Wetboek wordt het woord "schepen" in de hoofding en in het eerste lid telkenmale vervangen door het woord "zeeschepen".

Art. 52

In artikel 2.3.2.36 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 1, 1° wordt vervangen als volgt:

"1° vorderingen met betrekking tot dood of letsel of verlies van of beschadiging aan zaken (hieronder begrepen schade aan kunstwerken van havens, dokken en waterwegen en hulpmiddelen bij de navigatie), voorkomend aan boord van het zeeschip of in rechtstreeks verband met de exploitatie daarvan of met bergingswerkzaamheden, en andere daaruit voortvloeiende schade;";

2° paragraaf 1, 3° wordt vervangen als volgt:

"3° créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extracontractuelle, et survenus en relation directe avec l'exploitation du navire de mer ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage;".

Art. 53

Dans l'article 2.3.2.37, 5° du même Code, le mot "du navire ou aux opérations d'assistance" est remplacé par les mots "du navire de mer ou aux opérations d'assistance".

Art. 54

Dans l'article 2.3.2.40 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans paragraphe 2, les mots "du navire" sont remplacés par les mots "du navire de mer";

2° dans paragraphe 4, le mot "navire" est chaque fois remplacé per les mots "navires de mer".

Art. 55

Dans l'article 2.3.2.41 du même Code, les mots "un navire" est remplacé par les mots "un navire de mer".

Art. 56

Dans l'article 2.3.2.43, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans paragraphe 1er, 2°, les mots "ce navire" sont remplacés par les mots "ce navire de mer";

2° dans paragraphe 1er, 2°, les mots "dudit navire" sont remplacés par les mots "dudit navire de mer";

3° dans paragraphe 1, 3° le mot "navire" est,chaque fois remplacé par les mots "navire de mer";

4° dans paragraphe 2, les mots "navire auquel" sont remplacés par les mots "navire de mer auquel".

Art. 57

Dans l'article 2.3.2.47, paragraphe 7 du même Code, le mot "navire" est remplacé par les mots "navire de mer".

"3° vorderingen met betrekking tot andere schade die voortvloeit uit inbreuk op buitencontractuele rechten, en die in rechtstreeks verband voorkomen met de exploitatie van het zeeschip of met bergingswerkzaamheden;".

Art. 53

In artikel 2.3.2.37, 5° van hetzelfde Wetboek worden de woorden "met het schip of de bergingswerkzaamheden" vervangen door de woorden "met het zeeschip of de bergingswerkzaamheden".

Art. 54

In artikel 2.3.2.40 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 2 worden de woorden "van het schip" vervangen door de woorden "van het zeeschip";

2° in paragraaf 4 wordt het woord "schip" telkenmale vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 55

In artikel 2.3.2.41 van hetzelfde Wetboek wordt het woord "schip" vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 56

In artikel 2.3.2.43 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, 2°, worden de woorden "dat schip" vervangen door de woorden "dat zeeschip";

2° in paragraaf 1, 2°, worden de woorden "genoemd schip" vervangen door de woorden "genoemd zeeschip";

3° in paragraaf 1, 3°, wordt het woord "schip" telkenmale vervangen door het woord "zeeschip";

4° in paragraaf 2 worden de woorden "bedoelde schip" vervangen door de woorden "bedoelde zeeschip".

Art. 57

In artikel 2.3.2.47, paragraaf 7 van hetzelfde Wetboek wordt het woord "schip" vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 58

Dans l'article 2.3.2.48, paragraphe 3, alinéa 2, 1° du même Code, le mot "navire" est remplacé par les mots "navire de mer".

Art. 59

Dans l'article 2.3.2.54, paragraphe 2, alinéa 1er du même Code, le mot "navire" est remplacé par les mots "navire de mer".

Art. 60

À l'article 2.4.2.1 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 2, le mot "exclusivement" est inséré entre les mots "sont applicables" et les mots "à la procédure".

2° dans le paragraphe 3, 2°, les mots "ou immatriculé" sont supprimés.

3° dans le paragraphe 3, 3°, les mots "ou d'immatriculation" sont supprimés.

Art. 61

Dans l'article 2.4.2.6 du même Code, le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit:

"§ 2. Le capitaine est tenu d'informer les tiers avec lesquels on agit de sa qualité de capitaine et de leur communiquer le nom du propriétaire du navire de mer et le nom du navire.".

Art. 62

Dans l'article 2.4.2.12 du même Code, l'alinéa 2 du paragraphe 4 est abrogé.

Art. 63

L'article 2.4.5.2 du même Code est complété par un paragraphe 6 rédigé comme suit:

"§ 6. Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables si:

Art. 58

In artikel 2.3.2.48, paragraaf 3, tweede lid, 1° van hetzelfde Wetboek wordt het woord "schip" vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 59

In artikel 2.3.2.54, paragraaf 2, eerste lid van hetzelfde Wetboek wordt het woord "schip" vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 60

In artikel 2.4.2.1 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 2 wordt het woord "uitsluitend" ingevoegd tussen de woorden "en 2.4.2.12 zijn" en de woorden "van toepassing op".

2° in paragraaf 3, 2° worden de woorden "of teboekgesteld" opgeheven.

3° in paragraaf 3, 3° worden de woorden "of teboekstelling" opgeheven.

Art. 61

In artikel 2.4.2.6 van hetzelfde Wetboek wordt paragraaf 2 vervangen als volgt:

"§ 2. De kapitein is ertoe verplicht om aan de derden waarmee men handelt kennis te geven van zijn hoedanigheid als kapitein en van de naam van het zeeschip en de naam van de scheepseigenaar.".

Art. 62

In artikel 2.4.2.12 van hetzelfde Wetboek wordt het tweede lid van paragraaf 4 opgeheven.

Art. 63

Artikel 2.4.5.2 van hetzelfde Wetboek wordt aangevuld met een paragraaf 6, luidende:

"§ 6. De bepalingen van dit hoofdstuk zijn niet van toepassing indien:

1° l'infraction maritime est nécessaire pour garantir la sécurité du navire ou des vies en mer;

2° l'infraction maritime découle de dommages à un navire de mer ou à l'équipement du navire si toutes les mesures de précaution ont été prises, sauf si l'intéressé a agi dans le but de commettre l'infraction maritime ou a agi de manière téméraire et sachant que l'infraction maritime aurait probablement lieu;

3° l'infraction maritime a été préalablement autorisée par le Contrôle de la navigation dans le but de garantir la sécurité du navire de mer, des personnes embarquées ou de la protection du milieu marin, sans préjudice du pouvoir de juridiction d'un autre État où se trouve le navire de mer.".

Art. 64

Dans l'article 2.5.1.2 du même Code, les mots "la mer territoriale belge" sont remplacés par les mots "les zones maritimes belges".

Art. 65

À l'article 2.5.2.2 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° le 10° est remplacé par ce qui suit:

"10° "NCCN": le Centre de crise national du SPF Intérieur;

2° l'article est complété par un 13° rédigé comme suit:

"13° "gestionnaire de voies navigables": toute instance qui, conjointement ou non avec d'autres activités, est chargée de la gestion et de l'exploitation des eaux intérieures belges de nature maritime.".

Art. 66

À l'article 2.5.2.3 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe 1er est remplacé par ce qui suit:

"§ 1er. Le présent chapitre s'applique aux ports ou voies navigables dans lesquels sont établies des installations portuaires soumises au Règlement ISPS.

1° het scheepvaartvergrijp nodig is om de veiligheid van het schip of levens op zee te waarborgen;

2° het scheepvaartvergrijp voortvloeit uit schade aan een zeeschip of scheepsuitrusting indien alle voorzorgsmaatregelen werden genomen, tenzij de betrokkene handelde met het oogmerk om het scheepvaartvergrijp te plegen of roekeloos handelde en wetende dat het scheepvaartvergrijp waarschijnlijk zou plaatsvinden;

3° het scheepvaartvergrijp voorafgaandelijk werd toegestaan door de Scheepvaartcontrole met het oogmerk de veiligheid van het zeeschip, de opvarenden of de bescherming van het marien milieu, onverminderd de bevoegdheid van de jurisdictie van een andere staat waar het zeeschip zich bevindt.".

Art. 64

In artikel 2.5.1.2 van hetzelfde Wetboek worden de woorden "territoriale zee" vervangen door de woorden "maritieme zones".

Art. 65

In artikel 2.5.2.2 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de bepaling onder 10° wordt vervangen als volgt:

"10° "NCCN": het Nationaal Crisiscentrum van de FOD Binnenlandse Zaken;

2° het artikel wordt aangevuld met de bepaling onder 13°, luidende:

"13° "waterwegbeheerder": elke instantie die, al dan niet in combinatie met andere activiteiten belast is met het beheer en de exploitatie van Belgische binnenwateren van maritieme aard.".

Art. 66

In artikel 2.5.2.3 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 1 wordt vervangen als volgt:

"§ 1. Dit hoofdstuk is van toepassing op elke haven of waterweg waar zich havenfaciliteiten bevinden die onder de ISPS-Verordening vallen.

Pour l'application du présent chapitre, les installations le long de voies navigables situées à l'extérieur d'un port sont considérées comme des installations portuaires. Le gestionnaire de voies navigables fait ici office de gestionnaire du port.".

2° le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit:

"§ 2. Les coordonnées de la zone visée au § 1er sont fixées par le Roi, le cas échéant en prenant dûment en compte les informations résultant de l'évaluation de la sécurité.

Lorsque le périmètre d'un port correspond exactement à celui d'une installation portuaire au sens du Règlement ISPS, les dispositions de ce dernier sont prépondérantes.

Sur proposition de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime, le Roi peut désigner des constructions fixes dans les zones maritimes belges comme installations soumises totalement ou partiellement au présent chapitre.".

3° l'article est complété par un paragraphe 4 rédigé comme suit:

"§ 4. Pour l'application du présent chapitre et de ses arrêtés d'exécution, les navires qui disposent des certificats nécessaires aussi bien pour la navigation maritime que pour la navigation intérieure sont toujours considérés comme des navires de mer.".

Art. 67

Dans l'article 2.5.2.4, § 3, 4° du même Code, les mots "et aux autorités compétentes" sont remplacés par les mots ", aux autorités compétentes et aux armateurs belges".

Art. 68

L'article 2.5.2.4, § 3, du même Code est complété par un alinéa rédigé comme suit:

"Le Roi peut assigner des tâches supplémentaires à l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime.".

Art. 69

L'article 2.5.2.8, § 3 du même Code est complété par un alinéa rédigé comme suit:

Voor de toepassing van dit hoofdstuk worden faciliteiten langs waterwegen die buiten een haven liggen aanzien als havenfaciliteiten. De waterwegbeheerder treedt hier op als havenbeheerder.".

2° paragraaf 2 wordt vervangen als volgt:

"§ 2. De coördinaten van het gebied bedoeld in § 1 worden vastgesteld door de Koning, in voorkomend geval rekening houdend met de informatie uit de veiligheidsbeoordeling.

Voor zover de grenzen van een haven precies overeenstemmen met die van een havenfaciliteit in de zin van de ISPS-Verordening, hebben de bepalingen van deze laatste voorrang.

Op voorstel van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging kan de Koning vaste constructies in de Belgische maritieme zones aanduiden als een faciliteit waarop dit hoofdstuk geheel of gedeeltelijk van toepassing is.".

3° het artikel wordt aangevuld met een paragraaf 4, luidende:

"§ 4. Voor de toepassing van dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten worden schepen die zowel over de nodige certificaten voor zeevaart als binnenvaart beschikken, altijd beschouwd als zeeschepen.".

Art. 67

In artikel 2.5.2.4, § 3, 4°, van hetzelfde Wetboek worden de woorden "bevoegde overheden" vervangen door de woorden "de bevoegde overheden en de Belgische reders".

Art. 68

Artikel 2.5.2.4, § 3, van hetzelfde Wetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:

"De Koning kan bijkomende taken toekennen aan de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging.".

Art. 69

Artikel 2.5.2.8, § 3, van hetzelfde Wetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:

"Le Roi peut assigner des tâches supplémentaires au Comité Local pour la Sûreté Maritime.".

Art. 70

À l'article 2.5.2.13 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'alinéa 1er, les mots "La DGCC" sont remplacés deux fois par les mots "Le NCCN";

2° dans l'alinéa 3, les mots "la DGCC" sont remplacés par les mots "le NCCN";

3° dans l'alinéa 3, les mots "l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime et" sont insérés entre les mots "sûreté portuaire à" et "toute personne".

Art. 71

Dans l'article 2.5.2.14, alinéa 1er du même Code, les mots "l'autorité du port" sont remplacés par les mots "le gestionnaire du port".

Art. 72

Dans l'article 2.5.2.17, paragraphe 1er du même Code, les mots "l'autorité du port" sont remplacés par les mots "le gestionnaire du port".

Art. 73

Dans l'article 2.5.2.19, paragraphe 1er et paragraphe 2, 1° et 2° du même Code, les mots "l'autorité du port" sont remplacés chaque fois par les mots "le gestionnaire du port".

Art. 74

À l'article 2.5.2.24 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 2, les mots "d'un port" sont remplacés chaque fois par les mots "d'un port ou d'une installation portuaire";

2° le paragraphe 3 est complété par la phrase suivante:

"De Koning kan bijkomende taken toekennen aan het Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging.".

Art. 70

In artikel 2.5.2.13 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden "De ADCC" telkenmale vervangen door de woorden "Het NCCN";

2° in het derde lid worden de woorden "de ADCC" vervangen door de woorden "het NCCN";

3° in het derde lid worden de woorden "de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging en" ingevoegd tussen de woorden "kennis gebracht van" en "elke betrokken persoon".

Art. 71

In artikel 2.5.2.14, eerste lid van hetzelfde Wetboek worden de woorden "het havenbestuur" vervangen door de woorden "de havenbeheerder".

Art. 72

In artikel 2.5.2.17, paragraaf 1 van hetzelfde Wetboek worden de woorden "het havenbestuur" vervangen door de woorden "de havenbeheerder".

Art. 73

In artikel 2.5.2.19, paragraaf 1 en paragraaf 2, 1° en 2° van hetzelfde Wetboek worden de woorden "het havenbestuur" telkenmale vervangen door de woorden "de havenbeheerder".

Art. 74

In artikel 2.5.2.24, van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht::

1° in paragraaf 2 wordt het woord "haven" telkenmale vervangen door de woorden "haven of havenfaciliteit";

2° paragraaf 3 wordt aangevuld met de volgende zin:

"Ces formations peuvent également être données par les organismes de formation reconnus par les Communautés, qui satisfont aux modalités et conditions reconnues par le Roi.".

Art. 75

L'article 2.5.3.1 du même Code est complété par un alinéa rédigé comme suit:

"En ce qui concerne les autres définitions et sauf dérogation expresse, pour l'application du présent chapitre et des dispositions du livre 4 qui y ont trait, les définitions qui figurent dans la Convention MARPOL sont d'application dans les arrêtés d'exécution.".

Art. 76

L'article 2.5.3.6 du même Code est complété par un paragraphe 6 rédigé comme suit:

"§ 6. Par certificat MARPOL, on entend tout certificat ou autre document prescrit par la Convention MARPOL.".

Art. 77

Dans l'article 2.5.3.10, § 2 du même Code, les mots "ou ne dispose pas d'un plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives, qui répond aux prescriptions stipulées à l'article 2.5.3.12," sont insérés entre les mots "à l'article 2.5.3.9" et "et dans la Convention MARPOL".

Art. 78

Dans le même Code, il est inséré un article 2.5.3.12. rédigé comme suit:

"Art. 2.5.3.12. Plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives

§ 1er. Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 qui est certifié apte à transporter des substances liquides nocives en vrac doit avoir un plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives. Ce plan d'urgence doit être approuvé par le Contrôle de la Navigation en ce qui concerne les navires belges, ou par l'autorité compétente de l'État du pavillon du navire en ce qui concerne les navires étrangers faisant escale dans un port belge.

"Deze opleidingen kunnen ook gegeven worden door de Gemeenschappen erkende opleidingsinstanties die voldoen aan de door de Koning erkende nadere regels.".

Art. 75

Artikel 2.5.3.1 van hetzelfde Wetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:

"Wat betreft de overige begripsomschrijvingen en behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de uitvoeringsbesluiten, gelden voor de toepassing van dit hoofdstuk en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 de begripsomschrijvingen vervat in het MARPOL-Verdrag.".

Art. 76

Artikel 2.5.3.6 van hetzelfde Wetboek wordt aangevuld met een paragraaf 6, luidende:

"§ 6. Met MARPOL-certificaat wordt elk certificaat of ander document voorgeschreven door het MARPOL-Verdrag bedoeld.".

Art. 77

In artikel 2.5.3.10, § 2 van hetzelfde Wetboek worden de woorden "of niet beschikt over een scheepsnoodplan voor mariene verontreiniging door schadelijk vloeistoffen dat voldoet aan de voorschriften bepaald in artikel 2.5.3.12, "ingevoegd tussen de woorden "in artikel 2.5.3.9" en de woorden "en het MARPOL-Verdrag".

Art. 78

In hetzelfde Wetboek wordt een artikel 2.5.3.12 ingevoegd, luidende:

"Art. 2.5.3.12. Scheepsnoodplan voor mariene verontreiniging door schadelijk vloeistoffen

§ 1. Elk zeeschip met een brutotonnenmaat van 150 en meer dat gecertificeerd is om schadelijke vloeistoffen in bulk te vervoeren, moet een Scheepsnoodplan voor maritieme verontreiniging door schadelijke vloeistoffen aan boord hebben. Dit noodplan moet worden goedgekeurd door de Scheepvaartcontrole voor Belgische schepen of door de bevoegde autoriteit van de vlagstaat van het schip voor vreemde schepen die een Belgische haven aandoen.

§ 2. Un tel plan doit être établi compte tenu des directives élaborées par l'OMI et doit être rédigé dans une ou des langues de travail que le capitaine et les officiers comprennent. Le plan doit comporter au moins:

1° la procédure que le capitaine ou d'autres personnes responsables du navire de mer doivent suivre pour signaler un événement de pollution par les substances liquides nocives, conformément à l'article 8 et au Protocole I de la Convention MARPOL, compte tenu des directives élaborées par l'OMI;

2° la liste des autorités ou personnes à contacter en cas d'événement de pollution par les substances liquides nocives;

3° une description détaillée des mesures que doivent prendre immédiatement les personnes à bord afin de réduire ou de maîtriser le rejet de substances liquides nocives, à la suite de l'événement; et

4° les procédures et le point de contact à bord du navire de mer pour la coordination des mesures à bord avec les autorités nationales et locales en vue de lutter contre la pollution.

§ 3. Dans le cas des navires de mer auxquels s'applique également l'article 2.5.3.9, un tel plan peut être combiné avec le plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures visé à l'article 2.5.3.9. Dans ce cas, ce plan doit être intitulé "Plan d'urgence de bord contre la pollution des mers".

§ 4. Par substance liquide nocive, on entend toute substance signalée comme telle dans la colonne "Catégorie de pollution" des chapitres 17 et 18 du Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques ou classée à titre provisoire, en application des dispositions de la règle 6, paragraphe 3 de l'Annexe II à la Convention MARPOL, comme relevant de la catégorie X, Y ou Z.".

Art. 79

Les articles 2.6.1.26 et 2.6.1 106 du même Code sont abrogés.

Art. 80

Dans la version française de l'article 2.6.2.1, 3° du même Code, les mots "sur le pont" sont remplacés par les mots "en pontée".

§ 2. Zulk plan moet gebaseerd zijn op de richtsnoeren van de IMO en geschreven in de werktaal of talen die gesproken worden door de gezaghebber en de officieren. Het plan moet tenminste het volgende bevatten:

1° de procedure die moet worden gevolgd door de gezaghebber en andere personen die controle hebben over het zeeschip om een verontreinigingsincident met schadelijke vloeistoffen te rapporteren, zoals bedoeld in artikel 8 van Protocol I van het MARPOL-Verdrag, op basis van de richtsnoeren ontwikkeld door de IMO;

2° de lijst van autoriteiten of te contacteren personen in het geval van een verontreinigingsincident met schadelijke vloeistoffen;

3° een gedetailleerde beschrijving van de onmiddellijk door de personen aan boord te nemen actie om de lozing van schadelijke vloeistoffen te beperken of te controleren na het incident: en

4° de procedures en het contactpunt op het zeeschip voor coördinatie van acties aan boord met nationale en lokale autoriteiten om de verontreiniging te bestrijden.

§ 3. In het geval zeeschepen waarop artikel 2.5.3.9 ook van toepassing is, mag zulk plan gecombineerd worden met het Scheepsnoodplan voor olieverontreiniging zoals bedoeld in artikel 2.5.3.9. In dit geval, is de titel van het noodplan "Scheepsnoodplan voor mariene verontreiniging".

§ 4. Onder schadelijke vloeistof wordt verstaan elke stof die in de kolom Verontreinigingscategorie van hoofdstuk 17 of 18 van de International Bulk Chemical Code staat of voorlopig wordt beoordeeld onder de bepalingen van voorschrift 6.3 van Bijlage II van het MARPOL-Verdrag als vallend onder categorie X, Y of Z.".

Art. 79

De artikelen 2.6.1.26 en 2.6.1 106 van hetzelfde Wetboek worden opgeheven.

Art. 80

In de Franstalige versie van artikel 2.6.2.1, 3° van hetzelfde Wetboek worden de woorden "sur le pont" vervangen door de woorden "en pontée".

Art. 81

Dans l'article 2.6.2.2 du même Code, le paragraphe 2 est abrogé.

Art. 82

Dans le Livre 2, Titre 6, Chapitre 2 du même Code, l'intitulé "Section 2. Dispositions spéciales" contenant les articles 2.6.2.11 à 2.6.2.33 inclus, est remplacé par l'intitulé "Sous-section 2. Dispositions spéciales".

Art. 83

Dans l'article 2.6.2.13 du même Code, l'alinéa 2 est abrogé.

Art. 84

Les articles 2.6.2.15 et 2.6.2.23 du même Code sont abrogés.

Art. 85

À l'article 2.6.2.25 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 1er, les mots "le document de transport peut stipuler que le porteur doit présenter tous les originaux" sont remplacés par les mots "les autres originaux n'ont plus aucune validité après la livraison";

2° dans le paragraphe 2, les mots "ou que le chargeur fournisse à temps une instruction contraire" sont supprimés;

3° dans le paragraphe 3, les mots "contrat de transport ou au moyen de celui-ci, sans préjudice du droit du chargeur de fournir en temps utile une instruction contraire" sont remplacés par les mots "connaissement ou au moyen de celui-ci".

Art. 86

À l'article 2.6.2.30 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe 1er est complété par une phrase rédigée comme suit:

Art. 81

In artikel 2.6.2.2 van hetzelfde Wetboek wordt paragraaf 2 opgeheven.

Art. 82

In Boek 2, Titel 6, Hoofdstuk 2 van hetzelfde Wetboek wordt de hoofding "Afdeling 2. Bijzondere bepalingen" dat de artikelen 2.6.2.11 tot en met 2.6.2.33 bevat, vervangen door de hoofding "Onderafdeling 2. Bijzondere bepalingen".

Art. 83

In artikel 2.6.2.13 van hetzelfde Wetboek, wordt het tweede lid opgeheven.

Art. 84

De artikelen 2.6.2.15 en 2.6.2.23 van hetzelfde Wetboek worden opgeheven.

Art. 85

In artikel 2.6.2.25 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 worden de woorden "kan het vervoersdocument dat de houder alle originelen moet aanbieden" vervangen door de woorden "hebben de overige originelen geen verdere geldigheid meer na de levering";

2° in paragraaf 2 worden de woorden "of de afzender tijdig een andersluidende onderrichting verstrekt" opgeheven;

3° in paragraaf 3 worden de woorden "vervoerovereenkomst, onverminderd het recht van de afzender om tijdig een andersluidende onderrichting te verstrekken" vervangen door het woord "cognossement".

Art. 86

Artikel 2.6.2.30 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 1 wordt aangevuld met een zin, luidende:

"Il y a retard lorsque les marchandises ne sont pas livrées au lieu de destination indiqué dans le document de transport dans le délai convenu.".

2° dans le paragraphe 3, alinéa 2, les mots "à l'article 2.6.2.6" sont remplacés par les mots "à l'article 2.6.2.6, § 5".

Art. 87

L'article 2.6.2.31 du même Code est complété par un paragraphe 11 rédigé comme suit:

"§ 11. Le président du tribunal de l'entreprise peut écourter les délais prévus au présent article s'il s'agit de marchandises périssables.".

Art. 88

Dans l'article 2.6.2.32, alinéa 1er, 2 et 3 du même Code, les mots "le destinataire" sont chaque fois remplacés par les mots "le titulaire du document de transport visé à l'article 2.6.2.25".

Art. 89

Dans l'article 2.6.2.33, paragraphe 2 du même Code, les mots "deux ans" sont insérés entre les mots "donnant lieu à l'action ou" et les mots "à dater de la résiliation".

Art. 90

Dans l'article 2.7.1.1, paragraphe 1er du même Code, les mots "de l'armateur" sont remplacés par les mots "de l'armateur ou de l'utilisateur du navire".

Art. 91

Dans l'article 2.7.1.2 du même Code, les mots "toutes les" sont remplacés par le mot "les".

Art. 92

Dans l'article 2.7.1.5, paragraphes 1er et 2 du même Code, les mots "l'armateur" sont remplacés chaque fois par les mots "l'armateur ou l'utilisateur du navire".

"Vertraging ontstaat wanneer de goederen niet afgeleverd worden op de plaats van bestemming aangeduid in het vervoersdocument binnen de afgesproken tijd.".

2° in paragraaf 3, tweede lid worden de woorden "artikel 2.6.2.6" vervangen door de woorden "artikel 2.6.2.6, § 5".

Art. 87

Artikel 2.6.2.31 van hetzelfde Wetboek wordt aangevuld met een elfde paragraaf, luidende:

"§ 11. De termijnen in dit artikel kunnen verkort worden door de voorzitter van de ondernemingsrechtbank indien het bederfbare goederen betreft.".

Art. 88

In artikel 2.6.2.32, eerste, tweede en derde lid van hetzelfde Wetboek worden de woorden "de bestemmeling" telkenmale vervangen door de woorden "de houder van het vervoersdocument bedoeld in artikel 2.6.2.25".

Art. 89

In artikel 2.6.2.33, paragraaf 2 van hetzelfde Wetboek worden de woorden "twee jaar" ingevoegd tussen de woorden "ontstaan of" en de woorden "na de beëindiging".

Art. 90

In artikel 2.7.1.1, paragraaf 1 van hetzelfde Wetboek wordt het woord "reder" vervangen door de woorden "reder of de scheepsgebruiker".

Art. 91

In artikel 2.7.1.2 van hetzelfde Wetboek wordt het woord "alle" vervangen door het woord "de".

Art. 92

In artikel 2.7.1.5, paragraaf 1 en 2 van hetzelfde Wetboek wordt het woord "reder" telkenmale vervangen door de woorden "reder of de scheepsgebruiker".

Art. 93

À l'article 2.7.1.7 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe 1er est complété par les mots ", excepté les combustibles marins";

2° dans les paragraphes 2 et 3, les mots "l'armateur" sont remplacés chaque fois par les mots "l'armateur ou l'utilisateur du navire".

Art. 94

Dans l'article 2.7.1.8 du même Code, les mots "l'armateur" sont remplacés chaque fois par les mots "l'armateur ou l'utilisateur du navire".

Art. 95

À l'article 2.7.2.1 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe 1er,alinéa 2, a) est complété par le mot "ou";

2° le paragraphe 1er, alinéa 2, b) est remplacé par ce qui suit:

"b) tous les navires concernés sont des navires belges.".

Art. 96

À l'article 2.7.2.8 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° l'intitulé est complété par les mots "ou amarrés";

2° les mots "ou amarrés" sont insérés entre les mots "au mouillage" et les mots "au moment de l'accident".

Art. 97

Dans l'article 2.7.3.17, alinéa 1er, 2° du même Code, le mot "navire" est remplacé par les mots "navire de mer".

Art. 93

In artikel 2.7.1.7 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 1 wordt aangevuld met de woorden ", uitgezonderd de scheepsbrandstoffen";

2° in paragraaf 2 en 3 wordt het woord "reder" telkenmale vervangen door de woorden "reder of de scheepsgebruiker".

Art. 94

In artikel 2.7.1.8 van hetzelfde Wetboek wordt het woord "reder" telkenmale vervangen door "reder of de scheepsgebruiker".

Art. 95

In artikel 2.7.2.1 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 1, tweede lid, a) wordt aangevuld met het woord "of";

2° paragraaf 1, tweede lid, b) wordt vervangen als volgt:

"b) al de betrokken schepen Belgische schepen zijn.".

Art. 96

In artikel 2.7.2.8 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de hoofding worden de woorden "of gemeerde" ingevoegd tussen de woorden "Geankerde" en "schepen";

2° het artikel wordt aangevuld met de woorden "of gemeerd zijn".

Art. 97

In artikel 2.7.3.17, eerste lid, 2° van hetzelfde Wetboek wordt het woord "schip" vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 98

Dans l'article 2.7.5.2 du même Code, les mots "ou immatriculé" sont supprimés.

Art. 99

Dans l'article 2.7.6.3, paragraphe 1er du même Code, le mot "navire" est remplacé chaque fois par les mots "navire de mer".

Art. 100

Dans l'article 2.7.6.4, paragraphe 1er, alinéa 1er, 1° et paragraphe 2, alinéa 1er du même Code, le mot "navire" est remplacé chaque fois par les mots "navire de mer".

Art. 101

Dans l'article 2.7.6.6 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans paragraphe 1er, les mots "le navire" sont remplacés par les mots "le navire de mer";

2° dans paragraphe 2, le mot "navire" est chaque fois remplacé pars les mots "navires de mer".

Art. 102

Dans l'article 2.7.6.7, paragraphe 1er, alinéas 1er et 2, paragraphe 2, paragraphe 3, alinéa 1er et paragraphe 4, alinéa 1er du même Code, le mot "navire" est remplacé chaque fois par les mots "navire de mer".

Art. 103

Dans l'article 2.7.6.8, alinéa 1er du même Code, le mot "navire" est remplacé par les mots "navire de mer".

Art. 104

Dans l'article 2.7.6.10, paragraphe 2 du même Code, le mot "navire" est remplacé par les mots "navire de mer".

Art. 98

In artikel 2.7.5.2 van hetzelfde Wetboek worden de woorden "of teboekgesteld" opgeheven".

Art. 99

In artikel 2.7.6.3, paragraaf 1 van hetzelfde Wetboek wordt het woord "schip" telkenmale vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 100

In artikel 2.7.6.4, paragraaf 1, eerste lid, 1° en paragraaf 2, eerste lid van hetzelfde Wetboek wordt het woord "schip" telkenmale vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 101

In artikel 2.7.6.6, van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 wordt de woorden "een schip" vervangen door de woorden "een zeeschip";

2° in paragraaf 2 wordt het woord "schip" telkenmale vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 102

In artikel 2.7.6.7, paragraaf 1, eerste en tweede lid, paragraaf 2, paragraaf 3, eerste lid en paragraaf 4, eerste lid van hetzelfde Wetboek wordt het woord "schip" telkenmale vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 103

In artikel 2.7.6.8, eerste lid van hetzelfde Wetboek wordt het woord "schip" vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 104

In artikel 2.7.6.10, paragraaf 2 van hetzelfde Wetboek wordt het woord "schip" vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 105

Dans l'article 2.7.6.12, paragraphe 1er du même Code, le mot "navire" est remplacé chaque fois par les mots "navire de mer".

Art. 106

À l'article 2.7.7.2 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° au 3°, le mot "transportant" est remplacé par les mots "pouvant transporter";

2° au 11° dans la version néerlandaisele mot "minstens" est ajouter entre les mots "een werkonbekwaamheid van" et les mots "tweeënzeventig uur";

3° l'article est complété par les 20° et 21°, rédigés comme suit:

"20° "le ministre": le ministre qui a l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation dans ses attributions;

21° "exploitant": la personne physique ou morale qui exploite, en tant que propriétaire ou pour le compte du propriétaire, ou bien comme affréteur, un ou plusieurs navires.".

Art. 107

Dans l'article 2.7.7.5 du même Code, l'alinéa 1er est complété par les mots "auprès du Service public fédéral Mobilité et Transports".

Art. 108

Dans la version néerlandaise de l'article 2.7.7.9, § 4, du même Code, le signe "," est inséré entre les mots "maritieme zones of" et les mots "indien het in volle zee".

CHAPITRE 4

Modifications au livre 3 du Code belge de la Navigation

Art. 109

Dans la version française du même Code, les mots "Art. 3.3.2.5. Manières dont on acquiert la propriété" du

Art. 105

In artikel 2.7.6.12, paragraaf 1 van hetzelfde Wetboek wordt het woord "schip" telkenmale vervangen door het woord "zeeschip".

Art. 106

In artikel 2.7.7.2 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in 3° wordt het woord "vervoert" vervangen door de woorden "kan vervoeren";

2° in 11° wordt in de Nederlandse versie het woord "minstens" ingevoegd tussen de woorden "een werkonbekwaamheid van" en de woorden "tweeënzeventig uur";

3° het artikel wordt aangevuld met de bepalingen 20° en 21°, luidende:

"20° "de minister": de minister bevoegd voor de Federale instantie voor onderzoek van Scheepvaartongevallen;

21° "exploitant": de natuurlijke of de rechtspersoon die, als eigenaar of voor rekening van de eigenaar dan wel als bevrachter, één of meer schepen exploiteert.".

Art. 107

In artikel 2.7.7.5 van hetzelfde Wetboek wordt het eerste lid aangevuld met de woorden "bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer".

Art. 108

In de Nederlandse versie van artikel 2.7.7.9 , § 4, van hetzelfde Wetboek wordt het teken "," ingevoegd tussen de woorden "maritieme zones of" en de woorden "indien het in volle zee".

HOOFDSTUK 4

Wijzigingen aan boek 3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek

Art. 109

In de Franstalige versie van hetzelfde Wetboek worden de woorden "Art. 3.3.2.5. Verkrijging van Eigendom" in

Livre 3, Titre 2, Chapitre 2 sont remplacés par les mots “Art. 3.2.2.5. Manières dont on acquiert la propriété”.

Art. 110

Dans l’article 3.2.2.5, § 1er, 2° du même Code, le mot “prise” est supprimé.

Art. 111

Dans la version néerlandaise de l’article 3.2.2.6 du même Code, le mot “zeeschip” est remplacé par le mot “binnenschip”.

Art. 112

Dans le Livre 3, Titre 2, Chapitre 3. “Sûretés sur navires”, l’intitulé “Chapitre 3. Privilèges sur navires” contenant les articles 3.2.3.13 à 3.2.3.20 inclus, est remplacé par l’intitulé “Section 3. Privilèges sur navires”.

Art. 113

Dans la version française de l’article 3.3.1.2, dernier alinéa du même Code, le mot “est” est supprimé.

CHAPITRE 5

Modifications au livre 4 du Code belge de la Navigation

Art. 114

Dans le même Code, il est inséré un article 4.1.1.7 rédigé comme suit:

“Art. 4.1.1.7 Responsabilité civile

Les personnes civilement responsables, aux termes de l’article 1384 du Code civil, des dommages-intérêts et frais, sont civilement responsables du paiement des amendes administratives auxquelles leurs préposés ou mandataires ont été condamnés.”.

Art. 115

À l’article 4.1.2.2 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

Boek 3, Titel 2, Hoofdstuk 2 vervangen door de woorden “Art. 3.2.2.5. Verkrijging van Eigendom”.

Art. 110

In artikel 3.2.2.5, § 1, 2° van hetzelfde Wetboek wordt het woord “prijsmaking, “opgeheven.

Art. 111

in artikel 3.2.2.6 van hetzelfde Wetboek wordt het woord “zeeschip” vervangen door het woord “binnenschip.

Art. 112

In Boek 3, Titel 2, Hoofdstuk 3. “Scheepszekerheidsrechten” wordt de hoofding “Hoofdstuk 3. Scheepsvoorrechten” dat de artikelen 3.2.3.13 tot en met 3.2.3.20 bevat, vervangen door de hoofding “Afdeling 3. Scheepsvoorrechten”.

Art. 113

In de Franse versie van artikel 3.3.1.2 van hetzelfde Wetboek wordt het woord “*est*” in het laatste lid opgeheven.

HOOFDSTUK 5

Wijzigingen aan boek 4 van het Belgisch Scheepvaartwetboek

Art. 114

In hetzelfde Wetboek wordt een artikel 4.1.1.7 ingevoegd, luidende:

“Art. 4.1.1.7 Burgerrechtelijke aansprakelijkheid

De personen die op grond van artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek aansprakelijk zijn voor de schadevergoeding en de kosten, zijn burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de administratieve geldboeten waartoe hun aangestelden of lasthebbers zijn veroordeeld.”.

Art. 115

In artikel 4.1.2.2 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° le paragraphe 1er, alinéa 2 est remplacé par ce qui suit:

"Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative.";

2° le paragraphe 3 est abrogé.

Art. 116

L'article 4.1.2.5 du même Code est complété par un alinéa rédigé comme suit:

"Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative.".

Art. 117

À l'article 4.1.2.6 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'intitulé, le mot "2.2.3.15" est remplacé par le mot "2.2.3.16";

2° dans le paragraphe 2, alinéa 1er, 1°, le mot "2.2.3.15" est remplacé par le mot "2.2.3.16";

3° le paragraphe 4 est remplacé par ce qui suit:

"§ 4. Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative.".

Art. 118

Dans l'article 4.1.2.8, du même Code, le paragraphe 3 est remplacé par ce qui suit:

"§ 3. Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative.".

Art. 119

Dans le même Code, sont insérés les articles 4.1.2.8/1 et 4.1.2.8/2, rédigés comme suit:

"Art. 4.1.2.8/1. Infractions au Règlement double coque

1° in paragraaf 1, wordt het tweede lid vervangen als volgt:

"In afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde inbreuken enkel worden bestraft met een administratieve geldboete.";

2° paragraaf 3 wordt opgeheven.

Art. 116

Artikel 4.1.2.5 van hetzelfde Wetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:

"In afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde inbreuken enkel worden bestraft met een administratieve geldboete.".

Art. 117

In artikel 4.1.2.6. van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de hoofding wordt het woord "2.2.3.15" vervangen door het woord "2.2.3.16";

2° in paragraaf 2, eerste lid, 1° wordt het woord "2.2.3.15" vervangen door het woord "2.2.3.16";

3° paragraaf 4 wordt vervangen als volgt:

"§ 4. In afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde inbreuken enkel worden bestraft met een administratieve geldboete.".

Art. 118

In artikel 4.1.2.8., van hetzelfde Wetboek wordt paragraaf 3 vervangen als volgt:

"§ 3. In afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde inbreuken enkel worden bestraft met een administratieve geldboete.".

Art. 119

In hetzelfde Wetboek worden de artikelen 4.1.2.8/1 en 4.1.2.8/2 ingevoegd, luidende:

"Art. 4.1.2.8/1. Inbreuken op de Dubbelwand-Verordening

Est puni d'une sanction de niveau 7, le propriétaire de navire et/ou l'exploitant qui enfreint le Règlement double coque.

Art. 4. 1.2.8/2. Infractions aux conventions internationales

Compte tenu des règles internationales, est puni d'une sanction de niveau 5, tout qui enfreint, dans la version qui est en vigueur, la Convention LL, la Convention SOLAS, la Convention MARPOL, la Convention BWM, la Convention STCW, la Convention TMC, la Convention MLC et la Convention AFS, en ce compris les protocoles et amendements à ces conventions et codes associés ayant force obligatoire. Si une sanction spécifique est reprise dans le présent code ou dans une autre loi pour ces infractions, cette sanction spécifique prime le présent article.

L'alinéa 1er s'applique également aux infractions qui sont commises en pleine mer et lorsque le navire se trouve volontairement dans un port ou un terminal offshore belge, compte tenu des règles internationales en vigueur.".

Art. 120

À l'article 4.1.2.10 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'alinéa 1er et l'alinéa 2, 2°, le mot "navire" est remplacé chaque fois par les mots "navire de mer";

2° dans l'alinéa 2, 1° et 2°, le mot "navires" est remplacé chaque fois par les mots "navires de mer".

Art. 121

À l'article 4.1.2.11 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° à l'alinéa 1er, 1° et 2° et l'alinéa 2, 2°, le mot "navire" est remplacé chaque fois par les mots "navire de mer";

2° à l'alinéa 2, 1° et 2°, le mot "navires" est remplacé chaque fois par les mots "navires de mer".

Art. 122

L'article 4.1.2.47 du même Code est complété par un alinéa rédigé comme suit:

Met een sanctie van niveau 7 wordt bestraft, de scheepseigenaar en/of de exploitant die de Dubbelwand-Verordening overtreedt.

Art. 4. 1.2.8/2. Inbreuken op internationale verdragen

Rekening houdend met de internationale voorschriften wordt bestraft met een sanctie van niveau 5 eenieder die, met inbegrip van de op deze verdragen betrekking hebben protocollen, wijzigingen en voorschriften met dwingend karakter, in de versie die van kracht is, het LL-Verdrag, SOLAS-Verdrag, MARPOL-Verdrag, BWM-verdrag STCW-verdrag, TMC-Verdrag, MLC-Verdrag en AFS-Verdrag overtreedt. Indien voor deze inbreuken een specifieke sanctie is opgenomen in dit wetboek of in een andere wet, heeft deze specifieke sanctie voorrang op dit artikel.

Het eerste lid is eveneens van toepassing op inbreuken die gebeuren op volle zee en het schip zich vrijwillig in een Belgische haven of offshore-terminal bevindt, rekening houden met de geldende internationale voorschriften.".

Art. 120

In artikel 4.1.2.10 van hetzelfde Wetboek, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid en het tweede lid, 2° wordt het woord "schip" telkenmale vervangen door het woord "zeeschip";

2° in het tweede lid, 1° en 2° wordt het woord "schepen" telkenmale vervangen door het woord "zeeschepen".

Art. 121

In artikel 4.1.2.11 van hetzelfde Wetboek, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid, 1° en 2° en het tweede lid, 2° wordt het woord "schip" telkenmale vervangen door het woord "zeeschip";

2° in het tweede lid, 1° en 2° wordt het woord "schepen" telkenmale vervangen door het woord "zeeschepen".

Art. 122

Artikel 4.1.2.47 van hetzelfde Wetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:

"Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative.".

Art. 123

À l'article 4.1.2.49 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'intitulé, le mot "2.5.3.11" est remplacé par le mot "2.5.3.12";

2° dans le paragraphe 1er, alinéa 1er, 1° et 2°, et dans le paragraphe 2, 1° et 3°, les mots "ou les arrêtés d'exécution y afférents" sont chaque fois supprimés;

3° le paragraphe 1er, alinéa 1er est complété par un 3° rédigé comme suit:

"3° le propriétaire de navire, l'armateur, l'exploitant, le gestionnaire ou l'affréteur d'un navire qui enfreint les arrêtés d'exécution du livre 2, titre 5, chapitre 3.";

4° le paragraphe 2 est complété par un 4° rédigé comme suit:

"4° le commandant, les officiers ou d'autres membres de l'équipage qui enfreignent les arrêtés d'exécution du livre 2, titre 5, chapitre 3.";

5° dans le paragraphe 6, le mot "2.5.3.11" est remplacé par le mot "2.5.3.12";

6° dans le paragraphe 6, les mots "ou les arrêtés d'exécution y afférents." sont remplacés par les mots "ou les arrêtés d'exécution du livre 2, titre 5, chapitre 3."

7° il est inséré un paragraphe 9 rédigé comme suit:

"§ 9. Par dérogation à l'article 4.1.1.1 et aux paragraphes 1er et 2, les rejets de substances nocives interdites dans l'atmosphère par les navires sont uniquement punis d'une amende administrative.".

Art. 124

L'article 4.1.2.50 du même Code est complété par un paragraphe 5 rédigé comme suit:

"§ 5. Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative.".

"In afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde inbreuken enkel worden bestraft met een administratieve geldboete.".

Art. 123

In artikel 4.1.2.49 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzingen aangebracht:

1° in de hoofding wordt het woord "2.5.3.11" vervangen door het woord "2.5.3.12";

2° in paragraaf 1, eerste lid, 1° en 2°, en in paragraaf 2, 1° en 3°, worden de woorden "of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten" telkenmale opgeheven;

3° paragraaf 1, eerste lid, wordt aangevuld met de bepaling onder 3°, luidende:

"3° de scheepseigenaar, de reder, de exploitant, de beheerder of de bevrachter van een schip die de uitvoeringsbesluiten van boek 2, titel 5, hoofdstuk 3 overtreedt.";

4° paragraaf 2 wordt aangevuld met de bepaling onder 4°, luidende:

"4° de gezagvoerder, officieren of andere bemanningsleden die de uitvoeringsbesluiten van boek 2, titel 5, hoofdstuk 3 overtreden.";

5° in paragraaf 6 wordt het woord "2.5.3.11" vervangen door het woord "2.5.3.12";

6° in paragraaf 6 worden de woorden "of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten." vervangen door de woorden "of de uitvoeringsbesluiten van boek 2, titel 5, hoofdstuk 3."

7° een paragraaf 9 wordt ingevoegd, luidend:

"§ 9. In afwijking van artikel 4.1.1.1. en paragrafen 1 en 2 worden lozingen van verboden schadelijke stoffen in de atmosfeer door schepen enkel bestraft met een administratieve geldboete.".

Art. 124

Artikel 4.1.2.50 van hetzelfde Wetboek wordt aangevuld met een paragraaf 5, luidende:

"§ 5. In afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde inbreuken enkel worden bestraft met een administratieve geldboete.".

Art. 125

L'article 4.1.2.56 du même Code est complété par un alinéa rédigé comme suit:

"Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative.".

Art. 126

Dans l'article 4.1.2.57 du même Code la phrase "Cependant, aucune sanction d'emprisonnement ou de peine de prison n'est infliguée" est remplacée par la phrase "Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative.".

Art. 127

Dans le Livre 4, Titre 1, Chapitre 2 du même Code, il est inséré une section 5 rédigée comme suit:

"Section 5. Navigation de plaisance

Art. 4.1.2.64 Infractions au Livre 5

§ 1er. Le propriétaire d'un navire de plaisance utilisé dans les eaux belges, excepté la ZEE, et non inscrit conformément à l'article 5.2.1.1 et la personne qui navigue avec ce navire à ce moment-là sont sanctionnés par une amende administrative de niveau 2.

§ 2. Les infractions aux autres dispositions de la section 1re du chapitre 1er du titre 2 du livre 5 et ses arrêtés d'exécution sont sanctionnées par une amende administrative de niveau 1.

§ 3. Les infractions aux dispositions de la section 1re du chapitre 2 du titre 2 du livre 5 et ses arrêtés d'exécution sont sanctionnées par une amende administrative de niveau 3.

§ 4. Naviguer avec un navire de plaisance sans disposer du brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire correct est sanctionné par une amende administrative de niveau 2.

§ 5. Les infractions aux autres dispositions de la section 2 du chapitre 2 du titre 2 du livre 5 et ses arrêtés d'exécution sont sanctionnées par une amende administrative de niveau 1.

Art. 125

Art. 4.1.2.56 van hetzelfde Wetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:

"In afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde inbreuken enkel worden bestraft met een administratieve geldboete.".

Art. 126

In artikel 4.1.2.57 van hetzelfde Wetboek wordt de zin "Er wordt echter geen opsluiting of gevangenisstraf opgelegd." vervangen door de zin "In afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde inbreuken enkel worden bestraft met een administratieve geldboete".

Art. 127

In Boek 4, Titel 1, Hoofdstuk 2 van hetzelfde Wetboek wordt een afdeling 5 ingevoegd, luidende:

"Afdeling 5. Pleziervaart

Art. 4.1.2.64 Inbreuken op Boek 5

§ 1. De eigenaar van een pleziervaartuig dat in de Belgische wateren uitgezonderd de EEZ wordt gebruikt en dat niet ingeschreven is overeenkomstig artikel 5.2.1.1 en de persoon die er op dat ogenblik mee vaart, worden gestraft met een administratieve geldboete van niveau 2.

§ 2. Inbreuken op de andere bepalingen van afdeling 1 van hoofdstuk 1 van titel 2 van boek 5 en zijn uitvoeringsbesluiten worden gestraft met een administratieve geldboete van niveau 1.

§ 3. Inbreuken op de bepalingen van afdeling 1 van hoofdstuk 2 van titel 2 van boek 5 en zijn uitvoeringsbesluiten worden gestraft met een administratieve geldboete van niveau 3.

§ 4. Het varen met een pleziervaartuig zonder over het correcte vaarbevoegdheidsbewijs te beschikken wordt gestraft met een administratieve geldboete van niveau 2.

§ 5. Inbreuken op de andere bepalingen van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 2 van boek 5 en zijn uitvoeringsbesluiten worden gestraft met een administratieve geldboete van niveau 1.

§ 6. Les infractions à l'article 5.5.2.1 sont sanctionnées par une amende administrative de niveau 3. Les infractions aux dispositions déterminées en exécution de l'article 5.5.2.2, 2° sont sanctionnées par une amende administrative de niveau 2.

§ 7. Les infractions aux arrêtés d'exécution déterminés en exécution de l'article 5.1.1.2, § 3 et de l'article 5.3.1.2 sont sanctionnées par une amende administrative de niveau 2.

§ 8. Si les infractions sont commises avec un navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles, les montants visés aux paragraphes 1 à 7 sont doublés.".

Art. 128

L'article 4.2.1.9, § 1er, du même Code est complété par un alinéa rédigé comme suit:

"Les contrôleurs de la navigation et les experts désignés le cas échéant par leurs soins peuvent, dans l'exercice de leur mission, pénétrer librement, à toute heure du jour et de la nuit, sans avertissement préalable, dans tous les ports de plaisance belges".

Art. 129

L'article 4.2.1.23 du même Code est complété par un alinéa rédigé comme suit:

"L'article 11 de la loi du 15 juin 1935 concernant l'emploi des langues en matière judiciaire est applicable à un procès-verbal constatant une infraction pour laquelle seule une amende administrative peut être infligée."

Art. 130

L'article 4.2.1.25 du même Code est complété par un alinéa rédigé comme suit:

"S'il s'agit d'un auteur présumé étranger, la procédure se déroule par l'intermédiaire de son représentant légal en Belgique. Si aucun représentant légal n'est désigné en Belgique mais que l'auteur présumé travaille avec un agent maritime, l'agent maritime est présumé être le représentant légal de l'auteur présumé. Lorsque la procédure se déroule par l'intermédiaire d'un représentant légal, le choix du domicile est réputé avoir été fait

§ 6. Inbreuken op artikel 5.5.2.1 worden gestraft met een administratieve geldboete van niveau 3. Inbreuken op de bepalingen vastgesteld in uitvoering van artikel 5.5.2.2, 2°, worden gestraft met een administratieve geldboete van niveau 2.

§ 7. Inbreuken op de uitvoeringsbesluiten vastgesteld in uitvoering van artikel 5.1.1.2, § 3, en artikel 5.3.1.2, worden gestraft met een administratieve geldboete van niveau 2.

§ 8. Indien de inbreuken gepleegd worden met een pleziervaartuig bestemd voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik worden de bedragen bedoeld in de paragrafen 1 tot 7 verdubbeld.".

Art. 128

Artikel 4.2.1.9, § 1, van hetzelfde Wetboek wordt aangevuld met een lid, luidende:

"In de uitoefening van hun ambt mogen de scheepvaartcontroleurs en de door hen desgevallend aangeduide deskundigen op elk ogenblik van de dag of de nacht, zonder voorafgaande verwittiging de Belgische jachthavens betreden.".

Art. 129

Artikel 4.2.1.23 van hetzelfde Wetboek wordt aangevuld met een lid luidende:

"Artikel 11 van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken is van toepassing op een proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk waarvoor enkel een administratieve geldboete kan worden opgelegd.".

Art. 130

Artikel 4.2.1.25 van hetzelfde Wetboek wordt aangevuld met een lid luidende:

"Indien het een buitenlandse vermoedelijke dader betreft, gebeurt de betekening van het afschrift aan zijn wettelijke vertegenwoordiger in België. Als er geen wettelijke vertegenwoordiger is aangeduid maar de vermoedelijke dader met een scheepsagent werkt, wordt de scheepsagent vermoed de wettelijke vertegenwoordiger van de vermoedelijke dader te zijn. Wanneer de procedure verloopt via een wettelijke vertegenwoordiger wordt

au représentant légal conformément à l'article 39 du Code judiciaire.".

Art. 131

Dans l'article 4.2.1.26, paragraphe 1er du même Code les mots "prenant cours le lendemain du jour de la constatation de l'infraction" sont remplacés par les mots "après la clôture du procès-verbal".

Art. 132

Dans le Livre 4, Titre 2, Chapitre 1er du même Code, il est inséré une section 2/1 rédigée comme suit:

"Section 2/1. Le procès-verbal électronique

Art. 4. 2.1.26/1 Notions

Pour l'application de la présente section et de ses arrêtés d'exécution, l'on entend par:

1° le Comité de gestion: le Comité de gestion de la banque de données e-PV visé à l'article 100/8 du Code pénal social;

2° la carte d'identité électronique: la carte d'identité électronique visée par la loi du 19 juillet 1991 relative aux registres de la population, aux cartes d'identité, aux cartes d'étranger et aux documents de séjour;

3° l'e-PV: le procès-verbal de constatation des infractions qui est établi, enregistré et envoyé au moyen de l'application informatique conçue à cette fin visée à l'article 100/2, alinéa 1er, du Code pénal social;

4° la banque de données e-PV: la banque de données visée à l'article 100/6 du Code pénal social.

Art. 4. 2.1.26/2. Usage facultatif

Pour établir les procès-verbaux, le Contrôle de la navigation peut faire usage de l'application informatique conçue à cette fin visée à l'article 100/2, alinéa 1er, du Code pénal social.

Art. 4. 2.1.26/3 Accès aux données

§ 1er. Les données qui sont reprises dans un procès-verbal établi durant l'exercice des devoirs prescrits par l'autorité judiciaire ne sont en aucun cas accessibles sans l'autorisation expresse de cette dernière, sauf

er geacht woonstkeuze te zijn gedaan bij de wettelijke vertegenwoordiger overeenkomstig artikel 39 van het Gerechtelijk wetboek.".

Art. 131

In artikel 4.2.1.26, paragraaf 1 van hetzelfde Wetboek worden de woorden "die aanvangt de dag na de vaststelling van de inbreuk" vervangen door de woorden" na de afsluiting van het proces-verbaal".

Art. 132

In Boek 4, Titel 2, Hoofdstuk 1 van hetzelfde Wetboek wordt een afdeling 2/1 ingevoegd, luidende:

"Afdeling 2/1. Het elektronisch proces verbaal

Art. 4. 2.1.26/1 Begrippen

Voor de toepassing van deze afdeling en haar uitvoeringsbesluiten, wordt verstaan onder:

1° het Beheerscomité: het Beheerscomité van de databank e-PV, bedoeld in artikel 100/8 van het Sociaal Strafwetboek;

2° de elektronische identiteitskaart: de elektronische identiteitskaart bedoeld in de wet van 19 juli 1991 betreffende de bevolkingsregisters, de identiteitskaarten, de vreemdelingenkaarten en de verblijfsdocumenten;

3° het e-PV: het proces-verbaal tot vaststelling van inbreuken dat wordt aangemaakt, opgeslagen en verzonden via de daartoe ontworpen informaticatoepassing bedoeld in artikel 100/2, eerste lid, van het Sociaal Strafwetboek;

4° de databank e-PV: de databank bedoeld in artikel 100/6 van het Sociaal Strafwetboek.

Art. 4. 2.1.26/2. Facultatief gebruik

Voor de aanmaak van processen-verbaal kan de Scheepvaartcontrole gebruik maken van de daartoe ontworpen informaticatoepassing bedoeld in artikel 100/2, eerste lid, van het Sociaal Strafwetboek.

Art. 4. 2.1.26/3 Toegang tot gegevens

§ 1. De gegevens die opgenomen zijn in een procesverbaal dat opgesteld wordt tijdens de uitvoering van de taken opgelegd door de gerechtelijke overheid, zijn enkel toegankelijk mits de uitdrukkelijke toestemming van deze

pour l'auteur ou les auteurs de l'e-PV et à l'exception des données suivantes:

1° la date d'établissement du procès-verbal;

2° le numéro du procès-verbal;

3° l'indication du fait qu'il s'agit d'un procès-verbal établi d'initiative par le verbalisant ou en exécution d'un devoir prescrit par une autorité judiciaire;

4° le service auquel appartient l'agent verbalisant;

5° le nom de l'agent verbalisant;

6° l'identité et l'adresse du domicile ou du siège social de toute personne suspectée d'être (co)auteur d'une infraction;

7° l'identité et l'adresse du domicile ou du siège social de toute personne qui est tenue civilement responsable pour une infraction;

8° le cas échéant, le nom et le numéro d'identification à la sécurité sociale de tout travailleur ou de toute personne concerné(e) ou considéré(e) comme étant concerné(e) par une infraction;

9° la qualification de l'/des infraction(s) constatée(s).

§ 2. Le ministère public près les cours et tribunaux et les juges d'instruction ont accès aux données de la banque de données e-PV dans le cadre de l'exercice de leur mission légale.

§ 3. Par dérogation au paragraphe 1er, le ministère public peut retarder à l'égard des personnes visées dans ce paragraphe, à l'exception de l'auteur ou des auteurs de l'e-PV, l'accès aux données contenues dans un e-PV déterminé lorsque et tant que le magistrat compétent est d'avis que cet accès peut constituer un danger pour l'exercice de l'action pénale ou pour la sécurité d'une personne.

§ 4. Les données en E-PV sont conservés pendant 10 ans après la date de l'infractions. Le raisponsable du traitement est le Service public fédérale Mobilité et Transports.

Art. 4. 2.1.26/4. Signature

§ 1er. L'e-PV est signé par son auteur ou ses auteurs de manière électronique au moyen de la signature électronique qualifiée au sens de l'article 3.12 du Règlement

laatste, behalve voor de opsteller of opstellers van het e-PV en met uitzondering van de volgende gegevens:

1° de datum van opstelling van het proces-verbaal;

2° het nummer van het proces-verbaal;

3° de aanduiding of het gaat om een proces-verbaal opgesteld op eigen initiatief van de verbalisant of in uitvoering van een taak opgelegd door een rechterlijke overheid;

4° de dienst waartoe de verbaliserende ambtenaar behoort;

5° de naam van de verbaliserende ambtenaar;

6° de identiteit en het adres van de woonplaats of de maatschappelijke zetel van iedere persoon die ervan verdacht wordt (mede)dader te zijn van een inbreuk;

7° de identiteit en het adres van de woonplaats of de maatschappelijke zetel van iedere persoon die burgerrechtelijk aansprakelijk geacht wordt voor een inbreuk;

8° in voorkomend geval, de naam en het identificatienummer van de sociale zekerheid van iedere werknemer of persoon die betrokken is of geacht wordt betrokken te zijn bij een inbreuk;

9° de kwalificatie van de vastgestelde inbreuk(en).

§ 2. Het openbaar ministerie bij de hoven en rechtbanken en de onderzoeksrechters hebben toegang tot de gegevens van de databank e-PV in het kader van de uitoefening van hun wettelijke opdracht.

§ 3. In afwijking van paragraaf 1, kan het openbaar ministerie ten aanzien van de in deze paragraaf bedoelde personen, met uitzondering van de opsteller of opstellers van het e-PV, de toegang uitstellen tot de gegevens opgenomen in een bepaald e-PV wanneer en zolang de bevoegde magistraat van oordeel is dat deze toegang de uitoefening van de strafvordering of de veiligheid van een persoon in gevaar kan brengen.

§ 4. De gegevens in e-PV worden gedurende 10 jaar na de datum de inbreuk bewaard. De verwerkingsverantwoordelijke is de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Art. 4. 2.1.26/4. Ondertekening

§ 1. Het e-PV wordt door de opsteller of opstellers elektronisch ondertekend door middel van de gekwalificeerde elektronische handtekening in de zin van

(UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur et abrogeant la directive 1999/93/CE.

Le Roi peut, de la façon prévue à l'article 100/3, § 1er, alinéa 2, du Code pénal social, prévoir que l'e-PV peut être signé par son auteur ou ses auteurs de manière électronique au moyen d'un autre système qui permet de déterminer l'identité du signataire et l'intégrité de l'e-PV signé avec des garanties suffisantes.

§ 2. Pour l'application du présent chapitre, sans préjudice des articles 1322 et suivants du Code civil, l'e-PV qui a été signé de manière électronique par son auteur ou ses auteurs, conformément au paragraphe 1er, est assimilé à un procès-verbal sur support papier signé au moyen d'une signature manuscrite.".

Art. 133

Dans le paragraphe 1er de l'article 4.2.1.32 du même Code, le mot "2.5.3.11" est remplacé par le mot "2.5.3.12.".

Art. 134

L'article 4.2.1.38, alinéa 1er, 6° du même Code est complété par les mots "et/ou un Plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives tel que visé dans la Convention MARPOL et à l'article 2.5.3.12".

Art. 135

Dans l'article 4.2.2.4 du même Code les modifications suivantes sont apportées:

1° l'article 4.2.2.4 est complété par des alinéas, rédigés comme suit:

"L'article 11 de la loi du 15 juin 1935 concernant l'emploi des langues en matière judiciaire est applicable à un procès-verbal constatant une infraction pour laquelle seule une amende administrative peut être infligée.

S'il s'agit d'un auteur présumé étranger, la procédure se déroule par l'intermédiaire de son représentant légal en Belgique. Si aucun représentant légal n'est désigné

artikel 3.12. van Verordening (EU) nr. 910/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 2014 betreffende elektronische identificatie en vertrouwensdiensten voor elektronische transacties in de interne markt en tot intrekking van richtlijn 1999/93/EG.

De Koning kan, op de wijze voorzien in artikel 100/3, § 1, tweede lid, van het Sociaal Strafwetboek, bepalen dat het e-PV door de opsteller of opstellers elektronisch ondertekend kan worden door middel van een ander systeem dat toelaat om de identiteit van de ondertekenaar en de integriteit van het ondertekende e-PV met afdoende waarborgen vast te stellen.

§ 2. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt, onverminderd de artikelen 1322 en volgende van het Burgerlijk Wetboek, het e-PV dat door de opsteller of opstellers elektronisch werd ondertekend, overeenkomstig paragraaf 1, gelijkgesteld met een proces-verbaal op papieren drager ondertekend door middel van een handgeschreven handtekening.".

Art. 133

In paragraaf 1 van artikel 4.2.1.32 van hetzelfde Wetboek wordt het woord "2.5.3.11" vervangen door het woord "2.5.3.12".

Art. 134

Artikel 4.2.1.38, eerste lid, 6° van hetzelfde Wetboek wordt aangevuld met de woorden "en/of een Scheepsnoodplan voor maritieme verontreiniging door schadelijke vloeistoffen zoals bedoeld in het MARPOL-Verdrag en artikel 2.5.3.12".

Art. 135

In artikel 4.2.2.4, van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzingen aangebracht:

1° Artikel 4.2.2.4 wordt aangevuld met de leden, luidende:

"Artikel 11 van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken is van toepassing op een proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk waarvoor enkel een administratieve geldboete kan worden opgelegd.

Indien het een buitenlandse vermoedelijke dader betreft, gebeurt de betekening van het afschrift aan zijn wettelijke vertegenwoordiger in België. Als er geen

en Belgique mais que l'auteur présumé travaille avec un agent maritime, l'agent maritime est présumé être le représentant légal de l'auteur présumé. Lorsque la procédure se déroule par l'intermédiaire d'un représentant légal, le choix du domicile est réputé avoir été fait au représentant légal conformément à l'article 39 du Code judiciaire.".

2° dans l'alinéa 2, les mots "à dater du jour suivant la constatation de l'infraction par procès-verbal" sont remplacés par les mots "après la clôture du procès-verbal".

CHAPITRE 6

Insertion d'un livre 5 dans le Code belge de la Navigation

Art. 136

Dans le même Code, il est inséré un Livre 5 rédigé comme suit:

"Livre 5. NAVIGATION DE PLAISANCE

Titre 1er. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Art. 5. 1.1.1. Définitions

Pour l'application du présent livre et de ses arrêtés d'exécution, l'on entend par:

1° "véhicule nautique à moteur": un navire de plaisance dont la coque a une longueur de moins de quatre mètres, équipé d'un moteur de propulsion qui entraîne une turbine constituant sa principale source de propulsion et conçu pour être manœuvré par un personne assise, debout ou agenouillée sur la coque et non dans la coque;

2° "passager": toute personne à bord autre que:

a) le capitaine et les membres d'équipage ou les autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire pour les besoins de ce navire;

b) les enfants de moins d'un an.

Art. 5. 1.1.2. Champ d'application

§ 1er. Le présent livre s'applique:

wettelijke vertegenwoordiger is aangeduid maar de vermoedelijke dader met een scheepsagent werkt, wordt de scheepsagent vermoed de wettelijke vertegenwoordiger van de vermoedelijke dader te zijn. Wanneer de procedure verloopt via een wettelijke vertegenwoordiger wordt er geacht woonstkeuze te zijn gedaan bij de wettelijke vertegenwoordiger overeenkomstig artikel 39 van het Gerechtelijk wetboek.".

2° in het tweede lid worden de woorden "die aanvangt de dag na de vaststelling bij proces-verbaal van de overtreding" vervangen door de woorden" na de afsluiting van het proces-verbaal".

HOOFDSTUK 6

Invoeging van een boek 5 in het Belgisch Scheepvaartwetboek

Art. 136

In hetzelfde Wetboek wordt een Boek 5 ingevoegd, luidende:

"Boek 5. PLEZIERVAART

Titel 1. ALGEMENE BEPALINGEN

Art. 5. 1.1.1. Begrippen

Voor de toepassing van dit boek en haar uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder:

1° "waterscooter": een pleziervaartuig met een romplengte van minder dan vier meter dat een voortstuwingsmotor met een waterstraalpomp als primaire voortstuwingsbron gebruikt en ontworpen is om door een op en niet in de romp zittende, staande of knielende persoon te worden bediend;

2° "passagier": iedere persoon aan boord met uitzondering van:

a) de gezagvoerder en de bemanningsleden of andere personen die in welke hoedanigheid dan ook in dienst of tewerkgesteld zijn aan boord van een schip ten behoeve van dat schip;

b) een kind beneden de leeftijd van één jaar.

Art. 5. 1.1.2. Toepassingsgebied

§ 1. Dit boek is van toepassing op:

1° à tous navires de plaisance, quel que soit leur pays d'inscriptions, à partir de deux mètres et demi, utilisés dans les eaux belges, excepté la ZEE;

2° aux navires de plaisance inscrits conformément à l'article 5.2.1.2;

3° aux véhicules nautiques à moteur qui sont utilisés sur les eaux belges, excepté la ZEE.

§ 2. Sauf disposition contraire, le présent livre ne s'applique pas:

1° aux navires qui sont utilisés ou destinés au transport de plus de douze passagers;

2° aux engins utilisés pour les sports de vague, tels que les kites, les planches à voile et les planches de surf, à l'exception des véhicules nautiques à moteur;

3° aux engins destinés aux amusements de plage tels que les navires gonflables non adaptés pour recevoir un moteur et les matelas pneumatiques;

4° aux canoës et kayaks, gondoles et pédalos;

5° aux navires en propriété d'une autorité.

S'il y a des imprécisions sur certains types de navires quant au champ d'application, le Roi peut, après avis du secteur, décider si le présent livre s'applique à ces navires. Le Roi détermine la manière dont la concertation sectorielle est organisée ainsi que la manière dont ces décisions sont rendues publiques.

§ 3. Le Roi peut régler, par dérogation aux paragraphes 1er et 2, la navigation de plaisance avec des navires de plaisance de moins de deux mètres et demi, les sports de vague visés au paragraphe 2, 2°, et la navigation de plaisance visée au paragraphe 2, 4°.

Titre 2. NAVIRES DE PLAISANCE

Chapitre 1er. Inscription et publicité

Section 1re. Inscription des navires de plaisance

Art. 5. 2.1.1. Obligation d' inscription

Tout navire de plaisance susceptible d'être utilisé et se trouvant dans les eaux belges, excepté la ZEE, doit être inscrit et être muni d'un des documents suivants:

1° une lettre d'enregistrement délivrée conformément à l'article 5.2.1.3;

1° alle pleziervaartuigen, ongeacht het land van inschrijving, vanaf tweeënhalve meter die gebruikt worden op de Belgische wateren uitgezonderd de EEZ;

2° pleziervaartuigen die ingeschreven zijn overeenkomstig artikel 5.2.1.2;

3° waterscooters die gebruikt worden op de Belgische wateren uitgezonderd de EEZ.

§ 2. Dit boek is niet van toepassing, tenzij anders bepaald, op:

1° schepen die gebruikt worden of bestemd zijn voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;

2° tuigen gebruikt voor brandingsporten, zoals kites, windsurftuigen en surfplanken, met uitzondering van waterscooters;

3° tuigen voor strandvermaak zoals opblaasbare rubberbootjes die niet geschikt zijn voor een motor en luchtmatrassen;

4° kano's en kajaks, gondels en waterfietsen;

5° schepen in eigendom van een overheid.

Indien voor bepaalde types van schepen onduidelijkheden zijn over het toepassingsgebied, kan de Koning, na advies van de sector, bepalen of dit boek van toepassing is op deze vaartuigen. De Koning bepaalt de wijze waarop het overleg met de sector wordt georganiseerd en de wijze waarop deze beslissingen worden bekendgemaakt.

§ 3. De Koning kan, in afwijking van de paragrafen 1 en 2, de pleziervaart met pleziervaartuigen kleiner dan tweeënhalve meter, de brandingsporten bedoeld in paragraaf 2, 2°, en de pleziervaart bedoeld in paragraaf 2, 4°, regelen.

Titel 2. PLEZIERVAARTUIGEN

Hoofdstuk 1. Inschrijving en openbaarheid

Afdeling 1. Inschrijving van de pleziervaartuigen

Art. 5. 2.1.1. Inschrijvingsplicht

Elk pleziervaartuig dat kan gebruikt worden en zich in de Belgische wateren uitgezonderd de EEZ bevindt, moet ingeschreven zijn en beschikken over een van de volgende documenten:

1° een registratiebrief afgegeven overeenkomstig artikel 5.2.1.3;

2° une preuve d'inscription délivrée par l'autorité d'un autre pays.

Art. 5. 2.1.2. Droit d'inscription

§ 1er. Les navires de plaisance suivants peuvent être inscrits en Belgique, en vue de l'identification des propriétaires et de l'application de la législation:

1° les navires de plaisance à partir de deux mètres et demi dont le propriétaire ou l'usufruitier a un lien avec la Belgique. Il y a un lien avec la Belgique si un navire de plaisance:

a) dont le droit de propriété ou d'usufruit appartient à plus de 50 % à des Belges ou à des personnes physiques résidant en Belgique; ou

b) dont le droit de proriété ou d'usufruit appartient à 50 % à une personne morale inscrite dans la Banque-Carrefour des Entreprises; ou

c) répond à une combinaison des conditions sous a et b, si une personne physique et une personne morale sont copropriétaires du navire.

2° les navires de plaisance qui sont mis sur le marché en Belgique conformément à la directive 2013/53/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative aux navires de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur et abrogeant la directive 94/25/CE.

§ 2. Le choix du nom et du port d'attache belge d'un navire de plaisance dans la demande d'inscription doit être approuvé par l'autorité visée à l'article 5.2.1.4, 6°. Le port d'attache doit être le nom officiel d'une ville ou commune belge.

§ 3. L'auteur d'une demande d'inscription est tenu de payer une redevance pour l'examen et la délivrance ou le refus de la lettre d'enregistrement visée à l'article 5.2.1.3.

§ 4. L'inscription reste valable jusqu'à ce que:

1° la propriété du navire de plaisance soit transférée intégralement ou partiellement à titre gratuit ou onéreux;

2° l'autorité visée à l'article 5.2.1.4, 6° radie d'office l'inscription.

Art. 5. 2.1.3. Lettre d'enregistrement

2° een bewijs van inschrijving afgegeven door de overheid van een ander land.

Art. 5. 2.1.2. Inschrijvingsrecht

§ 1. De volgende pleziervaartuigen kunnen in België worden ingeschreven, met het oog op de identificatie van de eigenaars en de handhaving van de wetgeving:

1° pleziervaartuigen vanaf tweeënhalve meter waarvan de eigenaar of vruchtgebruiker een band met België heeft. Een band met België is er wanneer een pleziervaartuig:

a) voor meer dan 50 % in eigendom is van of vruchtgebruik door Belgen of van in België wonende natuurlijke personen; of

b) voor 50 % in eigendom is van of in vruchtgebruik door een rechtspersoon ingeschreven in de Kruispuntbank voor Ondernemingen; of

c) beantwoordt aan een combinatie van de voorwaarden onder a en b, indien het vaartuig in mede-eigendom wordt gedeeld door een natuurlijk persoon en een rechtspersoon.

2° pleziervaartuigen die in België in de handel worden gebracht overeenkomstig richtlijn 2013/53/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 betreffende pleziervaartuigen en waterscooters en tot intrekking van richtlijn 94/25/EG.

§ 2. De keuze van de naam en van de Belgische thuishaven van een pleziervaartuig in de inschrijvingsaanvraag moet worden goedgekeurd door de overheid bedoeld in artikel 5.2.1.4, 6°. De thuishaven moet de officiële naam van een Belgische stad of gemeente zijn.

§ 3. Bij de aanvraag tot inschrijving is een retributie verschuldigd door de aanvrager voor het onderzoek en de afgifte of weigering van de registratiebrief bedoeld in artikel 5.2.1.3.

§ 4. De inschrijving blijft geldig tot het ogenblik dat:

1° de eigendom van het pleziervaartuig volledig of gedeeltelijk wordt overgedragen om niet of onder bezwarende titel;

2° de overheid bedoeld in artikel 5.2.1.4, 6°, de inschrijving ambtshalve schrapt.

Art. 5. 2.1.3. Registratiebrief

§ 1er. Une lettre d'enregistrement est délivrée pour les navires de plaisance qui sont inscrits conformément à l'article 5.2.1.2 et qui satisfont aux conditions fixées conformément à l'article 5.2.1.4, 4°.

§ 2. La lettre d'enregistrement est valable cinq ans. La validité de la lettre d'enregistrement prend toutefois fin si:

1° le navire de plaisance ne répond plus aux conditions visées à l'article 5.2.1.4., 4°;

2° la propriété du navire de plaisance a été transférée intégralement ou partiellement à titre gratuit ou onéreux;

3° le nom ou le port d'attache du navire de plaisance est modifié;

4° le navire de plaisance subit une transformation substantielle;

5° un nouveau moteur est installé.

§ 3. Une nouvelle lettre d'enregistrement est délivrée à titre gratuit à l'expiration de l'ancienne si:

1° le navire de plaisance répond encore aux conditions visées à l'article 5.2.1.4., 4°; et

2° la propriété du navire de plaisance n'a pas été transférée intégralement ou partiellement à titre gratuit ou onéreux; et

3° le nom et le port d'attache du navire de plaisance n'ont pas été modifiés; et

4° le navire de plaisance n'a pas subi de transformation substantielle; et

5° un nouveau moteur n'a pas été installé.

Si les conditions visées à l'alinéa 1er ne sont plus remplies, le propriétaire est tenu de payer une redevance pour l'examen et la délivrance ou le refus de la nouvelle lettre d'enregistrement.

Art. 5. 2.1.4. Arrêtés d'exécution

Le Roi détermine:

1° la forme de la lettre d'enregistrement visée à l'article 5.2.1.3, § 1er et les mentions qui doivent y figurer;

2° le montant de la redevance visée à l'article 5.2.1.2, § 3 et à l'article 5.2.1.3, § 3, alinéa 2 ainsi que ses modalités d'application et de perception;

§ 1. Voor de pleziervaartuigen die ingeschreven worden overeenkomstig artikel 5.2.1.2 en voldoen aan de voorwaarden vastgesteld overeenkomstig artikel 5.2.1.4, 4°, wordt een registratiebrief afgegeven.

§ 2. De registratiebrief is vijf jaar geldig. De registratiebrief vervalt evenwel indien:

1° het pleziervaartuig niet meer voldoet aan de voorwaarden bedoeld in artikel 5.2.1.4, 4°;

2° de eigendom van het pleziervaartuig volledig of gedeeltelijk werd overgedragen om niet of onder bezwarende titel;

3° de naam of thuishaven van het pleziervaartuig wordt gewijzigd;

4° het pleziervaartuig een ingrijpende verbouwing ondergaat;

5° een nieuwe motor wordt geïnstalleerd.

§ 3. Er wordt kosteloos een nieuwe registratiebrief afgegeven na het verstrijken van de oude brief indien:

1° het pleziervaartuig nog voldoet aan de voorwaarden bedoeld in artikel 5.2.1.4, 4°; en

2° de eigendom van het pleziervaartuig niet volledig of gedeeltelijk werd overgedragen om niet of onder bezwarende titel; en

3° de naam en thuishaven van het pleziervaartuig niet werd gewijzigd; en

4° het pleziervaartuig geen ingrijpende verbouwing heeft ondergaan; en

5° geen nieuwe motor werd geïnstalleerd.

Indien de in het eerste lid bedoelde voorwaarden niet meer worden vervuld, is de eigenaar een retributie verschuldigd voor het onderzoek en de afgifte of weigering van de nieuwe registratiebrief.

Art. 5. 2.1.4. Uitvoeringsbesluiten

De Koning bepaalt:

1° de vorm van en de vermeldingen in de registratiebrief bedoeld in artikel 5.2.1.3, § 1;

2° het bedrag van de retributie bedoeld in artikel 5.2.1.2, § 3, en artikel 5.2.1.3, § 3, tweede lid, en de nadere regels voor de toepassing en de inning ervan;

3° les informations à communiquer sur la demande d'inscription et les modalités de demande de l'inscription;

4° les conditions auxquelles les navires de plaisance doivent répondre pour être inscrits;

5° le statut administratif des navires de plaisance inscrits;

6° l'autorité qui est compétente pour l'examen, le refus ou la délivrance d'un certificat d'enregistrement;

7° les dispositions particulières pour l'inscription des navires de plaisance pour les commerçants;

8° les mentions à apposer sur le navire de plaisance;

9° les conditions auxquelles l'inscription peut être radié d'office.

Art. 5. 2.1.5. Droits réels

Sans préjudice des dispositions de l'article 1.2.1.1, les navires de plaisance peuvent être inscrits au Registre naval belge en vue de la constitution de droits réels, dont les hypothèques. Le Registre naval belge crée à cet effet un registre des navires de plaisance auquel s'appliquent les dispositions du Livre 1.

Section 2. Publicité des droits

Art. 5. 2.1. 6. Clauses dérogatoires

Les clauses dérogeant à la présente section sont nulles.

Art. 5. 2.1.7. Champ d'application

Les articles 2.2.1.12 à 2.2.1.27 inclus s'appliquent par analogie aux navires de plaisance.

Chapitre 2. Sécurité

Section 1re. Exigences techniques

Art. 5. 2.2.1. Exigences de sécurité

§ 1er. Aucun navire de plaisance ne peut être utilisé dans les eaux belges sans être en état de sécurité, ou lorsque la sécurité des tiers peut être mise en danger.

Aucun navire de plaisance inscrit conformément à l'article 5.2.1.2, § 1er ne peut être utilisé dans des eaux

3° de gegevens die op de aanvraag tot inschrijving moeten worden meegedeeld en de wijze waarop de inschrijving moet worden aangevraagd;

4° de voorwaarden waaraan de pleziervaartuigen moeten voldoen om te worden ingeschreven;

5° het administratief statuut van de ingeschreven pleziervaartuigen;

6° de overheid welke bevoegd is voor het onderzoek, de weigering of de afgifte van een certificaat van registratie;

7° de bijzondere bepalingen voor de inschrijving van pleziervaartuigen voor handelaars;

8° de vermeldingen die op het pleziervaartuig moeten worden aangebracht;

9° de voorwaarden waaronder de inschrijving ambtshalve kan worden geschrapt.

Art. 5. 2.1.5. Zakelijke rechten

Onverminderd de bepalingen van artikel 1.2.1.1. kunnen pleziervaartuigen worden ingeschreven in het Belgisch Scheepsregister met het oog op vestiging van zakelijke rechten, waaronder hypotheken. Het Belgisch Scheepsregister legt hiervoor een register aan van pleziervaartuigen waarop de bepalingen van boek 1 van toepassing zijn.

Afdeling 2. Openbaarheid van rechten

Art. 5. 2.1. 6. Afwijkende bedingen

Bedingen die afwijken van deze afdeling zijn nietig.

Art. 5. 2.1.7. Toepassingsgebied

De artikelen 2.2.1.12 tot en met 2.2.1.27 zijn van overeenkomstige toepassing op pleziervaartuigen.

Hoofdstuk 2. Veiligheid

Afdeling 1. Technische vereisten

Art. 5. 2.2.1. Veiligheidsvereisten

§ 1. Geen enkel pleziervaartuig mag worden gebruikt in de Belgische wateren zonder in staat van veiligheid te zijn, of wanneer de veiligheid van derden in gevaar kan worden gebracht.

Geen pleziervaartuig ingeschreven overeenkomstig artikel 5.2.1.2, § 1, mag in vreemde wateren worden

étrangères sans être en état de sécurité, ou lorsque la sécurité des tiers peut être mise en danger.

§ 2. Aucun navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles ne peut être employé dans les eaux belges, excepté la ZEE, sans être muni d'un certificat de navigabilité ou d'un certificat étranger équivalent. Le certificat atteste, jusqu'à preuve du contraire, que le navire de plaisance répond dans toutes ses parties aux prescriptions du présent livre et de ses arrêtés d'exécution.

Aucun navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles et inscrit conformément à l'article 5.2.1.2, § 1er ne peut être utilisé dans des eaux étrangères sans être muni d'un certificat de navigabilité.

Le certificat de navigabilité est délivré par le contrôle de la navigation. L'auteur d'une demande d'obtention d'un certificat de navigabilité est tenu de payer une redevance pour l'examen et la délivrance ou le refus du certificat de navigabilité.

Le certificat de navigabilité est valable cinq ans.

§ 3. Lors de la demande d'obtention d'un certificat de navigabilité, le contrôle de la navigation peut, à la requête du demandeur, délivrer un certificat provisoire de navigabilité sans effectuer d'examen si le navire de plaisance se trouve dans les eaux belges, excepté la ZEE. Un navire de plaisance muni d'un certificat provisoire de navigabilité doit répondre en toutes circonstances aux conditions fixées et à l'équipement prescrit par la présente loi et ses arrêtés d'exécution.

Aucune redevance n'est due pour la demande et la délivrance d'un certificat provisoire de navigabilité.

Le certificat provisoire de navigabilité ne peut être délivré que pour une période maximale de six mois, et ne peut être prolongé.

§ 4. Le Roi peut habiliter une organisation à exercer les tâches visées dans le présent chapitre et détermine à quelles conditions elle peut le faire.

§ 5. Le contrôle de la navigation est compétent pour évaluer l'équivalence du certificat étranger visé au § 2, alinéa 1er.

§ 6. Lorsqu'un navire de plaisance belge a subi une avarie grave ou que sa structure a subi des modifications importantes, le certificat de navigabilité est suspendu

gebruikt zonder in staat van veiligheid te zijn, of wanneer de veiligheid van derden in gevaar kan worden gebracht.

§ 2. Geen enkel pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik kan in Belgische wateren uitgezonderd de EEZ worden gebruikt zonder te beschikken over een certificaat van deugdelijkheid of een gelijkwaardig buitenlands certificaat. Het certificaat bevestigt, tot het tegenbewijs is geleverd, dat het pleziervaartuig in al zijn delen beantwoordt aan de voorschriften van dit boek en zijn uitvoeringsbesluiten.

Geen enkel pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik en ingeschreven overeenkomstig artikel 5.2.1.2, § 1, kan in vreemde wateren worden gebruikt zonder te beschikken over een certificaat van deugdelijkheid.

Het certificaat van deugdelijkheid wordt afgegeven door de scheepvaartcontrole. Bij de aanvraag tot het verkrijgen van een certificaat van deugdelijkheid is een retributie verschuldigd door de aanvrager voor het onderzoek en de afgifte of weigering van het certificaat van deugdelijkheid.

Het certificaat van deugdelijkheid is vijf jaar geldig.

§ 3. De scheepvaartcontrole kan bij de aanvraag tot het verkrijgen van een certificaat van deugdelijkheid op verzoek van de aanvrager een voorlopig certificaat van deugdelijkheid zonder verder onderzoek afgeven indien het pleziervaartuig zich in Belgische wateren uitgezonderd de EEZ bevindt. Een pleziervaartuig met een voorlopig certificaat van deugdelijkheid moet te allen tijde voldoen aan de voorwaarden en uitrusting opgelegd door dit wetboek en zijn uitvoeringsbesluiten.

Voor de aanvraag en afgifte van een voorlopig certificaat van deugdelijkheid is geen retributie verschuldigd.

Het voorlopig certificaat van deugdelijkheid kan enkel worden afgegeven voor een maximale periode van zes maanden, en is niet verlengbaar.

§ 4. De Koning kan een organisatie machtigen om de taken bedoeld in dit hoofdstuk uit te voeren en bepaalt onder welke voorwaarden dit zal geschieden.

§ 5. De scheepvaartcontrole is bevoegd om de gelijkwaardigheid van het buitenlands certificaat bedoeld in § 2, eerste lid, te beoordelen.

§ 6. Ingeval een Belgisch pleziervaartuig zware schade heeft opgelopen of zijn bouw aanzienlijke veranderingen heeft ondergaan, is het certificaat van deugdelijkheid van

de plein droit et ne peut être revalidé que par les agents chargés du contrôle de la navigation.

§ 7. Lorsque le navire de plaisance se trouve à l'étranger, le propriétaire désigne une organisation visée au § 4.

Art. 5. 2.2.2. Interdiction de départ

Un navire de plaisance qui n'est pas en état de sécurité ou qui se trouve dans les eaux belges, excepté la ZEE, sans avoir à bord l'un des documents visés à l'article 5.2.1.1 peut se voir interdire le départ par le contrôle de la navigation.

Un recours contre l'interdiction de départ peut être introduit au moyen d'une requête adressée au Commissaire de l'État auprès du conseil d'enquête maritime et contenant les moyens invoqués. Le recours sera examiné conformément aux dispositions de la loi du 30 juillet 1926 instituant un conseil d'enquête maritime.

Le contrôle de la navigation notifie l'interdiction de départ à la police de la navigation.

Art. 5. 2.2.3. Arrêtés d'exécution

Le Roi détermine:

1° les conditions auxquelles un navire de plaisance doit répondre pour être en état de sécurité;

2° les conditions complémentaires auxquelles un navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles doit répondre;

3° la division en zones des eaux belges et étrangères pour l'application de la présente section;

4° l'équipement requis à bord des navires de plaisance par zone et par catégorie de navire de plaisance;

5° l'équipement complémentaire requis à bord des navires de plaisance utilisés à des fins professionnelles par zone et par catégorie de navire de plaisance;

6° le montant de la redevance visée à l'article 5.2.2.1, § 2, alinéa 3, et ses modalités d'application et de perception;

7° les conditions de délivrance du certificat de navigabilité et d'un certificat provisoire de navigabilité;

rechtswege geschorst en kan het niet opnieuw geldig gemaakt worden dan door de scheepvaartcontroleurs.

§ 7. Ingeval het pleziervaartuig zich in het buitenland bevindt, wijst de eigenaar een organisatie bedoeld in § 4 aan.

Art. 5. 2.2.2. Verbod tot afvaart

Een pleziervaartuig dat niet in staat van veiligheid is of zich in Belgische wateren uitgezonderd de EEZ bevindt zonder een document aan boord als bedoeld in artikel 5.2.1.1, kan door de scheepvaartcontrole een verbod tot afvaart opgelegd krijgen.

Beroep tegen het verbod tot afvaart kan worden ingediend bij verzoekschrift gericht aan de Rijkscommissaris bij de onderzoeksraad voor de scheepvaart waarin de middelen worden uiteengezet. Het beroep wordt behandeld overeenkomstig de bepalingen van de wet van 30 juli 1926 tot instelling van een onderzoeksraad voor de scheepvaart.

Het verbod tot afvaart wordt door de scheepvaartcontrole aan de scheepvaartpolitie bekendgemaakt.

Art. 5. 2.2.3. Uitvoeringsbesluiten

De Koning bepaalt:

1° de voorwaarden waaraan een pleziervaartuig moet voldoen om in staat van veiligheid te zijn;

2° de bijkomende voorwaarden waaraan een pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik moet voldoen;

3° de indeling in zones van de Belgische en vreemde wateren voor de toepassing van deze afdeling;

4° de vereiste uitrusting aan boord van pleziervaartuigen per zone en per type van pleziervaartuig;

5° de vereiste bijkomende uitrusting aan boord van pleziervaartuigen voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik per zone en per type van pleziervaartuig;

6° het bedrag van de retributie bedoeld in artikel 5.2.2.1, § 2, derde lid, en de nadere regels voor de toepassing en de inning ervan;

7° de voorwaarden voor het afgeven van het certificaat van deugdelijkheid en een voorlopig certificaat van deugdelijkheid;

8° la forme et le contenu du certificat de navigabilité et d'un certificat provisoire de navigabilité.

Section 2. Brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire

Art. 5. 2.2.4. Obligations

§ 1er. Quiconque conduit un navire de plaisance dans les eaux belges, excepté la ZEE, doit être titulaire d'un brevet d'aptitude en cours de validité pour la catégorie de navire de plaisance qu'on conduit et pour la zone dans laquelle on navigue.

Le Roi peut dispenser de l'obligation prescrite à l'alinéa 1er en raison de la catégorie de navire de plaisance, de la zone ou de la nature des activités exercées.

§ 2. Sans préjudice du paragraphe 1er, aucun navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles ne peut être utilisé sans brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire, ou certificat privé ou étranger considéré comme équivalent, sauf si:

1° le navire de plaisance est loué à des fins privées et sans conducteur;

2° le navire de plaisance est utilisé par l'entreprise de location à des fins privées.

§ 3. Le candidat à l'examen pour l'obtention d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire est tenu de payer une redevance.

Le demandeur est tenu de payer une redevance pour l'examen et la délivrance ou le refus d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire.

Art. 5. 2.2.5. Commission pour la Navigation de Plaisance

Une Commission pour la Navigation de Plaisance est créée en vue de la reconnaissance de l'équivalence visée à l'article 5.2.2.4, § 2. Le Roi détermine la composition et le fonctionnement de la Commission pour la Navigation de Plaisance et peut lui attribuer des tâches complémentaires pour l'application du présent livre ou de ses arrêtés d'exécution.

Art. 5. 2.2.6. Arrêtés d'exécution

Le Roi détermine:

1° la division en zones des eaux belges et des eaux étrangères pour l'application de la présente section;

8° de vorm en inhoud van het certificaat van deugdelijkheid en van een voorlopig certificaat van deugdelijkheid.

Afdeling 2. Vaarbevoegdheidsbewijzen

Art. 5. 2.2.4. Verplichtingen

§ 1. Ieder die op de Belgische wateren uitgezonderd de EEZ een pleziervaartuig bestuurt moet houder zijn van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs voor de categorie van pleziervaartuig dat men bestuurt en voor de zone waarin men vaart.

De Koning kan ontheffing verlenen van de in het eerste lid voorgeschreven verplichting uit hoofde van het type van pleziervaartuig, de zone of de aard van de uitgevoerde activiteiten.

§ 2. Onverminderd paragraaf 1 kan geen pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik worden gebruikt zonder een vaarbevoegdheidsbewijs, of een privaat of buitenlands certificaat dat als gelijkwaardig wordt beschouwd, tenzij:

1° het pleziervaartuig wordt verhuurd voor private doeleinden en zonder bestuurder;

2° het pleziervaartuig door de verhuurfirma wordt gebruikt voor private doeleinden.

§ 3. Voor het afleggen van een examen tot het verkrijgen van een vaarbevoegdheidsbewijs is door de geëxamineerde een retributie verschuldigd.

Voor het onderzoek en de afgifte of de weigering van een vaarbevoegdheidsbewijs is door de aanvrager een retributie verschuldigd.

Art. 5. 2.2.5. Commissie voor de Pleziervaart

Met het oog op de erkenning van gelijkwaardigheid, bedoeld in artikel 5.2.2.4, § 2, wordt een Commissie voor de Pleziervaart opgericht. De Koning bepaalt de samenstelling en de werking van de Commissie voor de Pleziervaart en kan haar bijkomende taken voor de toepassing van dit boek of zijn uitvoeringsbesluiten toekennen.

Art. 5. 2.2.6. Uitvoeringsbesluiten

De Koning bepaalt:

1° de indeling van de Belgische en de vreemde wateren in zones voor de toepassing van deze afdeling;

2° les différents brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire;

3° les conditions d'obtention d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire;

4° l'organisation des examens pour l'obtention d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire;

5° le contenu de la matière sur laquelle portera l'examen pour l'obtention d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire;

6° l'expérience pratique requise pour obtenir un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire;

7° l'aptitude physique pour l'obtention d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire;

8° la forme et le contenu des brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire;

9° les modalités de demande et de délivrance des brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire;

10° l'autorité chargée de la délivrance des brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire;

11° le montant des redevances visées à l'article 5.2.2.4, § 3, et leurs modalités d'application et de perception.

Chapitre 3. Statut réel

Art. 5. 2.3.1. Droit applicable

Les articles 2.2.4.1 à 2.2.4.8 inclus s'appliquent par analogie aux navires de plaisance.

Chapitre 4. Sûretés sur navires

Art. 5. 2.4.1. Droit applicable

Sous réserve de l'article 5.2.4.2, la section 5 du chapitre 5 du livre 2 s'applique par analogie aux hypothèques sur les navires de plaisance utilisés à des fins professionnelles.

Art. 5. 2.4.2. Tribunal compétent

Par dérogation aux articles 2.2.5.43, § 2, et 2.2.5.52, le tribunal de l'entreprise qui exerce sa juridiction sur l'arrondissement dans lequel la personne ayant constitué l'hypothèque a situé son domicile ou siège social, est compétent.

2° de verschillende vaarbevoegdheidsbewijzen;

3° de voorwaarden tot het verkrijgen van een vaarbevoegdheidsbewijs;

4° de organisatie van de examens voor het verkrijgen van een vaarbevoegdheidsbewijs;

5° de inhoud van de leerstof waarover het examen voor het verkrijgen van een vaarbevoegdheidsbewijs zal handelen;

6° de praktische ervaring waarover men moet beschikken om een vaarbevoegdheidsbewijs te verkrijgen;

7° de lichamelijke geschiktheid voor het verkrijgen van een vaarbevoegdheidsbewijs;

8° de vorm en de inhoud van de vaarbevoegdheidsbewijzen;

9° de wijze van aanvraag en afgifte van de vaarbevoegdheidsbewijzen;

10° de overheid belast met de afgifte van de vaarbevoegdheidsbewijzen;

11° het bedrag van de retributies bedoeld in artikel 5.2.2.4, § 3, en de nadere regels voor de toepassing en de inning ervan.

Hoofdstuk 3. Zaakstatuut

Art. 5. 2.3.1. Toepasselijk Recht

De artikelen 2.2.4.1 tot en met 2.2.4.8 zijn op de pleziervaartuigen van overeenkomstige toepassing.

Hoofdstuk 4. Scheepszekerheidsrechten

Art. 5. 2.4.1. Toepasselijk recht

Onder voorbehoud van artikel 5.2.4.2 is afdeling 5 van hoofdstuk 5 van boek 2 van overeenkomstige toepassing op hypotheken op pleziervaartuigen voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik.

Art. 5. 2.4.2. Bevoegde rechtbank

In afwijking van de artikelen 2.2.5.43, § 2, en 2.2.5.52 is de ondernemingsrechtbank die rechtsmacht heeft over het arrondissement waar de hypotheekvestiger zijn woonplaats of zijn maatschappelijke zetel heeft bevoegd.

En cas d'absence de domicile ou de siège social en Belgique, le tribunal de l'entreprise de Bruxelles est compétent.

Chapitre 5. Saisie sur navire

Art. 5. 2.5.1. Droit applicable

Les articles 2.2.6.1 jusqu'à 2.2.6.22 et 2.2.6.25 jusqu'à 2.2.6.67 s'appliquent par analogie aux navires de plaisance sur lesquels des droits réels sont constitués conformément à l'article 5.2.1.5.

Titre 3. PROPRIÉTAIRES

Chapitre 1er. Dispositions générales

Section 1re. Copropriété quirataire

Art. 5. 3.1.1. Droit applicable

Les articles 2.3.1.1 à 2.3.1.18 s'appliquent par analogie à la copropriété quirataire des navires de plaisance utilisés à des fins professionnelles.

Par dérogation à l'article 2.3.1.12, § 4, le tribunal compétent est le tribunal de l'entreprise de Bruxelles.

Section 2. Responsabilité des propriétaires de navires

Art. 5. 3.1.2. Assurance responsabilité civile

Le Roi peut imposer une assurance responsabilité civile pour certaines catégories de navires de plaisance ou pour certaines activités pratiquées avec des navires de plaisance.

Chapitre 2. Navigation maritime

Art. 5. 3.2.1. Assurances obligatoires

Les dispositions des sous-sections 1re et 2 de la section 1re du chapitre 2 du titre 3 du livre 2 s'appliquent aux navires de plaisance utilisés à des fins professionnelles.

Art. 5. 3.2.2. Limitation de responsabilité

Les propriétaires peuvent limiter leur responsabilité conformément à la section 2 du chapitre 2 du titre 3 du livre 2 en ce qui concerne les accidents dans les zones maritimes.

Bij ontstentenis aan een woonplaats of een maatschappelijke zetel in België, is de ondernemingsrechtbank van Brussel bevoegd.

Hoofdstuk 5. Scheepsbeslag

Art. 5. 2.5.1. Toepasselijk recht

Op pleziervaartuigen waarop overeenkomstig artikel 5.2.1.5 zakelijke rechten gevestigd zijn, zijn de artikelen 2.2.6.1 tot en met 2.2.6.22 en 2.2.6.25 tot en met 2.2.6.67 van overeenkomstige toepassing

Titel 3. EIGENAARS

Hoofdstuk 1. Algemene Bepalingen

Afdeling 1. Scheepsmede-eigendom

Art. 5. 3.1.1. Toepasselijk recht

Op de mede-eigendom van pleziervaartuigen voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik zijn de artikelen 2.3.1.1 tot en met 2.3.1.18 van overeenkomstige toepassing.

In afwijking van artikel 2.3.1.12, § 4, is de bevoegde rechtbank de ondernemingsrechtbank van Brussel.

Afdeling 2. Aansprakelijkheid van scheepseigenaars

Art. 5. 3.1.2. Verzekering burgerlijke aansprakelijkheid

De Koning kan een verzekering burgerlijke aansprakelijkheid opleggen voor bepaalde categorieën van pleziervaartuigen of voor bepaalde activiteiten met pleziervaartuigen.

Hoofdstuk 2. Zeevaart

Art. 5. 3.2.1. Verplichte verzekeringen

De bepalingen van onderafdelingen 1 en 2 van afdeling 1 van hoofdstuk 2 van titel 3 van boek 2 zijn van toepassing op pleziervaartuigen voor bedrijfs- en beroepsmatig gebruik.

Art. 5. 3.2.2. Beperking van aansprakelijkheid

Voor ongevallen in de maritieme zones kunnen de eigenaars hun aansprakelijkheid beperken overeenkomstig afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 3 van boek 2.

Titre 4. Mer et ports

Art. 5. 4.1.1. Prévention de la pollution par les navires

Les dispositions du chapitre 3 du titre 5 du livre 2 s'appliquent aux navires de plaisance.

Titre 5. Événements de navigation

Chapitre 1er. Enlèvement des épaves

Art. 5. 5.1.1. Droit applicable

Les dispositions du chapitre 6 du titre 7 du livre 2 s'appliquent aux navires de plaisance.

Chapitre 2. Activités

Art. 5. 5.2.1. Autorisations

Toute compétition ou activité sportive ou de loisir en groupe dans la mer territoriale est interdite sans l'autorisation du contrôle de la navigation.

Art. 5. 5.2.2. Arrêtés d'exécution

Le Roi détermine:

1° les modalités de demande et de délivrance ou de refus d'une autorisation visée à l'article 5.5.2.1;

2° les conditions atmosphériques particulières dans lesquelles certaines activités peuvent être interdites;

3° les conditions dans lesquelles une autorisation peut, par dérogation à l'article 5.5.2.1, être remplacée par une déclaration préalable.".

CHAPITRE 7

Modifications à la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation

Art. 137

Dans l'article 2, 1° de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation, modifié par les lois du 8 mai 2020 et 12 juin 2020 est les modifications suivantes sont apportées:

Titel 4. Zee en havens

Art. 5. 4.1.1. Voorkoming van verontreiniging door schepen

De bepalingen van hoofdstuk 3 van titel 5 van boek 2 zijn van toepassing op pleziervaartuigen.

Titel 5. Scheepvaartvoorvallen

Hoofdstuk 1. Wrakverwijdering

Art. 5. 5.1.1. Toepasselijk recht

De bepalingen van hoofdstuk 6 van titel 7 van boek 2 zijn van toepassing op pleziervaartuigen.

Hoofdstuk 2. Activiteiten

Art. 5. 5.2.1. Toelatingen

Wedstrijden of sport- en ontspanningsactiviteiten in groepsverband in de territoriale zee zijn verboden zonder toelating van de scheepvaartcontrole.

Art. 5. 5.2.2. Uitvoeringsbesluiten

De Koning bepaalt:

1° de wijze voor aanvraag en afgifte of weigering van een toelating als bedoeld in artikel 5.5.2.1;

2° de bijzondere weersomstandigheden waarin bepaalde activiteiten kunnen worden verboden.

3° de omstandigheden waarin een toelating, in afwijking van artikel 5.5.2.1, vervangen kan worden door een voorafgaande melding.".

HOOFDSTUK 7

Wijzigingen aan de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten

Art. 137

In artikel 2, 1°, van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten, gewijzigd door de wetten van 8 mei 2019 en 12 juni 2020 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° est inséré un nouveau premier tiret rédigé comme suit:

"- Loi du 13 juin 1969 sur l'exploration et l'exploitation des ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental;".

2° est complété par un tiret rédigé comme suit:

"- la loi du 12 juin 2020 relative au travail dans la pêche".

Art. 138

L'article 9 de la même loi est complété par la phrase suivante:

"Un exemplaire du procès-verbal où l'infraction a été constatée est envoyé à l'autorité compétente.".

Art. 139

L'article 17 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

"Art. 17. Lorsqu'il existe des présomptions sérieuses d'infractions visées notamment aux articles 3 et 8, les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet peuvent interdire au capitaine de quitter les ports belges avec son navire, à moins que ne soit consignée une somme d'argent à la Caisse des dépôts et consignations à titre de garantie, conformément aux dispositions de la loi du 11 juillet 2018 sur la Caisse des Dépôts et Consignations, tous les frais éventuels restant à charge de l'auteur présumé.

Le montant de cette somme d'argent est déterminé par le ministre et peut être égal au maximum pour les infractions, augmenté des décimes additionnels.

Le récépissé délivré par la Caisse des Dépôts et Consignations forme titre envers la Caisse des Dépôts et Consignations et est communiqué sans délai par l'auteur présumé à l'inspecteur ayant constaté l'infraction à titre de preuve du paiement du cautionnement.

Le versement du cautionnement peut, sans occasionner de frais pour l'autorité, être remplacé par 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 le Contrôle de la navigation.

1° een nieuw eerste streepje wordt ingevoegd, luidende:

"- Wet van 13 juni 1969 inzake de exploratie en de exploitatie van niet-levende rijkdommen van de territoriale zee en het continentaal plat;";

2° wordt aangevuld met een streepje, luidende:

"- de wet van 12 juni 2020 betreffende werk in de visserijsector".

Art. 138

Artikel 9 van dezelfde wet wordt aangevuld met volgende zin:

"Een exemplaar van het proces-verbaal waarin de inbreuk is vastgesteld wordt aan de bevoegde autoriteit toegezonden.".

Art. 139

Artikel 17 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

"Art. 17. Bij ernstige vermoedens van inbreuken als bedoeld onder meer in de artikelen 3 en 8 kunnen de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe zijn aangesteld de kapitein verbieden om met zijn schip de Belgische havens te verlaten, tenzij als waarborg een geldsom wordt geconsigneerd bij de Deposito- en Consignatiekas, overeenkomstig de bepalingen van de wet van 11 juli 2018 op de Deposito- en Consignatiekas, waarbij alle gebeurlijke kosten ten laste blijven van de vermoedelijke dader.

De hoogte van deze geldsom wordt bepaald door de minister en kan gelijk zijn aan het maximum voor de inbreuken, verhoogd met de opdeciemen.

Het ontvangstbewijs dat door de Deposito- en Consignatiekas wordt afgeleverd, geldt als rechtstitel tegenover de Deposito- en Consignatiekas en wordt onverwijld door de vermoedelijke dader als bewijs van betaling van de borgsom bezorgd aan de inspecteur die de overtreding vaststelde.

Het storten van de borgsom kan, zonder kosten voor de overheid, worden vervangen door een bankgarantie verleend door een in België gevestigde bank of een door de Scheepvaartcontrole ontvankelijk verklaarde garantie getekend door een "*Protection and Indemnity Club*".

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

Le solde du montant est immédiatement restitué.".

De geldboete die is opgelegd door een uitvoerbare beslissing op basis van deze wet, een rechterlijke beslissing met kracht van gewijsde of door een minnelijke schikking wordt, naar gelang van het geval, op de borgsom verhaald.

Het overblijvende gedeelte wordt onmiddellijk terugbetaald.".

CHAPITRE 8

Modifications au Code pénal social

Art. 140

À l'article 100/6 du Code pénal social, les modifications suivantes sont apportées:

1° à l'alinéa 2, les mots "représenté par le ministre compétent pour l'emploi, par le ministre compétent pour les affaires sociales, par le ministre compétent pour l'économie et par le ministre compétent pour la justice," sont remplacés par les mots "représenté par le ministre compétent pour l'emploi, par le ministre compétent pour les affaires sociales, par le ministre compétent pour l'économie, par le ministre compétent pour la mobilité, par le ministre compétent pour la justice et par le ministre compétent pour la mobilité maritime,";

2° l'alinéa 3 est complété par un 5° rédigé comme suit:

"5° la collecte des informations nécessaires pour permettre aux contrôleurs de la navigation visés à l'article 1.1.1.2, 5° du Code belge de la navigation d'exercer leurs missions légales.";

3° à l'alinéa 4, les mots "et à l'article 4.2.1.26/2, alinéa 1er, du Code belge de la navigation" sont insérés entre les mots "modifiant le Code pénal social" et les mots ", à propos des personnes suivantes";

4° à l'alinéa 6, les mots "et à l'article 4.2.1.26/2 du Code belge de la navigation" sont insérés après les mots "modifiant le Code pénal social".

Art. 141

L'article 100/8, § 1er, alinéa 2 du même Code est complété par un 7° rédigé comme suit:

HOOFDSTUK 8

Wijzigingen aan het Sociaal Strafwetboek

Art. 140

In artikel 100/6 van het Sociaal Strafwetboek, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het tweede lid worden de woorden "vertegenwoordigd door de minister bevoegd voor werk, de minister bevoegd voor sociale zaken , de minister bevoegd voor economie en de minister bevoegd voor justitie," vervangen door de woorden "vertegenwoordigd door de minister bevoegd voor werk, de minister bevoegd voor sociale zaken, de minister bevoegd voor economie, de minister bevoegd voor mobiliteit, de minister bevoegd voor justitie en de minister bevoegd voor de maritieme mobiliteit,";

2° het derde lid wordt aangevuld met een bepaling onder 5°, luidende:

"5° het verzamelen van informatie die noodzakelijk is om de scheepvaartcontroleurs bedoeld in artikel 1.1.1.2, 5° van het Belgisch Scheepvaartwetboek in staat te stellen hun wettelijke opdrachten uit te oefenen.";

3° in het vierde lid worden de woorden "en in artikel 4.2.1.26/2, eerste lid, van het Belgisch Scheepvaartwetboek" ingevoegd tussen de woorden "tot wijziging van het Sociaal Strafwetboek" en de woorden "bedoelde model van e-PV";

4° in het zesde lid worden de woorden "en in artikel 4.2.1.26/2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek" ingevoegd na de woorden "tot wijziging van het Sociaal Strafwetboek".

Art. 141

Artikel 100/8, § 1, tweede lid, van hetzelfde Wetboek, wordt aangevuld met een bepaling onder 7°, luidende:

"7° des fonctionnaires dirigeants des services d'inspection de la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports.".

Art. 142

Dans l'article 100/9, alinéa 2 du même Code, les mots "du ministre compétent pour l'emploi, du ministre compétent pour les affaires sociales, du ministre compétent pour l'économie ou du ministre compétent pour la justice ou des autorités judiciaires" sont remplacés par les mots "du ministre compétent pour l'emploi, du ministre compétent pour les affaires sociales, du ministre compétent pour l'économie, du ministre compétent pour la mobilité, du ministre compétent pour la justice ou des autorités judiciaires ou du ministre compétent pour la mobilité maritime";

Art. 143

À l'article 100/10 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 5, les mots ", aux services d'inspection de la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports" sont insérés entre les mots "Classes moyennes et Énergie" et les mots "et à l'Office des Étrangers";

2° il est ajouté un paragraphe 8 rédigé comme suit:

"§ 8. Les paragraphes 1 à 6 du présent article ne s'appliquent pas aux procès-verbaux visés à l'article 4.2.1.26/2 du Code belge de la navigation.

L'accès à la banque de données e-PV pour ce qui concerne les procès-verbaux visés à l'alinéa 1er est uniquement régi par l'article 4.2.1.26/3 du Code belge de la navigation.".

CHAPITRE 9

Modifications a la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique

Art. 144

Dans la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des

"7° de leidend ambtenaren van de inspectiediensten van het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.".

Art. 142

In artikel 100/9, tweede lid, van hetzelfde Wetboek, worden de woorden "van de minister bevoegd voor werk, de minister bevoegd voor sociale zaken, de minister bevoegd voor economie of de minister bevoegd voor justitie of van de gerechtelijke overheden," vervangen door de woorden "van de minister bevoegd voor werk, de minister bevoegd voor sociale zaken, de minister bevoegd voor economie, de minister bevoegd voor mobiliteit, de minister bevoegd voor justitie of van de gerechtelijke overheden of de minister bevoegd voor de maritieme mobiliteit,";

Art. 143

In artikel 100/10, van hetzelfde Wetboek, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 5 worden de woorden ", de inspectiediensten van het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer" ingevoegd tussen de woorden "Middenstand en Energie" en de woorden "en tot de Dienst Vreemdelingenzaken";

2° een paragraaf 8 wordt toegevoegd, luidende:

"§ 8. De paragrafen 1 tot en met 6 van dit artikel zijn niet van toepassing op de processen-verbaal bedoeld in artikel 4.2.1.26/2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

De toegang tot de databank e-PV voor wat betreft de processen-verbaal bedoeld in het eerste lid wordt uitsluitend geregeld door het artikel 4.2.1.26/3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.".

HOOFDSTUK 9

Wijzigingen aan de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België

Art. 144

In de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene

espaces marins sous juridiction de la Belgique il est inséré un article 5*ter* rédigé comme suit:

"Art. 5*ter*. Le Roi peut imposer au demandeur d'une évaluation d'une analyse de risque pour une activité qui pourrait avoir un impact sur la zone de préservation du dépôt de munitions, dont les coordonnées pourront être fixées dans le plan d'aménagement des espaces marins visé à l'article 5*bis*, § 1, indépendamment du fait que cette activité se déroule endéans ou à l'extérieur de cette zone, une redevance destinée à couvrir les frais de l'évaluation de l'analyse de risque prévues et les coûts administratifs des services compétents désignés par le Roi."

CHAPITRE 10

Dispositions abrogatoires

Art. 145

La loi du 5 juillet 2018 relative à la navigation de plaisance est abrogée.

Donné à Ciergnon, le 8 avril 2021

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre de la Mobilité,

George GILKINET

Le ministre de la Justice et de la Mer du Nord,

Vincent VAN QUICKENBORNE

ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België wordt een artikel 5*ter* ingevoegd, luidende:

"Art. 5*ter*. De Koning kan aan de aanvrager van een evaluatie van een risicoanalyse voor een activiteit die een impact kan hebben op de munitiestortplaatsen , waarvan de coördinaten bepaald kunnen worden in het marien ruimtelijk plan bedoeld in artikel 5*bis*, § 1, ongeacht of deze activiteiten binnen of buiten deze zone plaatsvindt, een vergoeding opleggen om de kosten van de evaluatie van de risicoanalyse en de administratieve kosten van de door de Koning aangewezen bevoegde diensten te dekken.".

HOOFDSTUK 10

Opheffingsbepalingen

Art. 145

De wet van 5 juli 2018 betreffende de pleziervaart wordt opgeheven.

Gegeven te Ciergnon, 8 april 2021

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

George GILKINET

De minister van Justitie en Noordzee,

Vincent VAN QUICKENBORNE

Coordination des articles	
TEXTE DE BASE DU CODE BELGE DE LA NAVIGATION	**TEXTE ADAPTE AU PROJET DE LOI**
Art. 1.1.1.1. Sources de droit de la navigation	Art. 1.1.1.1. Sources de droit de la navigation
§ 1er. Dans le présent code et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés pris en vue de son exécution, l'on entend par :	§ 1er. Dans le présent code et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés pris en vue de son exécution, l'on entend par :
1° " la Convention sur la compétence civile en matière d'abordage 1952 " : la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage, faite à Bruxelles le 10 mai 1952 et approuvée par la loi du 24 mars 1961;	1° " la Convention sur la compétence civile en matière d'abordage 1952 " : la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage, faite à Bruxelles le 10 mai 1952 et approuvée par la loi du 24 mars 1961;
2° " la Convention sur la compétence pénale en matière d'abordage 1952 " : la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation, faite à Bruxelles le 10 mai 1952 et approuvée par la loi du 24 mars 1961;	2° " la Convention sur la compétence pénale en matière d'abordage 1952 " : la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation, faite à Bruxelles le 10 mai 1952 et approuvée par la loi du 24 mars 1961;
3° " la Convention sur les Abordages 1910 " : la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, faite à Bruxelles le 23 septembre 1910 et approuvée par la loi du 14 septembre 1911;	3° " la Convention sur les Abordages 1910 " : la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, faite à Bruxelles le 23 septembre 1910 et approuvée par la loi du 14 septembre 1911;
4° " la Convention sur les Abordages 1960 " : la Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure, faite à Genève le 15 mars 1960;	4° " la Convention sur les Abordages 1960 " : la Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure, faite à Genève le 15 mars 1960;
5° " l'Accord ADN " : l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures, fait à Genève le 26 mai 2000 et auquel la loi du 25 février 2013 a porté assentiment;	5° " l'Accord ADN " : l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures, fait à Genève le 26 mai 2000 et auquel la loi du 25 février 2013 a porté assentiment;
6° " la Convention AFS " : la Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires, faite à Londres le 5 octobre 2001 et à laquelle la loi du 16 février 2009 a porté assentiment;	6° " la Convention AFS " : la Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires, faite à Londres le 5 octobre 2001 et à laquelle la loi du 16 février 2009 a porté assentiment;
7° " les Règles d'avarie commune IVR " : les dispositions ainsi dénommées fixées par le Roi sur la base de l'article 7.1.4, § 3;	7° " les Règles d'avarie commune IVR " : les dispositions ainsi dénommées fixées par le Roi sur la base de l'article **3.7.1.4, § 3**;
8° " la Convention sur l'assistance 1989 " : la Convention internationale sur l'Assistance, faite à Londres le 28 avril 1989 et à laquelle la loi du 13 mai 2003 a porté assentiment;	8° " la Convention sur l'assistance 1989 " : la Convention internationale sur l'Assistance, faite à Londres le 28 avril 1989 et à laquelle la loi du 13 mai 2003 a porté assentiment;
9° " la Convention BUNKER " : la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, faite à Londres le 23	9° " la Convention BUNKER " : la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, faite à Londres le 23

mars 2001 et à laquelle la loi du 12 juillet 2009 a porté assentiment;	mars 2001 et à laquelle la loi du 12 juillet 2009 a porté assentiment;
10° " la Convention BWM " : la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, faite à Londres le 13 février 2004 et à laquelle la loi du 14 avril 2013 a porté assentiment;	10° " la Convention BWM " : la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, faite à Londres le 13 février 2004 et à laquelle la loi du 14 avril 2013 a porté assentiment;
11° " la Convention CDNI " : la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, aux Annexes 1 et 2, et aux Appendices I, II, III, IV et V, faite à Strasbourg le 9 septembre 1996 et à laquelle la loi du 19 juin 2008 a porté assentiment;	11° " la Convention CDNI " : la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, aux Annexes 1 et 2, et aux Appendices I, II, III, IV et V, faite à Strasbourg le 9 septembre 1996 et à laquelle la loi du 19 juin 2008 a porté assentiment;
12° " la Convention CLC 1992 " : la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, avec Annexes, faite à Bruxelles le 29 novembre 1969, approuvée par la loi du 20 juillet 1976 et modifiée par le Protocole de Londres du 27 novembre 1992, à laquelle la loi du 10 août 1998 a porté assentiment;	12° " la Convention CLC 1992 " : la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, avec Annexes, faite à Bruxelles le 29 novembre 1969, approuvée par la loi du 20 juillet 1976 et modifiée par le Protocole de Londres du 27 novembre 1992, à laquelle la loi du 10 août 1998 a porté assentiment;
13° " la Convention CLNI 2012 " : la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012), faite à Strasbourg le 27 septembre 2012;	13° " la Convention CLNI 2012 " : la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012), faite à Strasbourg le 27 septembre 2012;
14° " la Convention CMNI " : la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), faite à Budapest le 22 juin 2001 et à laquelle la loi du 29 juin 2008 a porté assentiment;	14° " la Convention CMNI " : la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), faite à Budapest le 22 juin 2001 et à laquelle la loi du 29 juin 2008 a porté assentiment;
15° " la Convention COLREG " : la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972 et approuvés par la loi du 24 novembre 1975;	15° " la Convention COLREG " : la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972 et approuvés par la loi du 24 novembre 1975;
16° " la Convention CSC " : la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, avec Annexes, faite à Genève le 2 décembre 1972 et approuvée par la loi du 20 août 1981;	16° " la Convention CSC " : la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, avec Annexes, faite à Genève le 2 décembre 1972 et approuvée par la loi du 20 août 1981;
17° " le Règlement EMSA " : le Règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime;	17° " le Règlement EMSA " : le Règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime;
18° " la Convention FUND 1992 " : la Convention internationale de Bruxelles de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée par le Protocole de Londres de 1992,	18° " la Convention FUND 1992 " : la Convention internationale de Bruxelles de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée par le Protocole de Londres de 1992,

fait à Londres le 27 novembre 1992 et auquel la loi du 10 août 1998 a porté assentiment;	fait à Londres le 27 novembre 1992 et auquel la loi du 10 août 1998 a porté assentiment;
19° " le Protocole FUND 2003 " : le Protocole de Londres de 2003 à la Convention FUND 1992, fait à Londres le 16 mai 2003 et auquel la loi du 6 octobre 2005 a porté assentiment;	19° " le Protocole FUND 2003 " : le Protocole de Londres de 2003 à la Convention FUND 1992, fait à Londres le 16 mai 2003 et auquel la loi du 6 octobre 2005 a porté assentiment;
20° " la Convention HNS 2010 " : la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, avec Annexes, faite à Londres le 3 mai 1996 et modifiée par le Protocole de Londres de 2010, fait à Londres le 30 avril 2010;	20° " la Convention HNS 2010 " : la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, avec Annexes, faite à Londres le 3 mai 1996 et modifiée par le Protocole de Londres de 2010, fait à Londres le 30 avril 2010;
21° " le Code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer " : le Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer, approuvé par l'OMI par la Résolution A.849(20) du 27 novembre 1997;	21° " le Code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer " : le Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer, approuvé par l'OMI par la Résolution A.849(20) du 27 novembre 1997;
22° " le Code de l'OMI de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer " : le Code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer, approuvé par l'OMI par la Résolution MSC.255(84) du 16 mai 2008;	22° " le Code de l'OMI de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer " : le Code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer, approuvé par l'OMI par la Résolution MSC.255(84) du 16 mai 2008;
23° " les Directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer " : les Directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer, approuvées par l'OMI par la Résolution LEG.3(91) du 27 avril 2006;	23° " les Directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer " : les Directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer, approuvées par l'OMI par la Résolution LEG.3(91) du 27 avril 2006;
24° " la Convention de l'OMI " : la Convention portant création de l'Organisation maritime consultative internationale, avec Annexes, faite à Genève le 6 mars 1948 et approuvée par la loi du 26 juin 1951;	24° " la Convention de l'OMI " : la Convention portant création de l'Organisation maritime consultative internationale, avec Annexes, faite à Genève le 6 mars 1948 et approuvée par la loi du 26 juin 1951;
25° " la Convention INTERVENTION " : la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 29 novembre 1969 et approuvée par la loi du 29 juillet 1971;	25° " la Convention INTERVENTION " : la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 29 novembre 1969 et approuvée par la loi du 29 juillet 1971;
26° " le Protocole INTERVENTION " : le Protocole sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures, fait à Londres le 2 novembre 1973 et approuvé par la loi du 6 août 1982;	26° " le Protocole INTERVENTION " : le Protocole sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures, fait à Londres le 2 novembre 1973 et approuvé par la loi du 6 août 1982;

27° " le Code ISM " : le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (Code ISM), visé au chapitre IX de l'Annexe à la Convention SOLAS et approuvé par l'OMI par la Résolution A.741(18) du 4 novembre 1993;	27° " le Code ISM " : le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (Code ISM), visé au chapitre IX de l'Annexe à la Convention SOLAS et approuvé par l'OMI par la Résolution A.741(18) du 4 novembre 1993;
28° " le Code ISPS " : le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, visé au chapitre XI-2 de l'Annexe à la Convention SOLAS;	28° " le Code ISPS " : le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, visé au chapitre XI-2 de l'Annexe à la Convention SOLAS;
29° " la Directive ISPS " : la Directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports;	29° " la Directive ISPS " : la Directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports;
30° " le Règlement ISPS " : le Règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires;	30° " le Règlement ISPS " : le Règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires;
31° " la Convention LC " : la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, faite à Londres le 13 novembre 1972 et approuvée par la loi du 20 décembre 1984;	31° " la Convention LC " : la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, faite à Londres le 13 novembre 1972 et approuvée par la loi du 20 décembre 1984;
32° " le Protocole LC " : le Protocole de 1996 à la Convention LC, fait à Londres le 7 novembre 1996 et approuvé par la loi du 21 juin 2004;	32° " le Protocole LC " : le Protocole de 1996 à la Convention LC, fait à Londres le 7 novembre 1996 et approuvé par la loi du 21 juin 2004;
33° " la Convention LL " : la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, faite à Londres le 5 avril 1966 et approuvée par la loi du 27 décembre 1968;	33° " la Convention LL " : la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, faite à Londres le 5 avril 1966 et approuvée par la loi du 27 décembre 1968;
34° " le Protocole LL 1988 " : le Protocole de 1988 relatif à la Convention LL, fait à Londres le 11 novembre 1988 et approuvé par la loi du 15 février 2007;	34° " le Protocole LL 1988 " : le Protocole de 1988 relatif à la Convention LL, fait à Londres le 11 novembre 1988 et approuvé par la loi du 15 février 2007;
35° " la Convention LLMC " : la Convention de Londres de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976, approuvée par la loi du 11 avril 1989 et modifiée par le Protocole de Londres du 2 mai 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, à laquelle la loi du 10 septembre 2009 a porté assentiment;	35° " la Convention LLMC " : la Convention de Londres de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976, approuvée par la loi du 11 avril 1989 et modifiée par le Protocole de Londres du 2 mai 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, à laquelle la loi du 10 septembre 2009 a porté assentiment;
36° " la Convention MARPOL " : la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973 et approuvée par la loi du 17 janvier 1984;	36° " la Convention MARPOL " : la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973 et approuvée par la loi du 17 janvier 1984;
37° " le Protocole MARPOL 1978 " : le Protocole de 1978 à la Convention MARPOL, fait à Londres	37° " le Protocole MARPOL 1978 " : le Protocole de 1978 à la Convention MARPOL, fait à Londres

le 17 février 1978 et approuvé par la loi du 17 janvier 1984;	le 17 février 1978 et approuvé par la loi du 17 janvier 1984;
38° " le Protocole MARPOL 1997 " : le Protocole de 1997 à la Convention MARPOL telle que modifiée par le Protocole MARPOL 1978, fait à Londres le 26 septembre 1997 et approuvé par la loi du 15 juin 2004;	38° " le Protocole MARPOL 1997 " : le Protocole de 1997 à la Convention MARPOL telle que modifiée par le Protocole MARPOL 1978, fait à Londres le 26 septembre 1997 et approuvé par la loi du 15 juin 2004;
39° " les Directives MAS " : les Directives relatives aux services d'assistance maritime, approuvés par l'OMI par la Résolution A.950(23) du 26 février 2004;	39° " les Directives MAS " : les Directives relatives aux services d'assistance maritime, approuvés par l'OMI par la Résolution A.950(23) du 26 février 2004;
40° " la Convention MLC " : la Convention du travail maritime, 2006, adoptée à Genève le 23 février 2006 par la Conférence internationale du Travail lors de sa 94e session, et à laquelle la loi du 17 août 2013 a porté assentiment;	40° " la Convention MLC " : la Convention du travail maritime, 2006, adoptée à Genève le 23 février 2006 par la Conférence internationale du Travail lors de sa 94e session, et à laquelle la loi du 17 août 2013 a porté assentiment;
41° " la Convention NUCLEAR " : la Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires, faite à Bruxelles le 17 décembre 1971 et approuvée par la loi du 11 avril 1989;	41° " la Convention NUCLEAR " : la Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires, faite à Bruxelles le 17 décembre 1971 et approuvée par la loi du 11 avril 1989;
42° la " Convention PAL " : la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, faite à Londres le 1er novembre 2002 et à laquelle la loi du 26 novembre 2012 a porté assentiment;	42° la " Convention PAL " : la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, faite à Londres le 1er novembre 2002 et à laquelle la loi du 26 novembre 2012 a porté assentiment;
43° " le Protocole PAL " : le Protocole de 2002 à la Convention PAL, fait à Londres le 1er novembre 2002 et auquel la loi du 26 novembre 2012 a porté assentiment;	43° " le Protocole PAL " : le Protocole de 2002 à la Convention PAL, fait à Londres le 1er novembre 2002 et auquel la loi du 26 novembre 2012 a porté assentiment;
44° " les Lignes directrices PAL " : les Directives de l'OMI pour l'exécution de la Convention PAL, jointe à la lettre circulaire n° 2758 de l'OMI du 20 novembre 2006;	44° " les Lignes directrices PAL " : les Directives de l'OMI pour l'exécution de la Convention PAL, jointe à la lettre circulaire n° 2758 de l'OMI du 20 novembre 2006;
45° " le Règlement PAL " : le Règlement (CE) n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident;	45° " le Règlement PAL " : le Règlement (CE) n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident;
46° " le Règlement concernant les droits des passagers " : le Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004;	46° " le Règlement concernant les droits des passagers " : le Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004;
47° " les Directives PoR " : les Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance, approuvées par l'OMI par la Résolution A.949(23) du 5 mars 2004;	47° " les Directives PoR " : les Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance, approuvées par l'OMI par la Résolution A.949(23) du 5 mars 2004;

48° " les Règles de La Haye et Visby " : la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement et le Protocole de signature, conclus à Bruxelles le 25 août 1924 et approuvés par la loi du 20 novembre 1928, et modifiés par le Protocole fait à Bruxelles le 23 février 1968 et approuvé par la loi du 28 août 1978, et par le Protocole signé à Bruxelles le 21 décembre 1979 et approuvé par la loi du 17 août 1983;	48° " les Règles de La Haye et Visby " : la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement et le Protocole de signature, conclus à Bruxelles le 25 août 1924 et approuvés par la loi du 20 novembre 1928, et modifiés par le Protocole fait à Bruxelles le 23 février 1968 et approuvé par la loi du 28 août 1978, et par le Protocole signé à Bruxelles le 21 décembre 1979 et approuvé par la loi du 17 août 1983;
49° " les Règles d'York et d'Anvers " : les dispositions ainsi dénommées fixées par le Roi sur la base de l'article 7.1.4, § 3;	49° " les Règles d'York et d'Anvers " : les dispositions ainsi dénommées fixées par le Roi sur la base de l'article **2.7.1.4, § 2**;
50° " Accord de coopération Garde côtière " : l'accord de coopération entre l'Etat fédéral et la Région flamande du 8 juillet 2005 concernant la création d'une structure de Garde côtière et la coopération au sein de celle-ci et auquel la loi du 4 avril 2006 a porté assentiment;	50° " Accord de coopération Garde côtière " : l'accord de coopération entre l'Etat fédéral et la Région flamande du 8 juillet 2005 concernant la création d'une structure de Garde côtière et la coopération au sein de celle-ci et auquel la loi du 4 avril 2006 a porté assentiment;
51° " la Convention SAR " : la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritime, avec Annexe, faite à Hambourg le 27 avril 1979 et approuvée par la loi du 20 décembre 1984;	51° " la Convention SAR " : la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritime, avec Annexe, faite à Hambourg le 27 avril 1979 et approuvée par la loi du 20 décembre 1984;
52° " la Convention sur la saisie des navires 1952 " : la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, faite à Bruxelles le 10 mai 1952 et approuvée par la loi du 24 mars 1961;	52° " la Convention sur la saisie des navires 1952 " : la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, faite à Bruxelles le 10 mai 1952 et approuvée par la loi du 24 mars 1961;
53° " la Convention SFV " : la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, avec Annexe, faite à Torremolinos le 2 avril 1977 et approuvée par la loi du 16 août 1982, et modifiée par le Protocole fait à Torremolinos le 2 avril 1993 et l'Accord fait au Cap le 11 octobre 2012 et auquel la loi du 21 décembre 2017 a porté assentiment;	53° " la Convention SFV " : la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, avec Annexe, faite à Torremolinos le 2 avril 1977 et approuvée par la loi du 16 août 1982, et modifiée par le Protocole fait à Torremolinos le 2 avril 1993 et l'Accord fait au Cap le 11 octobre 2012 et auquel la loi du 21 décembre 2017 a porté assentiment;
54° " la Convention SOLAS " : la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1er novembre 1974 et approuvée par la loi du 10 août 1979;	54° " la Convention SOLAS " : la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1er novembre 1974 et approuvée par la loi du 10 août 1979;
55° " le Protocole SOLAS 1978 " : le Protocole de 1978 à la Convention SOLAS, fait à Londres le 17 février 1978 et approuvé par la loi du 10 août 1979;	55° " le Protocole SOLAS 1978 " : le Protocole de 1978 à la Convention SOLAS, fait à Londres le 17 février 1978 et approuvé par la loi du 10 août 1979;
56° " le Protocole SOLAS 1988 " : le Protocole de 1988 à la Convention SOLAS tel que modifié par le Protocole SOLAS 1978, fait à Londres le 11 novembre 1988 et approuvé par la loi du 15 février 2007;	56° " le Protocole SOLAS 1988 " : le Protocole de 1988 à la Convention SOLAS tel que modifié par le Protocole SOLAS 1978, fait à Londres le 11 novembre 1988 et approuvé par la loi du 15 février 2007;

57° " la Convention SRC " : la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong le 15 mai 2009 et à laquelle la loi du 2 juillet 2013 a porté assentiment;	57° " la Convention SRC " : la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong le 15 mai 2009 et à laquelle la loi du 2 juillet 2013 a porté assentiment;
58° " le Règlement SRC " : le Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le Règlement (CE) n° 1013/2006 et la Directive 2009/16/CE;	58° " le Règlement SRC " : le Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le Règlement (CE) n° 1013/2006 et la Directive 2009/16/CE;
59° " la Convention sur les navires d'Etat 1926 " : la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités de navires d'Etat, faite à Bruxelles le 10 avril 1926 et approuvée par la loi du 20 novembre 1928;	59° " la Convention sur les navires d'Etat 1926 " : la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités de navires d'Etat, faite à Bruxelles le 10 avril 1926 et approuvée par la loi du 20 novembre 1928;
60° " le Protocole sur les navires d'Etat 1934 " : le Protocole additionnel à la Convention sur les navires d'Etat 1926, fait à Bruxelles le 24 mai 1934;	60° " le Protocole sur les navires d'Etat 1934 " : le Protocole additionnel à la Convention sur les navires d'Etat 1926, fait à Bruxelles le 24 mai 1934;
61° " la Convention STCW " : la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, faite à Londres le 7 juillet 1978 et approuvée par la loi du 16 août 1982;	61° " la Convention STCW " : la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, faite à Londres le 7 juillet 1978 et approuvée par la loi du 16 août 1982;
62° " la Convention STCW-F " : la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, faite à Londres le 7 juillet 1995 et à laquelle la loi du 21 décembre 2017 a porté assentiment;	62° " la Convention STCW-F " : la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, faite à Londres le 7 juillet 1995 et à laquelle la loi du 21 décembre 2017 a porté assentiment;
63° " la Convention TMC " : la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, avec Annexes, faite à Londres le 23 juin 1969 et approuvée par la loi du 7 avril 1975;	63° " la Convention TMC " : la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, avec Annexes, faite à Londres le 23 juin 1969 et approuvée par la loi du 7 avril 1975;
64° " la Convention des NU sur le droit de la mer " : la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, faite à Montego Bay le 10 décembre 1982 et à laquelle la loi du 18 juin 1998 a porté assentiment;	64° " la Convention des NU sur le droit de la mer " : la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, faite à Montego Bay le 10 décembre 1982 et à laquelle la loi du 18 juin 1998 a porté assentiment;
65° " la Convention WRC " : la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi le 18 mai 2007 et à laquelle la loi du 8 janvier 2017 a porté assentiment.	65° " la Convention WRC " : la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi le 18 mai 2007 et à laquelle la loi du 8 janvier 2017 a porté assentiment.
	66° « Règlement double coque » : le Règlement (UE) n° 530/2012 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2012 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque.

Les renvois dans le présent code aux actes internationaux visés au premier alinéa ont également trait à leurs modifications ultérieures qui sont contraignantes pour la Belgique et qui sont entrées en vigueur.	Les renvois dans le présent code aux actes internationaux visés au premier alinéa ont également trait à leurs modifications ultérieures qui sont contraignantes pour la Belgique et qui sont entrées en vigueur.
§ 2. Dans le présent code, l'on entend par :	§ 2. Dans le présent code, l'on entend par :
1° " usage " : une règle qui a trouvé une application générale ou quasi générale dans la branche d'activité concernée ou à l'endroit concerné;	1° " usage " : une règle qui a trouvé une application générale ou quasi générale dans la branche d'activité concernée ou à l'endroit concerné;
2° " principes généraux du droit de la navigation " : les principes, reflétés au niveau international, qui sont à la base de l'ordre du droit de la navigation.	2° " principes généraux du droit de la navigation " : les principes, reflétés au niveau international, qui sont à la base de l'ordre du droit de la navigation.
Art. 1.1.1.3. Navires	Art. 1.1.1.3. Navires
§ 1er. Dans le présent code, l'on entend par :	§ 1er. Dans le présent code, l'on entend par :
1° " navire " : tout engin, animé ou non par une force motrice propre, avec ou sans déplacement d'eau, qui flotte ou a flotté et qui est utilisé ou apte à être utilisé comme moyen de circulation sur l'eau, en ce compris les aéroglisseurs mais à l'exclusion des engins fixes, des hydravions et des véhicules amphibies;	1° " navire " : tout engin, animé ou non par une force motrice propre, avec ou sans déplacement d'eau, qui flotte ou a flotté et qui est utilisé ou apte à être utilisé comme moyen de circulation sur l'eau, en ce compris les aéroglisseurs mais à l'exclusion des engins fixes, des hydravions et des véhicules amphibies;
2° " circulation sur l'eau " : toute forme de participation, même à l'arrêt, à la circulation dans, sous ou sur les eaux publiques;	2° " circulation sur l'eau " : toute forme de participation, même à l'arrêt, à la circulation dans, sous ou sur les eaux publiques;
3° " aéroglisseur " : tout navire utilisé ou apte à être utilisé comme moyen de circulation sur l'eau à l'aide d'un coussin d'air maintenu entre l'engin et la surface de l'eau ou de la terre;	3° " aéroglisseur " : tout navire utilisé ou apte à être utilisé comme moyen de circulation sur l'eau à l'aide d'un coussin d'air maintenu entre l'engin et la surface de l'eau ou de la terre;
4° " engin fixe " : tout engin qui a perdu son aptitude à circuler sur l'eau en raison de sa fixation permanente à la terre ou au sol;	4° " engin fixe " : tout engin qui a perdu son aptitude à circuler sur l'eau en raison de sa fixation permanente à la terre ou au sol;
5° " hydravion " : tout engin qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air et qui n'est utilisé ou n'est apte à être utilisé comme moyen de circulation sur l'eau qu'en rapport avec son décollage, son atterrissage, sa circulation à la surface ou son stationnement, à l'exception des aéroglisseurs;	5° " hydravion " : tout engin qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air et qui n'est utilisé ou n'est apte à être utilisé comme moyen de circulation sur l'eau qu'en rapport avec son décollage, son atterrissage, sa circulation à la surface ou son stationnement, à l'exception des aéroglisseurs;
6° " véhicule amphibie " : tout engin qui est utilisé ou apte à être utilisé comme moyen de circulation sur l'eau et qui participe également ou est également apte à participer à la circulation routière;	6° " véhicule amphibie " : tout engin qui est utilisé ou apte à être utilisé comme moyen de circulation sur l'eau et qui participe également ou est également apte à participer à la circulation routière;
7° " navire de mer " : tout navire qui dispose ou doit disposer d'un certificat d'enregistrement, d'un certificat de sécurité ou de tout autre acte officiel dont il ressort qu'il est apte à être utilisé dans les eaux maritimes, ainsi que tout navire qui, eu égard à sa construction, est destiné à être	7° " navire de mer " : tout navire qui dispose ou doit disposer d'un certificat d'enregistrement, d'un certificat de sécurité ou de tout autre acte officiel dont il ressort qu'il est apte à être utilisé dans les eaux maritimes, ainsi que tout navire qui, eu égard à sa construction, est destiné à être

utilisé dans les eaux maritimes à l'exception des bateaux de navigation intérieure; l'inscription du navire dans un registre de navires de mer est considérée comme étant une présomption que le navire est un navire de mer;	utilisé dans les eaux maritimes à l'exception des bateaux de navigation intérieure; l'inscription du navire dans un registre de navires de mer est considérée comme étant une présomption que le navire est un navire de mer;
8° " eaux maritimes " : pour l'application des dispositions du point 7 : toutes les eaux situées du côté de la mer de la ligne de base à partir de laquelle la largeur de la mer territoriale est mesurée;	8° " eaux maritimes " : pour l'application des dispositions du point 7 : toutes les eaux situées du côté de la mer de la ligne de base à partir de laquelle la largeur de la mer territoriale est mesurée;
9° " bateau de navigation intérieure " : un navire qui est exclusivement ou principalement destiné à la navigation sur les eaux intérieures, y compris un navire estuaire; l'enregistrement du navire dans un registre de bateaux de navigation intérieure est considérée comme étant une présomption que le navire est un bateau de navigation intérieure;	9° " bateau de navigation intérieure " : un navire qui est exclusivement ou principalement destiné à la navigation sur les eaux intérieures, y compris un navire estuaire; l'enregistrement du navire dans un registre de bateaux de navigation intérieure est considérée comme étant une présomption que le navire est un bateau de navigation intérieure;
10° " navire estuaire " : un bateau de navigation intérieure qui, conformément à une réglementation belge, dispose d'un certificat attestant qu'il répond aux exigences spécifiques en matière de sécurité pour naviguer sur les voies de navigation intérieures et qui a en outre le droit de naviguer dans une zone de navigation restreinte entre l'Escaut et les ports du littoral belge, ou entre ces derniers ports;	10° " navire estuaire " : un bateau de navigation intérieure qui, conformément à une réglementation belge, dispose d'un certificat attestant qu'il répond aux exigences spécifiques en matière de sécurité pour naviguer sur les voies de navigation intérieures et qui a en outre le droit de naviguer dans une zone de navigation restreinte entre l'Escaut et les ports du littoral belge, ou entre ces derniers ports;
11° " navire de plaisance " : tout navire qui, utilisé ou non à des fins professionnelles, fait ou est destiné à faire de la navigation de plaisance, à l'exclusion des navires utilisés pour le transport de plus de douze passagers;	11° " navire de plaisance " : tout navire qui, utilisé ou non à des fins professionnelles, fait ou est destiné à faire de la navigation de plaisance, à l'exclusion des navires utilisés pour le transport de plus de douze passagers;
12° " éléments du navire " : tout ce qui fait partie du navire, en particulier :	12° " éléments du navire " : tout ce qui fait partie du navire, en particulier :
a) la coque, la superstructure, les mâts, le gouvernail et tout ce qui sert à sa conduite;	a) la coque, la superstructure, les mâts, le gouvernail et tout ce qui sert à sa conduite;
b) les autres choses attachées au navire de manière telle qu'elles ne peuvent en être séparées sans leur ou lui occasionner de dommages significatifs;	b) les autres choses attachées au navire de manière telle qu'elles ne peuvent en être séparées sans leur ou lui occasionner de dommages significatifs;
c) les outils de propulsion, les engins et outillages destinés à la manutention des marchandises et tous les autres instruments attachés à perpétuelle demeure;	c) les outils de propulsion, les engins et outillages destinés à la manutention des marchandises et tous les autres instruments attachés à perpétuelle demeure;
13° " accessoires du navire " : les biens de consommation se trouvant à bord qui sont nécessaires ou utiles pour l'utilisation normale du navire, ainsi que les choses, à l'exclusion des éléments du navire, mises à bord en vue d'y être utilisées durablement, en particulier lorsque :	13° " accessoires du navire " : les biens de consommation se trouvant à bord qui sont nécessaires ou utiles pour l'utilisation normale du navire, ainsi que les choses, à l'exclusion des éléments du navire, mises à bord en vue d'y être utilisées durablement, en particulier lorsque :

a) leur présence à bord est imposée par ou en vertu de la loi; ou	a) leur présence à bord est imposée par ou en vertu de la loi; ou
b) ils peuvent être reconnus comme tels en raison de leur forme; ou	b) ils peuvent être reconnus comme tels en raison de leur forme; ou
c) ils sont nécessaires ou utiles pour l'utilisation normale du navire;	c) ils sont nécessaires ou utiles pour l'utilisation normale du navire;
14° " à bord " : sur ou dans le navire, ou ses moyens de communication fixes ou mobiles avec la terre;	14° " à bord " : sur ou dans le navire, ou ses moyens de communication fixes ou mobiles avec la terre;
15° " navire belge " et " navire de mer belge " : respectivement, un navire et un navire de mer autorisé à battre pavillon belge;	15° " navire belge " et " navire de mer belge " : respectivement, un navire et un navire de mer autorisé à battre pavillon belge;
16° " navire étranger " et " navire de mer étranger " : respectivement, un navire et navire de mer autorisé à battre pavillon d'un autre Etat que la Belgique;	16° " navire étranger " et " navire de mer étranger " : respectivement, un navire et navire de mer autorisé à battre pavillon d'un autre Etat que la Belgique;
17° " navire public belge " : un navire dont le propriétaire, l'armateur ou l'utilisateur est une personne morale de droit public belge;	17° " navire public belge " : un navire dont le propriétaire, l'armateur ou l'utilisateur est une personne morale de droit public belge;
18° " navire de souveraineté belge " : un navire utilisé par une personne morale de droit public belge pour le chef de l'Etat, à des fins militaires, de justice ou de police, de lutte contre l'incendie, de sécurité, de sauvetage de vies humaines, de prévention ou de lutte contre la pollution environnementale, de recherche scientifique à laquelle participe le ministère de la Défense ou pour les tâches assignées par la loi;	18° " navire de souveraineté belge " : un navire utilisé par une personne morale de droit public belge pour le chef de l'Etat, à des fins militaires, de justice ou de police, de lutte contre l'incendie, de sécurité, de sauvetage de vies humaines, de prévention ou de lutte contre la pollution environnementale, de recherche scientifique à laquelle participe le ministère de la Défense ou pour les tâches assignées par la loi;
19° " navire public étranger " : un navire appartenant à un Etat étranger ou exploité ou affrété par lui;	19° " navire public étranger " : un navire appartenant à un Etat étranger ou exploité ou affrété par lui;
20° " navire de souveraineté étranger " : un navire de guerre, yacht d'Etat, navire de surveillance, bateau-hôpital, navire auxiliaire, navire de ravitaillement et autre navire appartenant à un Etat étranger ou exploité ou affrété par lui qui, au moment de la naissance de la créance ou de la saisie, est exclusivement affecté à un service gouvernemental et non commercial;	20° " navire de souveraineté étranger " : un navire de guerre, yacht d'Etat, navire de surveillance, bateau-hôpital, navire auxiliaire, navire de ravitaillement et autre navire appartenant à un Etat étranger ou exploité ou affrété par lui qui, au moment de la naissance de la créance ou de la saisie, est exclusivement affecté à un service gouvernemental et non commercial;
21° " sûretés sur navires " : les droits de priorité sur navires, les privilèges sur navires, les droits de rétention sur navires et les hypothèques sur navires régis par le chapitre 5 du titre 2 du livre 2 et par le chapitre 3 du titre 2 du livre 3;	21° " sûretés sur navires " : les droits de priorité sur navires, les privilèges sur navires, les droits de rétention sur navires et les hypothèques sur navires régis par le chapitre 5 du titre 2 du livre 2 et par le chapitre 3 du titre 2 du livre 3;
22° " navire de guerre belge " : un navire souveraineté belge répondant à la définition de l'article 29 de la Convention des NU sur le droit de la mer .	22° " navire de guerre belge " : un navire souveraineté belge répondant à la définition de l'article 29 de la Convention des NU sur le droit de la mer .
23° activités industrielles offshore : la construction, l'entretien, l'exploitation ou la	23° activités industrielles offshore : la construction, l'entretien, l'exploitation ou la

réparation d'installations au large pouvant servir notamment, mais pas exclusivement, à l'exploration, à la production d'énergie fossile ou d'énergie renouvelable, à l'aquaculture, à l'exploitation minière sous-marine ou activités similaires.	réparation d'installations au large pouvant servir notamment, mais pas exclusivement, à l'exploration, à la production d'énergie fossile ou d'énergie renouvelable, à l'aquaculture, à l'exploitation minière sous-marine ou activités similaires.
	24° « navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles » : tout navire de plaisance qui est utilisé lors de l'exercice d'une activité économique, avec ou sans but lucratif, par une entreprise ou une personne physique, indépendamment du lieu où cette activité est exercée, ainsi que tout navire de plaisance qui est enregistré par une entreprise de location ;
	25° « entreprise de location » : une personne morale ayant inclus la location de navires de plaisance dans ses statuts.
§ 2. Les définitions visées au paragraphe 1er, 12° et 13°, valent également vis-à-vis des navires en construction.	§ 2. Les définitions visées au paragraphe 1er, 12° et 13°, valent également vis-à-vis des navires en construction.
§ 3. Le Roi peut :	§ 3. Le Roi peut :
1° pour l'application des dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution, considérer comme navires des choses qui conformément au paragraphe 1er ne constituent pas des navires;	1° pour l'application des dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution, considérer comme navires des choses qui conformément au paragraphe 1er ne constituent pas des navires;
2° pour l'application des dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution, considérer comme navires de mer des navires qui, conformément au paragraphe 1er, ne constituent pas des navires de mer;	2° pour l'application des dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution, considérer comme navires de mer des navires qui, conformément au paragraphe 1er, ne constituent pas des navires de mer;
3° pour l'application des dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution, considérer comme bateaux de navigation intérieure des navires qui, conformément au paragraphe 1er, ne constituent pas des bateaux de navigation intérieure;	3° pour l'application des dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution, considérer comme bateaux de navigation intérieure des navires qui, conformément au paragraphe 1er, ne constituent pas des bateaux de navigation intérieure;
4° soustraire certains navires, navires de mer ou bateaux de navigation intérieure à l'application de dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution;	4° soustraire certains navires, navires de mer ou bateaux de navigation intérieure à l'application de dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution;
5° définir les éléments et les accessoires de tous les navires, navires de mer, bateaux de navigation intérieure ou navires en construction, ou de certains d'entre eux, de manière plus précise, en vue de l'application de dispositions particulières ou, si nécessaire, de manière dérogatoire.	5° définir les éléments et les accessoires de tous les navires, navires de mer, bateaux de navigation intérieure ou navires en construction, ou de certains d'entre eux, de manière plus précise, en vue de l'application de dispositions particulières ou, si nécessaire, de manière dérogatoire.
Art. 1.1.1.4. Eaux	Art. 1.1.1.4. Eaux
Dans le présent code, l'on entend par :	Dans le présent code, l'on entend par :
1° " eaux publiques " : toutes les eaux qui, conformément aux règlements applicables, sont	1° " eaux publiques " : toutes les eaux qui, conformément aux règlements applicables, sont

ouvertes à la circulation publique, indépendamment du fait qu'elles appartiennent à un espace maritime ou aux eaux intérieures;	ouvertes à la circulation publique, indépendamment du fait qu'elles appartiennent à un espace maritime ou aux eaux intérieures;
2° " eaux belges " : les zones maritimes belges et les eaux intérieures belges;	2° " eaux belges " : les zones maritimes belges et les eaux intérieures belges;
3° " zones maritimes belges " :	3° " zones maritimes belges " :
a) la mer territoriale comme définie par la loi du 6 octobre 1987 fixant la largeur de la mer territoriale de la Belgique et dont la limite latérale a été fixée par :	a) la mer territoriale comme définie par la loi du 6 octobre 1987 fixant la largeur de la mer territoriale de la Belgique et dont la limite latérale a été fixée par :
- l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République française relatif à la délimitation de la mer territoriale, signé à Bruxelles le 8 octobre 1990, approuvé par la loi du 17 février 1993;	- l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République française relatif à la délimitation de la mer territoriale, signé à Bruxelles le 8 octobre 1990, approuvé par la loi du 17 février 1993;
- l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas relatif à la délimitation de la mer territoriale, signé à Bruxelles le 18 décembre 1996, approuvé par la loi du 10 août 1998;	- l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas relatif à la délimitation de la mer territoriale, signé à Bruxelles le 18 décembre 1996, approuvé par la loi du 10 août 1998;
b) la zone économique exclusive telle que définie et délimitée par la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord;	b) la zone économique exclusive telle que définie et délimitée par la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord;
c) le plateau continental tel que défini et délimité par la loi du 13 juin 1969 sur l'exploration et l'exploitation des ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental;	c) le plateau continental tel que défini et délimité par la loi du 13 juin 1969 sur l'exploration et l'exploitation des ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental;
4° " les eaux intérieures belges de nature maritime belge " : les eaux publiques appartenant au territoire belge qui sont également accessibles pour les navires de mer;	4° " les eaux intérieures belges de nature maritime belge " : les eaux publiques appartenant au territoire belge qui sont également accessibles pour les navires de mer;
5° " eaux intérieures belges " : les eaux publiques qui font partie du territoire belge et qui sont destinées à ou utilisées pour la navigation et ne faisant pas partie des eaux maritimes belges.	5° " eaux intérieures belges " : les eaux publiques qui font partie du territoire belge et qui sont destinées à ou utilisées pour la navigation et ne faisant pas partie des eaux maritimes belges.
	6° ZEE : la zone économique exclusive belge telle que définie et délimitée par la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord.
Art. 1.2.1.2. Register van neerlegging	Art. 1.2.1.2. Registre de dépôts
Dans le registre de dépôts sont constatés, le jour de leur remise et par ordre de numérotation consécutive des remises :	Dans le registre de dépôts sont **constatés** par ordre de numérotation consécutive des remises :
1° de neerlegging van stukken aangeboden ter registratie of wijziging van de registratie van zeeschepen dan wel ter teboekstelling of wijziging van de teboekstelling van binnenschepen;	1° le dépôt de pièces remises en vue de l'enregistrement ou de la modification de l'enregistrement de navires de mer ou en vue de l'immatriculation ou de la modification de l'immatriculation de bateaux de navigation intérieure;

2° de neerlegging van akten, vonnissen, eisen en exploten overeenkomstig de hoofdstukken 1, 5 en 6 van titel 2 van boek 2 en de hoofdstukken 1, 3 en 4 van titel 2 van boek 3.	2° le dépôt d'actes, de jugements, de demandes et d'exploits conformément aux chapitres 1er, 5 et 6 du titre 2 du livre 2 et aux titres 1er, 3 et 4 du titre 2 du livre 3.
Het register wordt elke dag afgesloten.	**Si plusieurs titres soumis à la publicité ont été présentés le même jour au Registre naval belge, la préférence se détermine d'après le numéro d'ordre sous lequel la remise des titres aura été mentionnée par le Registre naval belge au registre de dépôts, qui est attribué sur la base du moment de leur remise, pour autant qu'elle puisse être constatée.**
Les actes, jugements, bordereaux et autres pièces remis en dehors des heures d'ouverture du Registre naval belge sont réputés remis au début de la première heure d'ouverture du Registre naval belge qui suit. Pour autant qu'il puisse être fixé, le moment réel de la remise définit l'ordre dans lequel les dépôts s'effectuent.	**[…]**
Art. 2.2.1.6. Radiation	Art. 2.2.1.6. Radiation
§ 1er. L'enregistrement est radié :	§ 1er. L'enregistrement est radié :
1° à la demande du propriétaire mentionné comme tel dans le registre;	1° à la demande du propriétaire mentionné comme tel dans le registre;
2° sur déclaration du propriétaire ou d'office :	2° sur déclaration du propriétaire ou d'office :
a) dans le cas où le navire de mer est naufragé, démoli ou définitivement inapte à flotter;	a) dans le cas où le navire de mer est naufragé, démoli ou définitivement inapte à flotter;
b) dans le cas où l'on est sans nouvelles du navire de mer pendant six mois à partir du dernier appareillage ou à compter du jour de la réception des dernières nouvelles, sans que ceci puisse être imputé à une perturbation générale de l'information;	b) dans le cas où l'on est sans nouvelles du navire de mer pendant six mois à partir du dernier appareillage ou à compter du jour de la réception des dernières nouvelles, sans que ceci puisse être imputé à une perturbation générale de l'information;
c) dans le cas où le navire de mer, son propriétaire, son armateur ou son exploitant ne répond plus aux conditions déterminées par le Roi pour pouvoir être enregistré.	c) dans le cas où le navire de mer, son propriétaire, son armateur ou son exploitant ne répond plus aux conditions déterminées par le Roi pour pouvoir être enregistré.
§ 2. Le Registre naval belge ne procède à la radiation qu'après avoir examiné s'il a été satisfait aux conditions légales à cet effet.	§ 2. Le Registre naval belge ne procède à la radiation qu'après avoir examiné s'il a été satisfait aux conditions légales à cet effet.
§ 3. Toutefois, la radiation de l'enregistrement laisse subsister les inscriptions relatives aux droits réels qui grèvent le navire de mer et n'empêche pas la radiation, la réduction ou le renouvellement ultérieur de ces inscriptions.	§ 3. Toutefois, la radiation de l'enregistrement laisse subsister les inscriptions relatives aux droits réels qui grèvent le navire de mer et n'empêche pas la radiation, la réduction ou le renouvellement ultérieur de ces inscriptions.
§ 4. Aucune radiation de l'enregistrement ne peut être effectuée que trente jours après le jour où tous les créanciers inscrits au Registre naval belge et tous les tiers qui y ont fait inscrire un exploit de saisie ont été avisés par le Registre	§ 4. Aucune radiation de l'enregistrement ne peut être effectuée que trente jours après le jour où tous les créanciers inscrits au Registre naval belge et tous les tiers qui y ont fait inscrire un exploit de saisie ont été avisés par le Registre

naval belge conformément aux modalités arrêtées par le Roi.	naval belge conformément aux modalités arrêtées par le Roi.
Ce délai n'est pas applicable en cas de radiation à la demande ou sur déclaration du propriétaire, si celui-ci produit en même temps l'accord écrit des créanciers et des tiers susvisés.	Ce délai n'est pas applicable en cas de radiation à la demande ou sur déclaration du propriétaire, si celui-ci produit en même temps l'accord écrit des créanciers et des tiers susvisés.
§ 5. Le Registre naval belge fait mention de la radiation sur le certificat de jaugeage.	**[…]**
Art. 2.2.1.9. Inscription dans un registre des affrètements coque nue étranger	Art. 2.2.1.9. Inscription dans un registre des affrètements coque nue étranger
§ 1er. Un navire de mer enregistré ne peut être inscrit dans un registre des affrètements coque nue étranger que si le Registre naval belge l'y autorise conformément au paragraphe 5.	§ 1er. Un navire de mer enregistré ne peut être inscrit dans un registre des affrètements coque nue étranger que si le Registre naval belge l'y autorise conformément au paragraphe 5.
A la requête du bénéficiaire de l'autorisation, le Registre naval belge inscrit cette dernière dans le registre des navires de mer et fait mention de ladite inscription sur le document accordant l'autorisation.	A la requête du bénéficiaire de l'autorisation, le Registre naval belge inscrit cette dernière dans le registre des navires de mer et fait mention de ladite inscription sur le document accordant l'autorisation.
Par l'accomplissement des formalités précitées, le droit de battre pavillon belge est suspendu pour la durée de l'affrètement coque nue qui a donné lieu à l'autorisation.	Par l'accomplissement des formalités précitées, le droit de battre pavillon belge est suspendu pour la durée de l'affrètement coque nue qui a donné lieu à l'autorisation.
§ 2. Lorsqu'un conflit international menace ou est déclenché, l'autorisation visée au paragraphe 1er pourra être retirée par le Registre naval belge.	§ 2. Lorsqu'un conflit international menace ou est déclenché, l'autorisation visée au paragraphe 1er pourra être retirée par le Registre naval belge.
§ 3. La résiliation du contrat d'affrètement coque nue, quelle qu'en soit la raison, fait renaître l'obligation de battre pavillon belge.	§ 3. La résiliation du contrat d'affrètement coque nue, quelle qu'en soit la raison, fait renaître l'obligation de battre pavillon belge.
§ 4. Après l'inscription de l'autorisation visée au paragraphe 1er, les inscriptions visées aux articles 2.2.1.12 et 2.2.1.13 subsistent. Les nouvelles inscriptions doivent se faire dans le registre des navires de mer.	§ 4. Après l'inscription de l'autorisation visée au paragraphe 1er, les inscriptions visées aux articles 2.2.1.12 et 2.2.1.13 subsistent. Les nouvelles inscriptions doivent se faire dans le registre des navires de mer.
§ 5. L'autorisation visée au paragraphe 1er n'est donnée que si les conditions suivantes sont remplies :	§ 5. L'autorisation visée au paragraphe 1er n'est donnée que si les conditions suivantes sont remplies :
1° le contrat d'affrètement coque nue mentionne que :	1° le contrat d'affrètement coque nue mentionne que :
a) l'affréteur coque nue ne peut céder le bail ni sous-affréter le navire de mer concerné par un nouvel affrètement coque nue qu'après que le Registre naval belge et les créanciers hypothécaires l'y ont autorisé expressément et au préalable;	a) l'affréteur coque nue ne peut céder le bail ni sous-affréter le navire de mer concerné par un nouvel affrètement coque nue qu'après que le Registre naval belge et les créanciers hypothécaires l'y ont autorisé expressément et au préalable;
b) le navire de mer ne peut pas être enregistré dans un autre Etat que celui du registre des affrètements coque nue étranger concerné;	b) le navire de mer ne peut pas être enregistré dans un autre Etat que celui du registre des affrètements coque nue étranger concerné;
c) l'affréteur coque nue ne peut pas modifier le nom du navire de mer ni inscrire celui-ci sous un	**c) l'affréteur coque nue ne peut pas modifier le nom du navire de mer ni inscrire celui-ci sous un**

autre nom dans le registre des affrètements coque nue;	**autre nom dans le registre des affrètements coque nue qu'après que le Registre naval belge et les créanciers hypothécaires l'y ont autorisé expressément et au préalable;**
2° la demande d'autorisation est assortie d'une déclaration écrite de chaque créancier hypothécaire inscrit prouvant qu'il marque expressément son consentement sur l'affrètement coque nue qui fait l'objet du contrat d'affrètement coque nue;	2° la demande d'autorisation est assortie d'une déclaration écrite de chaque créancier hypothécaire inscrit prouvant qu'il marque expressément son consentement sur l'affrètement coque nue qui fait l'objet du contrat d'affrètement coque nue;
3° la législation de l'Etat d'enregistrement de l'affrètement coque nue satisfait aux conditions suivantes :	3° la législation de l'Etat d'enregistrement de l'affrètement coque nue satisfait aux conditions suivantes :
a) le droit de propriété du navire de mer et les hypothèques qui le grèvent, ainsi que leur rang et les mesures d'exécution, restent exclusivement régis par la loi du registre d'origine;	a) le droit de propriété du navire de mer et les hypothèques qui le grèvent, ainsi que leur rang et les mesures d'exécution, restent exclusivement régis par la loi du registre d'origine;
b) le titre de propriété et le propriétaire du navire de mer concerné sont et restent enregistrés dans le registre d'origine;	b) le titre de propriété et le propriétaire du navire de mer concerné sont et restent enregistrés dans le registre d'origine;
c) le registre d'origine peut uniquement comporter des inscriptions susceptibles de grever le navire de mer;	c) le registre d'origine peut uniquement comporter des inscriptions susceptibles de grever le navire de mer;
d) le registre où l'affrètement coque nue est enregistré se réfère au registre d'origine;	d) le registre où l'affrètement coque nue est enregistré se réfère au registre d'origine;
e) pendant la durée de l'affrètement coque nue, le navire de mer doit arborer le pavillon de l'Etat d'enregistrement de l'affrètement coque nue et doit avoir à bord un document prouvant le droit de battre ce pavillon, délivré par ou au nom de l'autorité de cet Etat;	e) pendant la durée de l'affrètement coque nue, le navire de mer doit arborer le pavillon de l'Etat d'enregistrement de l'affrètement coque nue et doit avoir à bord un document prouvant le droit de battre ce pavillon, délivré par ou au nom de l'autorité de cet Etat;
f) la résiliation du contrat des affrètements coque nue, pour quelque raison que ce soit, met fin de plein droit à l'enregistrement de l'affrètement coque nue;	f) la résiliation du contrat des affrètements coque nue, pour quelque raison que ce soit, met fin de plein droit à l'enregistrement de l'affrètement coque nue;
4° la charge de la preuve du respect des conditions énoncées au point 3° appartient à celui qui demande l'autorisation. Le Registre naval belge peut dispenser le demandeur de tout ou partie de cette charge.	4° la charge de la preuve du respect des conditions énoncées au point 3° appartient à celui qui demande l'autorisation. Le Registre naval belge peut dispenser le demandeur de tout ou partie de cette charge.
Art. 2.2.1.10. Inscription dans le registre des affrètements coque nue belge	Art. 2.2.1.10. Inscription dans le registre des affrètements coque nue belge
§ 1er. Un navire de mer inscrit dans un registre d'origine étranger peut être inscrit dans le registre des affrètements coque nue belge au nom de l'affréteur coque nue.	§ 1er. Un navire de mer inscrit dans un registre d'origine étranger peut être inscrit dans le registre des affrètements coque nue belge au nom de l'affréteur coque nue.
Le Roi fixe les conditions auxquelles l'autorisation est subordonnée. La charge de la preuve du respect de ces conditions appartient à celui qui demande l'autorisation.	Le Roi fixe les conditions auxquelles l'autorisation est subordonnée. La charge de la preuve du respect de ces conditions appartient à celui qui demande l'autorisation.

§ 2. Seule l'inscription au registre des affrètements coque nue accorde au navire de mer concerné le droit de battre pavillon belge pour la durée de l'affrètement coque nue. Ce droit cesse par la résiliation ou l'écoulement du délai de l'affrètement coque nue. Les articles 2.2.1.2, § 2, 2.2.1.3, 2.2.1.7 et 2.2.1.8 s'appliquent par analogie pendant l'affrètement coque nue sur le navire de mer concerné.	§ 2. Seule l'inscription au registre des affrètements coque nue accorde au navire de mer concerné le droit de battre pavillon belge pour la durée de l'affrètement coque nue. Ce droit cesse par la résiliation ou l'écoulement du délai de l'affrètement coque nue. Les articles 2.2.1.2, § 2, 2.2.1.3, 2.2.1.7 et 2.2.1.8 s'appliquent par analogie pendant l'affrètement coque nue sur le navire de mer concerné.
§ 3. Le registre des affrètements coque nue ne peut comporter aucune inscription susceptible de grever le navire de mer. Le droit de propriété du navire de mer et les charges grevant ce droit demeurent régis par la loi de l'Etat du registre d'origine. Le registre des affrètements coque nue belge se réfère au registre d'origine.	§ 3. Le registre des affrètements coque nue ne peut comporter aucune inscription susceptible de grever le navire de mer. Le droit de propriété du navire de mer et les charges grevant ce droit demeurent régis par la loi de l'Etat du registre d'origine. Le registre des affrètements coque nue belge se réfère au registre d'origine.
	Art. 2.2.1.10/1. Registres particuliers pour certains navires de mer
	Le Roi peut déterminer que des navires de mer spécifiés doivent ou peuvent être enregistrés dans un ou plusieurs registres spéciaux. A cet égard, le Roi peut :
	1° déterminer les conditions auxquelles le navire de mer, son propriétaire, son armateur ou son exploitant doivent se conformer au préalable;
	2° réglementer la présentation de données et la forme des registres créés à cet effet, ainsi que la manière dont le ou les registres sont gérés.
Section 2. - Publicité des droits	Section 2. - Publicité des droits
Art. 2.2.1.11. Clauses dérogatoires	Art. 2.2.1.11. Clauses dérogatoires
Les clauses qui dérogent à la présente section sont nulles.	Les clauses qui dérogent à la présente section sont nulles.
Art. 2.2.1.27. Niet in getuigschriften vermelde schuldeisers	Art. 2.2.1.27. Créanciers omis dans les certificats
En cas de purge, le navire à l'égard duquel le Registre naval belge aurait omis, dans ses certificats, un ou plusieurs droits d'hypothèque sur navires inscrits, en demeure affranchi dans les mains du nouveau possesseur, pourvu que la demande du certificat indique clairement le navire sur lequel les inscriptions ont été prises.	En cas de purge, le navire à l'égard duquel le Registre naval belge aurait omis, dans ses certificats, un ou plusieurs droits d'hypothèque sur navires inscrits, en demeure affranchi dans les mains du nouveau possesseur, pourvu que la demande du certificat indique clairement **le débiteur à charge duquel** les inscriptions ont été prises.
Néanmoins, cette disposition ne préjudicie pas au droit des créanciers omis de requérir la surenchère dans le délai utile, et de se faire colloquer suivant l'ordre qui leur appartient, tant que le prix n'a pas été payé par l'acquéreur ou tant que l'ordre ouvert entre les créanciers n'est pas devenu définitif.	Néanmoins, cette disposition ne préjudicie pas au droit des créanciers omis de requérir la surenchère dans le délai utile, et de se faire colloquer suivant l'ordre qui leur appartient, tant que le prix n'a pas été payé par l'acquéreur ou tant que l'ordre ouvert entre les créanciers n'est pas devenu définitif.
Art. 2.2.2.1. Notions	Art. 2.2.2.1. Notions

§ 1er. Dans le présent chapitre, dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférents, l'on entend par par :	§ 1er. Dans le présent chapitre, dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférents, l'on entend par **[...]** :
1° " Etat Partie à la Convention " : un Etat qui est lié par la Convention TMC;	1° " Etat Partie à la Convention " : un Etat qui est lié par la Convention TMC;
2° " certificat international de jaugeage " : le certificat de jaugeage visé aux articles 7 et 9 de la Convention TMC;	2° " certificat international de jaugeage " : le certificat de jaugeage visé aux articles 7 et 9 de la Convention TMC;
3° " certificat national de jaugeage " : le certificat de jaugeage délivré exclusivement en vertu de ce titre;	3° " certificat national de jaugeage " : le certificat de jaugeage délivré exclusivement en vertu de ce titre;
4° " longueur " : 96 pour cent de la longueur totale à la flottaison située à une distance du dessus de quille égale à 85 pour cent du creux minimum sur quille, ou la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure; dans les navires de mer conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée doit être parallèle à la flottaison en charge prévue;	4° " longueur " : 96 pour cent de la longueur totale à la flottaison située à une distance du dessus de quille égale à 85 pour cent du creux minimum sur quille, ou la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure; dans les navires de mer conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée doit être parallèle à la flottaison en charge prévue;
5° " jauge brute " : les dimensions hors tout d'un navire de mer;	5° " jauge brute " : les dimensions hors tout d'un navire de mer;
6° " jauge nette " : la capacité d'utilisation d'un navire de mer;	6° " jauge nette " : la capacité d'utilisation d'un navire de mer;
7° " voyage international " : un voyage par mer, entre un pays auquel s'applique la Convention TMC et un port situé en dehors de ce pays, ou inversement; à cet égard, tout territoire dont les relations internationales sont assurées par un Etat contractant ou dont l'Organisation des Nations Unies assure l'administration est considéré comme un pays distinct.	7° " voyage international " : un voyage par mer, entre un pays auquel s'applique la Convention TMC et un port situé en dehors de ce pays, ou inversement; à cet égard, tout territoire dont les relations internationales sont assurées par un Etat contractant ou dont l'Organisation des Nations Unies assure l'administration est considéré comme un pays distinct.
§ 2. Dans toutes les lois et dans tous les arrêtés dans lesquels les termes " tonnes ", " jauge " ou " tonnage " sont utilisés sans plus de précision en lien avec des navires de mer, ces termes doivent être compris respectivement au sens de tonnes brutes, jauge brute et tonnage brut.	§ 2. Dans toutes les lois et dans tous les arrêtés dans lesquels les termes " tonnes ", " jauge " ou " tonnage " sont utilisés sans plus de précision en lien avec des navires de mer, ces termes doivent être compris respectivement au sens de tonnes brutes, jauge brute et tonnage brut.
Art. 2.2.3.1. Notions	Art. 2.2.3.1. Notions
§ 1er. Dans le présent chapitre, dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférentes, l'on entend par " organisme agréé ", une organisme agréé conformément au Règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires.	§ 1er. Dans le présent chapitre, dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférentes, l'on entend par " organisme agréé ", une organisme agréé conformément au Règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires.

§ 2. Pour l'application du présent chapitre et des dispositions du livre 4 y ont trait, l'armateur, l'utilisateur du navire, le locataire du navire, l'exploitant du navire et celui qui a en possession le navire, est assimilé au propriétaire du navire.	§ 2. Pour l'application du présent chapitre et des dispositions du livre 4 **qui** y ont trait, l'armateur, l'utilisateur du navire, le locataire du navire, l'exploitant du navire et celui qui a en possession le navire, **sont assimilés** au propriétaire du navire.
§ 3. Pour l'application du présent chapitre et des dispositions du livre 4 qui y ont trait, un véhicule amphibie, par dérogation à l'article 1.1.1.3, § 1er, est considéré comme un navire.	§ 3. Pour l'application du présent chapitre et des dispositions du livre 4 qui y ont trait, un véhicule amphibie, par dérogation à l'article 1.1.1.3, § 1er, est considéré comme un navire.
Art. 2.2.3.13. Conséquences d'avaries et de modifications	Art. 2.2.3.13. Conséquences d'avaries et de modifications
§ 1er. Dans le cas où un navire de mer belge a subi une avarie grave ou que sa structure a subi des modifications importantes, le certificat de navigabilité est suspendu de plein droit et ne peut être revalidé que par les contrôleurs de la navigation.	§ 1er. Dans le cas où un navire de mer belge a subi une avarie grave ou que sa structure a subi des modifications importantes, le certificat de navigabilité est suspendu de plein droit et ne peut être revalidé que par les contrôleurs de la navigation.
Dans le cas où le navire de mer se trouve à l'étranger, le commandant ou un autre représentant du propriétaire du navire désigne un organisme agréé.	Dans le cas où le navire de mer **ne se trouve pas en Belgique**, le commandant ou un autre représentant du propriétaire du navire désigne un organisme agréé.
§ 2. En dehors des cas visés au paragraphe 1er, dans le cas où un navire de mer belge a subi une avarie, ou en cas d'incident qui fait présumer qu'une avarie peut lui être survenue, et que ce navire de mer est ensuite entré dans un port ou dans le cas où une avarie est survenue ou que la présomption d'une avarie est née pendant le séjour dans un port, le voyage ne peut pas être poursuivi, avant que le commandant ne soit entré en contact avec les contrôleurs de la navigation pour émettre un rapport sur l'avarie et recevoir leurs instructions. Dans le cas où les contrôleurs de la navigation sont d'avis que l'avarie ne doit pas être réparée immédiatement, ils délivrent au commandant une déclaration écrite fixant les conditions dans lesquelles le voyage peut être poursuivi sans inconvénient.	§ 2. En dehors des cas visés au paragraphe 1er, dans le cas où un navire de mer belge a subi une avarie, ou en cas d'incident qui fait présumer qu'une avarie peut lui être survenue, et que ce navire de mer est ensuite entré dans un port ou dans le cas où une avarie est survenue ou que la présomption d'une avarie est née pendant le séjour dans un port, le voyage ne peut pas être poursuivi, avant que le commandant ne soit entré en contact avec les contrôleurs de la navigation pour émettre un rapport sur l'avarie et recevoir leurs instructions. Dans le cas où les contrôleurs de la navigation sont d'avis que l'avarie ne doit pas être réparée immédiatement, ils délivrent au commandant une déclaration écrite fixant les conditions dans lesquelles le voyage peut être poursuivi sans inconvénient.
A l'étranger, le commandant entre en contact avec le Contrôle de la navigation ou, si ceci n'est pas possible, avec un représentant d'un organisme agréé. Les contrôleurs de la navigation ou le représentant de l'organisme agréé délivre une déclaration écrite certifiant que la réparation a été convenablement exécutée ou que le voyage peut être poursuivi sans inconvénient dans les conditions mentionnées dans cette déclaration. Les contrôleurs de la navigation peuvent se rendre au navire à cet effet. Sans préjudice de la redevance due conformément à l'article 2.2.3.5,	A l'étranger, le commandant entre en contact avec le Contrôle de la navigation ou, si ceci n'est pas possible, avec un représentant d'un organisme agréé. Les contrôleurs de la navigation ou le représentant de l'organisme agréé délivre une déclaration écrite certifiant que la réparation a été convenablement exécutée ou que le voyage peut être poursuivi sans inconvénient dans les conditions mentionnées dans cette déclaration. Les contrôleurs de la navigation peuvent se rendre au navire à cet effet. Sans préjudice de la redevance due conformément à l'article 2.2.3.5,

les frais - dont frais de séjour et de déplacement - sont indemnisés par le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire.	les frais - dont frais de séjour et de déplacement - sont indemnisés par le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire.
Dans le cas où, à l'étranger, les personnes visées à l'alinéa précédent ne sont pas disponibles, le commandant peut poursuivre le voyage sous sa propre responsabilité et sous l'obligation de consigner les faits au journal de bord.	Dans le cas où, à l'étranger, les personnes visées à l'alinéa précédent ne sont pas disponibles, le commandant peut poursuivre le voyage sous sa propre responsabilité et sous l'obligation de consigner les faits au journal de bord.
§ 3. Une copie des rapports et déclarations des experts doit être envoyée sans délai aux contrôleurs de la navigation.	§ 3. Une copie des rapports et déclarations des experts doit être envoyée sans délai aux contrôleurs de la navigation.
Art. 2.2.4.5. Manières dont on acquiert la propriété	Art. 2.2.4.5. Manières dont on acquiert la propriété
§ 1er. La propriété d'un navire de mer s'acquiert :	§ 1er. La propriété d'un navire de mer s'acquiert :
1° exception faite des dérogations des paragraphes 2 et 3, par les manières du droit terrestre;	1° exception faite des dérogations des paragraphes 2 et 3, par les manières du droit terrestre;
2° par délaissement, prise, confiscation et par d'autres manières conformément à des lois spéciales.	2° par délaissement, **[…]** confiscation et par d'autres manières conformément à des lois spéciales.
§ 2. Un navire enregistré ne peut faire l'objet d'un don manuel.	§ 2. Un navire enregistré ne peut faire l'objet d'un don manuel.
§ 3. En matière de navires de mer enregistrés, la possession ne vaut pas titre.	§ 3. En matière de navires de mer enregistrés, la possession ne vaut pas titre.
Le possesseur d'un navire de mer non enregistré n'acquiert des droits sur ce navire que par prescription trentenaire conformément à l'article 2262 du Code civil.	Le possesseur d'un navire de mer non enregistré n'acquiert des droits sur ce navire que par prescription trentenaire conformément à l'article 2262 du Code civil.
Art. 2.2.5.14. Créances visées par un privilège sur navire	Art. 2.2.5.14. Créances visées par un privilège sur navire
§ 1er. Sous réserve des privilèges sur navires instaurés par le législateur régional ou communautaire compétent, sont exclusivement privilégiées sur le navire de mer et, sauf clause dérogatoire telle que visée à l'article 2.2.4.8, sur les accessoires du navire les créances suivantes :	§ 1er. Sous réserve des privilèges sur navires instaurés par le législateur régional ou communautaire compétent, sont exclusivement privilégiées sur le navire de mer et, sauf clause dérogatoire telle que visée à l'article 2.2.4.8, sur les accessoires du navire les créances suivantes :
1° les créances du commandant et des membres de l'équipage résultant d'un contrat d'engagement maritime, en rapport avec l'emploi à bord du navire de mer concerné, en ce compris celles destinées à indemniser un décès ou des lésions corporelles, celles destinées à rembourser des frais et celles issues de frais de rapatriement;	1° les créances du commandant et des membres de l'équipage résultant d'un contrat d'engagement maritime, en rapport avec l'emploi à bord du navire de mer concerné, en ce compris celles destinées à indemniser un décès ou des lésions corporelles, celles destinées à rembourser des frais et celles issues de frais de rapatriement;
2° les créances nées au cours du dernier voyage pour le paiement de :	2° les créances nées au cours du dernier voyage pour le paiement de :
a) la rémunération du chef d'assistance; et	a) la rémunération du chef d'assistance; et
b) la contribution du navire de mer en avarie commune;	b) la contribution du navire de mer en avarie commune;
3° les créances indemnisant :	3° les créances indemnisant :

a) le dommage causé par un abordage ou un autre accident de la navigation;	a) le dommage causé par un abordage ou un autre accident de la navigation;
b) le décès ou les lésions corporelles des passagers;	b) le décès ou les lésions corporelles des passagers;
c) la perte ou le dommage à la cargaison ou aux bagages;	**[…]**
4° les frais exposés par les autorités fédérales en lien avec les inspections du navire de mer et les amendes administratives imposées conformément au présent code dues pour des infractions commises avec le navire de mer.	4° les frais exposés par les autorités fédérales en lien avec les inspections du navire de mer et les amendes administratives imposées conformément au présent code dues pour des infractions commises avec le navire de mer.
5° les cotisations de sécurité sociale dues sur base d'un emploi d'un marin sur un navire de mer à l'organisme percepteur de ces cotisations, ainsi que les cotisations dont ce dernier assure la perception.	5° les cotisations de sécurité sociale dues sur base d'un emploi d'un marin sur un navire de mer à l'organisme percepteur de ces cotisations, ainsi que les cotisations dont ce dernier assure la perception.
§ 2. Les créances visées au paragraphe 1er sont uniquement privilégiées en principal.	§ 2. Les créances visées au paragraphe 1er sont uniquement privilégiées en principal.
Art. 2.2.5.20. Extinction par déchéance	Art. 2.2.5.20. Extinction par déchéance
§ 1er. Le délai d'extinction visé à l'article 2.2.5.18, 1°, court :	§ 1er. Le délai d'extinction visé à l'article 2.2.5.18, 1°, court :
1° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.2.5.14, § 1er, 1°, à partir du jour de la terminaison du contrat d'engagement maritime ou, en cas de décès ou de lésions corporelles, à partir du jour du décès ou de la naissance des lésions;	1° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.2.5.14, § 1er, 1°, à partir du jour de la terminaison du contrat d'engagement maritime ou, en cas de décès ou de lésions corporelles, à partir du jour du décès ou de la naissance des lésions;
2° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.2.5.14, § 1er, 2°, a), à partir du jour où les opérations sont terminées;	2° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.2.5.14, § 1er, 2°, a), à partir du jour où les opérations sont terminées;
3° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.2.5.14, § 1er, 2°, b), à partir du jour où la contribution devient exigible;	3° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.2.5.14, § 1er, 2°, b), à partir du jour où la contribution devient exigible;
4° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.2.5.14, § 1er, 3°, a), à partir du jour où le dommage a été causé;	4° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.2.5.14, § 1er, 3°, a), à partir du jour où le dommage a été causé;
5° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.2.5.14, § 1er, 3°, b), à partir du jour du décès ou de la naissance des lésions;	5° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.2.5.14, § 1er, 3°, b), à partir du jour du décès ou de la naissance des lésions;
6° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.2.5.14, § 1er, 3°, c), à partir du jour de la délivrance de la cargaison ou des bagages, ou de la date à laquelle ils auraient dû être délivrés;	**[…]**
7° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.2.5.14, § 1er, 4°, à partir du jour de la naissance de la créance privilégiée ou en ce qui concerne une amende administrative, à compter du jour auquel il n'est plus possible de faire appel de la décision de l'autorité de sanction ou à compter de la date du passage en force de chose jugée de la décision judiciaire;	7° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.2.5.14, § 1er, 4°, à partir du jour de la naissance de la créance privilégiée ou en ce qui concerne une amende administrative, à compter du jour auquel il n'est plus possible de faire appel de la décision de l'autorité de sanction ou à compter de la date du passage en force de chose jugée de la décision judiciaire;

8° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.2.5.14, § 1er, 5°, à partir du jour où les cotisations sont dues à l'organisme percepteur de ces cotisations;	8° pour le privilège sur navire visé à l'article 2.2.5.14, § 1er, 5°, à partir du jour où les cotisations sont dues à l'organisme percepteur de ces cotisations;
9° pour le privilège sur navire introduit par le législateur régional ou communautaire compétent, sauf régime contraire, à partir du jour de la naissance de la créance privilégiée.	9° pour le privilège sur navire introduit par le législateur régional ou communautaire compétent, sauf régime contraire, à partir du jour de la naissance de la créance privilégiée.
§ 2. L'expiration du délai visé à l'article 2.2.5.18, 1°, n'éteint pas le privilège sur navire si :	§ 2. L'expiration du délai visé à l'article 2.2.5.18, 1°, n'éteint pas le privilège sur navire si :
1° avant l'expiration, le créancier privilégié pratique une saisie conservatoire sur le navire, maintenue et conduisant à une vente forcée; ou	1° avant l'expiration, le créancier privilégié pratique une saisie conservatoire sur le navire, maintenue et conduisant à une vente forcée; ou
2° avant l'expiration, le navire fait l'objet d'une saisie-exécution; ou	2° avant l'expiration, le navire fait l'objet d'une saisie-exécution; ou
3° l'exercice d'une saisie conservatoire ou d'une saisie-exécution sur le navire est interdit par la loi, auquel cas le délai d'extinction ne court pas tant que l'interdiction perdure.	3° l'exercice d'une saisie conservatoire ou d'une saisie-exécution sur le navire est interdit par la loi, auquel cas le délai d'extinction ne court pas tant que l'interdiction perdure.
Art. 2.2.5.35. Eléments du navire, accessoires du navire et frêt	Art. 2.2.5.35. **Eléments du navire et accessoires du navire**
L'hypothèque constituée sur un navire, sur un navire en construction ou sur un navire en transformation s'étend :	L'hypothèque constituée sur un navire, sur un navire en construction ou sur un navire en transformation s'étend :
1° aux éléments du navire;	1° aux éléments du navire;
2° sauf disposition dérogatoire telle que visée à l'article 2.2.4.8 et aux accessoires du navire et au fret.	2° sauf disposition dérogatoire telle que visée à l'article 2.2.4.8 **et aux accessoires du navire**.
Art. 2.2.5.47. Mentions lors de l'inscription	Art. 2.2.5.47. Mentions lors de l'inscription
Hormis les énonciations prescrites à l'article 2.2.1.19, le Registre naval belge mentionne, le cas échéant :	Hormis les énonciations prescrites à l'article 2.2.1.19, le Registre naval belge mentionne, le cas échéant :
1° le taux et l'échéance de l'intérêt ainsi que le terme du remboursement du principal;	1° le taux et l'échéance de l'intérêt ainsi que le terme du remboursement du principal;
2° les conditions auxquelles la créance est soumise;	**[…]**
3° la clause d'envoi en possession du navire;	3° la clause d'envoi en possession du navire;
4° l'élection de domicile.	4° l'élection de domicile.
Art. 2.2.5.50. Radiation et réduction des inscriptions	Art. 2.2.5.50. Radiation et réduction des inscriptions
Les inscriptions sont radiées ou réduites en vertu d'un acte par lequel le bénéficiaire de l'hypothèque accorde la mainlevée et consent à la radiation ou à la réduction, en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée, ou en vertu d'un jugement déclaré exécutoire nonobstant opposition.	Les inscriptions sont radiées ou réduites en vertu d'un acte par lequel le bénéficiaire de l'hypothèque accorde la mainlevée et consent à la radiation ou à la réduction, en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée, ou en vertu d'un jugement déclaré exécutoire nonobstant opposition.
La radiation ou la réduction est opérée par le Registre naval belge, soit sur le dépôt d'une expédition de l'acte authentique de mainlevée, soit sur le dépôt de l'acte en brevet et d'une copie	La radiation ou la réduction est opérée par le Registre naval belge, soit sur le dépôt d'une expédition de **l'acte authentique de mainlevée dans lequel le fonctionnaire instrumentant**

signée, soit sur le dépôt des deux originaux de l'acte sous signature privé, soit sur le dépôt d'une copie du jugement délivrée par le greffier, selon le cas.	**certifie unilatéralement que le créancier a marqué son accord à cette radiation ou réduction** , soit sur le dépôt de l'acte en brevet et d'une copie signée, soit sur le dépôt des deux originaux de l'acte sous signature privé, soit sur le dépôt d'une copie du jugement délivrée par le greffier, selon le cas.
Un extrait littéral de l'acte authentique suffit, lorsqu'il y est déclaré par le notaire que l'acte ne contient pas de condition ou de réserve.	Un extrait littéral de l'acte authentique suffit, lorsqu'il y est déclaré par le notaire que l'acte ne contient pas de condition ou de réserve.
Si l'acte de mainlevée est sous seing privé, la radiation totale ou partielle n'est opérée que sur la représentation de l'acte constitutif d'hypothèque, portant la mention de l'inscription. Le Registre naval belge y fait mention de la radiation totale ou partielle de l'inscription.	Si l'acte de mainlevée est sous seing privé, la radiation totale ou partielle n'est opérée que sur la représentation de l'acte constitutif d'hypothèque, portant la mention de l'inscription. Le Registre naval belge y fait mention de la radiation totale ou partielle de l'inscription.
La représentation du titre constitutif est également requise lorsque l'acte de mainlevée est authentique, s'il a été passé en vertu d'un mandat sous signature privé ou s'il a été fait à l'étranger dans les formes prescrites par la loi étrangère.	La représentation du titre constitutif est également requise lorsque l'acte de mainlevée est authentique, s'il a été passé en vertu d'un mandat sous signature privé ou s'il a été fait à l'étranger dans les formes prescrites par la loi étrangère.
L'acte de mainlevée ou le jugement est inscrit dans le registre naval concerné.	L'acte de mainlevée ou le jugement est inscrit dans le registre naval concerné.
Art. 2.2.6.1. Notions	Art. 2.2.6.1. Notions
Dans la présente sous-section, l'on entend par :	Dans la présente sous-section, l'on entend par :
1° " créance maritime " : une allégation ayant l'une des causes suivantes :	1° " créance maritime " : une allégation ayant l'une des causes suivantes :
a) dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement;	a) dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement;
b) pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire;	b) pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire;
c) assistance et sauvetage;	c) assistance et sauvetage;
d) contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement;	d) contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement;
e) contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement;	e) contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement;
f) pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire;	f) pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire;
g) avarie commune;	g) avarie commune;
h) prêt à la grosse;	h) prêt à la grosse;
i) remorquage;	i) remorquage;
j) pilotage;	j) pilotage;
k) fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien;	k) fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien;

l) construction, réparations ou équipement d'un navire ou frais de cale;	l) construction, réparations ou équipement d'un navire ou frais de cale;
m) salaires des capitaines, officiers ou hommes d'équipage;	m) salaires des capitaines, officiers ou hommes d'équipage;
n) débours du capitaine et des chargeurs, affréteurs ou agents, effectués pour le compte du navire ou de son propriétaire;	n) débours du capitaine et des chargeurs, affréteurs ou agents, effectués pour le compte du navire ou de son propriétaire;
o) la propriété contestée d'un navire;	o) la propriété contestée d'un navire;
p) la copropriété contestée d'un navire ou sa possession, ou son exploitation, ou les droits aux produits d'exploitation d'un navire en copropriété;	p) la copropriété contestée d'un navire ou sa possession, ou son exploitation, ou les droits aux produits d'exploitation d'un navire en copropriété;
q) toute hypothèque maritime et tout mortgage;	q) toute hypothèque maritime et tout mortgage;
	r) les amendes administratives imposées conformément au présent code ou la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation ;
2° " personne " : toute personne physique ou morale, société de personnes ou de capitaux ainsi que les Etats, les administrations et établissements publics;	2° " personne " : toute personne physique ou morale, société de personnes ou de capitaux ainsi que les Etats, les administrations et établissements publics;
3° " demandeur " : une personne, invoquant à son profit, l'existence d'une créance maritime.	3° " demandeur " : une personne, invoquant à son profit, l'existence d'une créance maritime.
Art. 2.3.1.5. Règle de la majorité	Art. 2.3.1.5. Règle de la majorité
§ 1er. Les copropriétaires quirataires prennent toute décision touchant leur intérêt commun à la majorité simple des voix.	§ 1er. Les copropriétaires quirataires prennent toute décision touchant leur intérêt commun à la majorité simple des voix.
§ 2. Tout copropriétaire quirataire dispose d'un droit de vote pro rata ses quirats.	§ 2. Tout copropriétaire quirataire dispose d'un droit de vote pro rata ses quirats.
§ 3. La majorité des voix est formée par les voix des copropriétaires quirataires dont les quirats représentent plus de la moitié de la valeur du navire.	§ 3. La majorité des voix est formée par les voix des copropriétaires quirataires dont les quirats représentent plus de la moitié de la valeur du navire.
§ 4. Les copropriétaires quirataires qui disposent d'une majorité des voix ne doivent pas consulter les autres copropriétaires quirataires.	§ 4. Les copropriétaires quirataires qui disposent d'une majorité des voix **doivent consulter les autres copropriétaires quirataires, sauf s'il en est convenu autrement.**
§ 5. Par dérogation au paragraphe 1er, l'unanimité est requise pour toute modification ou dérogation à une convention conclue par l'ensemble des copropriétaires quirataires.	§ 5. Par dérogation au paragraphe 1er, l'unanimité est requise pour toute modification ou dérogation à une convention conclue par l'ensemble des copropriétaires quirataires.
Art. 2.3.1.8. Nomination d'un armateur-gérant quirataire	Art. 2.3.1.8. Nomination d'un armateur-gérant quirataire
§ 1er. Les copropriétaires quirataires peuvent nommer un armateur-gérant quirataire.	§ 1er. Les copropriétaires quirataires peuvent nommer un armateur-gérant quirataire.
§ 2. Un armateur-gérant quirataire peut mais ne doit pas être un copropriétaire quirataire. Il peut être une personne morale.	§ 2. Un armateur-gérant quirataire peut mais ne doit pas être un copropriétaire quirataire. Il peut être une personne morale.

§ 3. Du fait de la nomination d'un armateur-gérant quirataire, les copropriétaires quirataires perdent la compétence de représentation prévue à l'article 2.3.1.7.	§ 3. Du fait de la nomination d'un armateur-gérant quirataire, les copropriétaires quirataires perdent la compétence de représentation prévue à l'article 2.3.1.7.
§ 4. S'il est nommé plus d'un armateur-gérant quirataire, ceux-ci décident de commun accord.	§ 4. S'il est nommé plus d'un armateur-gérant quirataire, ceux-ci décident de commun accord.
§ 5. L'armateur-gérant quirataire est un mandataire.	§ 5. L'armateur-gérant quirataire est un mandataire.
Les dispositions du Code Civil sur le mandat sont applicables, sauf les dérogations prévues dans ce code ou clause dérogatoire.	Les dispositions du Code Civil sur le mandat sont applicables, sauf les dérogations prévues dans ce code ou clause dérogatoire.
§ 6. La nomination d'un armateur-gérant quirataire est opposable aux tiers par son inscription dans un registre des navires visé à l'article 1.2.1.1, § 1er, 1°.	§ 6. La nomination **et les limitations contractuelles** d'un armateur-gérant quirataire est opposable aux tiers par son inscription dans un registre des navires visé à l'article 1.2.1.1, § 1er, 1°.
Art. 2.3.1.9. Compétences de l'armateur-gérant quirataire	Art. 2.3.1.9. Compétences de l'armateur-gérant quirataire
§ 1er. L'armateur-gérant quirataire est compétent pour accomplir au nom et pour le compte des copropriétaires quirataires tous les actes juridiques nécessaires à l'utilisation normale du navire, en ce compris la conclusion de conventions d'affrètement, de transport et d'assurances, la mise en exécution de réparations extraordinaires et la constitution d'un fonds de limitation.	§ 1er. L'armateur-gérant quirataire est compétent pour accomplir au nom et pour le compte des copropriétaires quirataires tous les actes juridiques nécessaires à l'utilisation normale du navire, en ce compris la conclusion de conventions d'affrètement, de transport et d'assurances, la mise en exécution de réparations extraordinaires et la constitution d'un fonds de limitation.
Il est notamment compétent pour exercer vis-à-vis de l'équipage l'autorité patronale et désigner et congédier le commandant au nom et pour le compte des copropriétaires quirataires.	Il est notamment compétent pour exercer vis-à-vis de l'équipage l'autorité patronale et désigner et congédier le commandant au nom et pour le compte des copropriétaires quirataires.
Il représente les copropriétaires quirataires à l'égard des tiers et en justice tant comme demandeur que comme défendeur.	Il représente les copropriétaires quirataires à l'égard des tiers et en justice tant comme demandeur que comme défendeur.
Sans préjudice d'autres modalités de signification, la signification à un ou plusieurs copropriétaires quirataires peut être adressée à l'armateur-gérant quirataire pour les affaires relatives au navire concerné ou au voyage concerné.	Sans préjudice d'autres modalités de signification, la signification à un ou plusieurs copropriétaires quirataires peut être adressée à l'armateur-gérant quirataire pour les affaires relatives au navire concerné ou au voyage concerné.
§ 2. L'armateur-gérant quirataire ne peut, en ce qui concerne le navire, accomplir que les actes de disposition prévus par un mandat exprès.	§ 2. L'armateur-gérant quirataire ne peut, en ce qui concerne le navire, accomplir que les actes de disposition prévus par un mandat exprès.
§ 3. Dans le doute, les compétences de l'armateur-gérant quirataire sont interprétées au sens large.	§ 3. Dans le doute, les compétences de l'armateur-gérant quirataire sont interprétées au sens large.
§ 4. Sauf en cas de mauvaise foi des tiers, les limitations contractuelles de la compétence de l'armateur-gérant quirataire ne peuvent leur être opposées même si elles ont été rendues publiques.	§ 4. **Les limitations contractuelles de la compétence de l'armateur-gérant quirataire sont opposables aux tiers si elles ont été rendues publiques.**

Art. 2.3.1.19. Autre réglementation	Art. 2.3.1.19. Autre réglementation
La présente section s'applique sans préjudice :	La présente section s'applique sans préjudice :
1° des chapitres 5, 6 et 7 du titre 2 du présent livre, en particulier les dispositions concernant les sûretés sur navires, la saisie sur navires et les navires publics;	1° des chapitres 5, 6 et 7 du titre 2 du présent livre, en particulier les dispositions concernant les sûretés sur navires, la saisie sur navires et les navires publics;
2° la section 2 du chapitre 2 du présent titre, en particulier les dispositions concernant la limitation de responsabilité;	2° la section 2 du chapitre 2 du présent titre, en particulier les dispositions concernant la limitation de responsabilité;
3° du titre 6 du présent livre, et en particulier des dispositions relatives à la responsabilité contractuelle du fréteur, de l'affréteur, du transporteur, du remorqueur et du pousseur;	3° du titre 6 du présent livre, et en particulier des dispositions relatives à la responsabilité contractuelle du fréteur, de l'affréteur, du transporteur, du remorqueur et du pousseur;
4° du titre 7 du présent livre, en particulier l'article 2.7.2.10, l'article 2.7.5.11 et les dispositions concernant la responsabilité pour cause de pollution;	4° du titre 7 du présent livre, en particulier l'article 2.7.2.10, l'article 2.7.5.11 et les dispositions concernant la responsabilité pour cause de pollution;
5° l'article 2.7.5.14, § 2;	5° l'article 2.7.5.14, § 2;
6° l'article 1384, alinéa 3, du Code civil;	6° l'article 1384, alinéa 3, du Code civil;
7° des dispositions relatives à la responsabilité pénale, à la responsabilité civile pour le paiement des amendes, et aux sanctions administratives;	7° des dispositions relatives à la responsabilité pénale, à la responsabilité civile pour le paiement des amendes, et aux sanctions administratives;
8° la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail;	8° la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail;
9° la loi du 10 février 2003 relative à la responsabilité des et pour les membres du personnel au service des personnes publiques;	9° la loi du 10 février 2003 relative à la responsabilité des et pour les membres du personnel au service des personnes publiques;
10° la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur;	10° la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur;
11° la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail.	11° la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail.
L'article 3 de la loi du 10 février 2003 relative à la responsabilité des et pour les membres du personnel au service des personnes publiques est s'applique également aux personnes morales de droit public agissant en qualité de propriétaire de navire, armateur ou utilisateur de navire.	L'article 3 de la loi du 10 février 2003 relative à la responsabilité des et pour les membres du personnel au service des personnes publiques **[…]** s'applique également aux personnes morales de droit public agissant en qualité de propriétaire de navire, armateur ou utilisateur de navire.
Art. 2.3.1.22. Obligations contractées par ou pour le commandant	Art. 2.3.1.22. Obligations contractées par ou pour le commandant
§ 1er. Le propriétaire de navire est responsable des obligations :	§ 1er. Le propriétaire de navire est responsable **[…]** :
1° qui sont contractées par le capitaine lui-même dans l'exercice de ses fonctions au service du navire, à moins que :	1° **des obligations qui sont contractées** par le capitaine lui-même dans l'exercice de ses fonctions au service du navire, à moins que :
a) le capitaine ne déclare expressément intervenir pour une autre partie dont le nom et le siège ou une résidence sont communiqués en même temps; ou	a) le capitaine ne déclare expressément intervenir pour une autre partie dont le nom et le siège ou une résidence sont communiqués en même temps; ou

b) le propriétaire de navire ne prouve que le capitaine agissait sans en avoir le pouvoir et que la partie adverse était au courant de cette incompétence ou aurait dû l'être;	b) le propriétaire de navire ne prouve que le capitaine agissait sans en avoir le pouvoir et que la partie adverse était au courant de cette incompétence ou aurait dû l'être;
2° qui sont contractées par une autre personne qui déclare expressément agir pour le capitaine, à moins que le propriétaire de navire ne prouve :	2° **des connaissements qui sont émis** par une autre personne qui déclare expressément agir pour le capitaine, à moins que le propriétaire de navire ne prouve :
a) que cette personne agissait sans en avoir le pouvoir et que la partie adverse ou le tiers concerné était au courant de cette incompétence ou aurait dû l'être; ou	a) que cette personne agissait sans en avoir le pouvoir et que la partie adverse ou le tiers concerné était au courant de cette incompétence ou aurait dû l'être; ou
b) que l'obligation concernée est incompatible avec une obligation contractée antérieurement par lui-même ou par le capitaine ayant le même sujet ou concernant la même affaire, et que la partie adverse, ou le tiers concerné, était au courant de cette obligation ou aurait dû l'être; ou	b) que **le connaissement concerné** est incompatible avec une obligation contractée antérieurement par lui-même ou par le capitaine ayant le même sujet ou concernant la même affaire, et que la partie adverse, ou le tiers concerné, était au courant de cette obligation ou aurait dû l'être; ou
c) que ni lui-même ni l'armateur n'étaient au courant ou ne pouvaient raisonnablement être au courant de l'obligation concernée.	c) que ni lui-même ni l'armateur n'étaient au courant ou ne pouvaient raisonnablement être au courant **du connaissement concerné**.
§ 2. En cas de non-exhaustivité, d'ambiguïté ou de contradiction de clauses concernant l'identité de la partie représentée par le capitaine ou agissant pour le compte de celui-ci, le propriétaire de navire est de toute manière tenu pour responsable, conformément au paragraphe 1er.	§ 2. En cas de non-exhaustivité, d'ambiguïté ou de contradiction de clauses concernant l'identité de la partie représentée par le capitaine ou agissant pour le compte de celui-ci, le propriétaire de navire est de toute manière tenu pour responsable, conformément au paragraphe 1er.
§ 3. Le paragraphe 1er est applicable par analogie sur la représentation lors de l'accomplissement d'actes juridiques en exécution de l'article 2.4.2.5, § 1er, 4°.	§ 3. Le paragraphe 1er est applicable par analogie sur la représentation lors de l'accomplissement d'actes juridiques en exécution de l'article 2.4.2.5, § 1er, 4°.
Art. 2.3.2.2. Notions	Art. 2.3.2.2. Notions
Dans la présente sous-section et dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait, l'on entend par :	Dans la présente sous-section et dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait, l'on entend par :
1° " propriétaire de navire ", par dérogation à l'article 2.1.1.2, 1° : le propriétaire inscrit d'un navire de mer ou toute autre personne, telle que l'affréteur coque nue, qui est responsable de l'exploitation du navire;	1° " propriétaire de navire ", par dérogation à l'article 2.1.1.2, 1° : le propriétaire inscrit d'un navire de mer ou toute autre personne, telle que l'affréteur coque nue, qui est responsable de **l'exploitation du navire de mer**;
2° " navire de mer ", par dérogation à l'article 1.1.1.3, § 1er, 7° : un navire de mer visé à la Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 en matière d'assurance des propriétaires de navire pour les créances maritimes;	2° " navire de mer ", par dérogation à l'article 1.1.1.3, § 1er, 7° : un navire de mer visé à la Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 en matière d'assurance des propriétaires de navire pour les créances maritimes;
3° " assurance " : une assurance avec ou sans franchise, et comprenant par exemple une assurance-indemnisation du type actuellement	3° " assurance " : une assurance avec ou sans franchise, et comprenant par exemple une assurance-indemnisation du type actuellement

offert par les membres de l'" International Group of P&I Clubs " et d'autres formes effectives d'assurance, y compris une assurance individuelle attestée, et de garantie financière offrant des conditions de couverture équivalentes.	offert par les membres de l'" International Group of P&I Clubs " et d'autres formes effectives d'assurance, y compris une assurance individuelle attestée, et de garantie financière offrant des conditions de couverture équivalentes.
Art. 2.3.2.4. Obligation d'assurance	Art. 2.3.2.4. Obligation d'assurance
§ 1er. Les propriétaires de navires belges doivent souscrire une assurance couvrant les navires en question.	§ 1er. Les propriétaires de **navires de mer** belges doivent souscrire une assurance couvrant les **navires de mer** en question.
§ 2. Les propriétaires de navires étrangers doivent disposer pour ces navires d'une assurance lorsque ces navires entrent dans un port relevant de la juridiction belge.	§ 2. Les propriétaires de **navires de mer** étrangers doivent disposer pour ces **navires de mer** d'une assurance lorsque ces navires entrent dans un port relevant de la juridiction belge.
§ 3. L'assurance visée aux paragraphes 1er et 2 couvre les créances maritimes soumises à limitation en vertu de la Convention LLMC. Le montant de l'assurance pour chaque navire par événement est égal au montant maximal applicable pour la limitation de la responsabilité, conformément à la Convention LLMC.	§ 3. L'assurance visée aux paragraphes 1er et 2 couvre les créances maritimes soumises à limitation en vertu de la Convention LLMC. Le montant de l'assurance pour chaque **navire de mer** par événement est égal au montant maximal applicable pour la limitation de la responsabilité, conformément à la Convention LLMC.
Art. 2.3.2.5. Certificats d'assurance	Art. 2.3.2.5. Certificats d'assurance
§ 1er. L'existence de l'assurance visée à l'article 2.3.2.4 est attestée par un ou plusieurs certificats d'assurance délivrés par le fournisseur d'assurance et présents à bord du navire.	§ 1er. L'existence de l'assurance visée à l'article 2.3.2.4 est attestée par un ou plusieurs certificats d'assurance délivrés par le fournisseur d'assurance et présents à bord du **navire de mer**.
Les certificats émis par le fournisseur de l'assurance comportent les renseignements suivants :	Les certificats émis par le fournisseur de l'assurance comportent les renseignements suivants :
1° nom du navire, numéro OMI d'identification du navire de mer et port d'immatriculation;	1° nom du **navire de mer**, numéro OMI d'identification du navire de mer et port d'immatriculation;
2° nom et lieu du principal établissement du propriétaire du navire;	2° nom et lieu du principal établissement du propriétaire du navire;
3° type et durée de l'assurance;	3° type et durée de l'assurance;
4° nom et lieu du principal établissement du fournisseur de l'assurance et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance a été souscrite.	4° nom et lieu du principal établissement du fournisseur de l'assurance et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance a été souscrite.
Si la langue utilisée dans le certificat n'est ni l'anglais, ni le français, ni l'espagnol, le texte du certificat comporte une traduction dans l'une de ces langues.	Si la langue utilisée dans le certificat n'est ni l'anglais, ni le français, ni l'espagnol, le texte du certificat comporte une traduction dans l'une de ces langues.
§ 2. Nonobstant le paragraphe 1er, la preuve de l'efficacité relative à l'assurance ou l'équivalence des conditions de couverture, visées à l'article 2.3.2.2, 3°, est à charge du propriétaire du navire. Les contrôleurs de la navigation peuvent demander toute information y relative.	§ 2. Nonobstant le paragraphe 1er, la preuve de l'efficacité relative à l'assurance ou l'équivalence des conditions de couverture, visées à l'article 2.3.2.2, 3°, est à charge du propriétaire du navire. Les contrôleurs de la navigation peuvent demander toute information y relative.
Art. 2.3.2.8. Obligation d'assurance et de certification pour les navires belges	Art. 2.3.2.8. Obligation d'assurance et de certification pour les **navires de mer** belges

§ 1er. Le propriétaire d'un navire belge transportant plus de 2.000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que cautionnement bancaire ou certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, d'un montant fixé par application des limites de responsabilité prévues à l'art. V.l de la Convention CLC 1992, pour couvrir sa responsabilité pour dommage par pollution conformément aux dispositions de la Convention CLC 1992.	§ 1er. Le propriétaire d'un **navire de mer** belge transportant plus de 2.000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que cautionnement bancaire ou certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, d'un montant fixé par application des limites de responsabilité prévues à l'art. V.l de la Convention CLC 1992, pour couvrir sa responsabilité pour dommage par pollution conformément aux dispositions de la Convention CLC 1992.
§ 2. Le propriétaire enregistré d'un navire belge d'une jauge brute supérieure à 1.000 est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement délivré d'une banque ou d'une institution similaire, pour couvrir sa responsabilité du chef de la Convention BUNKER, pour un montant équivalant aux limites de responsabilité prescrites par le régime de limitation national ou international applicable, mais n'excédant en aucun cas un montant calculé conformément à l'article 6.1(b) de la Convention LLMC.	§ 2. Le propriétaire enregistré d'un **navire de mer** belge d'une jauge brute supérieure à 1.000 est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement délivré d'une banque ou d'une institution similaire, pour couvrir sa responsabilité du chef de la Convention BUNKER, pour un montant équivalant aux limites de responsabilité prescrites par le régime de limitation national ou international applicable, mais n'excédant en aucun cas un montant calculé conformément à l'article 6.1(b) de la Convention LLMC.
§ 3. Le propriétaire enregistré d'un navire belge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement délivré d'une banque ou d'une institution similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la Convention WRC, à raison d'un montant équivalant aux limites de responsabilité prescrites par le régime de limitation national ou international applicable, mais n'excédant en aucun cas un montant calculé conformément à l'article 6.1(b) de la Convention LLMC.	§ 3. Le propriétaire enregistré d'un **navire de mer** belge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement délivré d'une banque ou d'une institution similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la Convention WRC, à raison d'un montant équivalant aux limites de responsabilité prescrites par le régime de limitation national ou international applicable, mais n'excédant en aucun cas un montant calculé conformément à l'article 6.1(b) de la Convention LLMC.
§ 4. Une assurance ou une autre garantie financière ne satisfait pas aux dispositions de cette section si elle peut cesser ses effets, pour une raison autre que l'expiration du délai de validité indiqué dans le certificat visé aux articles 2.3.2.9, 2.3.2.10 ou 2.3.2.11, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter du jour où préavis a été donné à l'autorité citée à l'article 2.3.2.9, § 4, 2.3.2.10, § 4 ou 2.3.2.11, § 4, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat valable n'ait été délivré avant le fin de ce délai. Ces dispositions s'appliquent également à toute modification de l''assurance ou garantie financière ayant pour	§ 4. Une assurance ou une autre garantie financière ne satisfait pas aux dispositions de cette section si elle peut cesser ses effets, pour une raison autre que l'expiration du délai de validité indiqué dans le certificat visé aux articles 2.3.2.9, 2.3.2.10 ou 2.3.2.11, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter du jour où préavis a été donné à l'autorité citée à l'article 2.3.2.9, § 4, 2.3.2.10, § 4 ou 2.3.2.11, § 4, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat valable n'ait été délivré avant le fin de ce délai. Ces dispositions s'appliquent également à toute modification de l''assurance ou garantie financière ayant pour

effet que celle-ci ne satisfait plus aux dispositions de la présente section.	effet que celle-ci ne satisfait plus aux dispositions de la présente section.
§ 5. Tout fonds constitué par une assurance ou autre garantie financière souscrite conformément au paragraphe 1er n'est disponible que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la Convention CLC 1992.	§ 5. Tout fonds constitué par une assurance ou autre garantie financière souscrite conformément au paragraphe 1er n'est disponible que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la Convention CLC 1992.
§ 6. Il est interdit d'exploiter à tout moment un navire belge soumis à l'article VII de la Convention CLC 1992, si ce navire n'est pas muni d'un certificat valable, délivré en vertu de l'article 2.3.2.9 ou 2.3.2.16.	§ 6. Il est interdit d'exploiter à tout moment un **navire de mer** belge soumis à l'article VII de la Convention CLC 1992, si ce navire n'est pas muni d'un certificat valable, délivré en vertu de l'article 2.3.2.9 ou 2.3.2.16.
§ 7. Il est interdit d'exploiter à tout moment un navire belge soumis à l'article 7 de la Convention BUNKER, à moins qu'il ne soit muni d'un certificat valable, délivré en vertu de l'article 2.3.2.10 ou 2.3.2.16.	§ 7. Il est interdit d'exploiter à tout moment un **navire de mer** belge soumis à l'article 7 de la Convention BUNKER, à moins qu'il ne soit muni d'un certificat valable, délivré en vertu de l'article 2.3.2.10 ou 2.3.2.16.
§ 8. Il est interdit d'exploiter à tout moment un navire belge soumis à l'article 12 de la Convention WRC, à moins que ce navire ne soit muni d'un certificat valable, délivré en vertu de l'article 2.3.2.11 ou 2.3.2.16.	§ 8. Il est interdit d'exploiter à tout moment un **navire de mer** belge soumis à l'article 12 de la Convention WRC, à moins que ce navire ne soit muni d'un certificat valable, délivré en vertu de l'article 2.3.2.11 ou 2.3.2.16.
Art. 2.3.2.9. Délivrance de certificats CLC pour les navires belges	Art. 2.3.2.9. Délivrance de certificats CLC pour les **navires de mer** belges
§ 1er. Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément à la Convention CLC 1992 et cette section est délivré à chaque navire après que l'autorité compétente s'est assurée que le navire satisfait aux prescriptions de l'article 2.3.2.8, § 1er.	§ 1er. Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément à la Convention CLC 1992 et cette section est délivré à chaque **navire de mer** après que l'autorité compétente s'est assurée **qu'il est** satisfait aux prescriptions de l'article 2.3.2.8, § 1er.
Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe de la Convention CLC 1992:	Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe de la Convention CLC 1992:
§ 2. Le certificat est établi dans l'une des langues officielles de l'Etat. Dans le cas où la langue utilisée n'est pas le français, le texte comporte également une traduction en anglais.	§ 2. Le certificat est établi dans l'une des langues officielles de l'Etat. Dans le cas où la langue utilisée n'est pas le français, le texte comporte également une traduction en anglais.
§ 3. Le certificat doit se trouver à bord du navire.	§ 3. Le certificat doit se trouver à bord du **navire de mer**.
§ 4. L'autorité compétente est autorisée à retirer les certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas remplies.	§ 4. L'autorité compétente est autorisée à retirer les certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas remplies.
Art. 2.3.2.10. Délivrance de certificats BUNKER pour les navires belges	Art. 2.3.2.10. Délivrance de certificats BUNKER pour les **navires de mer** belges
§ 1er. Un certificat attestant qu'une assurance ou une autre garantie financière est en cours de validité conformément à la Convention BUNKER et cette section est délivré à chaque navire après que l'autorité compétente s'est assurée qu'il est satisfait aux prescriptions de l'article 2.3.2.8, § 2.	§ 1er. Un certificat attestant qu'une assurance ou une autre garantie financière est en cours de validité conformément à la Convention BUNKER et cette section est délivré à chaque **navire de mer** après que l'autorité compétente s'est

	assurée qu'il est satisfait aux prescriptions de l'article 2.3.2.8, § 2.
Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe à la Convention BUNKER.	Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe à la Convention BUNKER.
§ 2. Le certificat est établi dans l'une des langues officielles de l'Etat. Dans le cas où la langue utilisée n'est pas le français, le texte comporte également une traduction en anglais.	§ 2. Le certificat est établi dans l'une des langues officielles de l'Etat. Dans le cas où la langue utilisée n'est pas le français, le texte comporte également une traduction en anglais.
§ 3. Le certificat doit se trouver à bord du navire.	§ 3. Le certificat doit se trouver à bord du **navire de mer**.
§ 4. L'autorité compétente est autorisée à retirer les certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas remplies.	§ 4. L'autorité compétente est autorisée à retirer les certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas remplies.
Article 2.3.2.11. Délivrance de certificats WRC pour les navires belges	Article 2.3.2.11. Délivrance de certificats WRC pour les **navires de mer** belges
§ 1er. Un certificat attestant qu'une assurance ou une autre garantie financière est en cours de validité conformément à la Convention WRC et cette section est délivré à chaque navire par l'autorité compétente, qui doit s'assurer au préalable que l'article 2.3.2.8, § 3 est respecté.	§ 1er. Un certificat attestant qu'une assurance ou une autre garantie financière est en cours de validité conformément à la Convention WRC et cette section est délivré à chaque **navire de mer** par l'autorité compétente, qui doit s'assurer au préalable que l'article 2.3.2.8, § 3 est respecté.
Le certificat doit être conforme au modèle figurant en annexe à la Convention WRC.	Le certificat doit être conforme au modèle figurant en annexe à la Convention WRC.
§ 2. Le certificat est établi dans l'une des langues officielles de l'Etat. Dans le cas où la langue utilisée n'est pas le français, le texte comporte également une traduction en anglais.	§ 2. Le certificat est établi dans l'une des langues officielles de l'Etat. Dans le cas où la langue utilisée n'est pas le français, le texte comporte également une traduction en anglais.
§ 3. Le certificat doit se trouver à bord du navire.	§ 3. Le certificat doit se trouver à bord du **navire de mer**.
§ 4. L'autorité compétente est autorisée à retirer les certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas remplies.	§ 4. L'autorité compétente est autorisée à retirer les certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas remplies.
Art. 2.3.2.12. Délivrance de certificats pour les navires étrangers	Art. 2.3.2.12. Délivrance de certificats pour les **navires de mer** étrangers
L'autorité compétente peut délivrer et viser un certificat lorsqu'il s'agit d'un navire non enregistré dans un Etat Partie à la Convention CLC 1992, à la Convention BUNKER ou à la Convention WRC.	L'autorité compétente peut délivrer et viser un certificat lorsqu'il s'agit d'un **navire d**e mer non enregistré dans un Etat Partie à la Convention CLC 1992, à la Convention BUNKER ou à la Convention WRC.
Les dispositions de la présente sous-section sont applicables par analogie.	Les dispositions de la présente sous-section sont applicables par analogie.
Art. 2.3.2.13. Expiration des certificats	Art. 2.3.2.13. Expiration des certificats
§ 1er. Le certificat expire de plein droit :	§ 1er. Le certificat expire de plein droit :
1° lorsqu'une modification a lieu dans les données mentionnées sur le certificat par rapport au navire, au propriétaire enregistré ou à l'assureur ou l'autre personne fournissant la garantie financière;	1° lorsqu'une modification a lieu dans les données mentionnées sur le certificat par rapport au **navire de mer**, au propriétaire enregistré ou à l'assureur ou l'autre personne fournissant la garantie financière;

2° lorsque, pour une raison quelconque, l'assurance ou la garantie financière cesse d'être valable;	2° lorsque, pour une raison quelconque, l'assurance ou la garantie financière cesse d'être valable;
3° lorsque le navire n'est plus habilité à battre pavillon belge ou n'est plus inscrit dans le registre belge des navires de mer ou dans le registre des affrètements coque nue belge ou, dans le cas d'un navire estuaire, lorsque l'autorisation de naviguer en mer cesse d'être valable;	3° **lorsque le navire de mer** n'est plus habilité à battre pavillon belge ou n'est plus inscrit dans le registre belge des navires de mer ou dans le registre des affrètements coque nue belge ou, dans le cas d'un navire estuaire, lorsque l'autorisation de naviguer en mer cesse d'être valable;
4° lorsque l'assureur ou l'autre personne fournissant la garantie financière n'est plus autorisé à exercer ces activités.	4° lorsque l'assureur ou l'autre personne fournissant la garantie financière n'est plus autorisé à exercer ces activités.
§ 2. Dans un cas d'expiration de plein droit conformément au paragraphe 1er, le propriétaire mentionné sur le certificat expiré doit immédiatement renvoyer le certificat expiré à l'autorité qui l'a délivré.	§ 2. Dans un cas d'expiration de plein droit conformément au paragraphe 1er, le propriétaire mentionné sur le certificat expiré doit immédiatement renvoyer le certificat expiré à l'autorité qui l'a délivré.
Art. 2.3.2.14. Obligation d'assurance et de certification pour les navires étrangers	Art. 2.3.2.14. Obligation d'assurance et de certification pour les **navires de mer** étrangers
§ 1er. Sans préjudice des dispositions de l'article VII de la Convention CLC 1992, tout navire, quel que soit son lieu d'enregistrement, qui entre dans un port sur le territoire belge ou le quitte, ou qui arrive dans une installation terminale située au large de la côte dans la mer territoriale belge ou qui la quitte, doit être couvert par une assurance ou autre garantie financière correspondant aux exigences de l'article VII.1 de la Convention CLC 1992, s'il transporte effectivement plus de 2.000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.	§ 1er. Sans préjudice des dispositions de l'article VII de la Convention CLC 1992, tout **navire de mer**, quel que soit son lieu d'enregistrement, qui entre dans un port sur le territoire belge ou le quitte, ou qui arrive dans une installation terminale située au large de la côte dans la mer territoriale belge ou qui la quitte, doit être couvert par une assurance ou autre garantie financière correspondant aux exigences de l'article VII.1 de la Convention CLC 1992, s'il transporte effectivement plus de 2.000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.
A titre de preuve, le navire doit disposer d'un certificat valable délivré par l'autorité compétente conformément à l'article VII de la Convention CLC 1992.	A titre de preuve, le **navire de mer** doit disposer d'un certificat valable délivré par l'autorité compétente conformément à l'article VII de la Convention CLC 1992.
§ 2. Sans préjudice des dispositions de l'article 7 de la Convention BUNKER, tout navire d'une jauge brute supérieure à 1.000, quel que soit son lieu d'enregistrement, qui touche ou quitte un port du territoire belge ou une installation au large située dans la mer territoriale belge, doit être couvert par une assurance ou autre garantie correspondant aux exigences de l'article 7.1 de la Convention BUNKER.	§ 2. Sans préjudice des dispositions de l'article 7 de la Convention BUNKER, tout **navire de mer** d'une jauge brute supérieure à 1.000, quel que soit son lieu d'enregistrement, qui touche ou quitte un port du territoire belge ou une installation au large située dans la mer territoriale belge, doit être couvert par une assurance ou autre garantie correspondant aux exigences de l'article 7.1 de la Convention BUNKER.
A titre de preuve, le navire doit disposer d'un certificat valable délivré par l'autorité compétente conformément à l'article 7 de la Convention BUNKER.	A titre de preuve, le **navire de mer** doit disposer d'un certificat valable délivré par l'autorité compétente conformément à l'article 7 de la Convention BUNKER.

§ 3. Sans préjudice des dispositions de l'article 12 de la Convention WRC, tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300, quel que soit son lieu d'enregistrement, qui entre dans un port situé dans le territoire belge ou le quitte, ou qui arrive dans une installation au large située dans la mer territoriale belge ou en sort, doit être couvert par une assurance ou autre garantie financière répondant aux exigences de l'article 12.1 de la Convention WRC.	§ 3. Sans préjudice des dispositions de l'article 12 de la Convention WRC, tout **navire de mer** d'une jauge brute égale ou supérieure à 300, quel que soit son lieu d'enregistrement, qui entre dans un port situé dans le territoire belge ou le quitte, ou qui arrive dans une installation au large située dans la mer territoriale belge ou en sort, doit être couvert par une assurance ou autre garantie financière répondant aux exigences de l'article 12.1 de la Convention WRC.
A titre de preuve, le navire doit disposer d'un certificat valable délivré par l'autorité compétente conformément à l'article 12 de la Convention WRC.	A titre de preuve, le **navire de mer** doit disposer d'un certificat valable délivré par l'autorité compétente conformément à l'article 12 de la Convention WRC.
§ 4. Les certificats doivent se trouver à bord du navire et être soumis à l'autorité compétente pour la surveillance, à l'exception :	§ 4. Les certificats doivent se trouver à bord du **navire de mer** et être soumis à l'autorité compétente pour la surveillance, à l'exception :
1° du certificat BUNKER dans le cas où le navire bat le pavillon d'un Etat qui a fait une déclaration en conformité avec l'article 7.13 de la Convention BUNKER et si l'existence du certificat BUNKER délivré par cet Etat apparaît sur la base d'un registre électronique tenu par cet Etat et consultable directement par l'autorité belge compétente pour la surveillance;	1° du certificat BUNKER dans le cas où le **navire de mer** bat le pavillon d'un Etat qui a fait une déclaration en conformité avec l'article 7.13 de la Convention BUNKER et si l'existence du certificat BUNKER délivré par cet Etat apparaît sur la base d'un registre électronique tenu par cet Etat et consultable directement par l'autorité belge compétente pour la surveillance;
2° du certificat WRC dans le cas où le navire bat le pavillon d'un Etat qui a fait une déclaration en conformité avec l'article 12.13 de la Convention WRC et si l'existence du certificat WRC délivré par cet Etat apparaît sur la base d'un registre électronique tenu par cet Etat et consultable directement par l'autorité belge compétente pour la surveillance.	2° du certificat WRC dans le cas où le **navire de mer** bat le pavillon d'un Etat qui a fait une déclaration en conformité avec l'article 12.13 de la Convention WRC et si l'existence du certificat WRC délivré par cet Etat apparaît sur la base d'un registre électronique tenu par cet Etat et consultable directement par l'autorité belge compétente pour la surveillance.
Art. 2.3.2.15. Informations et certificats d'autres Etats, de l'OMI ou d'autres organismes internationaux	Art. 2.3.2.15. Informations et certificats d'autres Etats, de l'OMI ou d'autres organismes internationaux
§ 1er. Aucune disposition de la présente sous-section ne doit être interprétée comme empêchant l'autorité compétente de donner foi aux renseignements obtenus d'autres Etats, de l'OMI ou d'autres organismes internationaux concernant la situation financière des assureurs ou des personnes dont émane la garantie financière aux fins de la Convention BUNKER, la Convention WRC ou la présente section. Dans de tels cas, l'Etat belge n'est pas dégagé de sa responsabilité en tant qu'Etat délivrant des certificats.	§ 1er. Aucune disposition de la présente sous-section ne doit être interprétée comme empêchant l'autorité compétente de donner foi aux renseignements obtenus d'autres Etats, de l'OMI ou d'autres organismes internationaux concernant la situation financière des assureurs ou des personnes dont émane la garantie financière aux fins de la Convention BUNKER, la Convention WRC ou la présente section. Dans de tels cas, l'Etat belge n'est pas dégagé de sa responsabilité en tant qu'Etat délivrant des certificats.
§ 2. Les certificats CLC délivrés ou visés sous la responsabilité d'un autre Etat Partie à la Convention CLC 1992 sont reconnus par	§ 2. Les certificats CLC délivrés ou visés sous la responsabilité d'un autre Etat Partie à la Convention CLC 1992 sont reconnus par l'autorité

l'autorité compétente à toutes les fins de la Convention CLC 1992 et de la présente section et sont considérés par elle comme ayant la même valeur que les certificats délivrés ou visés par elle-même, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas enregistré dans un Etat Partie à la Convention CLC 1992. L'autorité compétente peut à tout moment demander à l'Etat qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues si elle estime que l'assureur ou garant porté sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention CLC 1992.	compétente à toutes les fins de la Convention CLC 1992 et de la présente section et sont considérés par elle comme ayant la même valeur que les certificats délivrés ou visés par elle-même, même lorsqu'il s'agit d'un **navire de mer** qui n'est pas enregistré dans un Etat Partie à la Convention CLC 1992. L'autorité compétente peut à tout moment demander à l'Etat qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues si elle estime que l'assureur ou garant porté sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention CLC 1992.
§ 3. Les certificats BUNKER délivrés ou visés sous l'autorité d'un autre Etat Partie à la Convention BUNKER sont acceptés par l'autorité compétente et sont considérés par elle comme ayant la même valeur que les certificats qu'elle a elle-même délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas enregistré dans un Etat Partie à la Convention BUNKER. L'autorité compétente peut à tout moment demander à l'Etat qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues si elle estime que l'assureur ou le garant porté sur le certificat d'assurance n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention BUNKER.	§ 3. Les certificats BUNKER délivrés ou visés sous l'autorité d'un autre Etat Partie à la Convention BUNKER sont acceptés par l'autorité compétente et sont considérés par elle comme ayant la même valeur que les certificats qu'elle a elle-même délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un **navire de mer** qui n'est pas enregistré dans un Etat Partie à la Convention BUNKER. L'autorité compétente peut à tout moment demander à l'Etat qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues si elle estime que l'assureur ou le garant porté sur le certificat d'assurance n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention BUNKER.
§ 4. Les certificats WRC délivrés ou visés sous l'autorité d'un autre Etat Partie à la Convention WRC sont acceptés par l'autorité compétente aux fins de la Convention WRC et la présente section et sont considéré par elle comme ayant la même valeur que les certificats qu'elle a elle-même délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas enregistré dans un Etat Partie à la Convention WRC. L'autorité compétente peut à tout moment solliciter un échange de vues avec l'Etat qui a délivré ou visé le certificat si elle estime que l'assureur ou le garant nommé sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention WRC.	§ 4. Les certificats WRC délivrés ou visés sous l'autorité d'un autre Etat Partie à la Convention WRC sont acceptés par l'autorité compétente aux fins de la Convention WRC et la présente section et sont considéré par elle comme ayant la même valeur que les certificats qu'elle a elle-même délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un **navire de mer** qui n'est pas enregistré dans un Etat Partie à la Convention WRC. L'autorité compétente peut à tout moment solliciter un échange de vues avec l'Etat qui a délivré ou visé le certificat si elle estime que l'assureur ou le garant nommé sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention WRC.
Art. 2.3.2.16. Navires appartenant à l'Etat	Art. 2.3.2.16. **Navires de mer** appartenant à l'Etat
Si un navire qui est la propriété de l'Etat n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes de la présente section ne s'appliquent pas à ce navire de mer. Ce navire doit toutefois être muni d'un	Si un **navire de mer** qui est la propriété de l'Etat n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes de la présente section ne s'appliquent pas à ce navire de mer. Ce **navire de mer** doit toutefois

certificat délivré par l'autorité compétente attestant que le navire est la propriété de l'Etat et que sa responsabilité est couverte dans le cadre des limites prévues à l'article 2.3.2.8. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit respectivement aux articles 2.3.2.9, 2.3.2.10 et 2.3.2.11.	être muni d'un certificat délivré par l'autorité compétente attestant que le navire est la propriété de l'Etat et que sa responsabilité est couverte dans le cadre des limites prévues à l'article 2.3.2.8. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit respectivement aux articles 2.3.2.9, 2.3.2.10 et 2.3.2.11.
Art. 2.3.2.17. Arrêtés d'exécution	Art. 2.3.2.17. Arrêtés d'exécution
Sous réserve de l'article VII de la Convention CLC 1992, de l'article 7 de la Convention BUNKER et de l'article 12 de la Convention WRC et compte tenu des directives adoptées par l'OMI en matière de responsabilité des propriétaires de navires, le Roi peut fixer les modalités de délivrance, les conditions et la validité des certificats.	Sous réserve de l'article VII de la Convention CLC 1992, de l'article 7 de la Convention BUNKER et de l'article 12 de la Convention WRC et compte tenu des directives adoptées par l'OMI en matière de responsabilité des propriétaires de navires, le Roi peut fixer les modalités de délivrance, les conditions et la validité des certificats.
	Le Roi peut étendre l'application de la Convention CLC 1992, de la Convention BUNKER et de la Convention WRC aux navires de mer qui ne relèvent pas de ces conventions. À cet égard, des dispositions qui dérogent aux conventions susmentionnées et au présent chapitre peuvent être adoptées.
Art. 2.3.2.19. Notions	Art. 2.3.2.19. Notions
Pour l'application de la présente section et des dispositions du livre 4 qui y ont trait, les définitions qui figurent dans la Convention PAL sont d'application.	Pour l'application de la présente section et des dispositions du livre 4 qui y ont trait, les définitions qui figurent dans la Convention PAL sont d'application.
	Pour l'application de la présente sous-section ou de ses arrêtés d'exécution, les membres du personnel industriel qui satisfont aux conditions de l'article 2.2.3.16, paragraphe 2 ne sont pas considérés comme des passagers.
Art. 2.3.2.21. Obligation d'assurance et de certification pour les navires belges	Art. 2.3.2.21. Obligation d'assurance et de certification pour les **navires de mer** belges
§ 1er. Dans le cas où soit la Convention PAL, soit le Règlement PAL, soit la sous-section 1re de la section 2 du chapitre 2 du livre 6 du présent livre s'applique, le transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport à bord d'un navire enregistré ou immatriculé en Belgique et autorisé à transporter plus de douze passagers est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la Convention PAL, du Règlement PAL, ou de la sous-section 1re de la section 2 du chapitre 2 du livre 6 du présent livre eu égard à la mort ou aux lésions corporelles de passagers. La limite de l'assurance obligatoire ou	§ 1er. Dans le cas où soit la Convention PAL, soit le Règlement PAL, soit la sous-section 1re de la section 2 du chapitre 2 du livre 6 du présent livre s'applique, le transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport à bord d'un **navire de mer enregistré** en Belgique et autorisé à transporter plus de douze passagers est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la Convention PAL, du Règlement PAL, ou de la sous-section 1re de la section 2 du chapitre 2 du livre 6 du présent livre eu égard à la mort ou aux lésions corporelles de passagers. La limite de l'assurance obligatoire ou

autre garantie financière par passager pour un même événement est calculé conformément à l'article 4bis.1 de la Convention PAL.	autre garantie financière par passager pour un même événement est calculé conformément à l'article 4bis.1 de la Convention PAL.
§ 2. Dans le cas où soit la Convention PAL, soit le Règlement PAL, soit la sous-section 1re de la section 2 du chapitre 2 du titre 6 du présent livre s'applique, le transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport à bord d'un navire enregistré ou immatriculé en Belgique et autorisé à transporter plus de douze passagers est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la Convention PAL, du Règlement PAL, ou de la sous-section 1 de la section 2 du chapitre 2 du titre 6 du présent livre eu égard à la mort ou aux lésions corporelles d'un passager causées par l'un quelconque des risques mentionnés au point 2.2 des Lignes directrices PAL. Le montant minimal de cette assurance obligatoire ou autre garantie financière correspond au plus petit des montants suivants :	§ 2. Dans le cas où soit la Convention PAL, soit le Règlement PAL, soit la sous-section 1re de la section 2 du chapitre 2 du titre 6 du présent livre s'applique, le transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport à bord d'un **navire de mer enregistré** en Belgique et autorisé à transporter plus de douze passagers est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la Convention PAL, du Règlement PAL, ou de la sous-section 1 de la section 2 du chapitre 2 du titre 6 du présent livre eu égard à la mort ou aux lésions corporelles d'un passager causées par l'un quelconque des risques mentionnés au point 2.2 des Lignes directrices PAL. Le montant minimal de cette assurance obligatoire ou autre garantie financière correspond au plus petit des montants suivants :
1° 250 000 unités de compte par passager par incident; ou	1° 250 000 unités de compte par passager par incident; ou
2° 340 millions d'unités de compte au total par navire par incident.	2° 340 millions d'unités de compte au total par **navire de mer** par incident.
Pour l'application de l'alinéa précédent, on entend par " unité de compte " le tirage spécial comme défini par le Fonds monétaire international.	Pour l'application de l'alinéa précédent, on entend par " unité de compte " le tirage spécial comme défini par le Fonds monétaire international.
§ 3. Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux prescriptions de cette section si elle peut cesser d'avoir effet, pour une raison autre que l'expiration de la période de validité indiquée dans le certificat visé à l'article 2.3.2.22, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date où préavis en a été donné à l'autorité spécifiée à l'article 2.3.2.22, § 4, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou autre garantie financière ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux prescriptions de la présente section.	§ 3. Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux prescriptions de cette section si elle peut cesser d'avoir effet, pour une raison autre que l'expiration de la période de validité indiquée dans le certificat visé à l'article 2.3.2.22, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date où préavis en a été donné à l'autorité spécifiée à l'article 2.3.2.22, § 4, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou autre garantie financière ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux prescriptions de la présente section.
§ 4. Il est à tout moment interdit d'exploiter un navire belge soumis aux dispositions de l'article 4bis de la Convention PAL, le Règlement PAL ou, en ce qui concerne le transport intérieur, cette	§ 4. Il est à tout moment interdit d'exploiter un **navire de mer** belge soumis aux dispositions de l'article 4bis de la Convention PAL, le Règlement PAL ou, en ce qui concerne le transport intérieur,

section, si le navire n'est pas muni d'un certificat valide délivré en vertu de l'article 4 bis.2 ou 4 bis.15 de la Convention PAL ou du présent article ou l'article 2.3.2.27 du présent code.	cette section, si le navire n'est pas muni d'un certificat valide délivré en vertu de l'article 4 bis.2 ou 4 bis.15 de la Convention PAL ou du présent article ou l'article 2.3.2.27 du présent code.
Art. 2.3.2.22. Délivrance de certificats PAL pour les navires belges	Art. 2.3.2.22. Délivrance de certificats PAL pour les **navires de mer** belges
§ 1er. Un certificat attestant qu'une assurance ou une autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la Convention PAL, du Règlement PAL, ou de la sous-section 1 de la section 2 du chapitre 2 du titre 6 du présent livre, est délivré à chaque navire après que l'autorité compétente s'est assurée qu'il est satisfait aux prescriptions de l'article 2.3.2.21	§ 1er. Un certificat attestant qu'une assurance ou une autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la Convention PAL, du Règlement PAL, ou de la sous-section 1 de la section 2 du chapitre 2 du titre 6 du présent livre, est délivré à chaque **navire de mer** après que l'autorité compétente s'est assurée qu'il est satisfait aux prescriptions de l'article 2.3.2.21
Le certificat doit être conforme au modèle figurant à l'annexe de la Convention PAL.	Le certificat doit être conforme au modèle figurant à l'annexe de la Convention PAL.
§ 2. Le certificat est établi dans une des langues nationales officielles. Si la langue utilisée n'est pas le français, le texte comporte une traduction en anglais et les langues nationales officielles peuvent être omises.	§ 2. Le certificat est établi dans une des langues nationales officielles. Si la langue utilisée n'est pas le français, le texte comporte une traduction en anglais et les langues nationales officielles peuvent être omises.
§ 3. Le certificat doit se trouver à bord du navire.	§ 3. Le certificat doit se trouver à bord du **navire de mer**.
§ 4. L'autorité compétente est autorisée à retirer les certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas remplis.	§ 4. L'autorité compétente est autorisée à retirer les certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas remplis.
Art. 2.3.2.23. Délivrance de certificats pour les navires étrangers	Art. 2.3.2.23. Délivrance de certificats pour les **navires de mer** étrangers
L'autorité compétente peut délivrer et viser un certificat lorsqu'il s'agit d'un navire non enregistré dans un Etat Partie à la Convention PAL.	L'autorité compétente peut délivrer et viser un certificat lorsqu'il s'agit d'un **navire de mer** non enregistré dans un Etat Partie à la Convention PAL.
Les dispositions de la présente section sont d'application par analogie.	Les dispositions de la présente section sont d'application par analogie.
Art. 2.3.2.24. Expiration des certificats	Art. 2.3.2.24. Expiration des certificats
§ 1er. Les certificats visés à l'article 2.3.2.22 expirent de plein droit,	§ 1er. Les certificats visés à l'article 2.3.2.22 expirent de plein droit,
1° lorsqu'une modification a lieu dans les données mentionnées sur le certificat par rapport au navire, au propriétaire enregistré ou à l'assureur ou toute autre personne fournissant la garantie financière;	1° lorsqu'une modification a lieu dans les données mentionnées sur le certificat par rapport au **navire de mer**, au propriétaire enregistré ou à l'assureur ou toute autre personne fournissant la garantie financière;
2° lorsque, pour une raison quelconque, l'assurance ou toute autre garantie financière cesse d'être valable;	2° lorsque, pour une raison quelconque, l'assurance ou toute autre garantie financière cesse d'être valable;
3° lorsque le navire change de pavillon;	3° lorsque le **navire de mer** change de pavillon;
4° lorsque l'assureur ou toute autre personne fournissant la garantie financière n'est plus autorisé(e) à exercer ces activités.	4° lorsque l'assureur ou toute autre personne fournissant la garantie financière n'est plus autorisé(e) à exercer ces activités.

§ 2. Dans un cas d'expiration de plein droit conformément au paragraphe 1er, le propriétaire mentionné sur le certificat expiré doit immédiatement renvoyer le certificat expiré à l'autorité qui l'a délivré.	§ 2. Dans un cas d'expiration de plein droit conformément au paragraphe 1er, le propriétaire mentionné sur le certificat expiré doit immédiatement renvoyer le certificat expiré à l'autorité qui l'a délivré.
Art. 2.3.2.25. Obligation d'assurance ou de certification pour les navires étrangers	Art. 2.3.2.25. Obligation d'assurance ou de certification pour les **navires de mer** étrangers
§ 1er. Dans le cas où soit la Convention PAL, soit le Règlement PAL, soit la sous-section 1re de la section 2 du chapitre 2 du titre 6 du présent livre s'applique, le transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport à bord d'un navire étranger autorisé à transporter plus de douze passagers qui touche ou quitte un port sur le territoire belge est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la Convention PAL, du Règlement PAL, ou de la sous-section 1re de la section 2 du chapitre 2 du titre 6 de ce code eu égard à la mort ou aux lésions corporelles de passagers. La limite de l'assurance obligatoire ou autre garantie financière par passager pour un même événement est calculé conformément à l'article 4bis.1 de la Convention PAL.	§ 1er. Dans le cas où soit la Convention PAL, soit le Règlement PAL, soit la sous-section 1re de la section 2 du chapitre 2 du titre 6 du présent livre s'applique, le transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport à bord d'un **navire de mer** étranger autorisé à transporter plus de douze passagers qui touche ou quitte un port sur le territoire belge est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la Convention PAL, du Règlement PAL, ou de la sous-section 1re de la section 2 du chapitre 2 du titre 6 de ce code eu égard à la mort ou aux lésions corporelles de passagers. La limite de l'assurance obligatoire ou autre garantie financière par passager pour un même événement est calculé conformément à l'article 4bis.1 de la Convention PAL.
A titre de preuve, le navire doit disposer d'un certificat valide délivré par l'autorité compétente conformément à l'article 4bis de la Convention PAL.	A titre de preuve, le **navire de mer** doit disposer d'un certificat valide délivré par l'autorité compétente conformément à l'article 4bis de la Convention PAL.
§ 2. Dans le cas où soit la Convention PAL, soit le Règlement PAL, soit la sous-section 1re de la section 2 du chapitre 2 du titre 6 du présent livre s'applique, le transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport à bord d'un navire étranger autorisé à transporter plus de douze passagers qui touche ou quitte un port sur le territoire belge est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la Convention PAL, du Règlement PAL, ou de la sous-section 1re de la section 2 du chapitre 2 du titre 6 du présent livre eu égard à la mort ou aux lésions corporelles d'un passager causées par l'un quelconque des risques mentionnés au point 2.2 des Lignes directrices PAL. Le montant minimal de cette assurance obligatoire ou autre garantie	§ 2. Dans le cas où soit la Convention PAL, soit le Règlement PAL, soit la sous-section 1re de la section 2 du chapitre 2 du titre 6 du présent livre s'applique, le transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport à bord d'un **navire de mer** étranger autorisé à transporter plus de douze passagers qui touche ou quitte un port sur le territoire belge est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la Convention PAL, du Règlement PAL, ou de la sous-section 1re de la section 2 du chapitre 2 du titre 6 du présent livre eu égard à la mort ou aux lésions corporelles d'un passager causées par l'un quelconque des risques mentionnés au point 2.2 des Lignes directrices PAL. Le montant minimal de cette assurance

financière correspond au plus petit des montants suivants :	obligatoire ou autre garantie financière correspond au plus petit des montants suivants :
1° 250 000 unités de compte par passager pour un même événement; ou	1° 250 000 unités de compte par passager pour un même événement; ou
2° 340 millions d'unités de compte au total par navire pour un même événement.	2° 340 millions d'unités de compte au total par **navire de mer** pour un même événement.
Pour l'application de l'alinéa précédent, on entend par " unité de compte " le tirage spécial comme défini par le Fonds monétaire international.	Pour l'application de l'alinéa précédent, on entend par " unité de compte " le tirage spécial comme défini par le Fonds monétaire international.
§ 3. Les certificats prescrits par la Convention PAL, le Règlement PAL ou la présente section doivent se trouver à bord du navire et doivent être soumis à l'autorité compétente pour la surveillance, à l'exception du cas où le navire bat le pavillon d'un Etat qui a fait une déclaration conformément à l'article 4bis.14 de la Convention PAL et si l'existence du certificat délivré par cet Etat apparaît sur la base d'un registre électronique tenu par cet Etat et consultable directement par l'autorité belges compétente pour la surveillance.	§ 3. Les certificats prescrits par la Convention PAL, le Règlement PAL ou la présente section doivent se trouver à bord du **navire de mer** et doivent être soumis à l'autorité compétente pour la surveillance, à l'exception du cas où le navire bat le pavillon d'un Etat qui a fait une déclaration conformément à l'article 4bis.14 de la Convention PAL et si l'existence du certificat délivré par cet Etat apparaît sur la base d'un registre électronique tenu par cet Etat et consultable directement par l'autorité belges compétente pour la surveillance.
Art. 2.3.2.26. Informations et certificats d'autres Etats, de l'OMI ou d'autres organismes internationaux	Art. 2.3.2.26. Informations et certificats d'autres Etats, de l'OMI ou d'autres organismes internationaux
§ 1er. Aucune disposition de cette section n'est interprétée comme empêchant l'autorité compétente de donner foi aux renseignements obtenus d'autres Etats, de l'OMI ou d'autres organismes internationaux concernant la situation financière des assureurs ou des autres personnes fournissant la garantie financière aux fins de la Convention PAL ou cette section. Dans de tels cas, l'Etat belge n'est pas dégagé de sa responsabilité en tant qu'Etat qui délivre le certificat.	§ 1er. Aucune disposition de cette section n'est interprétée comme empêchant l'autorité compétente de donner foi aux renseignements obtenus d'autres Etats, de l'OMI ou d'autres organismes internationaux concernant la situation financière des assureurs ou des autres personnes fournissant la garantie financière aux fins de la Convention PAL ou cette section. Dans de tels cas, l'Etat belge n'est pas dégagé de sa responsabilité en tant qu'Etat qui délivre le certificat.
§ 2. Les certificats délivrés ou visés sous l'autorité d'un autre Etat Partie à la Convention PAL sont acceptés aux fins de la Convention PAL et la présente section par l'autorité compétente et considéré par elle comme ayant la même valeur que les certificats qu'elle a elle-même délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un navire non enregistré dans un Etat Partie. L'autorité compétente peut à tout moment demander à l'Etat qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues si elle estime que l'assureur ou le garant porté sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention PAL.	§ 2. Les certificats délivrés ou visés sous l'autorité d'un autre Etat Partie à la Convention PAL sont acceptés aux fins de la Convention PAL et la présente section par l'autorité compétente et considéré par elle comme ayant la même valeur que les certificats qu'elle a elle-même délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un **navire de mer** non enregistré dans un Etat Partie. L'autorité compétente peut à tout moment demander à l'Etat qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues si elle estime que l'assureur ou le garant porté sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention PAL.

Art. 2.3.2.27. Navires appartenant à l'Etat	Art. 2.3.2.27. **Navires de mer** appartenant à l'Etat
Si un navire appartenant à l'Etat n'est pas couvert par une assurance ou une autre garantie financière, les dispositions pertinentes de la présente section ne lui sont pas applicables. Ce navire doit toutefois être muni d'un certificat délivré par l'autorité compétente attestant que le navire de mer appartient à l'Etat et que sa responsabilité est couverte à raison du montant prescrit conformément à l'article 2.3.2.21. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit à l'article 2.3.2.22.	Si un **navire de mer** appartenant à l'Etat n'est pas couvert par une assurance ou une autre garantie financière, les dispositions pertinentes de la présente section ne lui sont pas applicables. Ce **navire de mer** doit toutefois être muni d'un certificat délivré par l'autorité compétente attestant que le navire de mer appartient à l'Etat et que sa responsabilité est couverte à raison du montant prescrit conformément à l'article 2.3.2.21. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit à l'article 2.3.2.22.
Art. 2.3.2.28. Arrêtés d'exécution	Art. 2.3.2.28. Arrêtés d'exécution
Sans préjudice de l'article 4 bis de la Convention PAL, le Roi peut fixer les modalités de délivrance, les conditions correspondantes et la validité des certificats visés dans la Convention PAL, dans le Règlement PAL et dans la présente section.	Sans préjudice de l'article 4 bis de la Convention PAL, le Roi peut fixer les modalités de délivrance, les conditions correspondantes et la validité des certificats visés dans la Convention PAL, dans le Règlement PAL et dans la présente section.
	Le Roi peut étendre l'application de la Convention PAL aux navires de mer qui ne relèvent pas de cette convention. À cet égard, des dispositions qui dérogent à la convention susmentionnée et au présent chapitre peuvent être adoptées.
Art. 2.3.2.30. Notions	Art. 2.3.2.30. Notions
§ 1er. Dans la présente section, l'on entend par :	§ 1er. Dans la présente section, l'on entend par :
1° " propriétaire de navire ", par dérogation à l'article 2.1.1.2,1° : le propriétaire, l'affréteur, l'armateur et l'exploitant d'un navire de mer;	1° " propriétaire de navire ", par dérogation à l'article 2.1.1.2,1° : le propriétaire, l'affréteur, l'armateur et l'exploitant d'un navire de mer;
2° " assistant " : toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance, lesquelles opérations comprennent également celles que vise l'article 2.3.2.32, § 1er, 1° et 2° ;	2° " assistant " : toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance, lesquelles opérations comprennent également celles que vise l'article 2.3.2.32, § 1er, 1° et 2° ;
3° " tonnage ": soit le tonnage brut du navire calculée conformément aux règles de mesure sur le tonnage brut prévues à l'Annexe I à la Convention TMC soit, si la convention précitée ne s'applique pas aux navires, le tonnage brut telle qu'il appert d'un certificat national de jaugeage;	3° " tonnage ": soit le tonnage brut **du navire de mer** calculée conformément aux règles de mesure sur le tonnage brut prévues à l'Annexe I à la Convention TMC soit, si la convention précitée ne s'applique pas **au navire de mer**, le tonnage brut telle qu'il appert d'un certificat national de jaugeage;
4° " créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire" : toute créance formée par toute personne transportée sur ce navire ou pour le compte de cette personne :	4° " créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'**un navire de mer** " : toute créance formée par toute personne transportée sur ce **navire de mer** ou pour le compte de cette personne :
a) en vertu d'un contrat de transport de passager; ou	a) en vertu d'un contrat de transport de passager; ou

b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises;	b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises;
5° " unité de compte " : le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international.	5° " unité de compte " : le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international.
§ 2. Dans le présent chapitre, l'expression " responsabilité du propriétaire de navire " comprend la responsabilité résultant d'une action portant sur le navire de mer lui-même.	§ 2. Dans le présent chapitre, l'expression " responsabilité du propriétaire de navire " comprend la responsabilité résultant d'une action portant sur le navire de mer lui-même.
Art. 2.3.2.32. Autre réglementation	Art. 2.3.2.32. Autre réglementation
§ 1er. Les dispositions directement applicables de la Convention LLMC s'appliquent au cas décrit à l'article 15.1, première phrase, de cette convention.	§ 1er. Les dispositions directement applicables de la Convention LLMC s'appliquent au cas décrit à l'article 15.1, première phrase, de cette convention.
Dans le même cas, les créances suivantes ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité :	Dans le même cas, les créances suivantes ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité :
1° les créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve et s'est trouvé à bord;	1° les créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un **navire de mer** coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve et s'est trouvé à bord;
2° les créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire.	2° les créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du **navire de mer**.
§ 2. La Convention LLMC ne s'applique pas aux bateaux de navigation intérieure, à l'exception des navires estuaires lorsqu'ils se trouvent dans les zones maritimes.	§ 2. La Convention LLMC ne s'applique pas aux bateaux de navigation intérieure, à l'exception des navires estuaires lorsqu'ils se trouvent dans les zones maritimes.
Art. 2.3.2.33. Petits navires	Art. 2.3.2.33. Petits **navires de mer**
Le Roi peut régler le régime de limitation de responsabilité applicable aux navires d'une jauge inférieure à 300 tonneaux. Dans ce contexte, des dispositions dérogeant à la Convention LLMC et au présent chapitre peuvent être établies.	Le Roi peut régler le régime de limitation de responsabilité applicable aux **navires de mer** d'une jauge inférieure à 300 tonneaux. Dans ce contexte, des dispositions dérogeant à la Convention LLMC et au présent chapitre peuvent être établies.
Art. 2.3.2.36. Créances soumises à la limitation	Art. 2.3.2.36. Créances soumises à la limitation
§ 1er. Sous réserve des articles 2.3.2.37 et 2.3.2.38, les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de la responsabilité :	§ 1er. Sous réserve des articles 2.3.2.37 et 2.3.2.38, les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de la responsabilité :
1° créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes et pour dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation), survenus à bord du navire ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant ;	**1° créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes et pour dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation), survenus à bord du navire de mer ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant;**

2° créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport par mer de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages;	2° créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport par mer de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages;
3° créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extracontractuelle, et survenus en relation directe avec l'exploitation du navire ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage;	**3° créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extracontractuelle, et survenus en relation directe avec l'exploitation du navire de mer ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage;**
4° créances produites par une autre personne que la personne responsable pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément au présent chapitre et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.	4° créances produites par une autre personne que la personne responsable pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément au présent chapitre et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.
§ 2. Les créances visées au paragraphe 1er sont soumises à la limitation de la responsabilité même si elles font l'objet d'une action, contractuelle ou non, récursoire ou en garantie. Toutefois, les créances produites aux termes du paragraphe 1er, 4°, ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable.	§ 2. Les créances visées au paragraphe 1er sont soumises à la limitation de la responsabilité même si elles font l'objet d'une action, contractuelle ou non, récursoire ou en garantie. Toutefois, les créances produites aux termes du paragraphe 1er, 4°, ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable.
Art. 2.3.2.37. Créances exclues de la limitation	Art. 2.3.2.37. Créances exclues de la limitation
La présente section ne s'applique pas :	La présente section ne s'applique pas :
1° aux créances du chef d'assistance ou de sauvetage, y compris, dans les cas applicables, toute créance pour une indemnité spéciale en vertu de l'article 14 de la Convention sur l'assistance de 1989, telle que modifiée, ou de l'article 2.7.5.15 du présent code ou aux créances du chef de contribution en avarie commune;	1° aux créances du chef d'assistance ou de sauvetage, y compris, dans les cas applicables, toute créance pour une indemnité spéciale en vertu de l'article 14 de la Convention sur l'assistance de 1989, telle que modifiée, ou de l'article 2.7.5.15 du présent code ou aux créances du chef de contribution en avarie commune;
2° aux créances pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au sens de la Convention CLC 1992, et sur lesquelles ces dernières règles sont d'application dans les faits;	2° aux créances pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au sens de la Convention CLC 1992, et sur lesquelles ces dernières règles sont d'application dans les faits;
3° aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de la responsabilité pour dommages nucléaires;	3° aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de la responsabilité pour dommages nucléaires;
4° aux créances formées contre le propriétaire d'un navire nucléaire pour dommages nucléaires;	4° aux créances formées contre le propriétaire d'un navire nucléaire pour dommages nucléaires;
5° aux créances des préposés du propriétaire du navire ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du navire ou aux opérations d'assistance ou de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants cause ou autres personnes fondées à former de telles	5° aux créances des préposés du propriétaire du navire ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du **navire de mer ou aux opérations d'assistance** ou de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants cause ou autres personnes fondées à former de telles

créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire du navire ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du navire ou l'assistant n'est pas en droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 2.3.2.40.	créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire du navire ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du navire ou l'assistant n'est pas en droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 2.3.2.40.
Art. 2.3.2.40. Limites générales	Art. 2.3.2.40. Limites générales
§ 1er. Les limites de la responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 2.3.2.41, nées d'un même événement, sont fixées comme suit :	§ 1er. Les limites de la responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 2.3.2.41, nées d'un même événement, sont fixées comme suit :
1° s'agissant des créances pour mort ou lésions corporelles conformément à l'article 6, 1 (a) de la Convention LLMC.	1° s'agissant des créances pour mort ou lésions corporelles conformément à l'article 6, 1 (a) de la Convention LLMC.
2° s'agissant de toutes les autres créances conformément à l'article 6, 1 (b) de la Convention LLMC.	2° s'agissant de toutes les autres créances conformément à l'article 6, 1 (b) de la Convention LLMC.
§ 2. Pour les navires de mer qui ne sont pas soumis à la Convention TMC et pour lesquels aucune lettre de jaugeage nationale n'a été délivrée, le propriétaire de navire peut limiter sa responsabilité à la valeur du navire au moment de l'événement d'où est né le dommage, avec un minimum d'un million d'unités de compte.	§ 2. Pour les navires de mer qui ne sont pas soumis à la Convention TMC et pour lesquels aucune lettre de jaugeage nationale n'a été délivrée, le propriétaire de navire peut limiter sa responsabilité à la valeur **du navire de mer** au moment de l'événement d'où est né le dommage, avec un minimum d'un million d'unités de compte.
§ 3. Lorsque le montant calculé conformément au point 1° du paragraphe 1er est insuffisant pour régler intégralement les créances y visées, le montant calculé conformément au point 2° du même paragraphe peut être utilisé pour régler le solde impayé des créances visées au point 1° du paragraphe 1er et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées au point 2° du paragraphe 1er.	§ 3. Lorsque le montant calculé conformément au point 1° du paragraphe 1er est insuffisant pour régler intégralement les créances y visées, le montant calculé conformément au point 2° du même paragraphe peut être utilisé pour régler le solde impayé des créances visées au point 1° du paragraphe 1er et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées au point 2° du paragraphe 1er.
§ 4. Les limites de la responsabilité de tout assistant n'agissant pas à partir d'un navire, ou de tout assistant agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel il fournit des services d'assistance ou de sauvetage, sont calculées selon un tonnage de 1 500 tonneaux de jauge.	§ 4. Les limites de la responsabilité de tout assistant n'agissant pas à partir d'un **navire de mer**, ou de tout assistant agissant uniquement à bord du **navire de mer** auquel ou à l'égard duquel il fournit des services d'assistance ou de sauvetage, sont calculées selon un tonnage de 1 500 tonneaux de jauge.
Art. 2.3.2.41. Limite applicable aux créances des passagers	Art. 2.3.2.41. Limite applicable aux créances des passagers
Dans le cas de créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire de mer et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du navire est calculée conformément à l'article 7.1 de la Convention LLMC.	Dans le cas de créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'**un navire de mer** et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du navire est calculée conformément à l'article 7.1 de la Convention LLMC.

Art. 2.3.2.43. Concours de créances	Art. 2.3.2.43. Concours de créances
§ 1er. Les limites de la responsabilité déterminées selon l'article 2.3.2.40 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement :	§ 1er. Les limites de la responsabilité déterminées selon l'article 2.3.2.40 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement :
1° à l'égard de la personne ou des personne visées à l'article 2.3.2.30, § 1er, 1°, et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci; ou	1° à l'égard de la personne ou des personne visées à l'article 2.3.2.30, § 1er, 1°, et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci; ou
2° à l'égard du propriétaire d'un navire de mer qui fournit des services d'assistance ou de sauvetage à partir de ce navire et à l'égard de l'assistant ou des assistants agissant à partir dudit navire et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci; ou	2° à l'égard du propriétaire d'un navire de mer qui fournit des services d'assistance ou de sauvetage à partir de **ce navire de mer** et à l'égard de l'assistant ou des assistants agissant à partir **dudit navire de mer** et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci; ou
3° à l'égard de l'assistant ou des assistants n'agissant pas à partir d'un navire ou agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel des services d'assistance ou de sauvetage sont fournis et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci.	3° à l'égard de l'assistant ou des assistants n'agissant pas à partir d'un **navire de mer** ou agissant uniquement à bord du **navire de mer** auquel ou à l'égard duquel des services d'assistance ou de sauvetage sont fournis et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci.
§ 2. Les limites de la responsabilité déterminées selon l'article 2.3.2.44 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances pouvant naître d'un même événement à l'égard du propriétaire d'un navire visés à l'article 2.3.2.30, § 1er, 1° s'agissant du navire auquel il est fait référence à l'article 2.3.2.41 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci.	§ 2. Les limites de la responsabilité déterminées selon l'article 2.3.2.44 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances pouvant naître d'un même événement à l'égard du propriétaire d'un navire visés à l'article 2.3.2.30, § 1er, 1° s'agissant du **navire de mer auquel** il est fait référence à l'article 2.3.2.41 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci.
Art. 2.3.2.47. Le fonds de limitation	Art. 2.3.2.47. Le fonds de limitation
§ 1er. Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un fonds.	§ 1er. Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un fonds.
§ 2. Le fonds de limitation ne peut être constitué qu'une fois que le président du tribunal de l'entreprise a ouvert une procédure de limitation.	§ 2. Le fonds de limitation ne peut être constitué qu'une fois que le président du tribunal de l'entreprise a ouvert une procédure de limitation.
§ 3. Le fonds de limitation est constitué à concurrence des montants mentionnés aux articles 2.3.2.40 et 2.3.2.41, qui sont d'application aux créances dont cette personne peut être responsable, augmentés des intérêts légaux courus depuis la date de l'événement qui a donné naissance à responsabilité, jusqu'à celle de la constitution du fonds.	§ 3. Le fonds de limitation est constitué à concurrence des montants mentionnés aux articles 2.3.2.40 et 2.3.2.41, qui sont d'application aux créances dont cette personne peut être responsable, augmentés des intérêts légaux courus depuis la date de l'événement qui a donné naissance à responsabilité, jusqu'à celle de la constitution du fonds.
§ 4. Un fonds de limitation peut être constitué, soit en consignant la somme, soit en fournissant	§ 4. Un fonds de limitation peut être constitué, soit en consignant la somme, soit en fournissant

une garantie acceptable et considérée comme adéquate par le juge.	une garantie acceptable et considérée comme adéquate par le juge.
La garantie est acceptable si l'on peut raisonnablement admettre que le fonds sera réellement disponible et aisément transférable aussitôt que la garantie est fournie.	La garantie est acceptable si l'on peut raisonnablement admettre que le fonds sera réellement disponible et aisément transférable aussitôt que la garantie est fournie.
Le tiers qui se porte caution ou qui fournit une autre garantie ne peut demander la discussion du débiteur principal.	Le tiers qui se porte caution ou qui fournit une autre garantie ne peut demander la discussion du débiteur principal.
Le Roi peut fixer d'autres règles concernant les garanties visées dans les alinéas précédents. En particulier, il peut fixer des règles concernant le siège ou le lieu d'établissement des banques qui peuvent fournir une garantie et déterminer quelles autres garanties que des garanties bancaires peuvent être fournies et à quelles conditions ces garanties doivent satisfaire.	Le Roi peut fixer d'autres règles concernant les garanties visées dans les alinéas précédents. En particulier, il peut fixer des règles concernant le siège ou le lieu d'établissement des banques qui peuvent fournir une garantie et déterminer quelles autres garanties que des garanties bancaires peuvent être fournies et à quelles conditions ces garanties doivent satisfaire.
§ 5. Tout fonds de limitation constitué conformément au présent chapitre n'est disponible que pour payer les créances à l'égard desquelles la limitation de responsabilité peut être invoquée.	§ 5. Tout fonds de limitation constitué conformément au présent chapitre n'est disponible que pour payer les créances à l'égard desquelles la limitation de responsabilité peut être invoquée.
§ 6. Un fonds constitué par l'une des personnes mentionnées à l'article 2.3.2.43, § 1er, 1°, 2° ou 3° ou à l'article 2.3.2.43, § 2, ou par son assureur, est réputé constitué par toutes les personnes visées à l'article 2.3.2.43, § 1er, 1°, 2° ou 3° ou à l'article 2.3.2.43, § 2 respectivement.	§ 6. Un fonds constitué par l'une des personnes mentionnées à l'article 2.3.2.43, § 1er, 1°, 2° ou 3° ou à l'article 2.3.2.43, § 2, ou par son assureur, est réputé constitué par toutes les personnes visées à l'article 2.3.2.43, § 1er, 1°, 2° ou 3° ou à l'article 2.3.2.43, § 2 respectivement.
§ 7. Les créanciers ayant des demandes à faire valoir à l`égard de personnes qui sont responsables de plus d'un navire peuvent les déclarer dans chaque procédure de limitation pertinente pour la totalité du montant des créances pertinentes.	§ 7. Les créanciers ayant des demandes à faire valoir à l`égard de personnes qui sont responsables de plus d'un **navire de mer** peuvent les déclarer dans chaque procédure de limitation pertinente pour la totalité du montant des créances pertinentes.
§ 8. Les créances qui ne peuvent faire l'objet d'une limitation sont poursuivies indépendamment de la procédure de limitation.	§ 8. Les créances qui ne peuvent faire l'objet d'une limitation sont poursuivies indépendamment de la procédure de limitation.
Art. 2.3.2.48. Requête en ouverture d'une procédure de limitation	Art. 2.3.2.48. Requête en ouverture d'une procédure de limitation
§ 1er. La demande d'ouverture d'une procédure de limitation avec constitution du fonds est introduite par le dépôt d'une requête adressée au président du tribunal de l'entreprise.	§ 1er. La demande d'ouverture d'une procédure de limitation avec constitution du fonds est introduite par le dépôt d'une requête adressée au président du tribunal de l'entreprise.
§ 2. La compétence territoriale du président du tribunal de l'entreprise est déterminée par l'article 627, 10°, du Code judiciaire.	§ 2. La compétence territoriale du président du tribunal de l'entreprise est déterminée par l'article 627, 10°, du Code judiciaire.
§ 3. L'article 1026 du Code judiciaire est applicable à la requête visée au § 1er.	§ 3. L'article 1026 du Code judiciaire est applicable à la requête visée au § 1er.
En outre, la requête mentionne, toutefois sous peine de nullité :	En outre, la requête mentionne, toutefois sous peine de nullité :
1° la nationalité et le nom du navire;	1° la nationalité et le nom du **navire de mer**;

2° l'événement dommageable, avec mention de la date et du lieu;	2° l'événement dommageable, avec mention de la date et du lieu;
3° le montant de la limitation de responsabilité évalué par le requérant; et	3° le montant de la limitation de responsabilité évalué par le requérant; et
4° la manière dont le requérant entend constituer le fonds de limitation, à savoir en espèces ou par la fourniture d'une garantie.	4° la manière dont le requérant entend constituer le fonds de limitation, à savoir en espèces ou par la fourniture d'une garantie.
§ 4. A la requête sont annexées :	§ 4. A la requête sont annexées :
1° la liste, certifiée conforme par le requérant, des créanciers connus de lui à l'égard desquels il souhaite opposer la limitation de sa responsabilité, avec l'indication si possible du domicile de chacun d'eux ainsi que du montant, à titre définitif ou provisoire, de chaque créance et de la nature de celle-ci;	1° la liste, certifiée conforme par le requérant, des créanciers connus de lui à l'égard desquels il souhaite opposer la limitation de sa responsabilité, avec l'indication si possible du domicile de chacun d'eux ainsi que du montant, à titre définitif ou provisoire, de chaque créance et de la nature de celle-ci;
2° toutes pièces justificatives du calcul du montant de la limitation de responsabilité.	2° toutes pièces justificatives du calcul du montant de la limitation de responsabilité.
§ 5. Une même requête permet de demander l'ouverture d'une procédure de limitation pour plus d'un fonds.	§ 5. Une même requête permet de demander l'ouverture d'une procédure de limitation pour plus d'un fonds.
L'ouverture de fonds de limitation régis par différentes conventions internationales ou des parties du présent code basées sur celles-ci ne peut cependant être demandée dans la même requête.	L'ouverture de fonds de limitation régis par différentes conventions internationales ou des parties du présent code basées sur celles-ci ne peut cependant être demandée dans la même requête.
Art. 2.3.2.54. Conséquences de la constitution de fonds	Art. 2.3.2.54. Conséquences de la constitution de fonds
§ 1er. Si un fonds de limitation a été constitué conformément à l'article 2.3.2.47, aucune personne ayant produit une créance contre le fonds ne peut être admise à exercer des droits relatifs à cette créance sur d'autres biens d'une personne par qui ou au nom de laquelle le fonds a été constitué.	§ 1er. Si un fonds de limitation a été constitué conformément à l'article 2.3.2.47, aucune personne ayant produit une créance contre le fonds ne peut être admise à exercer des droits relatifs à cette créance sur d'autres biens d'une personne par qui ou au nom de laquelle le fonds a été constitué.
§ 2. Après constitution d'un fonds de limitation conformément à l'article 2.3.2.47, tout navire ou tout autre bien appartenant à une personne au nom de laquelle le fonds a été constitué, qui a été saisi en Belgique pour une créance qui peut être opposée au fonds, ou toute garantie fournie, peut faire l'objet d'une mainlevée ordonnée par le juge.	§ 2. Après constitution d'un fonds de limitation conformément à l'article 2.3.2.47, tout **navire de mer** ou tout autre bien appartenant à une personne au nom de laquelle le fonds a été constitué, qui a été saisi en Belgique pour une créance qui peut être opposée au fonds, ou toute garantie fournie, peut faire l'objet d'une mainlevée ordonnée par le juge.
Toutefois, cette mainlevée est toujours ordonnée si le fonds de limitation a été constitué :	Toutefois, cette mainlevée est toujours ordonnée si le fonds de limitation a été constitué :
1° au port où l'événement s'est produit ou, si celui-ci s'est produit en dehors d'un port, au port d'escale suivant; ou	1° au port où l'événement s'est produit ou, si celui-ci s'est produit en dehors d'un port, au port d'escale suivant; ou
2° au port de débarquement pour les créances pour mort ou lésions corporelles; ou	2° au port de débarquement pour les créances pour mort ou lésions corporelles; ou

3° au port de déchargement pour les créances pour dommages à la cargaison; ou	3° au port de déchargement pour les créances pour dommages à la cargaison; ou
4° dans l'état où la saisie a lieu.	4° dans l'état où la saisie a lieu.
§ 3. Les paragraphes 1er et 2 ne s'appliquent que si le créancier peut produire une créance contre le fonds de limitation devant le tribunal administrant ce fonds et si ce dernier est effectivement disponible et librement transférable en ce qui concerne cette créance.	§ 3. Les paragraphes 1er et 2 ne s'appliquent que si le créancier peut produire une créance contre le fonds de limitation devant le tribunal administrant ce fonds et si ce dernier est effectivement disponible et librement transférable en ce qui concerne cette créance.
§ 4. Les effets juridiques mentionnées aux paragraphes 1er et 2 entrent seulement en vigueur à la date de l'ordonnance de disponibilité.	§ 4. Les effets juridiques mentionnées aux paragraphes 1er et 2 entrent seulement en vigueur à la date de l'ordonnance de disponibilité.
Art. 2.4.2.1. Application internationale	Art. 2.4.2.1. Application internationale
§ 1er. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à tous les commandants de navires de mer belges.	§ 1er. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à tous les commandants de navires de mer belges.
§ 2. Les articles 2.4.2.7, 2.4.2.9, 2.4.2.10, 2.4.2.11 et 2.4.2.12. sont applicables à la procédure en Belgique.	§ 2. Les articles 2.4.2.7, 2.4.2.9, 2.4.2.10, 2.4.2.11 et 2.4.2.12. sont applicables **exclusivement** à la procédure en Belgique.
§ 3. Les tâches et pouvoirs des commandants de navires de mer étrangers et la question de savoir s'ils peuvent engager le propriétaire du navire, l'armateur ou l'utilisateur du navire envers les tiers, sont régis par :	§ 3. Les tâches et pouvoirs des commandants de navires de mer étrangers et la question de savoir s'ils peuvent engager le propriétaire du navire, l'armateur ou l'utilisateur du navire envers les tiers, sont régis par :
1° le droit de l'Etat de l'enregistrement d'affrètement coque nue au moment où le commandant accomplit l'acte;	1° le droit de l'Etat de l'enregistrement d'affrètement coque nue au moment où le commandant accomplit l'acte;
2° à défaut d'enregistrement d'affrètement coque nue, par le droit de l'Etat où le navire de mer est enregistré ou immatriculé au moment où le commandant accomplit l'acte;	2° à défaut d'enregistrement d'affrètement coque nue, par le droit de l'Etat où le navire de mer est enregistré **[…]** au moment où le commandant accomplit l'acte;
3° à défaut d'enregistrement ou d'immatriculation, par le droit de l'Etat où se trouve, au moment où le commandant accomplit l'acte, le port d'attache du navire de mer;	3° à défaut d'enregistrement **[…]**, par le droit de l'Etat où se trouve, au moment où le commandant accomplit l'acte, le port d'attache du navire de mer;
4° à défaut d'un port d'attache, par le droit de l'Etat où le navire de mer est utilisé habituellement ou, si cet Etat ne peut être déterminé, par le droit de l'Etat où le navire de mer se trouve au moment où le commandant accomplit l'acte.	4° à défaut d'un port d'attache, par le droit de l'Etat où le navire de mer est utilisé habituellement ou, si cet Etat ne peut être déterminé, par le droit de l'Etat où le navire de mer se trouve au moment où le commandant accomplit l'acte.
Au cas où aucun engagement du propriétaire du navire, de l'armateur ou de l'utilisateur du navire à l'égard de tiers ne suivrait après application de l'alinéa 1er, il sera fait application, au cas où cela entraînerait un engagement, du droit de l'Etat dans les eaux desquelles se trouvait le navire de mer au moment de la livraison du bien ou du service.	Au cas où aucun engagement du propriétaire du navire, de l'armateur ou de l'utilisateur du navire à l'égard de tiers ne suivrait après application de l'alinéa 1er, il sera fait application, au cas où cela entraînerait un engagement, du droit de l'Etat dans les eaux desquelles se trouvait le navire de mer au moment de la livraison du bien ou du service.
Art. 2.4.2.6. Représentation	Art. 2.4.2.6. Représentation

§ 1er. Le capitaine a le pouvoir d'accomplir les actes juridiques visés à l'article 2.4.2.5, § 2, 1° :	§ 1er. Le capitaine a le pouvoir d'accomplir les actes juridiques visés à l'article 2.4.2.5, § 2, 1° :
1° en cas d'urgence, afin de sauvegarder les droits des parties intéressées;	1° en cas d'urgence, afin de sauvegarder les droits des parties intéressées;
2° dans d'autres cas, s'il n'a pas reçu ou pas reçu à temps des instructions du propriétaire du navire, de l'armateur ou de l'utilisateur du navire, et qu'il juge l'acte juridique, voire un acte de disposition, nécessaire pour la gestion du navire de mer, l'issue du voyage, dans l'intérêt du propriétaire, de l'armateur, de l'utilisateur du navire, des intéressés à la cargaison ou des personnes embarquées, ou en vue de la conservation ou de la protection de l'environnement;	2° dans d'autres cas, s'il n'a pas reçu ou pas reçu à temps des instructions du propriétaire du navire, de l'armateur ou de l'utilisateur du navire, et qu'il juge l'acte juridique, voire un acte de disposition, nécessaire pour la gestion du navire de mer, l'issue du voyage, dans l'intérêt du propriétaire, de l'armateur, de l'utilisateur du navire, des intéressés à la cargaison ou des personnes embarquées, ou en vue de la conservation ou de la protection de l'environnement;
3° lorsqu'il a été mandaté à cet effet par le juge, le consul ou une autre autorité compétente;	3° lorsqu'il a été mandaté à cet effet par le juge, le consul ou une autre autorité compétente;
4° lorsqu'il a reçu un mandat exprès à cet effet;	4° lorsqu'il a reçu un mandat exprès à cet effet;
5° dans d'autres cas mentionnés par la loi ou en vertu de celle-ci.	5° dans d'autres cas mentionnés par la loi ou en vertu de celle-ci.
§ 2. Le capitaine est tenu d'informer les tiers avec lesquels il agit de sa qualité de capitaine et de leur communiquer soit le nom du propriétaire du navire de mer, soit le nom du navire.	§ 2. **Le capitaine est tenu d'informer les tiers avec lesquels il agit de sa qualité de capitaine et de leur communiquer le nom du propriétaire du navire de mer, et le nom du navire.**
§ 3. A la condition de respecter la prescription du paragraphe 2, les actes juridiques visés au paragraphe 1er sont accomplis pour le compte de la partie représentée par le capitaine.	§ 3. A la condition de respecter la prescription du paragraphe 2, les actes juridiques visés au paragraphe 1er sont accomplis pour le compte de la partie représentée par le capitaine.
Cette partie est tenue :	Cette partie est tenue :
1° de respecter ses obligations découlant de l'acte juridique, sauf si le tiers savait ou aurait dû savoir que le capitaine n'en avait pas le pouvoir d'agir;	1° de respecter ses obligations découlant de l'acte juridique, sauf si le tiers savait ou aurait dû savoir que le capitaine n'en avait pas le pouvoir d'agir;
2° de rembourser au capitaine les avances et les frais engagés par lui.	2° de rembourser au capitaine les avances et les frais engagés par lui.
Le propriétaire du navire est tenu de respecter les obligations conclues par le capitaine conformément à l'article 2.3.1.22.	Le propriétaire du navire est tenu de respecter les obligations conclues par le capitaine conformément à l'article 2.3.1.22.
Le capitaine est responsable, dans les limites de sa responsabilité personnelle, pour des actes qu'il a accomplis sans y être autorisé.	Le capitaine est responsable, dans les limites de sa responsabilité personnelle, pour des actes qu'il a accomplis sans y être autorisé.
§ 4. Il n'est pas porté atteinte au pouvoir de représentation du capitaine par la désignation d'un agent maritime par le propriétaire du navire, l'armateur ou l'utilisateur du navire.	§ 4. Il n'est pas porté atteinte au pouvoir de représentation du capitaine par la désignation d'un agent maritime par le propriétaire du navire, l'armateur ou l'utilisateur du navire.
§ 5. En dérogation à l'article 2.4.2.2, § 3, dans la mesure où les parties n'ont pas stipulé de clause dérogatoire, les dispositions du Code civil relatives au mandat sont d'application à la représentation visée au § 1er, 4°, ou aux pouvoirs exprès que le capitaine reçoit le cas échéant d'un	§ 5. En dérogation à l'article 2.4.2.2, § 3, dans la mesure où les parties n'ont pas stipulé de clause dérogatoire, les dispositions du Code civil relatives au mandat sont d'application à la représentation visée au § 1er, 4°, ou aux pouvoirs exprès que le capitaine reçoit le cas échéant d'un

intéressé à la cargaison ou d'une personne embarquée.	intéressé à la cargaison ou d'une personne embarquée.
§ 6. Les paragraphes 2, 3, 4 et 5 sont également d'application à la représentation lors de l'accomplissement d'actes juridiques en exécution de l'article 2.4.2.5, § 1er, 4°.	§ 6. Les paragraphes 2, 3, 4 et 5 sont également d'application à la représentation lors de l'accomplissement d'actes juridiques en exécution de l'article 2.4.2.5, § 1er, 4°.
§ 7. Sauf le cas visé à l'article 2.4.2.5, § 1er, 4°, les autres commandants que le capitaine peuvent, en exécution de la tâche visée à l'article 2.4.2.5, § 1er, 3°, accomplir des actes pour le compte de personnes intéressées conformément au droit terrestre.	§ 7. Sauf le cas visé à l'article 2.4.2.5, § 1er, 4°, les autres commandants que le capitaine peuvent, en exécution de la tâche visée à l'article 2.4.2.5, § 1er, 3°, accomplir des actes pour le compte de personnes intéressées conformément au droit terrestre.
Art. 2.4.2.12. Significations	Art. 2.4.2.12. Significations
§ 1er. Sans préjudice des autres modes de signification, la signification au propriétaire du navire, à l'armateur ou à l'utilisateur du navire de mer dans des causes qui concernent le navire ou le voyage dont il est question peut être remise à la personne, par remise de l'acte au commandant, que ce soit ou non à bord du navire ou, en son absence, à l'officier le plus haut placé présent à bord.	§ 1er. Sans préjudice des autres modes de signification, la signification au propriétaire du navire, à l'armateur ou à l'utilisateur du navire de mer dans des causes qui concernent le navire ou le voyage dont il est question peut être remise à la personne, par remise de l'acte au commandant, que ce soit ou non à bord du navire ou, en son absence, à l'officier le plus haut placé présent à bord.
§ 2. Sans préjudice des autres modes de signification, la signification au capitaine dans des causes visées à l'article 2.4.2.7 est également faite de la manière visée au § 1er.	§ 2. Sans préjudice des autres modes de signification, la signification au capitaine dans des causes visées à l'article 2.4.2.7 est également faite de la manière visée au § 1er.
§ 3. Le commandant est réputé, pour l'application de l'article 34 du Code judiciaire, être un préposé tant du propriétaire du navire que de l'armateur et de l'utilisateur du navire.	§ 3. Le commandant est réputé, pour l'application de l'article 34 du Code judiciaire, être un préposé tant du propriétaire du navire que de l'armateur et de l'utilisateur du navire.
§ 4. Le capitaine est réputé avoir sa résidence à bord du navire au sens de l'article 32 du Code judiciaire.	§ 4. Le capitaine est réputé avoir sa résidence à bord du navire au sens de l'article 32 du Code judiciaire.
La copie de l'acte signifié à cette résidence peut toujours être remise à un autre homme d'équipage se trouvant à bord.	**[…]**
§ 5. Le commandant doit transmettre sans délai les actes qui lui sont signifiés au propriétaire du navire, à l'armateur ou à l'utilisateur du navire concerné.	§ 5. Le commandant doit transmettre sans délai les actes qui lui sont signifiés au propriétaire du navire, à l'armateur ou à l'utilisateur du navire concerné.
Art. 2.4.5.2. Application internationale et matérielle	Art. 2.4.5.2. Application internationale et matérielle
§ 1er. A l'exception des articles 2.4.5.35, 2.4.5.41, 2.4.5.42, 2.4.5.44, 2.4.5.45 en 2.4.5.46 le présent chapitre et les dispositions du livre 4 qui y ont trait sont exclusivement applicables aux infractions maritimes commises à bord de ou en relation avec des navires de mer utilisés ou destinés à des fins professionnelles.	§ 1er. A l'exception des articles 2.4.5.35, 2.4.5.41, 2.4.5.42, 2.4.5.44, 2.4.5.45 en 2.4.5.46 le présent chapitre et les dispositions du livre 4 qui y ont trait sont exclusivement applicables aux infractions maritimes commises à bord de ou en relation avec des navires de mer utilisés ou destinés à des fins professionnelles.
§ 2. Sauf dérogation expresse, le présent titre et les dispositions du livre 4 qui y ont trait	§ 2. Sauf dérogation expresse, le présent titre et les dispositions du livre 4 qui y ont trait

s'appliquent à toute personne qui se trouve à bord d'un navire de mer belge en exécution d'un contrat d'engagement maritime, quelle que soit sa nationalité ou celle de son employeur. Ces personnes y sont assujetties à partir du moment fixé pour le commencement de leur service à bord du navire de mer, jusqu'à la fin de leur contrat de travail.	s'appliquent à toute personne qui se trouve à bord d'un navire de mer belge en exécution d'un contrat d'engagement maritime, quelle que soit sa nationalité ou celle de son employeur. Ces personnes y sont assujetties à partir du moment fixé pour le commencement de leur service à bord du navire de mer, jusqu'à la fin de leur contrat de travail.
§ 3. Le présent titre et les dispositions du livre 4 qui y ont trait s'appliquent également aux personnes autorisées à bord en vue d'effectuer le voyage. Les passagers sont assujettis à ces dispositions pendant le temps de leur séjour à bord d'un navire de mer belge. Ils sont à tout moment libres de quitter le navire, à moins qu'ils n'y soient retenus pour être livrés à la justice comme auteurs ou complices d'un délit ou d'un crime.	§ 3. Le présent titre et les dispositions du livre 4 qui y ont trait s'appliquent également aux personnes autorisées à bord en vue d'effectuer le voyage. Les passagers sont assujettis à ces dispositions pendant le temps de leur séjour à bord d'un navire de mer belge. Ils sont à tout moment libres de quitter le navire, à moins qu'ils n'y soient retenus pour être livrés à la justice comme auteurs ou complices d'un délit ou d'un crime.
§ 4. En cas de perte du navire, pour quelque raison que ce soit, les hommes d'équipage continuent d'être assujettis au présent titre et aux dispositions du livre 4 qui y ont trait, jusqu'à leur retour en Belgique ou dans le pays d'embarquement.	§ 4. En cas de perte du navire, pour quelque raison que ce soit, les hommes d'équipage continuent d'être assujettis au présent titre et aux dispositions du livre 4 qui y ont trait, jusqu'à leur retour en Belgique ou dans le pays d'embarquement.
§ 5. Par dérogation des paragraphes 2, 3 et 4, les articles 2.4.5.10, 2.4.5.11, 2.4.5.12, § 3, 2.4.5.18, 2.4.5.21, 2.4.5.22, § 2 et 3, 2.4.5.23, 2.4.5.24, 2.4.5.25, 2.4.5.33, 2.4.5.34, 2.4.5.41, 2.4.5.44, 2.4.5.45 et 2.4.5.46 s'appliquent à tout individu.	§ 5. Par dérogation des paragraphes 2, 3 et 4, les articles 2.4.5.10, 2.4.5.11, 2.4.5.12, § 3, 2.4.5.18, 2.4.5.21, 2.4.5.22, § 2 et 3, 2.4.5.23, 2.4.5.24, 2.4.5.25, 2.4.5.33, 2.4.5.34, 2.4.5.41, 2.4.5.44, 2.4.5.45 et 2.4.5.46 s'appliquent à tout individu.
	§ 6. Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables si :
	1° l'infraction maritime est nécessaire pour garantir la sécurité du navire ou des vies en mer ;
	2° l'infraction maritime découle de dommages à un navire de mer ou à l'équipement du navire si toutes les mesures de précaution ont été prises, sauf si l'intéressé a agi dans le but de commettre l'infraction maritime ou a agi de manière téméraire et sachant que l'infraction maritime aurait probablement lieu ;
	3° l'infraction maritime a été préalablement autorisée par le Contrôle de la navigation dans le but de garantir la sécurité du navire de mer, des personnes embarquées ou de la protection du milieu marin, sans préjudice du pouvoir de juridiction d'un autre État où se trouve le navire de mer.
Art. 2.5.1.2. Compétence de réglementation	Art. 2.5.1.2. Compétence de réglementation
Le Roi règle la police et la navigation dans la mer territoriales belges.	Le Roi règle la police et la navigation dans les zones maritimes belges.

Art. 2.5.2.2. Notions	Art. 2.5.2.2. Notions
Dans la présente section, dans les dispositions du le livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférentes, l'on entend par :	Dans la présente section, dans les dispositions du le livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférentes, l'on entend par :
1° " sûreté maritime " : la combinaison des mesures préventives et des moyens humains et matériels visant à protéger les navires, les installations portuaires et les ports contre les menaces d'incidents de sûreté et les actions illicites intentionnelles;	1° " sûreté maritime " : la combinaison des mesures préventives et des moyens humains et matériels visant à protéger les navires, les installations portuaires et les ports contre les menaces d'incidents de sûreté et les actions illicites intentionnelles;
2° " interface navire/port " : les interactions qui se produisent lorsqu'un navire est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes ou de marchandises ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire;	2° " interface navire/port " : les interactions qui se produisent lorsqu'un navire est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes ou de marchandises ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire;
3° " installation portuaire " : un emplacement où a lieu l'interface navire/port, comprenant les zones telles que les zones de mouillage, les postes d'attente et leurs abords à partir de la mer, selon le cas;	3° " installation portuaire " : un emplacement où a lieu l'interface navire/port, comprenant les zones telles que les zones de mouillage, les postes d'attente et leurs abords à partir de la mer, selon le cas;
4° " port " : toute étendue déterminée de terre et d'eau, comprenant des infrastructures et équipements destinés à faciliter les opérations de transport maritime commercial, qui constitue un ensemble spatial, économique ou fonctionnel;	4° " port " : toute étendue déterminée de terre et d'eau, comprenant des infrastructures et équipements destinés à faciliter les opérations de transport maritime commercial, qui constitue un ensemble spatial, économique ou fonctionnel;
5° " zone de sûreté portuaire " : toute zone dans un port essentielle pour une sûreté maritime sur la base d'une évaluation de sécurité spécifique;	5° " zone de sûreté portuaire " : toute zone dans un port essentielle pour une sûreté maritime sur la base d'une évaluation de sécurité spécifique;
6° " gestionnaire du port " : l'organisme qui, parallèllement ou non à d'autres activités, qui est chargée par le législateur compétent de la gestion et de l'exploitation d'un port, y compris de la coordination et du contrôle des activités des différents exploitants présents dans le port ou le système portuaire concerné; l'autorité du port peut comprendre plusieurs organismes distincts ou être responsable de plusieurs ports;	6° " gestionnaire du port " : l'organisme qui, parallèllement ou non à d'autres activités, qui est chargée par le législateur compétent de la gestion et de l'exploitation d'un port, y compris de la coordination et du contrôle des activités des différents exploitants présents dans le port ou le système portuaire concerné; l'autorité du port peut comprendre plusieurs organismes distincts ou être responsable de plusieurs ports;
7° " agent de sécurité de l'installation portuaire " : l'agent de sécurité tel que visé à l'annexe II, partie A, point 17 du Règlement ISPS;	7° " agent de sécurité de l'installation portuaire " : l'agent de sécurité tel que visé à l'annexe II, partie A, point 17 du Règlement ISPS;
8° " incident de sûreté " : tout acte suspect ou toute circonstance suspecte qui menace la sûreté d'un navire, d'une installation portuaire ou d'un port;	8° " incident de sûreté " : tout acte suspect ou toute circonstance suspecte qui menace la sûreté d'un navire, d'une installation portuaire ou d'un port;
9° " action illicite intentionnelle " : un acte intentionnel qui, par sa nature ou par son contexte, peut porter atteinte aux navires utilisés tant dans le trafic maritime international que	9° " action illicite intentionnelle " : un acte intentionnel qui, par sa nature ou par son contexte, peut porter atteinte aux navires utilisés tant dans le trafic maritime international que

dans le trafic maritime national, et à leurs passagers ou à leur cargaison, et aux installations portuaires ou aux ports;	dans le trafic maritime national, et à leurs passagers ou à leur cargaison, et aux installations portuaires ou aux ports;
10° " DGCC " : la Direction Générale Centre de Crise du SPF Intérieur;	**10° " NCCN " : le Centre de crise national du SPF Intérieur;**
11° " OCAM " : l'Organe de coordination pour l'analyse de la menace, tel qu'institué par la loi du 10 juillet 2006 relative à l'analyse de la menace;	11° " OCAM " : l'Organe de coordination pour l'analyse de la menace, tel qu'institué par la loi du 10 juillet 2006 relative à l'analyse de la menace;
12° " ministre " : le ministre qui a la mobilité maritime dans ses attributions.	12° " ministre " : le ministre qui a la mobilité maritime dans ses attributions.
	13° « gestionnaire de voies navigables » : toute instance qui, conjointement ou non avec d'autres activités, est chargée de la gestion et de l'exploitation des eaux intérieures belges de nature maritime.
Art. 2.5.2.3. Application spatiale	Art. 2.5.2.3. Application spatiale
§ 1er. Le présent chapitre s'applique aux ports dans lesquels sont établies des installations portuaires soumises au Règlement ISPS.	**§ 1er. Le présent chapitre s'applique aux ports ou voies navigables dans lesquels sont établies des installations portuaires soumises au Règlement ISPS.**
	Pour l'application du présent chapitre, les installations le long de voies navigables situées à l'extérieur d'un port sont considérées comme des installations portuaires. Le gestionnaire de voies navigables fait ici office de gestionnaire du port.
§ 2. Les coordonnées du territoire visés au § 1er sont fixées par le Roi, en prenant dûment en compte les informations résultant de l'évaluation de la sécurité.	§ 2. Les coordonnées du territoire visés au § 1er sont fixées par le Roi, en prenant dûment en compte les informations résultant de l'évaluation de la sécurité.
Lorsque le périmètre d'un port correspond exactement à celui d'une installation portuaire au sens du Règlement ISPS, les dispositions de ce dernier sont prépondérantes.	Lorsque le périmètre d'un port correspond exactement à celui d'une installation portuaire au sens du Règlement ISPS, les dispositions de ce dernier sont prépondérantes.
	Sur proposition de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime, le Roi peut désigner des constructions fixes dans les zones maritimes belges comme installations soumises totalement ou partiellement au présent chapitre.
§ 3. Le présent titre ne s'applique pas aux installations militaires dans les ports.	§ 3. Le présent titre ne s'applique pas aux installations militaires dans les ports.
	§ 4. Pour l'application du présent chapitre et de ses arrêtés d'exécution, les navires qui disposent des certificats nécessaires aussi bien pour la navigation maritime que pour la navigation intérieure sont toujours considérés comme des navires de mer.
Art. 2.5.2.4. Création et tâches	Art. 2.5.2.4. Création et tâches
§ 1er. Une Autorité Nationale de Sûreté Maritime est créée.	§ 1er. Une Autorité Nationale de Sûreté Maritime est créée.

§ 2. L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime fait office de point de contact pour la sûreté maritime telle que visée à l'article 2.6 du Règlement ISPS, d'autorité compétente pour la sûreté maritime telle que visée à l'article 2.7 du Règlement ISPS et de point de contact pour la sûreté portuaire telle que visé à l'article 3.4 de la Directive ISPS.	§ 2. L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime fait office de point de contact pour la sûreté maritime telle que visée à l'article 2.6 du Règlement ISPS, d'autorité compétente pour la sûreté maritime telle que visée à l'article 2.7 du Règlement ISPS et de point de contact pour la sûreté portuaire telle que visé à l'article 3.4 de la Directive ISPS.
§ 3. L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime est notamment chargée de :	§ 3. L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime est notamment chargée de :
1° élaborer une politique générale en matière de sûreté maritime;	1° élaborer une politique générale en matière de sûreté maritime;
2° développer des normes en matière de sûreté maritime telles que visées à l'article 2.5.2.7 ainsi que de contrôler leur application;	2° développer des normes en matière de sûreté maritime telles que visées à l'article 2.5.2.7 ainsi que de contrôler leur application;
3° la coordination générale des mesures pour la mise en oeuvre de la réglementation nationale, européenne et internationale relatives à la sûreté maritime;	3° la coordination générale des mesures pour la mise en oeuvre de la réglementation nationale, européenne et internationale relatives à la sûreté maritime;
4° la délivrance d'avis, instructions et recommandations aux comités locaux pour la sûreté maritime quant aux mesures à prendre en matière de sûreté maritime;	4° la délivrance d'avis, instructions et recommandations aux comités locaux pour la sûreté maritime**, aux autorités compétentes et aux armateurs belges** quant aux mesures à prendre en matière de sûreté maritime;
5° la coordination des études relatives aux problèmes de sûreté maritime, y compris la contribution belge aux efforts réalisés au niveau européen et international;	5° la coordination des études relatives aux problèmes de sûreté maritime, y compris la contribution belge aux efforts réalisés au niveau européen et international;
6° faire office de point de contact pour la diffusion d'informations sur les plans de sûreté des installations portuaires et des ports et de point de contact national, européen et international pour toutes les matières liées à la sûreté maritime;	6° faire office de point de contact pour la diffusion d'informations sur les plans de sûreté des installations portuaires et des ports et de point de contact national, européen et international pour toutes les matières liées à la sûreté maritime;
7° délivrer ou de retirer le certificat " Organisme de sûreté reconnu ";	7° délivrer ou de retirer le certificat " Organisme de sûreté reconnu ";
8° transmettre à l'OMI la liste des installations portuaires conformes au Code ISPS, ainsi que les modifications éventuelles apportées à cette liste;	8° transmettre à l'OMI la liste des installations portuaires conformes au Code ISPS, ainsi que les modifications éventuelles apportées à cette liste;
9° transmettre à la Commission européenne la liste des ports soumis au présent titre, ainsi que les modifications éventuelles apportées à cette liste;	9° transmettre à la Commission européenne la liste des ports soumis au présent titre, ainsi que les modifications éventuelles apportées à cette liste;
10° l'appréciation et de l'approbation des évaluations de la sûreté des installations portuaires et des ports;	10° l'appréciation et de l'approbation des évaluations de la sûreté des installations portuaires et des ports;
11° apprécier et évaluer, sur la base d'une analyse des risques, les plans de sûreté des installations portuaires et des ports, rendre un avis motivé en vue de l'approbation finale par le ministre des plans de sûreté des installations	11° apprécier et évaluer, sur la base d'une analyse des risques, les plans de sûreté des installations portuaires et des ports, rendre un avis motivé en vue de l'approbation finale par le ministre des plans de sûreté des installations

portuaires et des ports, et de leur modification substantielle;	portuaires et des ports, et de leur modification substantielle;
12° la délivrance des certificats de sûreté portuaire comme preuve d'approbation par le ministre.	12° la délivrance des certificats de sûreté portuaire comme preuve d'approbation par le ministre.
	Le Roi peut assigner des tâches supplémentaires à l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime.
Art. 2.5.2.8. Création, tâches et organisation	Art. 2.5.2.8. Création, tâches et organisation
§ 1er. Le Roi crée un Comité Local pour la Sûreté Maritime dans chaque port et en détermine la composition et le fonctionnement.	§ 1er. Le Roi crée un Comité Local pour la Sûreté Maritime dans chaque port et en détermine la composition et le fonctionnement.
§ 2. Le Comité Local pour la Sûreté Maritime fait office d'autorité de sûreté portuaire telle que visée à l'article 3.5 de la Directive ISPS.	§ 2. Le Comité Local pour la Sûreté Maritime fait office d'autorité de sûreté portuaire telle que visée à l'article 3.5 de la Directive ISPS.
§ 3. Le Comité Local pour la Sûreté Maritime est notamment chargé de :	§ 3. Le Comité Local pour la Sûreté Maritime est notamment chargé de :
1° contrôler la véracité des informations fournies par l'officier de sécurité de l'installation portuaire ou l'autorité du port;	1° contrôler la véracité des informations fournies par l'officier de sécurité de l'installation portuaire ou l'autorité du port;
2° apprécier, sur la base d'une analyse des risques, les évaluations de la sûreté des ports; d'exécuter, sur la base d'une analyse des risques, les évaluations de la sûreté des installations portuaires; et rendre un avis motivé en vue de l'approbation finale par l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime des évaluations de sûreté des installations portuaires et des ports, et de leur modification;	2° apprécier, sur la base d'une analyse des risques, les évaluations de la sûreté des ports; d'exécuter, sur la base d'une analyse des risques, les évaluations de la sûreté des installations portuaires; et rendre un avis motivé en vue de l'approbation finale par l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime des évaluations de sûreté des installations portuaires et des ports, et de leur modification;
3° de contrôler l'élaboration et l'exécution des plans de sûreté des installations portuaires et des ports;	3° de contrôler l'élaboration et l'exécution des plans de sûreté des installations portuaires et des ports;
4° du suivi en temps réel des évaluations de la sûreté, et des plans de sûreté des installations portuaires et des ports;	4° du suivi en temps réel des évaluations de la sûreté, et des plans de sûreté des installations portuaires et des ports;
5° dresser une liste des installations portuaires devant satisfaire au Code ISPS, ainsi que de remettre tous les deux ans un avis motivé, pour chaque installation portuaire devant satisfaire au Code ISPS, à l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime.	5° dresser une liste des installations portuaires devant satisfaire au Code ISPS, ainsi que de remettre tous les deux ans un avis motivé, pour chaque installation portuaire devant satisfaire au Code ISPS, à l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime.
Le Roi peut assigner des tâches supplémentaires au Comité Local pour la Sûreté Maritime.	Le Roi peut assigner des tâches supplémentaires au Comité Local pour la Sûreté Maritime.
	§ 4. Le Comité Local pour la Sûreté Maritime rend compte de ses activités auprès de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime.
Art. 2.5.2.13. Détermination	Art. 2.5.2.13. Détermination
La DGCC détermine le niveau de sûreté en vigueur dans un port ou, le cas échéant, dans une zone de sûreté portuaire.	**Le NCCN** détermine le niveau de sûreté en vigueur dans un port ou, le cas échéant, dans une zone de sûreté portuaire.
Le niveau de sûreté en vigueur peut être modifié pour l'ensemble du port ou, le cas échéant, pour	Le niveau de sûreté en vigueur peut être modifié pour l'ensemble du port ou, le cas échéant, pour

une ou plusieurs zones de sûreté portuaire spécifiques.	une ou plusieurs zones de sûreté portuaire spécifiques.
Le NCCN communique immédiatement toute modification du niveau de sûreté en vigueur dans un port ou, le cas échéant, dans une zone de sûreté portuaire à toute personne, entité, administration ou autorité concernée.	**Le NCCN** communique immédiatement toute modification du niveau de sûreté en vigueur dans un port ou, le cas échéant, dans une zone de sûreté portuaire à l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime et toute personne, entité, administration ou autorité concernée.
Art. 2.5.2.14. Exécution	Art. 2.5.2.14. Exécution
Dans chaque port, le autorité du port procède à une évaluation de la sûreté.	Dans chaque port, **le gestionnaire du port** procède à une évaluation de la sûreté.
Chaque évaluation de la sûreté d'un port prend dûment en compte les particularités des différentes parties du port ainsi que des zones adjacentes si ces dernières ont une incidence sur la sûreté du port, et tient compte des évaluations des installations portuaires à l'intérieur de leur périmètre auxquelles il a été procédé en application du Règlement ISPS.	Chaque évaluation de la sûreté d'un port prend dûment en compte les particularités des différentes parties du port ainsi que des zones adjacentes si ces dernières ont une incidence sur la sûreté du port, et tient compte des évaluations des installations portuaires à l'intérieur de leur périmètre auxquelles il a été procédé en application du Règlement ISPS.
Chaque évaluation de la sûreté d'un port est réalisée en tenant compte des exigences fixées par le Roi.	Chaque évaluation de la sûreté d'un port est réalisée en tenant compte des exigences fixées par le Roi.
Art. 2.5.2.17. Elaboration	Art. 2.5.2.17. Elaboration
§ 1er. Dans chaque port, l'autorité du port élabore un plan de sûreté portuaire sous le contrôle du Comité Local pour la Sûreté Maritime concerné.	§ 1er. Dans chaque port, **le gestionnaire du port** élabore un plan de sûreté portuaire sous le contrôle du Comité Local pour la Sûreté Maritime concerné.
§ 2. Chaque plan de sûreté portuaire est établi en tenant compte des résultats des évaluations de la sûreté portuaire effectuées pour le port concerné et des exigences fixées par le Roi.	§ 2. Chaque plan de sûreté portuaire est établi en tenant compte des résultats des évaluations de la sûreté portuaire effectuées pour le port concerné et des exigences fixées par le Roi.
§ 3. Chaque plan de sûreté portuaire inclut au minimum :	§ 3. Chaque plan de sûreté portuaire inclut au minimum :
1° l'intégration des plans de sûreté établis du chef du Règlement ISPS pour les installations portuaires;	1° l'intégration des plans de sûreté établis du chef du Règlement ISPS pour les installations portuaires;
2° le cas échéant, les zones de sûreté portuaire identifiées;	2° le cas échéant, les zones de sûreté portuaire identifiées;
3° un ensemble de mesures, de procédures et d'actions détaillées sur le plan de la sûreté maritime pour chaque niveau de sûreté dans le port ou, le cas échéant, dans les zones de sûreté portuaire identifiées; éventuellement, les mesures, les procédures et les actions peuvent varier selon la zone de sûreté portuaire en fonction des résultats des évaluations de la sûreté;	3° un ensemble de mesures, de procédures et d'actions détaillées sur le plan de la sûreté maritime pour chaque niveau de sûreté dans le port ou, le cas échéant, dans les zones de sûreté portuaire identifiées; éventuellement, les mesures, les procédures et les actions peuvent varier selon la zone de sûreté portuaire en fonction des résultats des évaluations de la sûreté;
4° une structure de coordination entre les différentes mesures, procédures et actions visées au 3° ;	4° une structure de coordination entre les différentes mesures, procédures et actions visées au 3° ;

5° une structure organisationnelle à l'appui du renforcement de la sûreté maritime;	5° une structure organisationnelle à l'appui du renforcement de la sûreté maritime;
6° une structure de concertation entre les différentes parties intéressées sur le plan de la sûreté maritime.	6° une structure de concertation entre les différentes parties intéressées sur le plan de la sûreté maritime.
Art. 2.5.2.19. Certificat de sûreté portuaire	Art. 2.5.2.19. Certificat de sûreté portuaire
§ 1er. L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime délivre un certificat de sûreté portuaire à l'autorité du port comme preuve d'approbation visée à l'article 2.5.2.18.	§ 1er. L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime délivre un certificat de sûreté portuaire au gestionnaire du port comme preuve d'approbation visée à l'article 2.5.2.18.
§ 2. Le ministre peut, sur avis motivé de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime, retirer le certificat de sûreté portuaire :	§ 2. Le ministre peut, sur avis motivé de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime, retirer le certificat de sûreté portuaire :
1° si l'autorité du port a contrevenu au plan de sûreté portuaire, au présent titre ou à ses arrêtés d'exécution;	1° si le gestionnaire du port a contrevenu au plan de sûreté portuaire, au présent titre ou à ses arrêtés d'exécution;
2° si l'autorité du port n'a pas agi selon les instructions du ministre en vertu de l'article 2.5.2.20.	2° si le gestionnaire du port n'a pas agi selon les instructions du ministre en vertu de l'article 2.5.2.20.
Art. 2.5.2.24. Compétences	Art. 2.5.2.24. Compétences
§ 1. Les organismes de sûreté reconnus et certifiés conformément à l'article 2.5.2.23 peuvent réaliser, élaborer et évaluer des évaluations de la sûreté et des plans de sûreté des installations portuaires et des ports.	§ 1. Les organismes de sûreté reconnus et certifiés conformément à l'article 2.5.2.23 peuvent réaliser, élaborer et évaluer des évaluations de la sûreté et des plans de sûreté des installations portuaires et des ports.
§ 2. Un organisme de sûreté reconnu et certifié qui a procédé à ou apprécié une évaluation de la sûreté d'un port ou d'une installation portuaire ne peut élaborer ou évaluer le plan de sûreté de ce port.	§ 2. Un organisme de sûreté reconnu et certifié qui a procédé à ou apprécié une évaluation de la sûreté **d'un port ou d'une installation portuaire** ne peut élaborer ou évaluer le plan de sûreté **de ce port ou d'une installation portuaire**.
§ 3. Les organismes de sûreté reconnus et certifiés en vertu de l'article 2.5.2.23 peuvent organiser des formations d'agent de sécurité de l'installation portuaire.	§ 3. Les organismes de sûreté reconnus et certifiés en vertu de l'article 2.5.2.23 peuvent organiser des formations d'agent de sécurité de l'installation portuaire. **Ces formations peuvent également être données par les organismes de formation reconnus par les Communautés, qui satisfont aux modalités et conditions reconnues par le Roi.**
Art. 2.5.3.1. Notions	Art. 2.5.3.1. Notions
Dans le présent chapitre, dans les dispositions dans le livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférents, l'on entend par :	Dans le présent chapitre, dans les dispositions dans le livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférents, l'on entend par :
1° " substance nuisible " : toute substance dont l'introduction dans la mer est susceptible de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marines, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer, et notamment toute substance soumise à un contrôle en vertu de la Convention MARPOL;	1° " substance nuisible " : toute substance dont l'introduction dans la mer est susceptible de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marines, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer, et notamment toute substance soumise à un contrôle en vertu de la Convention MARPOL;

2° " rejet " : tout déversement de substances nuisibles ou d'effluents contenant de telles substances, provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, y compris tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émission, émanation ou vidange et toute incinération, à l'exception :	2° " rejet " : tout déversement de substances nuisibles ou d'effluents contenant de telles substances, provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, y compris tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émission, émanation ou vidange et toute incinération, à l'exception :
a) de l'immersion au sens de la Convention LC et du Protocole LC;	a) de l'immersion au sens de la Convention LC et du Protocole LC;
b) des déversements de substances nuisibles qui résultent directement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement connexe au large des côtes des ressources minérales du fond des mers et des océans;	b) des déversements de substances nuisibles qui résultent directement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement connexe au large des côtes des ressources minérales du fond des mers et des océans;
c) des déversements de substances nuisibles effectués aux fins de recherches scientifiques légitimes visant à réduire ou à combattre la pollution;	c) des déversements de substances nuisibles effectués aux fins de recherches scientifiques légitimes visant à réduire ou à combattre la pollution;
3° " navire ", par dérogation à l'article 1.1.1.3, § 1er, 1° : 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;	3° " navire ", par dérogation à l'article 1.1.1.3, § 1er, 1° : 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;
4° " événement " : un incident qui entraîne ou est susceptible d'entraîner le rejet à la mer d'une substance nuisible ou d'un effluent contenant une telle substance;	4° " événement " : un incident qui entraîne ou est susceptible d'entraîner le rejet à la mer d'une substance nuisible ou d'un effluent contenant une telle substance;
5° " Etat Partie à la Convention " : un Etat qui est lié partie à la Convention MARPOL;	5° " Etat Partie à la Convention " : un Etat qui est lié partie à la Convention MARPOL;
6° " port " : une rade, une jetée, un embarcadère et, en général, tout endroit situé ou non en mer et permettant l'amarrage de navires ou l'embarquement ou le débarquement de personnes et de choses;	6° " port " : une rade, une jetée, un embarcadère et, en général, tout endroit situé ou non en mer et permettant l'amarrage de navires ou l'embarquement ou le débarquement de personnes et de choses;
7° " organisme agréé " : un organisme agréé conformément au Règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires.	7° " organisme agréé " : un organisme agréé conformément au Règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires.
	En ce qui concerne les autres définitions et sauf dérogation expresse, pour l'application du présent chapitre et des dispositions du livre 4 qui y ont trait, les définitions qui figurent dans la Convention MARPOL sont d'application dans les arrêtés d'exécution en question.
Art. 2.5.3.6. Certificat MARPOL	Art. 2.5.3.6. Certificat MARPOL
§ 1. Le Contrôle de la navigation délivre à un navire battant pavillon belge et appartenant à une catégorie de navires désignée par le Roi, un	§ 1. Le Contrôle de la navigation délivre à un navire battant pavillon belge et appartenant à une catégorie de navires désignée par le Roi, un

certificat MARPOL attestant, après inspection, que le navire répond aux prescriptions visées à l'article 2.5.3.5.	certificat MARPOL attestant, après inspection, que le navire répond aux prescriptions visées à l'article 2.5.3.5.
§ 2. Le Contrôle de la navigation peut accéder à la demande d'une autorité compétente d'un Etat Partie à la Convention de délivrer à un navire qui bat ou battra le pavillon de cet Etat un certificat MARPOL après une inspection attestant que le navire répond aux prescriptions applicables.	§ 2. Le Contrôle de la navigation peut accéder à la demande d'une autorité compétente d'un Etat Partie à la Convention de délivrer à un navire qui bat ou battra le pavillon de cet Etat un certificat MARPOL après une inspection attestant que le navire répond aux prescriptions applicables.
§ 3. Le certificat MARPOL cesse d'être valable si :	§ 3. Le certificat MARPOL cesse d'être valable si :
1° le navire n'appartient plus à la catégorie de navires pour laquelle un tel certificat est délivré;	1° le navire n'appartient plus à la catégorie de navires pour laquelle un tel certificat est délivré;
2° le navire est transformé ou si son aménagement ou équipement subit des modifications importantes;	2° le navire est transformé ou si son aménagement ou équipement subit des modifications importantes;
3° le navire passe sous un autre pavillon.	3° le navire passe sous un autre pavillon.
Les agents chargés du contrôle de la navigation retirent le certificat MARPOL lorsqu'il s'avère que la construction, l'aménagement ou l'équipement du navire diffère considérablement des données du certificat.	Les agents chargés du contrôle de la navigation retirent le certificat MARPOL lorsqu'il s'avère que la construction, l'aménagement ou l'équipement du navire diffère considérablement des données du certificat.
Le certificat périmé ou retiré doit être envoyé dans les plus brefs délais par le propriétaire du navire aux contrôleurs de la navigation.	Le certificat périmé ou retiré doit être envoyé dans les plus brefs délais par le propriétaire du navire aux contrôleurs de la navigation.
§ 4. Le Roi détermine :	§ 4. Le Roi détermine :
1° la manière et les conditions de délivrance, de renouvellement ou de prorogation du certificat MARPOL, ainsi que les documents à produire à cet effet;	1° la manière et les conditions de délivrance, de renouvellement ou de prorogation du certificat MARPOL, ainsi que les documents à produire à cet effet;
2° la teneur, le modèle et la durée de validité du certificat.	2° la teneur, le modèle et la durée de validité du certificat.
§ 5. Pour les examens, inspections et autres prestations en vue de la délivrance, du renouvellement et de la prorogation d'un certificat MARPOL, une redevance peut être prélevée, dont le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire est redevable à l'Etat.	§ 5. Pour les examens, inspections et autres prestations en vue de la délivrance, du renouvellement et de la prorogation d'un certificat MARPOL, une redevance peut être prélevée, dont le propriétaire du navire ou son mandataire, le demandeur ou le bénéficiaire est redevable à l'Etat.
Le Roi détermine le tarif des redevances et les autres règles afférentes à leur application et à leur perception.	Le Roi détermine le tarif des redevances et les autres règles afférentes à leur application et à leur perception.
	§ 6. Par certificat MARPOL, on entend tout certificat ou autre document prescrit par la Convention MARPOL.
Art. 2.5.3.10. Interdiction de départ	Art. 2.5.3.10. Interdiction de départ
§ 1. Un navire visé à l'article 2.5.3.6, § 1er, ainsi qu'un navire battant pavillon d'un Etat Partie à la Convention et qui, conformément à la Convention MARPOL et au présent livre, est tenu d'avoir un certificat à bord, ne peut quitter un	§ 1. Un navire visé à l'article 2.5.3.6, § 1er, ainsi qu'un navire battant pavillon d'un Etat Partie à la Convention et qui, conformément à la Convention MARPOL et au présent livre, est tenu d'avoir un certificat à bord, ne peut quitter un

port belge s'il n'est pas muni du certificat valable requis.	port belge s'il n'est pas muni du certificat valable requis.
§ 2. Il est interdit à un navire qui ne dispose pas à son bord d'un plan d'urgence pour la pollution par les hydrocarbures, qui répond aux prescriptions stipulées à l'article 2.5.3.9 et dans la Convention MARPOL, de quitter un port belge.	§ 2. Il est interdit à un navire qui ne dispose pas à son bord d'un plan d'urgence pour la pollution par les hydrocarbures, qui répond aux prescriptions stipulées à l'article 2.5.3.9 **ou ne dispose pas d'un plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives, qui répond aux prescriptions stipulées à l'article 2.5.3.12**, et dans la Convention MARPOL, de quitter un port belge.
Art. 2.5.3.11. Habilitations	Art. 2.5.3.11. Habilitations
Le Roi peut habiliter des organismes agréés à effectuer certaines activités désignées par le Roi pour l'exécution du présent titre au profit du Contrôle de la navigation.	Le Roi peut habiliter des organismes agréés à effectuer certaines activités désignées par le Roi pour l'exécution du présent titre au profit du Contrôle de la navigation.
	Art. 2.5.3.12. Plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives
	§ 1. Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 qui est certifié apte à transporter des substances liquides nocives en vrac doit avoir un plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives. Ce plan d'urgence doit être approuvé par le Contrôle de la Navigation en ce qui concerne les navires belges, ou par l'autorité compétente de l'État du pavillon du navire en ce qui concerne les navires étrangers faisant escale dans un port belge.
	§ 2. Un tel plan doit être établi compte tenu des directives élaborées par l'OMI et doit être rédigé dans une ou des langues de travail que le capitaine et les officiers comprennent. Le plan doit comporter au moins :
	1° la procédure que le capitaine ou d'autres personnes responsables du navire de mer doivent suivre pour signaler un événement de pollution par les substances liquides nocives, conformément à l'article 8 et au Protocole I de la Convention MARPOL, compte tenu des directives élaborées par l'OMI ;
	2° la liste des autorités ou personnes à contacter en cas d'événement de pollution par les substances liquides nocives ;
	3° une description détaillée des mesures que doivent prendre immédiatement les personnes à bord afin de réduire ou de maîtriser le rejet de substances liquides nocives, à la suite de l'événement ; et

	4° les procédures et le point de contact à bord du navire de mer pour la coordination des mesures à bord avec les autorités nationales et locales en vue de lutter contre la pollution.
	§ 3. Dans le cas des navires de mer auxquels s'applique également l'article 2.5.3.9, un tel plan peut être combiné avec le plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures visé à l'article 2.5.3.9. Dans ce cas, ce plan doit être intitulé « Plan d'urgence de bord contre la pollution des mers ».
	§ 4. Par substance liquide nocive, on entend toute substance signalée comme telle dans la colonne « Catégorie de pollution » des chapitres 17 et 18 du Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques ou classée à titre provisoire, en application des dispositions de la règle 6, paragraphe 3 de l'Annexe II à la Convention MARPOL, comme relevant de la catégorie X, Y ou Z. ».
Art. 2.6.1.26. Courtage	**[…]**
Le fréteur doit indemniser le courtier pour ses frais et lui payer un salaire raisonnable.	**[…]**
Art. 2.6.1.106. Courtage	**[…]**
Si le contrat n'est pas exécuté, le courtier a droit à un tiers du courtage, calculé sur le montant estimé du fret; cette indemnisation des frais généraux et du travail est due par la partie responsable.	**[…]**
Art. 2.6.2.1. Notions	Art. 2.6.2.1. Notions
Dans la présente sous-section, l'on entend par :	Dans la présente sous-section, l'on entend par :
1° " transporteur " : le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport maritime avec un chargeur;	1° " transporteur " : le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport maritime avec un chargeur;
2° " contrat de transport maritime " : un contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement, ainsi que tout autre contrat par lequel une partie, appelée transporteur, s'engage envers un chargeur et moyennant rémunération à transporter des marchandises par mer;	2° " contrat de transport maritime " : un contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement, ainsi que tout autre contrat par lequel une partie, appelée transporteur, s'engage envers un chargeur et moyennant rémunération à transporter des marchandises par mer;
3° " marchandises " : biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport maritime, est	3° " marchandises " : biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport maritime, est

déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée;	déclarée comme mise **en pontée** et, en fait, est ainsi transportée;
4° " navire " : tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer;	4° " navire " : tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer;
5° " transport de marchandises " : le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire;	5° " transport de marchandises " : le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire;
6° " Etat Partie à la Convention " : un Etat qui est lié par les Règles de La Haye et de Visby.	6° " Etat Partie à la Convention " : un Etat qui est lié par les Règles de La Haye et de Visby.
Art. 2.6.2.2. Application internationale	Art. 2.6.2.2. Application internationale
§ 1. La présente sous-section s'applique :	§ 1. La présente sous-section s'applique :
1° à tout connaissement relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents quand :	1° à tout connaissement relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents quand :
a) le connaissement est émis dans un Etat Partie à la Convention; ou	a) le connaissement est émis dans un Etat Partie à la Convention; ou
b) le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat Partie à la Convention; ou	b) le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat Partie à la Convention; ou
c) le connaissement prévoit que les Règles de La Haye et de Visby ou toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.	c) le connaissement prévoit que les Règles de La Haye et de Visby ou toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.
2° à tout transport vers la Belgique.	2° à tout transport vers la Belgique.
§ 2. La présente sous-section est une loi de police.	**[...]**
Section 2. - Dispositions spéciales	**Sous-Section 2. - Dispositions spéciales**
Art. 2.6.2.11. Notions	Art. 2.6.2.11. Notions
Dans la présente sous-section, l'on entend par :	Dans la présente sous-section, l'on entend par :
1° " contrat de transport maritime " : tout contrat par lequel une partie, nommée transporteur, s'engage vis-à-vis d'un chargeur et moyennant rémunération à transporter des marchandises par mer;	1° " contrat de transport maritime " : tout contrat par lequel une partie, nommée transporteur, s'engage vis-à-vis d'un chargeur et moyennant rémunération à transporter des marchandises par mer;
2° " destinataire " : celui qui, conformément à l'article 2.6.2.25, a droit à la livraison;	2° " destinataire " : celui qui, conformément à l'article 2.6.2.25, a droit à la livraison;
3° " retard " : le dépassement du délai convenu pour la livraison des marchandises au lieu de destination.	3° " retard " : le dépassement du délai convenu pour la livraison des marchandises au lieu de destination.
Art. 2.6.2.12. Juridiction	Art. 2.6.2.12. Juridiction
Sans préjudice d'autres chefs de compétence, les juges belges sont compétents pour prendre connaissance des actions relatives à des contrats de transport maritime pour un transport en provenance ou à destination de la Belgique.	Sans préjudice d'autres chefs de compétence, les juges belges sont compétents pour prendre connaissance des actions relatives à des contrats de transport maritime pour un transport en provenance ou à destination de la Belgique.
Art. 2.6.2.13. Application internationale	Art. 2.6.2.13. Application internationale
La présente sous-section s'applique à tout transport en provenance ou à destination de la Belgique	La présente sous-section s'applique à tout transport en provenance ou à destination de la Belgique

Elle est une loi de police	**[…]**
Art. 2.6.2.15. Clause Paramount	**[…]**
L'applicabilité de la présente section du Code belge de la Navigation doit être mentionnée sur le document de transport.	**[…]**
Art. 2.6.2.23. Droit de disposer	**[…]**
Aussi longtemps que les marchandises ne sont pas arrivées à destination et que le destinataire n'a pas demandé la livraison, le chargeur peut disposer des marchandises et doit suivre les instructions du transporteur.	**[…]**
Le chargeur doit indemniser le transporteur pour tous les frais et dommages causés par l'exécution des instructions et payer le fret entier.	**[…]**
Art. 2.6.2.25. Droit à la livraison	Art. 2.6.2.25. Droit à la livraison
§ 1er. Si un document de transport négociable a été émis, seul le porteur, qui en présente au moins un original, a droit à la livraison des marchandises. Si plus d'un original a été émis, le document du transport peut stipuler que le porteur doit présenter tous les originaux.	§ 1er. Si un document de transport négociable a été émis, seul le porteur, qui en présente au moins un original, a droit à la livraison des marchandises. Si plus d'un original a été émis, **les autres originaux n'ont plus aucune validité après la livraison .**
§ 2. Si un document de transport non négociable a été émis, seul l'ayant droit qui y est mentionné a droit à la livraison des marchandises, à moins que ce droit n'ait été cédé conformément au droit commun ou que le chargeur fournisse à temps une instruction contraire. Sauf mention contraire dans le document de transport, l'original ne doit pas être présenté.	§ 2. Si un document de transport non négociable a été émis, seul l'ayant droit qui y est mentionné a droit à la livraison des marchandises, à moins que ce droit n'ait été cédé conformément au droit commun **[…]**. Sauf mention contraire dans le document de transport, l'original ne doit pas être présenté.
§ 3. Si aucun document de transport n'a été émis, celui qui a droit à la livraison est désigné dans le contrat de transport ou au moyen de celui-ci, sans préjudice du droit du chargeur de fournir en temps utile une instruction contraire.	§ 3. Si aucun document de transport n'a été émis, celui qui a droit à la livraison est désigné dans **le connaissement ou au moyen de celui-ci** .
§ 4. Si plus d'une personne demande la livraison des marchandises, le transporteur peut faire désigner un séquestre qui conserve les marchandises jusqu'à ce qu'il ait été stipulé à qui elles doivent être délivrées. A cet effet, le transporteur adresse une requête au président du tribunal de l'entreprise. Les frais du séquestre sont à charge du ou des intéressés à la cargaison désignés par le président.	§ 4. Si plus d'une personne demande la livraison des marchandises, le transporteur peut faire désigner un séquestre qui conserve les marchandises jusqu'à ce qu'il ait été stipulé à qui elles doivent être délivrées. A cet effet, le transporteur adresse une requête au président du tribunal de l'entreprise. Les frais du séquestre sont à charge du ou des intéressés à la cargaison désignés par le président.
Art. 2.6.2.30. Retard	Art. 2.6.2.30. Retard
§ 1er. Le transporteur est responsable en cas de retard.	§ 1er. Le transporteur est responsable en cas de retard. **Il y a retard lorsque les marchandises ne sont pas livrées au lieu de destination indiqué dans le document de transport dans le délai convenu.**
§ 2. L'action en dommages-intérêts pour retard tombe si aucune réserve écrite n'a été adressée	§ 2. L'action en dommages-intérêts pour retard tombe si aucune réserve écrite n'a été adressée

au transporteur dans un délai de vingt et un jours civils à compter de la livraison des marchandises.	au transporteur dans un délai de vingt et un jours civils à compter de la livraison des marchandises.
§ 3. La responsabilité du transporteur pour des dommages provoqués en raison d'un retard, à l'exception de la perte ou des dommages survenus aux marchandises, est limitée à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard.	§ 3. La responsabilité du transporteur pour des dommages provoqués en raison d'un retard, à l'exception de la perte ou des dommages survenus aux marchandises, est limitée à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard.
Si le retard a causé tant la perte ou l'endommagement des marchandises qu'un autre préjudice, l'indemnisation totale ne peut pas excéder celle pour la perte totale des marchandises, calculée conformément à l'article 2.6.2.6.	Si le retard a causé tant la perte ou l'endommagement des marchandises qu'un autre préjudice, l'indemnisation totale ne peut pas excéder celle pour la perte totale des marchandises, calculée conformément à l'article **2.6.2.6, § 5**.
Le transporteur ne peut pas limiter sa responsabilité s'il est prouvé que la perte ou le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, ayant eu lieu soit dans l'intention de provoquer le préjudice, soit témérairement et avec conscience que ce préjudice en résulterait probablement.	Le transporteur ne peut pas limiter sa responsabilité s'il est prouvé que la perte ou le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, ayant eu lieu soit dans l'intention de provoquer le préjudice, soit témérairement et avec conscience que ce préjudice en résulterait probablement.
Art. 2.6.2.31. Marchandises non enlevées	Art. 2.6.2.31. Marchandises non enlevées
§ 1er. Si le destinataire n'enlève pas les marchandises, le transporteur peut demander autorisation de les vendre.	§ 1er. Si le destinataire n'enlève pas les marchandises, le transporteur peut demander autorisation de les vendre.
§ 2. A cet effet, le transporteur doit préalablement mettre en demeure le chargeur, le destinataire et, le cas échéant, la partie à qui il doit ensuite, selon le contrat de transport, envoyer un avis d'arrivée par courrier recommandé afin qu'ils enlèvent les marchandises dans un délai d'un mois. Cette mise en demeure doit expressément mentionner que, s'il n'y est pas donné suite, il sera procédé à la vente des marchandises conformément au présent article.	§ 2. A cet effet, le transporteur doit préalablement mettre en demeure le chargeur, le destinataire et, le cas échéant, la partie à qui il doit ensuite, selon le contrat de transport, envoyer un avis d'arrivée par courrier recommandé afin qu'ils enlèvent les marchandises dans un délai d'un mois. Cette mise en demeure doit expressément mentionner que, s'il n'y est pas donné suite, il sera procédé à la vente des marchandises conformément au présent article.
Si l'identité ou le domicile d'une ou de plusieurs des personnes susmentionnées ne peut pas être établi malgré des efforts raisonnables ou si, du fait des circonstances du cas, cette mise en demeure s'avérait inutile, la mise en demeure peut ne pas être adressée.	Si l'identité ou le domicile d'une ou de plusieurs des personnes susmentionnées ne peut pas être établi malgré des efforts raisonnables ou si, du fait des circonstances du cas, cette mise en demeure s'avérait inutile, la mise en demeure peut ne pas être adressée.
La mise en demeure peut être envoyée au plus tôt deux mois après le déchargement des marchandises du navire, à moins que des circonstances particulières ne justifient un délai plus court.	La mise en demeure peut être envoyée au plus tôt deux mois après le déchargement des marchandises du navire, à moins que des circonstances particulières ne justifient un délai plus court.
§ 3. Si la mise en demeure visée au paragraphe 2 reste sans suite, le transporteur adresse une requête au président du tribunal de l'entreprise.	§ 3. Si la mise en demeure visée au paragraphe 2 reste sans suite, le transporteur adresse une requête au président du tribunal de l'entreprise.

Sans préjudice de l'article 1026 du Code judiciaire, la requête mentionne :	Sans préjudice de l'article 1026 du Code judiciaire, la requête mentionne :
1° les faits;	1° les faits;
2° une description des marchandises;	2° une description des marchandises;
3° le cas échéant, les montants restant dus au fréteur;	3° le cas échéant, les montants restant dus au fréteur;
4° si la mise en demeure visée au paragraphe 2 n'a pas été adressée, les raisons pour lesquelles il en est ainsi;	4° si la mise en demeure visée au paragraphe 2 n'a pas été adressée, les raisons pour lesquelles il en est ainsi;
5° si le délai d'attente visé au paragraphe 2 n'a pas été appliqué, les motifs justifiant un délai plus court;	5° si le délai d'attente visé au paragraphe 2 n'a pas été appliqué, les motifs justifiant un délai plus court;
6° la façon dont il est proposé de procéder à la vente.	6° la façon dont il est proposé de procéder à la vente.
§ 4. Il ne sera statué sur cette requête que trois jours après qu'elle aura été notifiée par pli judiciaire aux parties à qui la mise en demeure visée au paragraphe 2 a été adressée, avec invitation de faire parvenir dans ce délai leurs remarques au président.	§ 4. Il ne sera statué sur cette requête que trois jours après qu'elle aura été notifiée par pli judiciaire aux parties à qui la mise en demeure visée au paragraphe 2 a été adressée, avec invitation de faire parvenir dans ce délai leurs remarques au président.
§ 5. Si le président déclare la requête fondée, il fixe le montant de la créance du transporteur et la façon dont il sera procédé à la vente. S'il peut raisonnablement être admis que la recette de la vente sera inférieure au montant de la créance, le président peut, à la demande du transporteur, déterminer que les marchandises seront cédées en propriété au transporteur et que, de ce fait, sa créance tombe à concurrence de la valeur fixée des marchandises par le président.	§ 5. Si le président déclare la requête fondée, il fixe le montant de la créance du transporteur et la façon dont il sera procédé à la vente. S'il peut raisonnablement être admis que la recette de la vente sera inférieure au montant de la créance, le président peut, à la demande du transporteur, déterminer que les marchandises seront cédées en propriété au transporteur et que, de ce fait, sa créance tombe à concurrence de la valeur fixée des marchandises par le président.
§ 6. L'ordonnance sera portée par pli judiciaire à la connaissance des parties à qui la mise en demeure visée au paragraphe 2 a été adressée.	§ 6. L'ordonnance sera portée par pli judiciaire à la connaissance des parties à qui la mise en demeure visée au paragraphe 2 a été adressée.
Sous réserve du paragraphe 7, l'ordonnance de vente est exécutable après expiration d'un délai de dix jours à compter de la notification. Une tierce opposition contre cette ordonnance doit, à peine de déchéance, être introduite dans un délai de dix jours à compter de la notification.	Sous réserve du paragraphe 7, l'ordonnance de vente est exécutable après expiration d'un délai de dix jours à compter de la notification. Une tierce opposition contre cette ordonnance doit, à peine de déchéance, être introduite dans un délai de dix jours à compter de la notification.
§ 7. Si une ou plusieurs des mises en demeure visées au paragraphe 2 n'ont pas été adressées, l'ordonnance doit être publiée :	§ 7. Si une ou plusieurs des mises en demeure visées au paragraphe 2 n'ont pas été adressées, l'ordonnance doit être publiée :
1° au Moniteur belge;	1° au Moniteur belge;
2° sur le site web du Registre naval belge;	2° sur le site web du Registre naval belge;
3° le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.	3° le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.
L'ordonnance de vente n'est exécutable qu'après expiration d'un délai d'un mois à compter de la dernière publication. Une tierce opposition contre cette ordonnance doit, à peine	L'ordonnance de vente n'est exécutable qu'après expiration d'un délai d'un mois à compter de la dernière publication. Une tierce opposition contre cette ordonnance doit, à peine

de déchéance, être introduite dans un délai d'un mois à compter de cette publication.	de déchéance, être introduite dans un délai d'un mois à compter de cette publication.
§ 8. Si la vente rapporte plus que le montant de la créance du transporteur, le solde sera versé dans la Caisse de Dépôt et de Consignation. Le montant ainsi donné en dépôt revient, en principal et en intérêts, de plein droit, au Trésor public cinq ans après le dépôt, à moins que ce montant n'ait été réclamé dans ces délais par un ayant droit, ses représentants, ses ayants-cause ou ses créanciers.	§ 8. Si la vente rapporte plus que le montant de la créance du transporteur, le solde sera versé dans la Caisse de Dépôt et de Consignation. Le montant ainsi donné en dépôt revient, en principal et en intérêts, de plein droit, au Trésor public cinq ans après le dépôt, à moins que ce montant n'ait été réclamé dans ces délais par un ayant droit, ses représentants, ses ayants-cause ou ses créanciers.
§ 9. Si la vente ne rapporte pas suffisamment pour couvrir la créance du transporteur, celui-ci conserve, pour le solde, tous les droits dont il dispose en vertu du contrat ou de la loi.	§ 9. Si la vente ne rapporte pas suffisamment pour couvrir la créance du transporteur, celui-ci conserve, pour le solde, tous les droits dont il dispose en vertu du contrat ou de la loi.
§ 10. Le transporteur qui, conformément aux dispositions du présent article, procède à la vente des marchandises est libéré vis-à-vis des ayants droit à la cargaison qui peuvent encore uniquement faire valoir des droits sur le solde de la recette de la vente.	§ 10. Le transporteur qui, conformément aux dispositions du présent article, procède à la vente des marchandises est libéré vis-à-vis des ayants droit à la cargaison qui peuvent encore uniquement faire valoir des droits sur le solde de la recette de la vente.
	§ 11. Le président du tribunal de l'entreprise peut écourter les délais prévus au présent article s'il s'agit de marchandises périssables.
Art. 2.6.2.32. Droit d'action	Art. 2.6.2.32. Droit d'action
L'action en dommages-intérêts de la perte ou de dommages subis par les marchandises transportées ou d'un retard peut uniquement être intentée par le chargeur et le destinataire.	L'action en dommages-intérêts de la perte ou de dommages subis par les marchandises transportées ou d'un retard peut uniquement être intentée par le chargeur et **le titulaire du document de transport visé à l'article 2.6.2.25**.
Le destinataire ne doit pas prouver qu'il a subi le préjudice.	**Le titulaire du document de transport visé à l'article 2.6.2.25**ne doit pas prouver qu'il a subi le préjudice.
Le chargeur doit toutefois prouver qu'il a subi le préjudice, sauf si le destinataire n'a demandé aucune indemnisation.	Le chargeur doit toutefois prouver qu'il a subi le préjudice, sauf si **le titulaire du document de transport visé à l'article 2.6.2.25**n'a demandé aucune indemnisation.
S'ils ont tous deux droit à des dommages-intérêts, le paiement en faveur de l'un d'entre eux est libératoire à l'égard de l'autre.	S'ils ont tous deux droit à des dommages-intérêts, le paiement en faveur de l'un d'entre eux est libératoire à l'égard de l'autre.
Tout acte qui suspend ou interrompt la prescription à l'égard de l'un des deux est à l'avantage de l'autre.	Tout acte qui suspend ou interrompt la prescription à l'égard de l'un des deux est à l'avantage de l'autre.
Art. 2.6.2.33. Prescription	Art. 2.6.2.33. Prescription
§ 1er. Les actions récursoires du transporteur peuvent être intentées dans les trois mois à dater du moment où une action en justice a été intentée à l'encontre du demandeur ou du moment où le sinistre a été réglé à l'amiable.	§ 1er. Les actions récursoires du transporteur peuvent être intentées dans les trois mois à dater du moment où une action en justice a été intentée à l'encontre du demandeur ou du moment où le sinistre a été réglé à l'amiable.
§ 2. Les actions du transporteur à l'encontre du chargeur et du destinataire relatives à	§ 2. Les actions du transporteur à l'encontre du chargeur et du destinataire relatives à

l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat de transport se prescrivent par deux ans à dater du fait donnant lieu à l'action ou à dater de la résiliation du contrat de transport, en fonction du moment qui tombe le plus tôt.	l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat de transport se prescrivent par deux ans à dater du fait donnant lieu à l'action ou **deux ans** à dater de la résiliation du contrat de transport, en fonction du moment qui tombe le plus tôt.
Les actions récursoires peuvent être intentées dans les trois mois à dater du moment où une action en justice a été intentée à l'encontre du demandeur ou du moment où le sinistre a été réglé à l'amiable.	Les actions récursoires peuvent être intentées dans les trois mois à dater du moment où une action en justice a été intentée à l'encontre du demandeur ou du moment où le sinistre a été réglé à l'amiable.
Art. 2.7.1.1. Application internationale	Art. 2.7.1.1. Application internationale
§ 1er. L'opposabilité aux tiers du droit de rétention de l'armateur visée à l'article 2.7.1.7, § 2, est régie par le droit de l'Etat sur le territoire duquel se trouvent les marchandises au moment où ce droit est exercé.	§ 1er. L'opposabilité aux tiers du droit de rétention de l'armateur **ou de l'utilisateur du navire** visée à l'article 2.7.1.7, § 2, est régie par le droit de l'Etat sur le territoire duquel se trouvent les marchandises au moment où ce droit est exercé.
§ 2. Les articles 2.7.1.5 et 2.7.1.6 sont d'application à la procédure en Belgique.	§ 2. Les articles 2.7.1.5 et 2.7.1.6 sont d'application à la procédure en Belgique.
Art. 2.7.1.2. Clauses dérogatoires	Art. 2.7.1.2. Clauses dérogatoires
Le présent titre ne s'applique que pour autant qu'aucune clause dérogatoire obligatoire pour toutes les parties concernées n'a été convenue.	Le présent titre ne s'applique que pour autant qu'aucune clause dérogatoire obligatoire pour **les** parties concernées n'a été convenue.
Art. 2.7.1.5. Désignation des dispacheurs	Art. 2.7.1.5. Désignation des dispacheurs
§ 1er. Si à son avis un cas d'avarie commune s'est produit, l'armateur est habilité à désigner un dispacheur dans un port où des marchandises concernées par l'avarie commune sont déchargées ou, dans le cas où ce déchargement n'a pas lieu, dans le port d'escale suivant et ce, dans un délai raisonnable après le déchargement ou l'escale. L'armateur devra communiquer cette désignation à temps à toutes les autres parties concernées.	§ 1er. Si à son avis un cas d'avarie commune s'est produit, **l'armateur ou l'utilisateur du navire** est habilité à désigner un dispacheur dans un port où des marchandises concernées par l'avarie commune sont déchargées ou, dans le cas où ce déchargement n'a pas lieu, dans le port d'escale suivant et ce, dans un délai raisonnable après le déchargement ou l'escale**. L'armateur ou l'utilisateur du navire** devra communiquer cette désignation à temps à toutes les autres parties concernées.
§ 2. Au cas où l'armateur n'a pas désigné de dispacheur et ne l'a pas communiqué dans un délai raisonnable, la partie la plus diligente peut réclamer la désignation d'un dispacheur. La demande est introduite par requête unilatérale auprès du président du tribunal de l'entreprise compétent pour l'arrondissement où est situé un des ports visés dans le paragraphe précédent. Concernant le port d'Anvers, y compris le Waaslandhaven, la demande est introduite auprès du président du tribunal de l'entreprise d'Anvers. Le dispacheur désigné communique sa désignation à toutes les parties concernées.	§ 2. Au cas où **l'armateur ou l'utilisateur du navire** n'a pas désigné de dispacheur et ne l'a pas communiqué dans un délai raisonnable, la partie la plus diligente peut réclamer la désignation d'un dispacheur. La demande est introduite par requête unilatérale auprès du président du tribunal de l'entreprise compétent pour l'arrondissement où est situé un des ports visés dans le paragraphe précédent. Concernant le port d'Anvers, y compris le Waaslandhaven, la demande est introduite auprès du président du tribunal de l'entreprise d'Anvers. Le dispacheur désigné communique sa désignation à toutes les parties concernées.
Art. 2.7.1.7. Privilège et droit de rétention	Art. 2.7.1.7. Privilège et droit de rétention

§ 1er. La demande en paiement d'une indemnité en avarie commune est privilégiée, à concurrence de la dispache, sur les marchandises transportées et leur prix de vente, sur le fret contribuable et sur toutes les marchandises contribuables à bord qui ne font pas partie des accessoires du navire.	§ 1er. La demande en paiement d'une indemnité en avarie commune est privilégiée, à concurrence de la dispache, sur les marchandises transportées et leur prix de vente, sur le fret contribuable et sur toutes les marchandises contribuables à bord qui ne font pas partie des accessoires du navire, **excepté les combustibles marins.**
§ 2. L'armateur dispose d'un droit de rétention sur les marchandises transportées et sur les autres marchandises à bord pour lesquelles une contribution en avarie commune est due.	§ 2. **L'armateur ou l'utilisateur du navire** dispose d'un droit de rétention sur les marchandises transportées et sur les autres marchandises à bord pour lesquelles une contribution en avarie commune est due.
Le droit de rétention est opposable au propriétaire des marchandises sur lesquelles ce droit est exercé.	Le droit de rétention est opposable au propriétaire des marchandises sur lesquelles ce droit est exercé.
§ 3. L'armateur ne peut plus exercer de droit de rétention lorsqu'une garantie suffisante est constituée.	§ 3. **L'armateur ou l'utilisateur du navire** ne peut plus exercer de droit de rétention lorsqu'une garantie suffisante est constituée.
§ 4. Pour l'application du présent article, les conteneurs, palettes et matériel similaire ainsi que l'outillage de manutention des marchandises sont considérés également comme des marchandises.	§ 4. Pour l'application du présent article, les conteneurs, palettes et matériel similaire ainsi que l'outillage de manutention des marchandises sont considérés également comme des marchandises.
Article 2.7.1.8. Livraison sans réserve	Article 2.7.1.8. Livraison sans réserve
Le porteur d'un connaissement à qui les marchandises ont été livrées sans réserve concernant l'avarie commune, n'est pas tenu de contribuer à la dispache s'il prouve qu'il a réceptionné les marchandises pour le compte d'un tiers et ne les a plus en sa possession. L'armateur peut alors intervenir directement contre celui qui, au moment de la livraison, était débiteur de la contribution. L'armateur est cependant responsable à concurrence de la dispache à l'égard de celui qui a droit à une indemnité en avarie commune.	Le porteur d'un connaissement à qui les marchandises ont été livrées sans réserve concernant l'avarie commune, n'est pas tenu de contribuer à la dispache s'il prouve qu'il a réceptionné les marchandises pour le compte d'un tiers et ne les a plus en sa possession. **L'armateur ou l'utilisateur du navire** peut alors intervenir directement contre celui qui, au moment de la livraison, était débiteur de la contribution. **L'armateur ou l'utilisateur du navire** est cependant responsable à concurrence de la dispache à l'égard de celui qui a droit à une indemnité en avarie commune.
Art. 2.7.2.1. Application internationale	Art. 2.7.2.1. Application internationale
§ 1er. Le présent chapitre s'applique à tous les événements visés à l'article 2.7.2.2 auxquels ni la Convention sur les Abordages 1910 ni la Convention sur les Abordages 1960 ne sont applicables.	§ 1er. Le présent chapitre s'applique à tous les événements visés à l'article 2.7.2.2 auxquels ni la Convention sur les Abordages 1910 ni la Convention sur les Abordages 1960 ne sont applicables.
Le présent chapitre s'applique en particulier aux événements impliquant au moins un navire de mer, si :	Le présent chapitre s'applique en particulier aux événements impliquant au moins un navire de mer, si :
a) les navires concernés, le cas échéant au moins un d'entre eux, n'appartiennent pas à un Etat lié par la Convention sur les Abordages 1910;	a) les navires concernés, le cas échéant au moins un d'entre eux, n'appartiennent pas à un Etat lié par la Convention sur les Abordages 1910; **ou**

b) tous les intéressés sont des ressortissants belges.	**b) tous les navires concernés sont des navires belges.**
§ 2. Pour autant que le droit applicable ne soit pas déterminé par le Règlement (CE) n° 864/2007 du Parlement européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur le droit applicable aux obligations non contractuelles (" Rome II "), le juge applique le droit belge.	§ 2. Pour autant que le droit applicable ne soit pas déterminé par le Règlement (CE) n° 864/2007 du Parlement européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur le droit applicable aux obligations non contractuelles (" Rome II "), le juge applique le droit belge.
Art. 2.7.2.8. Navires mouillés	Art. 2.7.2.8. Navires mouillés **ou amarrés**
L'article 2.7.2.7 reste d'application au cas où les navires ou l'un d'entre eux sont au mouillage au moment de l'accident.	L'article 2.7.2.7 reste d'application au cas où les navires ou l'un d'entre eux sont au mouillage **ou amarrés** au moment de l'accident.
Art. 2.7.3.17. Immunité des préposés, mandataires et prestataires de services	Art. 2.7.3.17. Immunité des préposés, mandataires et prestataires de services
Sans préjudice de l'article 3.6 de la Convention BUNKER, aucune demande en réparation de dommage, qu'elle soit ou non fondée sur le présent chapitre, ne peut être introduite contre :	Sans préjudice de l'article 3.6 de la Convention BUNKER, aucune demande en réparation de dommage, qu'elle soit ou non fondée sur le présent chapitre, ne peut être introduite contre :
1° les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage;	1° les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage;
2° le pilote ou une autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire;	2° le pilote ou une autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le **navire de mer**;
3° toute personne accomplissant des opérations d'assistance avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente;	3° toute personne accomplissant des opérations d'assistance avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente;
4° toute personne prenant des mesures préventives; et	4° toute personne prenant des mesures préventives; et
5° tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux points 3° et 4°.	5° tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux points 3° et 4°.
L'alinéa 1er n'est pas d'application si le dommage résulte du fait ou de l'omission personnels des personnes concernées, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.	L'alinéa 1er n'est pas d'application si le dommage résulte du fait ou de l'omission personnels des personnes concernées, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.
Art. 2.7.5.2. Juridiction	Art. 2.7.5.2. Juridiction
Sans préjudice d'autres chefs de compétence, les juges belges sont compétents pour connaître des actions en matière d'assistance lorsque le domicile du requérant, le lieu où le navire a été enregistré ou immatriculé ou est habituellement amarré, le lieu où l'assistance a été fournie ou le lieu où les biens sauvés ont été amenés, se situe sur le territoire belge.	Sans préjudice d'autres chefs de compétence, les juges belges sont compétents pour connaître des actions en matière d'assistance lorsque le domicile du requérant, le lieu où le navire a été enregistré **[…]** ou est habituellement amarré, le lieu où l'assistance a été fournie ou le lieu où les biens sauvés ont été amenés, se situe sur le territoire belge.
Art. 2.7.6.3. Obligation d'enlèvement	Art. 2.7.6.3. Obligation d'enlèvement
§ 1er. Le propriétaire d'un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné dans la mer territoriale doit renflouer, enlever et apporter le navire de mer à l'endroit indiqué par l'autorité	§ 1er. Le propriétaire d'un **navire de mer** coulé, naufragé, échoué ou abandonné dans la mer territoriale doit renflouer, enlever et apporter le navire de mer à l'endroit indiqué par l'autorité

compétente, y compris tout ce qui se trouve ou se trouvait à bord, en particulier la cargaison, et tout ce qui est tombé à l'eau à partir du navire.	compétente, y compris tout ce qui se trouve ou se trouvait à bord, en particulier la cargaison, et tout ce qui est tombé à l'eau à partir du **navire de mer**.
§ 2. Les épaves, débris d'épave, agrès ou objets coulés ou abandonnés qui se trouvent dans la mer territoriale doivent être renfloués, enlevés et apportés à l'endroit indiqué par l'autorité compétente par leur propriétaire respectif.	§ 2. Les épaves, débris d'épave, agrès ou objets coulés ou abandonnés qui se trouvent dans la mer territoriale doivent être renfloués, enlevés et apportés à l'endroit indiqué par l'autorité compétente par leur propriétaire respectif.
§ 3. Les obligations visées aux paragraphes 1er et 2 doivent être respectées en tenant compte des mesures imposées par les lois et règlements, en particulier celles relatives à l'enlèvement des matières dangereuses ou nocives.	§ 3. Les obligations visées aux paragraphes 1er et 2 doivent être respectées en tenant compte des mesures imposées par les lois et règlements, en particulier celles relatives à l'enlèvement des matières dangereuses ou nocives.
L'autorité compétente peut imposer des conditions plus précises aux propriétaires concernés, y compris des délais.	L'autorité compétente peut imposer des conditions plus précises aux propriétaires concernés, y compris des délais.
L'exécution des obligations susvisées ne peut être empêchée ni par saisie ni par contrainte quelconques.	L'exécution des obligations susvisées ne peut être empêchée ni par saisie ni par contrainte quelconques.
Les alinéas précédents s'appliquent sans préjudice des obligations de notification déterminées dans le présent code et de l'article 21 de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique.	Les alinéas précédents s'appliquent sans préjudice des obligations de notification déterminées dans le présent code et de l'article 21 de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique.
§ 4. Les obligations visées aux paragraphes 1er et 2 sont suspendues dans le cas où un permis ou autorisation a été accordée en vertu des articles 25 et 26 de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique et ce pendant la durée de validité dudit permis ou de ladite autorisation.	§ 4. Les obligations visées aux paragraphes 1er et 2 sont suspendues dans le cas où un permis ou autorisation a été accordée en vertu des articles 25 et 26 de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique et ce pendant la durée de validité dudit permis ou de ladite autorisation.
Art. 2.7.6.4. Intervention d'office de l'autorité compétente	Art. 2.7.6.4. Intervention d'office de l'autorité compétente
§ 1er. Si les obligations visées à l'article 2.7.6.3 ne sont pas ou pas suffisamment observées, ou dans les cas d'urgence jugés par l'autorité compétente, ou si le propriétaire est inconnu, l'autorité compétente peut d'office et aux risques et périls du propriétaire et du responsable de l'événement qui a fait tomber dans l'eau les agrès ou l'objet :	§ 1er. Si les obligations visées à l'article 2.7.6.3 ne sont pas ou pas suffisamment observées, ou dans les cas d'urgence jugés par l'autorité compétente, ou si le propriétaire est inconnu, l'autorité compétente peut d'office et aux risques et périls du propriétaire et du responsable de l'événement qui a fait tomber dans l'eau les agrès ou l'objet :
1° renflouer, enlever, détruire, rendre inoffensif, éliminer ou déplacer un navire de mer coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou se trouvait à	1° renflouer, enlever, détruire, rendre inoffensif, éliminer ou déplacer un navire de mer coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou se trouvait à

bord, notamment la cargaison, et tout ce qui est tombé à l'eau à partir du navire;	bord, notamment la cargaison, et tout ce qui est tombé à l'eau à partir du **navire de mer**;
2° renflouer, enlever, détruire, rendre inoffensif, éliminer ou déplacer les épaves, débris, agrès ou objets coulés ou abandonnés dans la mer territoriale;	2° renflouer, enlever, détruire, rendre inoffensif, éliminer ou déplacer les épaves, débris, agrès ou objets coulés ou abandonnés dans la mer territoriale;
3° prendre toute autre mesure nécessaire pour assurer la fluidité et la sécurité de la navigation;	3° prendre toute autre mesure nécessaire pour assurer la fluidité et la sécurité de la navigation;
4° prendre toute autre mesure nécessaire afin de protéger le milieu marin.	4° prendre toute autre mesure nécessaire afin de protéger le milieu marin.
L'exercice des compétences visées au paragraphe précédent ne peut être empêché ni par saisie, ni par contrainte quelconques, et ne porte pas préjudice à l'obligation d'enlèvement primaire du propriétaire telle que décrite à l'article 2.7.6.3.	L'exercice des compétences visées au paragraphe précédent ne peut être empêché ni par saisie, ni par contrainte quelconques, et ne porte pas préjudice à l'obligation d'enlèvement primaire du propriétaire telle que décrite à l'article 2.7.6.3.
§ 2. La décision de l'autorité compétente de faire usage à l'égard d'un navire ou d'une épave des compétences visées au paragraphe 1er est publiée de manière adéquate.	§ 2. La décision de l'autorité compétente de faire usage à l'égard d'un **navire de mer** ou d'une épave des compétences visées au paragraphe 1er est publiée de manière adéquate.
Dans les cas d'urgence jugés par l'autorité compétente, la publication peut être omise.	Dans les cas d'urgence jugés par l'autorité compétente, la publication peut être omise.
Dès que la décision de l'autorité est rendue publique, il est interdit d'enlever les objets à éliminer sans autorisation de l'autorité.	Dès que la décision de l'autorité est rendue publique, il est interdit d'enlever les objets à éliminer sans autorisation de l'autorité.
Art. 2.7.6.6. Paiement des frais encourus par l'autorité compétente	Art. 2.7.6.6. Paiement des frais encourus par l'autorité compétente
§ 1er. Celui qui est responsable de l'événement qui a fait couler, naufrager, échouer ou abandonner le navire ou, à défaut d'un tel responsable, le propriétaire du navire est tenu de payer à l'autorité les frais résultant pour celle-ci de l'exécution d'office des mesures exécutées en vertu de l'article 2.7.6.4.	§ 1er. Celui qui est responsable de l'événement qui a fait couler, naufrager, échouer ou abandonner **le navire de mer** ou, à défaut d'un tel responsable, le propriétaire du navire est tenu de payer à l'autorité les frais résultant pour celle-ci de l'exécution d'office des mesures exécutées en vertu de l'article 2.7.6.4.
En aucun cas, les débiteurs visés à l'alinéa 1er n'ont le droit de limiter leur responsabilité.	En aucun cas, les débiteurs visés à l'alinéa 1er n'ont le droit de limiter leur responsabilité.
§ 2. La créance visée au paragraphe 1er est privilégiée sur les montants qui, à cause de la perte du navire ou à cause de l'événement qui a fait couler, naufrager, échouer ou abandonner le navire ou a fait tomber le bien impliqué à l'eau, sont dus par les assureurs des dommages propres ou de la responsabilité des personnes, débiteurs de l'autorité compétente en vertu du présent chapitre.	§ 2. La créance visée au paragraphe 1er est privilégiée sur les montants qui, à cause de la perte du **navire de mer** ou à cause de l'événement qui a fait couler, naufrager, échouer ou abandonner le **navire de mer** ou a fait tomber le bien impliqué à l'eau, sont dus par les assureurs des dommages propres ou de la responsabilité des personnes, débiteurs de l'autorité compétente en vertu du présent chapitre.
L'autorité compétente peut s'adresser directement à ces assureurs.	L'autorité compétente peut s'adresser directement à ces assureurs.
Aucun paiement par ces assureurs ne sera libératoire tant que les créances de l'autorité n'ont pas été payées.	Aucun paiement par ces assureurs ne sera libératoire tant que les créances de l'autorité n'ont pas été payées.

Art. 2.7.6.7. Immobilisation, saisie et vente	Art. 2.7.6.7. Immobilisation, saisie et vente
§ 1er. Dans l'exercice des compétences visées à l'article 2.7.6.4, l'autorité compétente est habilitée à immobiliser et saisir d'office le navire ou l'épave et tous les biens impliqués, et ce sans autorisation judiciaire.	§ 1er. Dans l'exercice des compétences visées à l'article 2.7.6.4, l'autorité compétente est habilitée à immobiliser et saisir d'office le **navire de mer** ou l'épave et tous les biens impliqués, et ce sans autorisation judiciaire.
Dans le cas où l'autorité compétente présume avoir subi un dommage par la faute d'un navire de mer, elle peut immobiliser et saisir d'office tout navire dont la responsabilité peut être engagée, et ce sans autorisation judiciaire.	Dans le cas où l'autorité compétente présume avoir subi un dommage par la faute d'un navire de mer, elle peut immobiliser et saisir d'office tout **navire de mer** dont la responsabilité peut être engagée, et ce sans autorisation judiciaire.
Les membres du personnel de l'autorité chargés de l'immobilisation ou de la saisie sont désignés par le Roi.	Les membres du personnel de l'autorité chargés de l'immobilisation ou de la saisie sont désignés par le Roi.
§ 2. Le navire, l'épave ou le bien saisi conformément au paragraphe 1er est libéré lorsque l'avance a été payée ou la garantie a été constituée conformément à l'article 2.7.6.5.	§ 2. Le **navire de mer**, l'épave ou le bien saisi conformément au paragraphe 1er est libéré lorsque l'avance a été payée ou la garantie a été constituée conformément à l'article 2.7.6.5.
§ 3. L'autorité compétente qui a fait enlever un navire, une épave ou un autre bien ou qui est créancier pour des dommages causés par la faute d'un navire de mer a le droit, en cas de non-paiement, de vendre le navire ou les autres biens et de s'indemniser sur le prix, par préférence à tout autre créancier.	§ 3. L'autorité compétente qui a fait enlever un **navire de mer**, une épave ou un autre bien ou qui est créancier pour des dommages causés par la faute d'un navire de mer a le droit, en cas de non-paiement, de vendre le **navire de mer** ou les autres biens et de s'indemniser sur le prix, par préférence à tout autre créancier.
Le solde du produit de la vente est versé à la Caisse des Dépôts et Consignations au nom des propriétaires, s'ils sont connus, ou de celui qui justifiera de ses droits.	Le solde du produit de la vente est versé à la Caisse des Dépôts et Consignations au nom des propriétaires, s'ils sont connus, ou de celui qui justifiera de ses droits.
§ 4. Si le navire, l'épave ou le bien saisi conformément au paragraphe 1er n'est pas repris par son propriétaire respectif, l'autorité compétente peut procéder à sa vente.	§ 4. Si le **navire de mer**, l'épave ou le bien saisi conformément au paragraphe 1er n'est pas repris par son propriétaire respectif, l'autorité compétente peut procéder à sa vente.
A cet effet, et sans préjudice du paragraphe 6, l'autorité publie, avant la vente et à quinze jours d'intervalle, deux avis du renflouement opéré en indiquant les caractéristiques et signes distinctifs des biens et en invitant tout ayant droit à faire valoir ses titres et à payer les frais de l'enlèvement, de l'élimination ou de toute autre mesure dans un délai de trente jours à compter de la date de publication du dernier avis. Les avis sont publiés :	A cet effet, et sans préjudice du paragraphe 6, l'autorité publie, avant la vente et à quinze jours d'intervalle, deux avis du renflouement opéré en indiquant les caractéristiques et signes distinctifs des biens et en invitant tout ayant droit à faire valoir ses titres et à payer les frais de l'enlèvement, de l'élimination ou de toute autre mesure dans un délai de trente jours à compter de la date de publication du dernier avis. Les avis sont publiés :
1°) au Moniteur belge;	1°) au Moniteur belge;
2°) sur le site web du Registre naval belge;	2°) sur le site web du Registre naval belge;
3°) le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.	3°) le cas échéant, par la voie électronique supplémentaire prescrite par le Roi.
Après l'écoulement de ce délai, l'autorité vend les épaves, agrès ou biens.	Après l'écoulement de ce délai, l'autorité vend les épaves, agrès ou biens.
Le produit de la vente est versé à la Caisse des Dépôts et Consignations, au profit de celui qui	Le produit de la vente est versé à la Caisse des Dépôts et Consignations, au profit de celui qui

justifiera de ses droits, le tout après déduction du montant des frais supportés par l'autorité compétente.	justifiera de ses droits, le tout après déduction du montant des frais supportés par l'autorité compétente.
§ 5. Si personne ne justifie de ses droits dans le délai imparti, les montants versés en application des paragraphes 3 et 4 à la Caisse des Dépôts et Consignations reviennent de plein droit à l'autorité compétente après un délai d'un an à compter de la date du versement.	§ 5. Si personne ne justifie de ses droits dans le délai imparti, les montants versés en application des paragraphes 3 et 4 à la Caisse des Dépôts et Consignations reviennent de plein droit à l'autorité compétente après un délai d'un an à compter de la date du versement.
§ 6. Lorsque de l'avis de l'autorité compétente, la cargaison récupérée est périssable ou déjà endommagée ou lorsqu'une vente de gré à gré des biens enlevés ou démontés s'avère plus rentable, il peut être procédé totalement ou en partie à une vente de gré à gré sans qu'il soit nécessaire de se conformer aux prescriptions de publicité et de délai visées au paragraphe 4.	§ 6. Lorsque de l'avis de l'autorité compétente, la cargaison récupérée est périssable ou déjà endommagée ou lorsqu'une vente de gré à gré des biens enlevés ou démontés s'avère plus rentable, il peut être procédé totalement ou en partie à une vente de gré à gré sans qu'il soit nécessaire de se conformer aux prescriptions de publicité et de délai visées au paragraphe 4.
§ 7. Pour l'application de cet article, sont notamment considérés comme des dommages subis par l'autorité compétente :	§ 7. Pour l'application de cet article, sont notamment considérés comme des dommages subis par l'autorité compétente :
1° les dommages causés aux ouvrages d'art, même en haute mer, dont cette autorité est responsable;	1° les dommages causés aux ouvrages d'art, même en haute mer, dont cette autorité est responsable;
2° les frais des mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage ainsi que ceux des mesures prises afin de prévenir ou de réduire les dommages ultérieurement causés par ces mesures;	2° les frais des mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage ainsi que ceux des mesures prises afin de prévenir ou de réduire les dommages ultérieurement causés par ces mesures;
3° les dommages causés lors du respect des obligations visées à l'article 2.7.6.3;	3° les dommages causés lors du respect des obligations visées à l'article 2.7.6.3;
4° les dommages causés lors de l'exercice des compétences visées à l'article 2.7.6.4;	4° les dommages causés lors de l'exercice des compétences visées à l'article 2.7.6.4;
5° les frais visés à l'article 2.7.6.6;	5° les frais visés à l'article 2.7.6.6;
6° les dommages au sens de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins dans les zones maritimes sous juridiction de la Belgique.	6° les dommages au sens de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins dans les zones maritimes sous juridiction de la Belgique.
Section 2. - Zone économique exclusive	Section 2. - Zone économique exclusive
Art. 2.7.6.8. Convention WRC	Art. 2.7.6.8. Convention WRC
Les dispositions directement applicables de la Convention WRC, en particulier celles concernant les compétences de l'autorité et les obligations du propriétaire inscrit et l'exploitant du navire s'appliquent aux épaves dans la zone économique exclusive belge.	Les dispositions directement applicables de la Convention WRC, en particulier celles concernant les compétences de l'autorité et les obligations du propriétaire inscrit et l'exploitant du **navire de mer** s'appliquent aux épaves dans la zone économique exclusive belge.
En aucun cas, le propriétaire inscrit et l'exploitant visés à l'alinéa 1er n'ont le droit de limiter leur responsabilité.	En aucun cas, le propriétaire inscrit et l'exploitant visés à l'alinéa 1er n'ont le droit de limiter leur responsabilité.
Art. 2.7.6.10. Pouvoirs de l'autorité compétente	Art. 2.7.6.10. Pouvoirs de l'autorité compétente

§ 1er. L'autorité compétente exerce tous les pouvoirs que la Convention WRC octroie à l'Etat concernant les épaves dans la zone économique belge.	§ 1er. L'autorité compétente exerce tous les pouvoirs que la Convention WRC octroie à l'Etat concernant les épaves dans la zone économique belge.
§ 2. En particulier, l'autorité compétente peut imposer, en vue de la localisation et du marquage des épaves, au propriétaire inscrit, à l'exploitant du navire et à tous les tiers concernés des obligations plus précises, y compris des délais.	§ 2. En particulier, l'autorité compétente peut imposer, en vue de la localisation et du marquage des épaves, au propriétaire inscrit, à l'exploitant du **navire de mer** et à tous les tiers concernés des obligations plus précises, y compris des délais.
Art. 2.7.6.12. Déclaration des épaves	Art. 2.7.6.12. Déclaration des épaves
§ 1er. Le capitaine et l'exploitant d'un navire battant pavillon belge, qui a été impliqué dans un accident de mer qui a causé une épave, est tenu d'en informer sans tarder l'autorité compétente de l'Etat affecté. Dès que le capitaine ou l'exploitant du navire de mer s'acquitte de l'obligation de notification en vertu du présent article, l'autre n'est pas tenu de le faire.	§ 1er. Le capitaine et l'exploitant d'un **navire de mer** battant pavillon belge, qui a été impliqué dans un accident de mer qui a causé une épave, est tenu d'en informer sans tarder l'autorité compétente de l'Etat affecté. Dès que le capitaine ou l'exploitant du navire de mer s'acquitte de l'obligation de notification en vertu du présent article, l'autre n'est pas tenu de le faire.
§ 2. L'obligation visée au paragraphe 1er s'applique dans toutes les zones maritimes et toute autre partie du territoire des Parties à la Convention WRC auxquelles s'applique le régime de ladite convention.	§ 2. L'obligation visée au paragraphe 1er s'applique dans toutes les zones maritimes et toute autre partie du territoire des Parties à la Convention WRC auxquelles s'applique le régime de ladite convention.
§ 3. Les notifications visées au paragraphe 1er doivent indiquer le nom et l'établissement principal du propriétaire inscrit, ainsi que tous les renseignements pertinents nécessaires pour permettre à l'Etat affecté d'établir si l'épave présente un danger au sens de l'article 6 de la Convention WRC, y compris :	§ 3. Les notifications visées au paragraphe 1er doivent indiquer le nom et l'établissement principal du propriétaire inscrit, ainsi que tous les renseignements pertinents nécessaires pour permettre à l'Etat affecté d'établir si l'épave présente un danger au sens de l'article 6 de la Convention WRC, y compris :
1° l'emplacement précis de l'épave;	1° l'emplacement précis de l'épave;
2° le type, les dimensions et la construction de l'épave;	2° le type, les dimensions et la construction de l'épave;
3° la nature des dommages causés à l'épave et son état;	3° la nature des dommages causés à l'épave et son état;
4° la nature et la quantité de la cargaison, en particulier toutes substances nocives et potentiellement dangereuses; et	4° la nature et la quantité de la cargaison, en particulier toutes substances nocives et potentiellement dangereuses; et
5° la quantité et les types d'hydrocarbures qui se trouvent à bord, y compris les hydrocarbures de soute et huiles de graissage.	5° la quantité et les types d'hydrocarbures qui se trouvent à bord, y compris les hydrocarbures de soute et huiles de graissage.
Art. 2.7.7.2. Notions	Art. 2.7.7.2. Notions
Dans le présent chapitre, on entend par :	Dans le présent chapitre, on entend par :
1° "organisme d'enquête compétent" : un organisme d'enquête d'un Etat membre de l'Espace économique européen qui est désigné comme organisme d'enquête en exécution de l'article 8 de la Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux	1° "organisme d'enquête compétent" : un organisme d'enquête d'un Etat membre de l'Espace économique européen qui est désigné comme organisme d'enquête en exécution de l'article 8 de la Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux

régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la Directive 1999/35/CE du Conseil et la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil;	régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la Directive 1999/35/CE du Conseil et la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil;
2° "bateau de navigation intérieure", en dérogation de l'article 1.1.1.3, § 1er, 9° : tout navire qui en raison de sa construction est exclusivement ou principalement utilisé ou apte à être utilisé pour la navigation dans les eaux intérieures;	2° "bateau de navigation intérieure", en dérogation de l'article 1.1.1.3, § 1er, 9° : tout navire qui en raison de sa construction est exclusivement ou principalement utilisé ou apte à être utilisé pour la navigation dans les eaux intérieures;
3° "transbordeur roulier" : un navire de mer pour le transport de passagers équipé de dispositifs permettant aux véhicules routiers ou ferroviaires d'embarquer à bord et de débarquer en roulant, et transportant plus de douze passagers;	3° "transbordeur roulier" : un navire de mer pour le transport de passagers équipé de dispositifs permettant aux véhicules routiers ou ferroviaires d'embarquer à bord et de débarquer en roulant, et **pouvant transporter** plus de douze passagers;
4° " engin à passagers à grande vitesse " : un navire de mer destiné à transporter plus de douze passagers, capable d'atteindre une vitesse maximale, en mètres par seconde (m/s), égale ou supérieure à 3,7 ^{0,1667}, "" étant le volume du déplacement correspondant à la flottaison prévue (m3), à l'exclusion des navires dont la coque, en mode d'exploitation sans tirant d'eau, est complètement soutenue au-dessus de la surface de l'eau par des forces aérodynamiques engendrées par l'effet du sol;	4° " engin à passagers à grande vitesse " : un navire de mer destiné à transporter plus de douze passagers, capable d'atteindre une vitesse maximale, en mètres par seconde (m/s), égale ou supérieure à 3,7 ^{0,1667}, "" étant le volume du déplacement correspondant à la flottaison prévue (m3), à l'exclusion des navires dont la coque, en mode d'exploitation sans tirant d'eau, est complètement soutenue au-dessus de la surface de l'eau par des forces aérodynamiques engendrées par l'effet du sol;
5° " accident de navigation " : un événement ou une succession d'événements ayant entraîné l'un des faits suivants, survenus directement en rapport avec les activités d'un navire de mer :	5° " accident de navigation " : un événement ou une succession d'événements ayant entraîné l'un des faits suivants, survenus directement en rapport avec les activités d'un navire de mer :
a) la mort ou des blessures graves d'une personne causées par l'exploitation d'un navire de mer ou en rapport avec celui-ci; ou	a) la mort ou des blessures graves d'une personne causées par l'exploitation d'un navire de mer ou en rapport avec celui-ci; ou
b) la chute par-dessus bord d'une personne qui a été causée du fait des mouvements du navire de mer ou en rapport avec ces mouvements; ou	b) la chute par-dessus bord d'une personne qui a été causée du fait des mouvements du navire de mer ou en rapport avec ces mouvements; ou
c) la perte, la perte présumée ou l'abandon d'un navire de mer; ou	c) la perte, la perte présumée ou l'abandon d'un navire de mer; ou
d) des dommages matériels subis par un navire de mer; ou	d) des dommages matériels subis par un navire de mer; ou
e) l'échouement ou l'avarie d'un navire de mer ou sa mise en cause dans un abordage; ou	e) l'échouement ou l'avarie d'un navire de mer ou sa mise en cause dans un abordage; ou
f) des dommages matériels causés par l'exploitation d'un navire de mer ou en rapport avec celle-ci; ou	f) des dommages matériels causés par l'exploitation d'un navire de mer ou en rapport avec celle-ci; ou
g) des dégâts à l'environnement, résultant des dommages subis par un ou plusieurs navires de mer causés par l'exploitation d'un ou plusieurs navires de mer;	g) des dégâts à l'environnement, résultant des dommages subis par un ou plusieurs navires de mer causés par l'exploitation d'un ou plusieurs navires de mer;

6° " accident de navigation grave " : un accident de navigation qui n'est pas considéré comme un accident de navigation très grave et qui, à la suite d'un incendie, d'une explosion, d'un abordage, d'un échouement, d'un contact, d'une avarie due au gros temps, d'une avarie causée par les glaces, d'une fissuration ou d'une défectuosité présumée de la coque ou d'un autre évènement, a entraîné :	6° " accident de navigation grave " : un accident de navigation qui n'est pas considéré comme un accident de navigation très grave et qui, à la suite d'un incendie, d'une explosion, d'un abordage, d'un échouement, d'un contact, d'une avarie due au gros temps, d'une avarie causée par les glaces, d'une fissuration ou d'une défectuosité présumée de la coque ou d'un autre évènement, a entraîné :
a) des dommages à la structure affectant la navigabilité du navire de mer; ou	a) des dommages à la structure affectant la navigabilité du navire de mer; ou
b) pollution, quelle qu'en soit l'ampleur; ou	b) pollution, quelle qu'en soit l'ampleur; ou
c) une panne du navire de mer nécessitant un remorquage ou l'assistance de services à terre;	c) une panne du navire de mer nécessitant un remorquage ou l'assistance de services à terre;
7° " accident de navigation très grave " : un accident de navigation ayant entraîné :	7° " accident de navigation très grave " : un accident de navigation ayant entraîné :
a) la perte totale du navire de mer; ou	a) la perte totale du navire de mer; ou
b) des pertes en vies humaines; ou	b) des pertes en vies humaines; ou
c) une pollution grave;	c) une pollution grave;
8° " incident " : un événement causé par l'exploitation d'un navire de mer ou en rapport avec celle-ci et qui met en danger le navire de mer ou une personne, ou à la suite duquel de graves dommages pourraient être causés soit au navire de mer ou à sa structure, soit à l'environnement;	8° " incident " : un événement causé par l'exploitation d'un navire de mer ou en rapport avec celle-ci et qui met en danger le navire de mer ou une personne, ou à la suite duquel de graves dommages pourraient être causés soit au navire de mer ou à sa structure, soit à l'environnement;
9° " enquête de sécurité " : une enquête sur un accident de navigation ou un incident, effectuée dans le but de prévenir les accidents et les incidents futurs impliquant un navire de mer, en ce compris la collecte et l'analyse de données, l'identification des facteurs de causalité et la formulation des recommandations de sécurité nécessaires;	9° " enquête de sécurité " : une enquête sur un accident de navigation ou un incident, effectuée dans le but de prévenir les accidents et les incidents futurs impliquant un navire de mer, en ce compris la collecte et l'analyse de données, l'identification des facteurs de causalité et la formulation des recommandations de sécurité nécessaires;
10° " Etat principalement responsable de l'enquête de sécurité " : l' Etat assumant la responsabilité de la conduite de l'enquête de sécurité conformément à l'accord mutuel entre les Etats ayant d'importants intérêts en jeu;	10° " Etat principalement responsable de l'enquête de sécurité " : l' Etat assumant la responsabilité de la conduite de l'enquête de sécurité conformément à l'accord mutuel entre les Etats ayant d'importants intérêts en jeu;
11° " blessures graves " : des blessures subies par d'une personne au cours d'un accident de navigation et qui entraînent l'incapacité de travail d'au moins septante-deux heures, cette incapacité commençant dans les sept jours ayant suivi la date à laquelle les blessures ont été occasionnées;	11° " blessures graves " : des blessures subies par d'une personne au cours d'un accident de navigation et qui entraînent l'incapacité de travail d'au moins septante-deux heures, cette incapacité commençant dans les sept jours ayant suivi la date à laquelle les blessures ont été occasionnées;
12° "Etat ayant d'importants intérêts en jeu " : un Etat :	12° "Etat ayant d'importants intérêts en jeu " : un Etat :
a) qui est l'Etat du pavillon du navire de mer faisant l'objet de l'enquête; ou	a) qui est l'Etat du pavillon du navire de mer faisant l'objet de l'enquête; ou

b) dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale duquel est survenu un accident de navigation; ou	b) dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale duquel est survenu un accident de navigation; ou
c) dans lequel un accident de navigation a causé ou menacé de causer un grave préjudice à l'environnement de l'Etat ou aux zones maritimes sur lesquelles il est habilité à exercer sa juridiction en vertu du droit international; ou	c) dans lequel un accident de navigation a causé ou menacé de causer un grave préjudice à l'environnement de l'Etat ou aux zones maritimes sur lesquelles il est habilité à exercer sa juridiction en vertu du droit international; ou
d) dans lequel les conséquences d'un accident de navigation ont causé ou menacé de causer un grave préjudice soit à l'Etat lui-même, soit à des îles artificielles, installations ou ouvrages sur lesquels il est habilité à exercer sa juridiction; ou	d) dans lequel les conséquences d'un accident de navigation ont causé ou menacé de causer un grave préjudice soit à l'Etat lui-même, soit à des îles artificielles, installations ou ouvrages sur lesquels il est habilité à exercer sa juridiction; ou
e) dans lequel un accident de navigation a coûté la vie ou infligé de graves blessures à des ressortissants de cet Etat; ou	e) dans lequel un accident de navigation a coûté la vie ou infligé de graves blessures à des ressortissants de cet Etat; ou
f) qui dispose de renseignements importants susceptibles d'être utiles à l'enquête; ou	f) qui dispose de renseignements importants susceptibles d'être utiles à l'enquête; ou
g) visité en dernier par un transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse qui est impliqué dans un accident de navigation ou un incident en dehors des eaux territoriales des Etats membres de l'Espace économique européen; ou	g) visité en dernier par un transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse qui est impliqué dans un accident de navigation ou un incident en dehors des eaux territoriales des Etats membres de l'Espace économique européen; ou
h) qui, pour toute autre raison, fait valoir qu'il a des intérêts qui sont jugés importants par l'Etat responsable de l'enquête de sécurité;	h) qui, pour toute autre raison, fait valoir qu'il a des intérêts qui sont jugés importants par l'Etat responsable de l'enquête de sécurité;
13° " VDR " : un enregistreur des données du voyage conforme aux normes de performance de la Résolution A.861 (20) de l'assemblée générale de l'OMI du 27 novembre 1997 et de la Résolution MSC.163(78) du comité de la sécurité maritime de l'OMI ainsi qu'aux normes d'essai définies par la norme n° 61996 de la CEI;	13° " VDR " : un enregistreur des données du voyage conforme aux normes de performance de la Résolution A.861 (20) de l'assemblée générale de l'OMI du 27 novembre 1997 et de la Résolution MSC.163(78) du comité de la sécurité maritime de l'OMI ainsi qu'aux normes d'essai définies par la norme n° 61996 de la CEI;
14° " recommandation de sécurité " : toute proposition, également en matière d'enregistrement et de contrôle :	14° " recommandation de sécurité " : toute proposition, également en matière d'enregistrement et de contrôle :
a) par l'organisme d'enquête compétent qui effectue ou qui prend la direction de l'enquête de sécurité sur la base des informations découlant de cette enquête; ou, le cas échéant,	a) par l'organisme d'enquête compétent qui effectue ou qui prend la direction de l'enquête de sécurité sur la base des informations découlant de cette enquête; ou, le cas échéant,
b) par la Commission européenne sur base d'une analyse succincte des informations et des résultats des enquêtes de sécurité menées;	b) par la Commission européenne sur base d'une analyse succincte des informations et des résultats des enquêtes de sécurité menées;
15° " base de données EMCIP " : la base de données électronique européenne établie par la Commission européenne et intitulée " Plate-forme européenne d'informations sur les accidents de mer " (European Marine Casualty Information Platform - EMCIP);	15° " base de données EMCIP " : la base de données électronique européenne établie par la Commission européenne et intitulée " Plate-forme européenne d'informations sur les accidents de mer " (European Marine Casualty Information Platform - EMCIP);

16° " enquêteurs " : les membres du personnel de l'Organisme Fédéral d'Enquête sur les Accidents de Navigation visé à l'article II.4.38 chargés de procéder à l'enquête de sécurité;	16° " enquêteurs " : les membres du personnel de l'Organisme Fédéral d'Enquête sur les Accidents de Navigation visé à l'article II.4.38 chargés de procéder à l'enquête de sécurité;
17° ° " exploitant " : la personne physique ou morale qui exploite, en tant que propriétaire ou pour le compte du propriétaire, ou bien comme affréteur coque nue, un ou plusieurs navires de mer;	17° ° " exploitant " : la personne physique ou morale qui exploite, en tant que propriétaire ou pour le compte du propriétaire, ou bien comme affréteur coque nue, un ou plusieurs navires de mer;
18° "l'autorité du port " : la personne de droit public chargée par le législateur compétent de la gestion et de l'exploitation d'un port;	18° "l'autorité du port " : la personne de droit public chargée par le législateur compétent de la gestion et de l'exploitation d'un port;
19° "activité d'interface navire/port" : les interactions qui ont lieu lorsqu'un navire de mer est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes ou de marchandises ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire de mer.	19° "activité d'interface navire/port" : les interactions qui ont lieu lorsqu'un navire de mer est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes ou de marchandises ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire de mer.
	20° « le Ministre » : le Ministre qui a l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation dans ses attributions ;
	21° « exploitant » : la personne physique ou morale qui exploite, en tant que propriétaire ou pour le compte du propriétaire, ou bien comme affréteur, un ou plusieurs navires.
Art. 2.7.7.5. L'Organisme Fédéral d'Enquête sur les Accidents de Navigation	Art. 2.7.7.5. L'Organisme Fédéral d'Enquête sur les Accidents de Navigation
Un organisme d'enquête est créé, dénommé " Organisme Fédéral d'Enquête sur les Accidents de Navigation " (en abrégé OFEAN).	Un organisme d'enquête est créé, dénommé " Organisme Fédéral d'Enquête sur les Accidents de Navigation " (en abrégé OFEAN) **auprès du Service public fédéral Mobilité et Transports**.
L'OFEAN est autonome et fonctionnellement indépendant, sur le plan de son organisation, de sa structure juridique et de son mode de décision, de toute partie ou de tout organisme dont les intérêts pourraient être incompatibles avec les tâches qui lui sont confiées.	L'OFEAN est autonome et fonctionnellement indépendant, sur le plan de son organisation, de sa structure juridique et de son mode de décision, de toute partie ou de tout organisme dont les intérêts pourraient être incompatibles avec les tâches qui lui sont confiées.
Art. 3.3.2.5. Manières dont on acquiert la propriété	**Art. 3.2.2.5. Manières dont on acquiert la propriété**
§ 1er. La propriété d'un bateau de navitation intérieure s'acquiert :	§ 1er. La propriété d'un bateau de navitation intérieure s'acquiert :
1° exception faite des dérogations des paragraphes 2 et 3, par les manières du droit terrestre;	1° exception faite des dérogations des paragraphes 2 et 3, par les manières du droit terrestre;
2° par délaissement, prise, confiscation et par d'autres manières conformément à des lois spéciales.	2° par délaissement, **[…]**, confiscation et par d'autres manières conformément à des lois spéciales.
§ 2. Un bateau de navigation intérieure immatriculé ne peut faire l'objet d'un don manuel.	§ 2. Un bateau de navigation intérieure immatriculé ne peut faire l'objet d'un don manuel.

§ 3. En matière de bateau de navigation intérieure immatriculé, la possession ne vaut pas titre.	§ 3. En matière de bateau de navigation intérieure immatriculé, la possession ne vaut pas titre.
Le possesseur d'un bateau de navigation intérieure non immatriculé n'acquiert des droits sur ce bateau de navigation intérieureque par prescription trentenaire conformément à l'article 2262 du Code civil.	Le possesseur d'un bateau de navigation intérieure non immatriculé n'acquiert des droits sur ce bateau de navigation intérieureque par prescription trentenaire conformément à l'article 2262 du Code civil.
Chapitre 3. - Privilèges sur navires	**Section 3. - Privilèges sur navires**
Art. 3.2.3.13. Notion	Art. 3.2.3.13. Notion
Dans le présent chapitre, l'on entend par " voyage " tout déplacement d'un navire entre deux ports.	Dans le présent chapitre, l'on entend par " voyage " tout déplacement d'un navire entre deux ports.
Afdeling 2. - Aansprakelijkheid van de exploitant	Section 2. - Responsabilité de l'exploitant
Art. 3.3.1.2. Autre réglementation	Art. 3.3.1.2. Autre réglementation
La présente section s'applique sans préjudice :	La présente section s'applique sans préjudice :
1° des chapitres 3 et 4 du titre 2 du préseent livre, en particulier les dispositions concernant les sûretés sur navires, la saisie sur navires et les navires publics;	1° des chapitres 3 et 4 du titre 2 du préseent livre, en particulier les dispositions concernant les sûretés sur navires, la saisie sur navires et les navires publics;
2° la section 2 du chapitre 3 du présent titre, en particulier les dispositions concernant la limitation de responsabilité;	2° la section 2 du chapitre 3 du présent titre, en particulier les dispositions concernant la limitation de responsabilité;
3° du titre 7 du présent livre;	3° du titre 7 du présent livre;
4° l'article 1384, alinéa 3, du Code civil;	4° l'article 1384, alinéa 3, du Code civil;
5° des dispositions relatives à la responsabilité pénale, à la responsabilité civile pour le paiement des amendes, et aux sanctions administratives;	5° des dispositions relatives à la responsabilité pénale, à la responsabilité civile pour le paiement des amendes, et aux sanctions administratives;
6° la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail;	6° la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail;
7° la loi du 10 février 2003 relative à la responsabilité des et pour les membres du personnel au service des personnes publiques;	7° la loi du 10 février 2003 relative à la responsabilité des et pour les membres du personnel au service des personnes publiques;
8° la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur;	8° la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur;
9° la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail.	9° la loi du 3 juin 2007 portant des dispositions diverses relatives au travail.
L'article 3 de la loi du 10 février 2003 relative à la responsabilité des et pour les membres du personnel au service des personnes publiques est s'applique également aux personnes morales de droit public agissant en qualité de propriétaire de navire, armateur ou utilisateur de navire.	L'article 3 de la loi du 10 février 2003 relative à la responsabilité des et pour les membres du personnel au service des personnes publiques **[...]** s'applique également aux personnes morales de droit public agissant en qualité de propriétaire de navire, armateur ou utilisateur de navire.
Art. 4.1.1.6. Procédure	Art. 4.1.1.6. Procédure
Pour autant que les faits peuvent faire l'objet de poursuites pénales conformément à l'article 4.1.1.1, une amende peut être infligée conformément à la procédure prévue dans le chapitre 2 de la loi du 25 décembre 2016	Pour autant que les faits peuvent faire l'objet de poursuites pénales conformément à l'article 4.1.1.1, une amende peut être infligée conformément à la procédure prévue dans le chapitre 2 de la loi du 25 décembre 2016

instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation.	instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation.
Sanctionner des faits qui sont uniquement punnissables par une amende administrative, doit s'effectuer conformément à la procédure prévue au chapitre 3 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation.	Sanctionner des faits qui sont uniquement punnissables par une amende administrative, doit s'effectuer conformément à la procédure prévue au chapitre 3 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation.
	Art. 4.1.1.7 Responsabilité civile
	Les personnes civilement responsables, aux termes de l'article 1384 du Code civil, des dommages-intérêts et frais, sont civilement responsables du paiement des amendes administratives auxquelles leurs préposés ou mandataires ont été condamnés.
CHAPITRE 2. - Sanctions des infractions	CHAPITRE 2. - Sanctions des infractions
Section 1ère. - Conventions et actes internationaux	Section 1ère. - Conventions et actes internationaux
Art. 4.1.2.1. Infraction à l'article 1.1.2.4	Art. 4.1.2.1. Infraction à l'article 1.1.2.4
§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque commet une infraction aux arrêtés ayant été pris en application de l'article 1.1.2.4.	§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque commet une infraction aux arrêtés ayant été pris en application de l'article 1.1.2.4.
§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 7 :	§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 7 :
1° quiconque enfreint une norme de produit prise en application de l'article 1.1.2.4 et adoptée en exécution de la législation communautaire mentionnée en annexe de la Directive 2008/99/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative à la protection de l'environnement par le droit pénal, si cet acte ou cette négligence illicite a eu lieu avec l'intention de provoquer le rejet, l'émission ou l'introduction d'une quantité de substances dans l'atmosphère, le sol ou les eaux, causant ou susceptibles de causer la mort ou de graves lésions à des personnes, ou une dégradation substantielle de la qualité de l'air, de la qualité du sol, ou de la qualité de l'eau, ou bien de la faune ou de la flore;	1° quiconque enfreint une norme de produit prise en application de l'article 1.1.2.4 et adoptée en exécution de la législation communautaire mentionnée en annexe de la Directive 2008/99/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative à la protection de l'environnement par le droit pénal, si cet acte ou cette négligence illicite a eu lieu avec l'intention de provoquer le rejet, l'émission ou l'introduction d'une quantité de substances dans l'atmosphère, le sol ou les eaux, causant ou susceptibles de causer la mort ou de graves lésions à des personnes, ou une dégradation substantielle de la qualité de l'air, de la qualité du sol, ou de la qualité de l'eau, ou bien de la faune ou de la flore;
2° quiconque aura incité de manière intentionnelle à commettre l'infraction prévue au point 1°.	2° quiconque aura incité de manière intentionnelle à commettre l'infraction prévue au point 1°.
Par dérogation à l'article 43, alinéa 1er, du Code pénal, le juge peut ordonner, dans les cas déterminés par le Roi, la confiscation ou l'immobilisation du navire. L'immobilisation s'effectue à l'endroit et pour la durée déterminée par le juge, ainsi qu'aux frais et au risque du propriétaire.	Par dérogation à l'article 43, alinéa 1er, du Code pénal, le juge peut ordonner, dans les cas déterminés par le Roi, la confiscation ou l'immobilisation du navire. L'immobilisation s'effectue à l'endroit et pour la durée déterminée par le juge, ainsi qu'aux frais et au risque du propriétaire.

Section 2. - Navigation maritime	Section 2. - Navigation maritime
Sous-Section 1ère. - Navires	Sous-Section 1ère. - Navires
Art. 4.1.2.2. Infraction aux articles 2.2.1.2 à 2.2.1.11	Art. 4.1.2.2. Infraction aux articles 2.2.1.2 à 2.2.1.11
§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 3 le propriétaire du navire, l'armateur, l'exploitant, l'affréteur, le capitaine et quiconque enfreignant les articles 2.2.1.2 à 2.2.1.10 ou les arrêtés d'exécution y afférents.	§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 3 le propriétaire du navire, l'armateur, l'exploitant, l'affréteur, le capitaine et quiconque enfreignant les articles 2.2.1.2 à 2.2.1.10 ou les arrêtés d'exécution y afférents.
Aucune peine d'emprisonnement n'est cependant imposée.	**Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative.**
§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 1 quiconque fournit, en application des articles 2.2.1.2 à 2.2.1.10 des informations erronées sciemment et volontairement au Registre naval belge.	§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 1 quiconque fournit, en application des articles 2.2.1.2 à 2.2.1.10 des informations erronées sciemment et volontairement au Registre naval belge.
§ 3. Les navires suivants peuvent être confisqués :	**[…]**
1° les navires enregistrés sur la base d'un quelconque document entaché de faux ou pour lesquels une déclaration d'enregistrement basée sur un tel document a été faite;	**[…]**
2° les navires à bord desquels ont été découverts des documents leur permettant de battre plus d'un pavillon.	**[…]**
§ 4. Les navires qui ne satisfont pas à l'obligation relative à l'enregistrement qui leur est imposée par les articles 2.2.1.2 à 2.2.1.10 ou en vertu de ceux-ci peuvent être immobilisés par les agents chargés du contrôle de la navigation jusqu'à l'accomplissement de cette obligation.	§ 4. Les navires qui ne satisfont pas à l'obligation relative à l'enregistrement qui leur est imposée par les articles 2.2.1.2 à 2.2.1.10 ou en vertu de ceux-ci peuvent être immobilisés par les agents chargés du contrôle de la navigation jusqu'à l'accomplissement de cette obligation.
Art. 4.1.2.5. Infraction à l'article 2.2.2.10 ou 4.2.1.27	Art. 4.1.2.5. Infraction à l'article 2.2.2.10 ou 4.2.1.27
Est puni d'une sanction de niveau 2 :	Est puni d'une sanction de niveau 2 :
1° quiconque empêche ou entrave l'inspection visée à l'article 4.2.1.27, § 1er et 2;	1° quiconque empêche ou entrave l'inspection visée à l'article 4.2.1.27, § 1er et 2;
2° quiconque refuse de donner suite à la demande de constatation de la jauge brute ou de la jauge nette du navire, visée à l'article 2.2.2.10.	2° quiconque refuse de donner suite à la demande de constatation de la jauge brute ou de la jauge nette du navire, visée à l'article 2.2.2.10.
	Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative.
Art. 4.1.2.6. Infraction aux articles 2.2.3.1 à 2.2.3.15, 4.2.1.28 ou 4.2.4.1	Art. 4.1.2.6. Infraction aux articles 2.2.3.1 à **2.2.3.16**, 4.2.1.28 ou 4.2.4.1
§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 5 :	§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 5 :
1° le capitaine ou le propriétaire qui, même en dehors de la Belgique, fait prendre la mer à un navire ou fait naviguer dans les eaux maritimes belges ou les eaux intérieures belges un navire dont l'état compromet la sécurité de l'équipage,	1° le capitaine ou le propriétaire qui, même en dehors de la Belgique, fait prendre la mer à un navire ou fait naviguer dans les eaux maritimes belges ou les eaux intérieures belges un navire dont l'état compromet la sécurité de l'équipage,

des passagers ou de la cargaison ou de l'environnement marin;	des passagers ou de la cargaison ou de l'environnement marin;
2° le capitaine ou le propriétaire qui, même en dehors de la Belgique, fait naviguer un navire sans certificat de navigabilité imposé en vertu des articles 2.2.3.6 à 2.2.3.9 ou des arrêtés d'exécution y afférents, ou au mépris de l'interdiction imposée par l'autorité compétente ou de son droit d'immobilisation exercé ou le fait prendre la mer sans une autorisation de départ.	2° le capitaine ou le propriétaire qui, même en dehors de la Belgique, fait naviguer un navire sans certificat de navigabilité imposé en vertu des articles 2.2.3.6 à 2.2.3.9 ou des arrêtés d'exécution y afférents, ou au mépris de l'interdiction imposée par l'autorité compétente ou de son droit d'immobilisation exercé ou le fait prendre la mer sans une autorisation de départ.
Les sanctions déterminées dans le présent article peuvent être réduites à l'égard du capitaine à un quart des sanctions susceptibles d'être infligées au propriétaire, s'il est démontré que le capitaine a reçu l'ordre écrit ou oral du propriétaire du navire de commettre l'infraction.	Les sanctions déterminées dans le présent article peuvent être réduites à l'égard du capitaine à un quart des sanctions susceptibles d'être infligées au propriétaire, s'il est démontré que le capitaine a reçu l'ordre écrit ou oral du propriétaire du navire de commettre l'infraction.
§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 4 :	§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 4 :
1° quiconque enfreint les articles 2.2.3.1 à 2.2.3.15, 4.2.1.28 ou 4.2.4.1, § 2 et 3, ou les arrêtés d'exécution y afférents;	1° quiconque enfreint les articles 2.2.3.1 à **2.2.3.16**, 4.2.1.28 ou 4.2.4.1, § 2 et 3, ou les arrêtés d'exécution y afférents;
2° quiconque empêche ou entrave la mission confiée à l'autorité compétente ou à des experts, effectuée en exécution des dispositions précitées.	2° quiconque empêche ou entrave la mission confiée à l'autorité compétente ou à des experts, effectuée en exécution des dispositions précitées.
Les sanctions visées au présent article sont également applicables lorsque les faits punissables ont été commis en dehors de la Belgique par le capitaine, les officiers ou par des personnes de nationalité belge.	Les sanctions visées au présent article sont également applicables lorsque les faits punissables ont été commis en dehors de la Belgique par le capitaine, les officiers ou par des personnes de nationalité belge.
Les sanctions déterminées dans le présent article peuvent être réduites à l'égard du capitaine à un quart des sanctions susceptibles d'être infligées au propriétaire, s'il est démontré que le capitaine a reçu l'ordre écrit ou oral du propriétaire du navire de commettre l'infraction.	Les sanctions déterminées dans le présent article peuvent être réduites à l'égard du capitaine à un quart des sanctions susceptibles d'être infligées au propriétaire, s'il est démontré que le capitaine a reçu l'ordre écrit ou oral du propriétaire du navire de commettre l'infraction.
§ 3. Est puni d'une sanction de niveau 2 tout homme d'équipage qui provoque l'immobilisation ou l'interdiction de départ d'un navire par des allégations reconnues inexactes.	§ 3. Est puni d'une sanction de niveau 2 tout homme d'équipage qui provoque l'immobilisation ou l'interdiction de départ d'un navire par des allégations reconnues inexactes.
Si les allégations inexactes ont été faites sciemment, le coupable est puni d'une sanction de niveau 3.	Si les allégations inexactes ont été faites sciemment, le coupable est puni d'une sanction de niveau 3.
§ 4. Pour les infractions visées au présent article, aucune réclusion ou peine d'emprisonnement n'est imposée.	**§ 4. Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative.**
Art. 4.1.2.8. Infractions au Règlement SRC	Art. 4.1.2.8. Infractions au Règlement SRC
§ 1er. Sans préjudice de l'application des peines plus strictes contenues dans le paragraphe 2, est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint le Règlement SRC.	§ 1er. Sans préjudice de l'application des peines plus strictes contenues dans le paragraphe 2, est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint le Règlement SRC.

§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 7 un propriétaire de navire, tel que visé à l'article 3, alinéa 1er, 14°, du Règlement SRC, d'un navire belge :	§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 7 un propriétaire de navire, tel que visé à l'article 3, alinéa 1er, 14°, du Règlement SRC, d'un navire belge :
1° recyclé dans une installation de recyclage de navires non reprise dans la liste européenne des installations de recyclage de navires conformément à l'article 16 du Règlement SRC; ou	1° recyclé dans une installation de recyclage de navires non reprise dans la liste européenne des installations de recyclage de navires conformément à l'article 16 du Règlement SRC; ou
2° recyclé et non en possession d'un certificat " Convient au recyclage " tel que visé à l'article 3, alinéa 1er, 22°, du Règlement SRC.	2° recyclé et non en possession d'un certificat " Convient au recyclage " tel que visé à l'article 3, alinéa 1er, 22°, du Règlement SRC.
§ 3. Pour les infractions visées au présent article, aucune réclusion ou peine d'emprisonnement n'est imposée.	**§ 3. Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative.**
	Art. 4.1.2.8/1. Infractions au Règlement double coque
	Est puni d'une sanction de niveau 7, le propriétaire de navire et/ou l'exploitant qui enfreint le Règlement double coque.
	Art. 4.1.2.8/2. Infractions aux conventions internationales
	Compte tenu des règles internationales, est puni d'une sanction de niveau 5, tout qui enfreint, dans la version qui est en vigueur, la Convention LL, la Convention SOLAS, la Convention MARPOL, la Convention BWM, la Convention STCW, la Convention TMC, la Convention MLC et la Convention AFS, en ce compris les protocoles et amendements à ces conventions et codes associés ayant force obligatoire. Si une sanction spécifique est reprise dans le présent code ou dans une autre loi pour ces infractions, cette sanction spécifique prime le présent article.
	L'alinéa 1er s'applique également aux infractions qui sont commises en pleine mer et lorsque le navire se trouve volontairement dans un port ou un terminal offshore belge, compte tenu des règles internationales en vigueur.
Sous-Section 2. - Armateurs	Sous-Section 2. - Armateurs
Art. 4.1.2.9. Infraction à l'article 2.3.2.4 ou 4.2.1.29	Art. 4.1.2.9. Infraction à l'article 2.3.2.4 ou 4.2.1.29
Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque enfreint l'article 2.3.2.4 ou la décision d'expulsion visé à l'article 4.2.1.29.	Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque enfreint l'article 2.3.2.4 ou la décision d'expulsion visé à l'article 4.2.1.29.
Art. 4.1.2.10. Infraction aux articles 2.3.2.6 à 2.3.2.17	Art. 4.1.2.10. Infraction aux articles 2.3.2.6 à 2.3.2.17
Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque exploite un navire sans que tous les certificats valables prescrits par la Convention BUNKER, la	Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque exploite un **navire de mer** sans que tous les certificats valables prescrits par la Convention

Convention CLC, la Convention WRC ou les articles 2.3.2.6 à 2.3.2.17 du présent code soient à bord ou soient disponibles dans un registre électronique conformément à l'article 2.3.2.14, § 4; aucune réclusion ou peine d'emprisonnement n'est cependant imposée.	BUNKER, la Convention CLC, la Convention WRC ou les articles 2.3.2.6 à 2.3.2.17 du présent code soient à bord ou soient disponibles dans un registre électronique conformément à l'article 2.3.2.14, § 4; aucune réclusion ou peine d'emprisonnement n'est cependant imposée.
L'alinéa 1er est d'application :	L'alinéa 1er est d'application :
1° aux navires belges, indépendamment de l'endroit où est commise l'infraction;	1° aux **navires de mer** belges, indépendamment de l'endroit où est commise l'infraction;
2° aux navires étrangers, si le navire touche, touchera ou quitte un port du territoire belge ou une installation au large située dans la mer territoriale.	2° aux **navires de mer** étrangers, si le **navire de mer** touche, touchera ou quitte un port du territoire belge ou une installation au large située dans la mer territoriale.
Art. 4.1.2.11. Infraction aux articles 2.3.2.19 à 2.3.2.28	Art. 4.1.2.11. Infraction aux articles 2.3.2.19 à 2.3.2.28
Est puni d'une sanction de niveau 7 :	Est puni d'une sanction de niveau 7 :
1° quiconque exploite un navire sans que tous les certificats valables prescrits par la Convention PAL, le Règlement PAL, les articles 2.3.2.19 à 2.3.2.28 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents soient à bord ou soient disponibles dans un registre électronique conformément à l'article 2.3.2.26, § 3.	1° quiconque exploite un **navire de mer** sans que tous les certificats valables prescrits par la Convention PAL, le Règlement PAL, les articles 2.3.2.19 à 2.3.2.28 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents soient à bord ou soient disponibles dans un registre électronique conformément à l'article 2.3.2.26, § 3.
2° quiconque exploite un navire sans disposer de l'assurance ou de toute autre sûreté financière prescrite par la Convention PAL, le Règlement PAL, les articles 2.3.2.19 à 2.3.2.28 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents.	2° quiconque exploite un **navire de mer** sans disposer de l'assurance ou de toute autre sûreté financière prescrite par la Convention PAL, le Règlement PAL, les articles 2.3.2.19 à 2.3.2.28 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents.
L'alinéa 1er est d'application :	L'alinéa 1er est d'application :
1° aux navires belges, indépendamment de l'endroit où est commise l'infraction;	1° aux **navires de mer** belges, indépendamment de l'endroit où est commise l'infraction;
2° aux navires étrangers, si le navire touche, touchera ou quitte un port du territoire belge.	2° aux **navires de mer** étrangers, si le **navire de mer** touche, touchera ou quitte un port du territoire belge.
Art. 4.1.2.47. Infraction à l'article 2.5.1.2	Art. 4.1.2.47. Infraction à l'article 2.5.1.2
Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque enfreint la Convention COLREG, l'article 2.5.1.2 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents.	Est puni d'une sanction de niveau 5 quiconque enfreint la Convention COLREG, l'article 2.5.1.2 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents.
	Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative.
Art. 4.1.2.49. Infraction aux articles 2.5.3.1 à 2.5.3.11, 4.2.1.9, § 1er, 4.2.1.10, 4.2.1.14 ou 4.2.1.32 à 4.2.1.41	Art. 4.1.2.49. Infraction aux articles 2.5.3.1 à **2.5.3.12**, 4.2.1.9, § 1er, 4.2.1.10, 4.2.1.14 ou 4.2.1.32 à 4.2.1.41
§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 7 :	§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 7 :
1° le propriétaire de navire, l'armateur, l'exploitant, le gestionnaire ou l'affréteur d'un navire à bord duquel les articles 2.5.3.4 ou	1° le propriétaire de navire, l'armateur, l'exploitant, le gestionnaire ou l'affréteur d'un navire à bord duquel les articles 2.5.3.4 ou 2.5.3.10 **[…]** n'ont pas été respectés;

2.5.3.10 ou les arrêtés d'exécution y afférents n'ont pas été respectés;	
2° sans préjudice du paragraphe 2, toute autre personne qui enfreint l'article 2.5.3.5 ou les arrêtés d'exécution y afférents.	2° sans préjudice du paragraphe 2, toute autre personne qui enfreint l'article 2.5.3.5 **[…]**.
	3° le propriétaire de navire, l'armateur, l'exploitant, le gestionnaire ou l'affréteur d'un navire qui enfreint les arrêtés d'exécution du livre 3, titre 5, chapitre 3.
Si le navire est un navire de plaisance ou un navire de pêche, les infractions seront punies d'une sanction de niveau 4.	Si le navire est un navire de plaisance ou un navire de pêche, les infractions seront punies d'une sanction de niveau 4.
Si l'infraction est commise entre le coucher et le lever du soleil, le maximum de l'amende pénal ou administrative sera doublé.	Si l'infraction est commise entre le coucher et le lever du soleil, le maximum de l'amende pénal ou administrative sera doublé.
§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 4 :	§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 4 :
1° le capitaine d'un navire autre qu'un navire de plaisance ou de pêche qui enfreint l'article 2.5.3.4, 2.5.3.7, 2.5.3.8 ou 2.5.3.10 ou les arrêtés d'exécution y afférents, qui s'oppose aux dispositions des articles 4.2.1.9, § 1er, 4.2.1.10, 4.2.1.14, 4.2.1.33 et 4.2.1.34, § 2 à 7, ou qui n'observe pas les obligations imposées par ces dispositions;	1° le capitaine d'un navire autre qu'un navire de plaisance ou de pêche qui enfreint l'article 2.5.3.4, 2.5.3.7, 2.5.3.8 ou 2.5.3.10 **[…]**, qui s'oppose aux dispositions des articles 4.2.1.9, § 1er, 4.2.1.10, 4.2.1.14, 4.2.1.33 et 4.2.1.34, § 2 à 7, ou qui n'observe pas les obligations imposées par ces dispositions;
2° le patron ou le conducteur d'un navire de plaisance ou d'un navire de pêche qui enfreint l'article 2.5.3.4, qui s'oppose à l'ouverture d'une enquête ou se dérobe à l'immobilisation telle que visée à l'article 4.2.1.34, § 6 à 7;	2° le patron ou le conducteur d'un navire de plaisance ou d'un navire de pêche qui enfreint l'article 2.5.3.4, qui s'oppose à l'ouverture d'une enquête ou se dérobe à l'immobilisation telle que visée à l'article 4.2.1.34, § 6 à 7;
3° les officiers ou d'autres membres de l'équipage d'un navire qui enfreignent l'article 2.5.3.4, 2.5.3.7 ou 2.5.3.10 ou les arrêtés d'exécution y afférents, qui s'opposent aux dispositions des articles 4.2.1.9, § 1er, 4.2.1.10, 4.2.1.14, 4.2.1.33 et 4.2.1.34, § 2 à 7, ou qui n'observent pas les obligations imposées par ces dispositions.	3° les officiers ou d'autres membres de l'équipage d'un navire qui enfreignent l'article 2.5.3.4, 2.5.3.7 ou 2.5.3.10 **[…]**, qui s'opposent aux dispositions des articles 4.2.1.9, § 1er, 4.2.1.10, 4.2.1.14, 4.2.1.33 et 4.2.1.34, § 2 à 7, ou qui n'observent pas les obligations imposées par ces dispositions.
	4° le commandant, les officiers ou d'autres membres de l'équipage qui enfreignent les arrêtés d'exécution du livre 2, titre 5, chapitre 3.
§ 3. Dans les cas suivants, le juge prononce de quelque façon que ce soit une peine d'emprisonnement :	§ 3. Dans les cas suivants, le juge prononce de quelque façon que ce soit une peine d'emprisonnement :
1° l'infraction a causé des dommages significatifs et étendus à la qualité des eaux, à des espèces animales et végétales ou à des parties de celles-ci;	1° l'infraction a causé des dommages significatifs et étendus à la qualité des eaux, à des espèces animales et végétales ou à des parties de celles-ci;
2° l'infraction a été commise dans le cadre d'une organisation criminelle définie par l'article 324bis du Code pénal.	2° l'infraction a été commise dans le cadre d'une organisation criminelle définie par l'article 324bis du Code pénal.

3° l'infraction a causé la mort d'une personne.	3° l'infraction a causé la mort d'une personne.
§ 4. Le paragraphe précédent s'applique sous réserve du droit international, notamment l'article 230 de la Convention de l'ONU sur le droit de la mer.	§ 4. Le paragraphe précédent s'applique sous réserve du droit international, notamment l'article 230 de la Convention de l'ONU sur le droit de la mer.
§ 5. Celui qui est condamné à une amende pénale visée au paragraphe 1 ou 2 ou qui consent à conclure une transaction conformément à l'article 216bis du Code d'instruction criminelle est tenu de verser directement vingt pour cent du montant de l'amende prononcée ou de la transaction au Fonds environnement.	§ 5. Celui qui est condamné à une amende pénale visée au paragraphe 1 ou 2 ou qui consent à conclure une transaction conformément à l'article 216bis du Code d'instruction criminelle est tenu de verser directement vingt pour cent du montant de l'amende prononcée ou de la transaction au Fonds environnement.
§ 6. Sans préjudice de l'application du Livre I du Code pénal, la personne physique identifiée, par dérogation à l'article 5, alinéa 2, du Code pénal, peut toujours être condamnée, en même temps que la personne morale responsable, pour l'infraction aux articles 2.5.3.1 à 2.5.3.11 ou 4.2.1.32 à 4.2.1.41 du présent code ou les arrêtés d'exécution du livre 2, titre 5, chapitre 3.	§ 6. Sans préjudice de l'application du Livre I du Code pénal, la personne physique identifiée, par dérogation à l'article 5, alinéa 2, du Code pénal, peut toujours être condamnée, en même temps que la personne morale responsable, pour l'infraction aux articles 2.5.3.1 à **2.5.3.12** ou 4.2.1.32 à 4.2.1.41 du présent code ou les arrêtés d'exécution du livre 2, titre 5, chapitre 3.
§ 7. Les navires immobilisés en mer ou dans des ports belges en vertu de l'article 4.2.1.34, § 6 à 7, sont libérés aussitôt qu'une somme est déposée à titre de cautionnement à la Caisse de dépôts et consignations, d'un montant égal aux amendes maximales prévues aux paragraphes 1er et 2, majoré des décimes additionnels. Le versement de la caution peut, sans occasionner de frais pour l'autorité, être remplacé par une garantie bancaire, accordée par une banque établie en Belgique.	§ 7. Les navires immobilisés en mer ou dans des ports belges en vertu de l'article 4.2.1.34, § 6 à 7, sont libérés aussitôt qu'une somme est déposée à titre de cautionnement à la Caisse de dépôts et consignations, d'un montant égal aux amendes maximales prévues aux paragraphes 1er et 2, majoré des décimes additionnels. Le versement de la caution peut, sans occasionner de frais pour l'autorité, être remplacé par une garantie bancaire, accordée par une banque établie en Belgique.
§ 8. L'amende imposée par une décision judiciaire coulée en force de chose jugée, une transaction ou une décision définitive consécutive à une poursuite administrative, selon le cas, est récupérée sur le cautionnement.	§ 8. L'amende imposée par une décision judiciaire coulée en force de chose jugée, une transaction ou une décision définitive consécutive à une poursuite administrative, selon le cas, est récupérée sur le cautionnement.
Le solde du montant est immédiatement restitué.	Le solde du montant est immédiatement restitué.
Les intérêts de la somme consignée s'ajoutent au cautionnement.	Les intérêts de la somme consignée s'ajoutent au cautionnement.
	§ 9. Par dérogation à l'article 4.1.1.1 et aux paragraphes 1er et 2, les rejets de substances nocives interdites dans l'atmosphère par les navires sont uniquement punis d'une amende administrative.
Sous-Section 5. - Affrètement et transport	Sous-Section 5. - Affrètement et transport
Art. 4.1.2.50. Infraction au Règlement concernant les droits des passagers	Art. 4.1.2.50. Infraction au Règlement concernant les droits des passagers
§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 1 :	§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 1 :

1° quiconque commet une infraction à l'article 4, alinéa 1er, du Règlement concernant les droits des passagers;	1° quiconque commet une infraction à l'article 4, alinéa 1er, du Règlement concernant les droits des passagers;
2° quiconque commet une infraction à l'article 12 du Règlement concernant les droits des passagers;	2° quiconque commet une infraction à l'article 12 du Règlement concernant les droits des passagers;
§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 2 :	§ 2. Est puni d'une sanction de niveau 2 :
1° quiconque commet une infraction à l'article 6 du Règlement concernant les droits des passagers;	1° quiconque commet une infraction à l'article 6 du Règlement concernant les droits des passagers;
2° quiconque commet une infraction à l'article 8 du Règlement concernant les droits des passagers;	2° quiconque commet une infraction à l'article 8 du Règlement concernant les droits des passagers;
3° quiconque commet une infraction à l'article 15 du Règlement concernant les droits des passagers;	3° quiconque commet une infraction à l'article 15 du Règlement concernant les droits des passagers;
4° quiconque commet une infraction à l'article 16 du Règlement concernant les droits des passagers;	4° quiconque commet une infraction à l'article 16 du Règlement concernant les droits des passagers;
5° quiconque commet une infraction à l'article 17 du Règlement concernant les droits des passagers;	5° quiconque commet une infraction à l'article 17 du Règlement concernant les droits des passagers;
6° quiconque commet une infraction à l'article 18 du Règlement concernant les droits des passagers;	6° quiconque commet une infraction à l'article 18 du Règlement concernant les droits des passagers;
7° quiconque commet une infraction à l'article 19 du Règlement concernant les droits des passagers;	7° quiconque commet une infraction à l'article 19 du Règlement concernant les droits des passagers;
8° quiconque commet une infraction à l'article 22 du Règlement concernant les droits des passagers;	8° quiconque commet une infraction à l'article 22 du Règlement concernant les droits des passagers;
§ 3. Est puni d'une sanction de niveau 3 :	§ 3. Est puni d'une sanction de niveau 3 :
1° quiconque commet une infraction à l'article 7, alinéa 1er, du Règlement concernant les droits des passagers;	1° quiconque commet une infraction à l'article 7, alinéa 1er, du Règlement concernant les droits des passagers;
2° quiconque commet une infraction à l'article 9 du Règlement concernant les droits des passagers;	2° quiconque commet une infraction à l'article 9 du Règlement concernant les droits des passagers;
3° quiconque commet une infraction à l'article 10 du Règlement concernant les droits des passagers;	3° quiconque commet une infraction à l'article 10 du Règlement concernant les droits des passagers;
4° quiconque commet une infraction à l'article 11 du Règlement concernant les droits des passagers;	4° quiconque commet une infraction à l'article 11 du Règlement concernant les droits des passagers;
5° quiconque commet une infraction à l'article 13 du Règlement concernant les droits des passagers;	5° quiconque commet une infraction à l'article 13 du Règlement concernant les droits des passagers;
6° quiconque commet une infraction à l'article 23 du Règlement concernant les droits des passagers;	6° quiconque commet une infraction à l'article 23 du Règlement concernant les droits des passagers;
§ 4. Est puni d'une sanction de niveau 4 :	§ 4. Est puni d'une sanction de niveau 4 :

1° quiconque commet une infraction à l'article 4, alinéa 2, du Règlement concernant les droits des passagers;	1° quiconque commet une infraction à l'article 4, alinéa 2, du Règlement concernant les droits des passagers;
2° quiconque commet une infraction à l'article 7, alinéa 2, du Règlement concernant les droits des passagers;	2° quiconque commet une infraction à l'article 7, alinéa 2, du Règlement concernant les droits des passagers;
3° quiconque commet une infraction à l'article 14 du Règlement concernant les droits des passagers;	3° quiconque commet une infraction à l'article 14 du Règlement concernant les droits des passagers;
4° quiconque commet une infraction à l'article 24 du Règlement concernant les droits des passagers;	4° quiconque commet une infraction à l'article 24 du Règlement concernant les droits des passagers;
	§ 5. Par dérogation à l'article 4.1.1.1 et aux paragraphes 1er et 2, les infractions visées au présent article sont uniquement punies d'une amende administrative.
Art. 4.1.2.56. Infraction aux articles 3.3.2.1 à 3.3.2.5	Art. 4.1.2.56. Infraction aux articles 3.3.2.1 à 3.3.2.5
Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque enfreint les articles 3.3.2.1 à 3.3.2.5 ou les arrêtés d'exécution y afférents.	Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque enfreint les articles 3.3.2.1 à 3.3.2.5 ou les arrêtés d'exécution y afférents.
	Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative.
Art. 4.1.2.57. Infraction aux articles 3.3.4.1	Art. 4.1.2.57. Infraction aux articles 3.3.4.1
Toute personne qui exploite un navire estuaire sans avoir à bord les certificats valables conformément à l'article 3.3.4.1. ou conformément à l'article 2.3.2.14, § 4, disponibles dans un registre électronique, est sanctionné par une sanction du niveau 5. Cependant, aucune sanction d'emprisonnement ou de peine de prison n'est infliguée.	Toute personne qui exploite un navire estuaire sans avoir à bord les certificats valables conformément à l'article 3.3.4.1. ou conformément à l'article 2.3.2.14, § 4, disponibles dans un registre électronique, est sanctionné par une sanction du niveau 5. **Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative**
Art. 4.1.2.63. Infraction à l'article 4.2.2.6	Art. 4.1.2.63. Infraction à l'article 4.2.2.6
§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque commet une infraction aux décisions prises en exécution de l'article 4.2.2.6.	§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque commet une infraction aux décisions prises en exécution de l'article 4.2.2.6.
§ 2. Lors de la constatation d'une des infractions visées au paragraphe 1er, si le fait n'a pas causé de dommage à des tiers et moyennant l'accord du contrevenant, une somme peut être immédiatement perçue. Le Roi détermine :	§ 2. Lors de la constatation d'une des infractions visées au paragraphe 1er, si le fait n'a pas causé de dommage à des tiers et moyennant l'accord du contrevenant, une somme peut être immédiatement perçue. Le Roi détermine :
1° le montant de la somme précitée, qui ne peut pas être inférieur à 500 euros sans toutefois dépasser le maximum de l'amende applicable à l'infraction, majoré des décimes additionnels;	1° le montant de la somme précitée, qui ne peut pas être inférieur à 500 euros sans toutefois dépasser le maximum de l'amende applicable à l'infraction, majoré des décimes additionnels;
2° les autres règles relatives au recouvrement de la somme.	2° les autres règles relatives au recouvrement de la somme.
Le paiement de la somme éteint l'action publique et les poursuites administratives, sauf si	Le paiement de la somme éteint l'action publique et les poursuites administratives, sauf si

le Ministère public notifie à l'intéressé, dans le mois à compter du jour du paiement, qu'il entend exercer l'action publique. Cette notification a lieu par un envoi recommandé; elle est réputée faite le premier jour ouvrable suivant celui du dépôt.	le Ministère public notifie à l'intéressé, dans le mois à compter du jour du paiement, qu'il entend exercer l'action publique. Cette notification a lieu par un envoi recommandé; elle est réputée faite le premier jour ouvrable suivant celui du dépôt.
§ 3. Si le contrevenant ou son représentant légal en Belgique ne paie pas immédiatement la somme proposée, il devra consigner entre les mains des contrôleurs de la navigation agissant ou des membres du personnel de la Police de la navigation une somme destinée à couvrir l'amende due et les frais de justice éventuels.	§ 3. Si le contrevenant ou son représentant légal en Belgique ne paie pas immédiatement la somme proposée, il devra consigner entre les mains des contrôleurs de la navigation agissant ou des membres du personnel de la Police de la navigation une somme destinée à couvrir l'amende due et les frais de justice éventuels.
Le Roi détermine le montant de la somme à consigner, ainsi que les modalités de sa perception.	Le Roi détermine le montant de la somme à consigner, ainsi que les modalités de sa perception.
Le navire piloté par le contrevenant sera immobilisé, à ses frais et à ses risques, jusqu'au paiement de la somme précitée et jusqu'à la fourniture de la preuve que les coûts exposés le cas échéant pour la garde du navire ont été payés.	Le navire piloté par le contrevenant sera immobilisé, à ses frais et à ses risques, jusqu'au paiement de la somme précitée et jusqu'à la fourniture de la preuve que les coûts exposés le cas échéant pour la garde du navire ont été payés.
Si la somme précitée n'est pas payée à l'expiration d'un délai de 96 heures à compter du constat de l'infraction, le Ministère public pourra ordonner la saisie du navire.	Si la somme précitée n'est pas payée à l'expiration d'un délai de 96 heures à compter du constat de l'infraction, le Ministère public pourra ordonner la saisie du navire.
Un avis de saisie est envoyé au propriétaire du navire ou à son représentant en Belgique dans les deux jours ouvrables.	Un avis de saisie est envoyé au propriétaire du navire ou à son représentant en Belgique dans les deux jours ouvrables.
Les risques et les frais afférents au navire restent à charge du contrevenant pendant la durée de la saisie.	Les risques et les frais afférents au navire restent à charge du contrevenant pendant la durée de la saisie.
La saisie est levée après justification du paiement de la somme à consigner et des frais de conservation éventuellement exposés.	La saisie est levée après justification du paiement de la somme à consigner et des frais de conservation éventuellement exposés.
§ 4. Si cette action publique aboutit à une condamnation de l'intéressé ou de son présentant en Belgique ou si la poursuite administrative aboutit à l'imposition d'une amende administrative, les dispositions suivantes seront d'application :	§ 4. Si cette action publique aboutit à une condamnation de l'intéressé ou de son présentant en Belgique ou si la poursuite administrative aboutit à l'imposition d'une amende administrative, les dispositions suivantes seront d'application :
1° la somme perçue ou consignée est imputée sur les frais de justice, l'amende prononcée et les contributions légales dues à l'Etat; l'excédent éventuel est restitué;	1° la somme perçue ou consignée est imputée sur les frais de justice, l'amende prononcée et les contributions légales dues à l'Etat; l'excédent éventuel est restitué;
2° si le navire est saisi, le jugement ordonne que l'administration compétente pour la gestion des Domaines procède à la vente du navire, à défaut du paiement de l'amende, des frais de justice et des contributions légales dues à l'Etat dans un délai de quarante jours du prononcé du	2° si le navire est saisi, le jugement ordonne que l'administration compétente pour la gestion des Domaines procède à la vente du navire, à défaut du paiement de l'amende, des frais de justice et des contributions légales dues à l'Etat dans un délai de quarante jours du prononcé du

jugement; cette décision est exécutoire nonobstant tout recours.	jugement; cette décision est exécutoire nonobstant tout recours.
La recette de la vente du navire appartient de plein droit à l'Etat pour la partie des amendes prononcées, des frais de justice, ainsi que les frais éventuels de remorquage et de conservation du navire et les contributions légales dues à l'Etat. L'excédent éventuel est restitué au propriétaire du navire vendu.	La recette de la vente du navire appartient de plein droit à l'Etat pour la partie des amendes prononcées, des frais de justice, ainsi que les frais éventuels de remorquage et de conservation du navire et les contributions légales dues à l'Etat. L'excédent éventuel est restitué au propriétaire du navire vendu.
§ 5. En cas d'acquittement de l'intéressé, ou, en cas de poursuite administrative, si aucune amende administrative n'est imposée, la somme perçue ou consignée ou le navire saisi est restitué; les frais éventuels de conservation, y compris les coûts de remorquage, sont à charge de l'Etat.	§ 5. En cas d'acquittement de l'intéressé, ou, en cas de poursuite administrative, si aucune amende administrative n'est imposée, la somme perçue ou consignée ou le navire saisi est restitué; les frais éventuels de conservation, y compris les coûts de remorquage, sont à charge de l'Etat.
§ 6. En cas de condamnation conditionnelle de l'intéressé ou de suspension du prononcé, si, pour l'intégralité de l'amende administrative imposée, un sursis d'exécution est accordé ou l'autorité de sanction procède à une simple déclaration de culpabilité, la somme perçue ou consignée est restituée après déduction des frais de justice éventuellement dus; le navire saisi est restitué après justification du paiement des frais éventuels de conservation, y compris les coûts de remorquage, et des frais de justice dus à l'Etat.	§ 6. En cas de condamnation conditionnelle de l'intéressé ou de suspension du prononcé, si, pour l'intégralité de l'amende administrative imposée, un sursis d'exécution est accordé ou l'autorité de sanction procède à une simple déclaration de culpabilité, la somme perçue ou consignée est restituée après déduction des frais de justice éventuellement dus; le navire saisi est restitué après justification du paiement des frais éventuels de conservation, y compris les coûts de remorquage, et des frais de justice dus à l'Etat.
§ 7. Lorsque le Ministère public décide de ne pas poursuivre, que l'autorité de sanction classe l'affaire sans suite ou lorsque l'action publique et les poursuites administratives sont éteintes ou prescrites, la somme consignée ou le navire saisi est restitué.	§ 7. Lorsque le Ministère public décide de ne pas poursuivre, que l'autorité de sanction classe l'affaire sans suite ou lorsque l'action publique et les poursuites administratives sont éteintes ou prescrites, la somme consignée ou le navire saisi est restitué.
§ 8. Les contrôleurs de la navigation et les membres du personnel de la Police de la navigation sont chargés de l'exécution des paragraphes 2 à 7, pour autant qu'ils aient été individuellement mandatés à cette fin par le procureur général près la Cour d'Appel dans le ressort de laquelle ces agents ont leur lieu d'affectation.	§ 8. Les contrôleurs de la navigation et les membres du personnel de la Police de la navigation sont chargés de l'exécution des paragraphes 2 à 7, pour autant qu'ils aient été individuellement mandatés à cette fin par le procureur général près la Cour d'Appel dans le ressort de laquelle ces agents ont leur lieu d'affectation.
	Section 5. – Navigation de plaisance
	Art. 4.1.2.64. Infractions au Livre 5
	§ 1er. Le propriétaire d'un navire de plaisance utilisé dans les eaux belges, excepté la ZEE, et non enregistré conformément à l'article 5.2.1.1 et la personne qui navigue avec ce navire à ce moment-là sont sanctionnés par une amende administrative de niveau 2.
	§ 2. Les infractions aux autres dispositions de la section 1re du chapitre 1er du titre 2 du livre 5

	et ses arrêtés d'exécution sont sanctionnées par une amende administrative de niveau 1.
	§ 3. Les infractions aux dispositions de la section 1re du chapitre 2 du titre 2 du livre 5 et ses arrêtés d'exécution sont sanctionnées par une amende administrative de niveau 3.
	§ 4. Naviguer avec un navire de plaisance sans disposer du brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire correct est sanctionné par une amende administrative de niveau 2.
	§ 5. Les infractions aux autres dispositions de la section 2 du chapitre 2 du titre 2 du livre 5 et ses arrêtés d'exécution sont sanctionnées par une amende administrative de niveau 1.
	§ 6. Les infractions à l'article 5.5.2.1 sont sanctionnées par une amende administrative de niveau 3. Les infractions aux dispositions déterminées en exécution de l'article 5.2.2.2, 2° sont sanctionnées par une amende administrative de niveau 2.
	§ 7. Les infractions aux arrêtés d'exécution déterminés en exécution de l'article 5.1.1.2, § 3 et de l'article 5.3.1.2 sont sanctionnées par une amende administrative de niveau 2.
	§ 8. Si les infractions sont commises avec un navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles, les montants visés aux paragraphes 1 à 5 sont doublés.
TITRE 2. - Constatation des infractions	TITRE 2. - Constatation des infractions
CHAPITRE 1er. - Le Contrôle de la navigation	CHAPITRE 1er. - Le Contrôle de la navigation
Section 1ère. - Organisation et compétences générales	Section 1ère. - Organisation et compétences générales
Art. 4.2.1.1. Organisation	Art. 4.2.1.1. Organisation
Le Roi règle l'organisation du Contrôle de la navigation et détermine plus particulièrement sa structure hiérarchique. Il peut déterminer plus précisément la manière dont les contrôleurs de la navigation qui en font partie doivent accomplir leurs tâches.	Le Roi règle l'organisation du Contrôle de la navigation et détermine plus particulièrement sa structure hiérarchique. Il peut déterminer plus précisément la manière dont les contrôleurs de la navigation qui en font partie doivent accomplir leurs tâches.
Art. 4.2.1.9. Recherche et visite domiciliaire	Art. 4.2.1.9. Recherche et visite domiciliaire
§ 1er. Les contrôleurs de la navigation et les experts désignés le cas échéant par leurs soins peuvent, dans l'exercice de leur mission, pénétrer librement, à toute heure du jour et de la nuit, sans avertissement préalable, dans tous les navires et moyens de transport, en ce compris les navires belges qui se trouvent en dehors des eaux belges, ainsi que pénétrer dans tous les locaux qui ont trait à la navigation et tous les autres lieux qui sont soumis à leur surveillance ou dans lesquels ils peuvent avoir un motif	§ 1er. Les contrôleurs de la navigation et les experts désignés le cas échéant par leurs soins peuvent, dans l'exercice de leur mission, pénétrer librement, à toute heure du jour et de la nuit, sans avertissement préalable, dans tous les navires et moyens de transport, en ce compris les navires belges qui se trouvent en dehors des eaux belges, ainsi que pénétrer dans tous les locaux qui ont trait à la navigation et tous les autres lieux qui sont soumis à leur surveillance ou dans lesquels ils peuvent avoir un motif

raisonnable de supposer que s'y déroulent des activités soumises à leur surveillance, pour autant qu'ils l'estiment raisonnablement nécessaire en vue de l'accomplissement de leur mission.	raisonnable de supposer que s'y déroulent des activités soumises à leur surveillance, pour autant qu'ils l'estiment raisonnablement nécessaire en vue de l'accomplissement de leur mission.
Si nécessaire, ils pourront faire appel à la force publique afin d'avoir accès à ces endroits.	Si nécessaire, ils pourront faire appel à la force publique afin d'avoir accès à ces endroits.
	Les contrôleurs de la navigation et les experts désignés le cas échéant par leurs soins peuvent, dans l'exercice de leur mission, pénétrer librement, à toute heure du jour et de la nuit, sans avertissement préalable, dans tous les ports de plaisance belges .
§ 2. Les contrôleurs de la navigation ont uniquement accès aux espaces habités dans les cas suivants :	§ 2. Les contrôleurs de la navigation ont uniquement accès aux espaces habités dans les cas suivants :
1° lorsqu'ils se rendent sur place pour constater une infraction en flagrant délit;	1° lorsqu'ils se rendent sur place pour constater une infraction en flagrant délit;
2° à la demande ou avec l'accord de la personne qui a la jouissance réelle de l'espace habité; la demande ou l'accord doit être donné par écrit et préalablement à la visite domiciliaire;	2° à la demande ou avec l'accord de la personne qui a la jouissance réelle de l'espace habité; la demande ou l'accord doit être donné par écrit et préalablement à la visite domiciliaire;
3° en cas d'appel provenant de ce lieu;	3° en cas d'appel provenant de ce lieu;
4° en cas d'incendie ou d'inondation;	4° en cas d'incendie ou d'inondation;
5° lorsqu'ils sont en possession d'une autorisation de visite domiciliaire délivrée par le juge d'instruction. Dans ce cas, la visite domiciliaire est effectuée sous la direction d'un contrôleur de la navigation qui a la qualité d'officier de police judiciaire auxiliaire procureur du Roi, conformément à l'article 4.2.1.3.	5° lorsqu'ils sont en possession d'une autorisation de visite domiciliaire délivrée par le juge d'instruction. Dans ce cas, la visite domiciliaire est effectuée sous la direction d'un contrôleur de la navigation qui a la qualité d'officier de police judiciaire auxiliaire procureur du Roi, conformément à l'article 4.2.1.3.
§ 3. Pour obtenir une autorisation de visite domiciliaire, les contrôleurs de la navigation adressent une demande motivée au juge d'instruction. Cette demande contient au moins les données suivantes :	§ 3. Pour obtenir une autorisation de visite domiciliaire, les contrôleurs de la navigation adressent une demande motivée au juge d'instruction. Cette demande contient au moins les données suivantes :
1° l'identification des espaces habités qui font l'objet de la visite domiciliaire;	1° l'identification des espaces habités qui font l'objet de la visite domiciliaire;
2° la législation dont le respect est vérifié dans le cas d'espèce;	2° la législation dont le respect est vérifié dans le cas d'espèce;
3° les infractions qui font l'objet du contrôle;	3° les infractions qui font l'objet du contrôle;
4° tous les documents et renseignements desquels il ressort qu'une visite domiciliaire est nécessaire.	4° tous les documents et renseignements desquels il ressort qu'une visite domiciliaire est nécessaire.
Les contrôleurs de la navigation peuvent obtenir une autorisation de visite domiciliaire pour l'accès aux espaces habités après 21 heures et avant 5 heures moyennant une motivation spéciale de la demande au juge de police.	Les contrôleurs de la navigation peuvent obtenir une autorisation de visite domiciliaire pour l'accès aux espaces habités après 21 heures et avant 5 heures moyennant une motivation spéciale de la demande au juge de police.

§ 4. Le juge de police décide d'autoriser une visite domiciliaire dans un délai de 48 heures maximum après réception de la demande.	§ 4. Le juge de police décide d'autoriser une visite domiciliaire dans un délai de 48 heures maximum après réception de la demande.
Cette décision est motivée.	Cette décision est motivée.
La décision à propos d'une demande de visite domiciliaire après 21 heures et avant 5 heures doit être spécialement motivée.	La décision à propos d'une demande de visite domiciliaire après 21 heures et avant 5 heures doit être spécialement motivée.
Aucune voie de recours n'est possible contre la décision du juge de police.	Aucune voie de recours n'est possible contre la décision du juge de police.
A l'exception des pièces qui permettent de déduire l'identité de l'auteur d'une éventuelle plainte ou dénonciation et sans préjudice de l'application de l'article 4.2.1.19, § 2, toutes les pièces motivant l'obtention d'une autorisation de visite domiciliaire, telle que visée au paragraphe 2, alinéa 1er, doivent être versées au dossier répressif ou au dossier dans le cadre duquel une amende administrative peut être infligée.	A l'exception des pièces qui permettent de déduire l'identité de l'auteur d'une éventuelle plainte ou dénonciation et sans préjudice de l'application de l'article 4.2.1.19, § 2, toutes les pièces motivant l'obtention d'une autorisation de visite domiciliaire, telle que visée au paragraphe 2, alinéa 1er, doivent être versées au dossier répressif ou au dossier dans le cadre duquel une amende administrative peut être infligée.
Art. 4.2.1.23. Données à reprendre	Art. 4.2.1.23. Données à reprendre
Tout procès-verbal constatant une infraction aux dispositions du présent code ou des arrêtés d'exécution y afférents contient au moins les données suivantes :	Tout procès-verbal constatant une infraction aux dispositions du présent code ou des arrêtés d'exécution y afférents contient au moins les données suivantes :
1° l'identité du fonctionnaire verbalisant;	1° l'identité du fonctionnaire verbalisant;
2° la disposition en vertu de laquelle le fonctionnaire verbalisant est compétent pour agir;	2° la disposition en vertu de laquelle le fonctionnaire verbalisant est compétent pour agir;
3° le lieu et la date de l'infraction;	3° le lieu et la date de l'infraction;
4° l'identité de l'auteur présumé et des personnes intéressées;	4° l'identité de l'auteur présumé et des personnes intéressées;
5° la disposition légale violée;	5° la disposition légale violée;
6° un exposé succinct des faits en rapport avec les infractions commises;	6° un exposé succinct des faits en rapport avec les infractions commises;
7° les date et lieu de rédaction du procès-verbal, le lien éventuel avec d'autres procès-verbaux, et, le cas échéant, l'inventaire des annexes.	7° les date et lieu de rédaction du procès-verbal, le lien éventuel avec d'autres procès-verbaux, et, le cas échéant, l'inventaire des annexes.
Le Roi peut établir des prescriptions générales de forme applicables aux procès-verbaux de constatation d'une infraction.	Le Roi peut établir des prescriptions générales de forme applicables aux procès-verbaux de constatation d'une infraction.
	L'article 11 de la loi du 15 juin 1935 concernant l'emploi des langues en matière judiciaire est applicable à un procès-verbal constatant une infraction pour laquelle seule une amende administrative peut être infligée.
Art. 4.2.1.25. Copie pour l'auteur	Art. 4.2.1.25. Copie pour l'auteur
Une copie du procès-verbal constatant une infraction est communiquée à l'auteur présumé de l'infraction. S'il s'agit d'un auteur présumé étranger, la copie sera adressée à son représentant en Belgique ou à l'auteur.	Une copie du procès-verbal constatant une infraction est communiquée à l'auteur présumé de l'infraction. S'il s'agit d'un auteur présumé étranger, la copie sera adressée à son représentant en Belgique ou à l'auteur.

A défaut, l'auteur présumé peut, à tout moment, en obtenir une copie, soit auprès de l'autorité qui a dressé le procès- verbal, soit auprès de l'autorité de sanction.	A défaut, l'auteur présumé peut, à tout moment, en obtenir une copie, soit auprès de l'autorité qui a dressé le procès- verbal, soit auprès de l'autorité de sanction.
	S'il s'agit d'un auteur présumé étranger, la procédure se déroule par l'intermédiaire de son représentant légal en Belgique. Si aucun représentant légal n'est désigné en Belgique mais que l'auteur présumé travaille avec un agent maritime, l'agent maritime est présumé être le représentant légal de l'auteur présumé. Lorsque la procédure se déroule par l'intermédiaire d'un représentant légal, le choix du domicile est réputé avoir été fait au représentant légal conformément à l'article 39 du Code judiciaire.
Art. 4.2.1.26. Force probante	Art. 4.2.1.26. Force probante
§ 1er. Les procès-verbaux dressés par les contrôleurs de la navigation font foi jusqu'à preuve du contraire pour autant que, conformément à l'article 4.2.1.25, alinéa 1er ou 2, une copie en soit transmise dans un délai de quinze jours prenant cours le lendemain du jour de la constatation de l'infraction.	§ 1er. Les procès-verbaux dressés par les contrôleurs de la navigation font foi jusqu'à preuve du contraire pour autant que, conformément à l'article 4.2.1.25, alinéa 1er ou 2, une copie en soit transmise dans un délai de quinze jours **après la clôture du procès-verbal**.
Lorsque l'auteur présumé de l'infraction ne peut pas être identifié le jour de la constatation de l'infraction, le délai de quinze jours commence à courir le jour où l'auteur présumé de l'infraction a pu être identifié de façon certaine par les contrôleurs de la navigation.	Lorsque l'auteur présumé de l'infraction ne peut pas être identifié le jour de la constatation de l'infraction, le délai de quinze jours commence à courir le jour où l'auteur présumé de l'infraction a pu être identifié de façon certaine par les contrôleurs de la navigation.
Lorsque le jour de l'échéance, qui est compris dans ce délai, est un samedi, un dimanche ou un jour férié légal, il est reporté au plus prochain jour ouvrable.	Lorsque le jour de l'échéance, qui est compris dans ce délai, est un samedi, un dimanche ou un jour férié légal, il est reporté au plus prochain jour ouvrable.
Pour l'application du délai visé à l'alinéa 1er, la fourniture d'un avertissement, la fixation d'un délai pour respecter ses obligations ou l'adoption des mesures visées aux articles 4.2.1.5 à 4.2.1.18 et 4.2.1.20, § 1er, n'emportent pas la constatation de l'infraction.	Pour l'application du délai visé à l'alinéa 1er, la fourniture d'un avertissement, la fixation d'un délai pour respecter ses obligations ou l'adoption des mesures visées aux articles 4.2.1.5 à 4.2.1.18 et 4.2.1.20, § 1er, n'emportent pas la constatation de l'infraction.
§ 2. Les constatations matérielles faites dans un procès-verbal constatant une infraction par les contrôleurs de la navigation peuvent être utilisées, avec la même force probante, par les autres contrôleurs de la navigation, ainsi que par les fonctionnaires chargés de la surveillance du respect d'une autre réglementation.	§ 2. Les constatations matérielles faites dans un procès-verbal constatant une infraction par les contrôleurs de la navigation peuvent être utilisées, avec la même force probante, par les autres contrôleurs de la navigation, ainsi que par les fonctionnaires chargés de la surveillance du respect d'une autre réglementation.
	Section 2/1. – Le procès-verbal électronique
	Art. 4.2.1.26/1 Notions
	Pour l'application de la présente section et de ses arrêtés d'exécution, l'on entend par :

	1° le Comité de gestion : le Comité de gestion de la banque de données e-PV visé à l'article 100/8 du Code pénal social ;
	2° la carte d'identité électronique : la carte d'identité électronique visée par la loi du 19 juillet 1991 relative aux registres de la population, aux cartes d'identité, aux cartes d'étranger et aux documents de séjour ;
	3° l'e-PV : le procès-verbal de constatation des infractions qui est établi, enregistré et envoyé conformément au modèle visé à l'article 3, § 1er, alinéa 1er, au moyen de l'application informatique conçue à cette fin visée à l'article 100/2, alinéa 1er, du Code pénal social ;
	4° la banque de données e-PV : la banque de données visée à l'article 100/6 du Code pénal social, dans laquelle sont intégrées et conservées les données des e-PV qui sont contenues dans le modèle visé à l'article 3, § 1er, alinéa 1er, ainsi que les données contenues dans les annexes de ces e-PV.
	Art. 4.2.1.26/2. Usage facultatif
	Pour établir les procès-verbaux, le Contrôle de la navigation peut faire usage de l'application informatique conçue à cette fin visée à l'article 100/2, alinéa 1er, du Code pénal social.
	Art. 4.2.1.26/3 Accès aux données
	§ 1er. Les données qui sont reprises dans un procès-verbal établi durant l'exercice des devoirs prescrits par l'autorité judiciaire ne sont en aucun cas accessibles sans l'autorisation expresse de cette dernière, sauf pour l'auteur ou les auteurs de l'e-PV et à l'exception des données suivantes :
	1° la date d'établissement du procès-verbal ;
	2° le numéro du procès-verbal ;
	3° l'indication du fait qu'il s'agit d'un procès-verbal établi d'initiative par le verbalisant ou en exécution d'un devoir prescrit par une autorité judiciaire ;
	4° le service auquel appartient l'agent verbalisant ;
	5° le nom de l'agent verbalisant ;
	6° l'identité et l'adresse du domicile ou du siège social de toute personne suspectée d'être (co)auteur d'une infraction ;
	7° l'identité et l'adresse du domicile ou du siège social de toute personne qui est tenue civilement responsable pour une infraction ;
	8° le cas échéant, le nom et le numéro d'identification à la sécurité sociale de tout

	travailleur ou de toute personne concerné(e) ou considéré(e) comme étant concerné(e) par une infraction ;
	9° la qualification de l'/des infraction(s) constatée(s).
	§ 2. Le ministère public près les cours et tribunaux et les juges d'instruction ont accès aux données de la banque de données e-PV dans le cadre de l'exercice de leur mission légale.
	§ 3. Par dérogation au paragraphe 1er, le ministère public peut retarder à l'égard des personnes visées dans ce paragraphe, à l'exception de l'auteur ou des auteurs de l'e-PV, l'accès aux données contenues dans un e-PV déterminé lorsque et tant que le magistrat compétent est d'avis que cet accès peut constituer un danger pour l'exercice de l'action pénale ou pour la sécurité d'une personne.
	§ 4. Les données en E-PV sont conservés pendant 10 ans après la date de l'infractions. Le raisponsable du traitement est le Service public fédérale Mobilité et Transports.
	Art. 4.2.1.26/4. Signature
	§ 1er. L'e-PV est signé par son auteur ou ses auteurs de manière électronique au moyen de la signature électronique qualifiée au sens de l'article 3.12 du Règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur et abrogeant la Directive 1999/93/CE.
	Le Roi peut, de la façon prévue à l'article 100/3, § 1er, alinéa 2, du Code pénal social, prévoir que l'e-PV peut être signé par son auteur ou ses auteurs de manière électronique au moyen d'un autre système qui permet de déterminer l'identité du signataire et l'intégrité de l'e-PV signé avec des garanties suffisantes.
	§ 2. Pour l'application du présent chapitre, sans préjudice des articles 1322 et suivants du Code civil, l'e-PV qui a été signé de manière électronique par son auteur ou ses auteurs, conformément au paragraphe 1er, est assimilé à un procès-verbal sur support papier signé au moyen d'une signature manuscrite. ».
Art. 4.2.1.32. Directives relatives aux navires	Art. 4.2.1.32. Directives relatives aux navires
§ 1er. Les contrôleurs de la navigation désignés à cet effet peuvent à tout moment donner les directives qu'ils jugent nécessaires pour l'application des articles 2.5.3.1 à 2.5.3.11 du	§ 1er. Les contrôleurs de la navigation désignés à cet effet peuvent à tout moment donner les directives qu'ils jugent nécessaires pour l'application des articles 2.5.3.1 à **2.5.3.12** du

présent code et des arrêtés d'exécution y afférents, entre autres faire exécuter certains travaux ou certains actes en vue d'éviter ou de limiter un rejet.	présent code et des arrêtés d'exécution y afférents, entre autres faire exécuter certains travaux ou certains actes en vue d'éviter ou de limiter un rejet.
§ 2. Les contrôleurs de la navigation et les membres du personnel de la Police de la navigation sont plus particulièrement compétents pour vérifier :	§ 2. Les contrôleurs de la navigation et les membres du personnel de la Police de la navigation sont plus particulièrement compétents pour vérifier :
1° si un navire est muni d'un certificat valable conformément aux dispositions de l'article 2.5.3.6;	1° si un navire est muni d'un certificat valable conformément aux dispositions de l'article 2.5.3.6;
2° s'il est tenu un journal comme exigé à l'article 2.5.3.7;	2° s'il est tenu un journal comme exigé à l'article 2.5.3.7;
3° si les mentions figurant dans le journal sont exactes et complètes;	3° si les mentions figurant dans le journal sont exactes et complètes;
4° si, en infraction aux dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution, des substances nuisibles ont été rejetées en mer par le navire.	4° si, en infraction aux dispositions du présent code ou de ses arrêtés d'exécution, des substances nuisibles ont été rejetées en mer par le navire.
Art. 4.2.1.38. Immobilisation de navires étrangers	Art. 4.2.1.38. Immobilisation de navires étrangers
Les contrôleurs de la navigation peuvent immobiliser un navire étranger et se trouvant dans un port belge :	Les contrôleurs de la navigation peuvent immobiliser un navire étranger et se trouvant dans un port belge :
1° si le navire n'est pas muni de tous les certificats valables exigés en vertu de la Convention MARPOL;	1° si le navire n'est pas muni de tous les certificats valables exigés en vertu de la Convention MARPOL;
2° si la construction, l'aménagement ou l'équipement du navire diffère considérablement des données du certificat;	2° si la construction, l'aménagement ou l'équipement du navire diffère considérablement des données du certificat;
3° si, en vertu de la Convention MARPOL, aucun certificat n'est requis, mais si le navire est construit, aménagé ou équipé de façon à constituer un danger de pollution du milieu marin;	3° si, en vertu de la Convention MARPOL, aucun certificat n'est requis, mais si le navire est construit, aménagé ou équipé de façon à constituer un danger de pollution du milieu marin;
4° si une demande est formulée à cet effet par les autorités compétentes de l'Etat du pavillon de ce navire pour une infraction aux dispositions légales fixées par cet Etat en exécution de la Convention MARPOL;	4° si une demande est formulée à cet effet par les autorités compétentes de l'Etat du pavillon de ce navire pour une infraction aux dispositions légales fixées par cet Etat en exécution de la Convention MARPOL;
5° si demande en est faite par l'autorité compétente d'un Etat côtier, Partie à la Convention MARPOL, pour des infractions aux dispositions de la Convention MARPOL commises dans des eaux sous la juridiction de cet Etat.	5° si demande en est faite par l'autorité compétente d'un Etat côtier, Partie à la Convention MARPOL, pour des infractions aux dispositions de la Convention MARPOL commises dans des eaux sous la juridiction de cet Etat.
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 MARPOL et à l'article 2.5.3.9;	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 MARPOL et à l'article 2.5.3.9 **et/ou un Plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives tel que visé**

	dans la Convention MARPOL et à l'article 2.5.3.12 ;
7° dans le cas où le navire n'est pas doté du numéro d'identification OMI visé à l'article 2.5.3.5, § 4.	7° dans le cas où le navire n'est pas doté du numéro d'identification OMI visé à l'article 2.5.3.5, § 4.
Les contrôleurs de la navigation peuvent immobiliser un navire étranger et se trouvant dans un port belge s'il est construit, aménagé ou équipé de façon à constituer un danger de pollution du milieu marin.	Les contrôleurs de la navigation peuvent immobiliser un navire étranger et se trouvant dans un port belge s'il est construit, aménagé ou équipé de façon à constituer un danger de pollution du milieu marin.
Sauf en cas d'urgence, les agents contrôleurs de la navigation n'exercent les pouvoirs visés dans le présent article qu'après avoir informé des mesures envisagées et des raisons qui le motivent le Consul ou le représentant diplomatique de l'Etat dont le navire bat pavillon ou, en cas d'impossibilité, le Gouvernement de l'Etat dont le navire bat pavillon. Dans des cas urgents, cette information est faite sans délai après que les mesures ont été prises.	Sauf en cas d'urgence, les agents contrôleurs de la navigation n'exercent les pouvoirs visés dans le présent article qu'après avoir informé des mesures envisagées et des raisons qui le motivent le Consul ou le représentant diplomatique de l'Etat dont le navire bat pavillon ou, en cas d'impossibilité, le Gouvernement de l'Etat dont le navire bat pavillon. Dans des cas urgents, cette information est faite sans délai après que les mesures ont été prises.
Le navire immobilisé est libéré dès que les contrôleurs de la navigation ou les membres du personnel de la Police de la navigation constatent que les conditions requises sont remplies.	Le navire immobilisé est libéré dès que les contrôleurs de la navigation ou les membres du personnel de la Police de la navigation constatent que les conditions requises sont remplies.
Art. 4.2.2.4. Procès-verbaux	Art. 4.2.2.4. Procès-verbaux
La Police de la navigation constate les infractions aux lois et règlements concernant la navigation par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire.	La Police de la navigation constate les infractions aux lois et règlements concernant la navigation par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire.
Une copie des procès-verbaux est envoyée au contrevenant ou à son représentant légal en Belgique, au plus tard endéans les quinze jours à dater du jour suivant la constatation de l'infraction par procès-verbal . Le jour de l'échéance est compris dans le délai. Toutefois, lorsque ce jour est un samedi, un dimanche ou un jour férié, le jour de l'échéance est reporté au plus prochain jour ouvrable.	Une copie des procès-verbaux est envoyée au contrevenant ou à son représentant légal en Belgique, au plus tard endéans les quinze jours **après la clôture du procès-verbal**. Le jour de l'échéance est compris dans le délai. Toutefois, lorsque ce jour est un samedi, un dimanche ou un jour férié, le jour de l'échéance est reporté au plus prochain jour ouvrable.
Pour l'application du délai défini à l'alinéa 2, la fourniture d'un avertissement ou d'accorder un délai pour se mettre en règle ne constitue pas la constatation de l'infraction.	Pour l'application du délai défini à l'alinéa 2, la fourniture d'un avertissement ou d'accorder un délai pour se mettre en règle ne constitue pas la constatation de l'infraction.
L'article 4.2.1.24. est applicable sur les procès-verbaux visés au premier alinéa.	L'article 4.2.1.24. est applicable sur les procès-verbaux visés au premier alinéa.
	L'article 11 de la loi du 15 juin 1935 concernant l'emploi des langues en matière judiciaire est applicable à un procès-verbal constatant une infraction pour laquelle seule une amende administrative peut être infligée.
	S'il s'agit d'un auteur présumé étranger, la procédure se déroule par l'intermédiaire de son

	représentant légal en Belgique. Si aucun représentant légal n'est désigné en Belgique mais que l'auteur présumé travaille avec un agent maritime, l'agent maritime est présumé être le représentant légal de l'auteur présumé. Lorsque la procédure se déroule par l'intermédiaire d'un représentant légal, le choix du domicile est réputé avoir été fait au représentant légal conformément à l'article 39 du Code judiciaire.
	LIVRE 5. NAVIGATION DE PLAISANCE
	TITRE 1er. DISPOSITIONS GÉNÉRALES
	Art. 5.1.1.1. Définitions
	Pour l'application du présent livre et de ses arrêtés d'exécution, l'on entend par :
	1° « véhicule nautique à moteur » : un navire de plaisance dont la coque a une longueur de moins de quatre mètres, équipé d'un moteur de propulsion qui entraîne une turbine constituant sa principale source de propulsion et conçu pour être manœuvré par un personne assise, debout ou agenouillée sur la coque et non dans la coque ;
	2° « passager » : toute personne à bord autre que :
	a) le capitaine et les membres d'équipage ou les autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire pour les besoins de ce navire ;
	b) les enfants de moins d'un an.
	Art. 5.1.1.2. Champ d'application
	§ 1er. Le présent livre s'applique :
	1° à tous navires de plaisance, quel que soit leur pays d'inscriptions, à partir de deux mètres et demi, utilisés dans les eaux belges, excepté la ZEE ;
	2° aux navires de plaisance inscrits conformément à l'article 5.2.1.2 ;
	3° aux véhicules nautiques à moteur qui sont utilisés sur les eaux belges, excepté la ZEE.
	§ 2. Sauf disposition contraire, la présente loi ne s'applique pas :
	1° aux navires qui sont utilisés ou destinés au transport de plus de douze passagers ;
	2° aux engins utilisés pour les sports de vague, tels que les kites, les planches à voile et les planches de surf, à l'exception des véhicules nautiques à moteur ;
	3° aux engins destinés aux amusements de plage tels que les navires gonflables non adaptés pour recevoir un moteur et les matelas pneumatiques ;

	4° aux canoës et kayaks, gondoles et pédalos ;
	5° aux navires en propriété d'une autorité .
	S'il y a des imprécisions sur certains types de navires quant au champ d'application, le Roi peut, après avis du secteur, décider si la présente loi s'applique à ces navires. Le Roi détermine la manière dont la concertation sectorielle est organisée ainsi que la manière dont ces décisions sont rendues publiques.
	§ 3. Le Roi peut régler, par dérogation aux paragraphes 1er et 2, la navigation de plaisance avec des navires de plaisance de moins de deux mètres et demi, les sports de vague visés au paragraphe 2, 2°, et la navigation de plaisance visée au paragraphe 2, 4°.
	TITRE 2. NAVIRES DE PLAISANCE
	CHAPITRE 1er. Inscription et publicité
	Section 1re. Inscription des navires de plaisance
	Art. 5.2.1.1. Obligation d' inscription
	Tout navire de plaisance susceptible d'être utilisé et se trouvant dans les eaux belges, excepté la ZEE, doit être inscrit et être muni d'un des documents suivants :
	1° une lettre d'enregistrement délivrée conformément à l'article 5.2.1.3 ;
	2° une preuve d'inscription délivrée par l'autorité d'un autre pays.
	Art. 5.2.1.2. Droit d'inscription
	§ 1er. Les navires de plaisance suivants peuvent être enregistrés en Belgique, en vue de l'identification des propriétaires et de l'application de la législation:
	1° les navires de plaisance à partir de deux mètres et demi dont le propriétaire a un lien avec la Belgique. Il y a un lien avec la Belgique si un navire de plaisance :
	a) appartient à plus de 50 % à des Belges ou à des personnes physiques résidant en Belgique ; ou
	b) appartient à 50 % à une personne morale inscrite dans la Banque-Carrefour des Entreprises ; ou
	c) répond à une combinaison des conditions sous a et b, si une personne physique et une personne morale sont copropriétaires du navire.
	2° les navires de plaisance qui sont mis sur le marché en Belgique conformément à la directive 2013/53/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative aux

	navires de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur et abrogeant la directive 94/25/CE.
	§ 2. Le choix du nom et du port d'attache belge d'un navire de plaisance dans la demande d'inscription doit être approuvé par l'autorité visée à l'article 5.2.1.4, 6°. Le port d'attache doit être le nom officiel d'une ville ou commune belge.
	§ 3. L'auteur d'une demande d'inscription est tenu de payer une redevance pour l'examen et la délivrance ou le refus de la lettre d'enregistrement visée à l'article 5.2.1.3.
	§ 4. L'inscription reste valable jusqu'à ce que :
	1° la propriété du navire de plaisance soit transférée intégralement ou partiellement à titre gratuit ou onéreux ;
	2° l'autorité visée à l'article 5.2.1.4, 6° radie d'office l'inscription.
	Art. 5.2.1.3. Lettre d'enregistrement
	§ 1er. Une lettre d'enregistrement est délivrée pour les navires de plaisance qui sont inscrits conformément à l'article 5.2.1.2 et qui satisfont aux conditions fixées conformément à l'article 5.2.1.4, 4°.
	§ 2. La lettre d'enregistrement est valable cinq ans. La validité de la lettre d'enregistrement prend toutefois fin si :
	1° le navire de plaisance ne répond plus aux conditions visées à l'article 5.2.1.4., 4° ;
	2° la propriété du navire de plaisance a été transférée intégralement ou partiellement à titre gratuit ou onéreux ;
	3° le nom ou le port d'attache du navire de plaisance est modifié ;
	4° le navire de plaisance subit une transformation substantielle ;
	5° un nouveau moteur est installé.
	§ 3. Une nouvelle lettre d'enregistrement est délivrée à titre gratuit à l'expiration de l'ancienne si :
	1° le navire de plaisance répond encore aux conditions visées à l'article 5.2.1.4., 4° ; et
	2° la propriété du navire de plaisance n'a pas été transférée intégralement ou partiellement à titre gratuit ou onéreux ; et
	3° le nom et le port d'attache du navire de plaisance n'ont pas été modifiés ; et
	4° le navire de plaisance n'a pas subi de transformation substantielle ; et
	5° un nouveau moteur n'a pas été installé.

	Si les conditions visées à l'alinéa 1er ne sont plus remplies, le propriétaire est tenu de payer une redevance pour l'examen et la délivrance ou le refus de la nouvelle lettre d'enregistrement.
	Art. 5.2.1.4. Arrêtés d'exécution
	Le Roi détermine :
	1° la forme de la lettre d'enregistrement visée à l'article 5.2.1.3, § 1er et les mentions qui doivent y figurer ;
	2° le montant de la redevance visée à l'article 5.2.1.2, § 3 et à l'article 5.2.1.3, § 3, alinéa 2 ainsi que ses modalités d'application et de perception ;
	3° les informations à communiquer sur la demande d'inscription et les modalités de demande de l'enregistrement ;
	4° les conditions auxquelles les navires de plaisance doivent répondre pour être inscrits ;
	5° le statut administratif des navires de plaisance inscrits ;
	6° l'autorité qui est compétente pour l'examen, le refus ou la délivrance d'un certificat d'enregistrement ;
	7° les dispositions particulières pour l'inscription des navires de plaisance pour les commerçants ;
	8° les mentions à apposer sur le navire de plaisance ;
	9° les conditions auxquelles l'inscription peut être radié d'office.
	Art. 5.2.1.5. Droits réels **Sans préjudice des dispositions de l'article 1.2.1.1, les navires de plaisance peuvent être inscrits au Registre naval belge en vue de la constitution de droits réels, dont les hypothèques. Le Registre naval belge crée à cet effet un registre des navires de plaisance auquel s'appliquent les dispositions du Livre 1.**
	Section 2. Publicité des droits
	Art. 5.2.1. 6. Clauses dérogatoires
	Les clauses dérogeant à la présente section sont nulles.
	Art. 5.2.1.7. Champ d'application
	Les articles 2.2.1.12 à 2.2.1.27 inclus s'appliquent par analogie aux navires de plaisance.
	CHAPITRE 2 - Sécurité
	Section 1re. Exigences techniques
	Art. 5.2.2.1. Exigences de sécurité
	§ 1er. Aucun navire de plaisance ne peut être utilisé dans les eaux belges sans être en état de

	sécurité, ou lorsque la sécurité des tiers peut être mise en danger.
	Aucun navire de plaisance enregistré conformément à l'article 5.2.1.2, § 1er ne peut être utilisé dans des eaux étrangères sans être en état de sécurité, ou lorsque la sécurité des tiers peut être mise en danger.
	§ 2. Aucun navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles ne peut être employé dans les eaux belges, excepté la ZEE, sans être muni d'un certificat de navigabilité ou d'un certificat étranger équivalent. Le certificat atteste, jusqu'à preuve du contraire, que le navire de plaisance répond dans toutes ses parties aux prescriptions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.
	Aucun navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles et enregistré conformément à l'article 5.2.1.2, § 1er ne peut être utilisé dans des eaux étrangères sans être muni d'un certificat de navigabilité.
	Le certificat de navigabilité est délivré par le contrôle de la navigation. L'auteur d'une demande d'obtention d'un certificat de navigabilité est tenu de payer une redevance pour l'examen et la délivrance ou le refus du certificat de navigabilité.
	Le certificat de navigabilité est valable cinq ans.
	§ 3. Lors de la demande d'obtention d'un certificat de navigabilité, le contrôle de la navigation peut, à la requête du demandeur, délivrer un certificat provisoire de navigabilité sans effectuer d'examen si le navire de plaisance se trouve dans les eaux belges, excepté la ZEE. Un navire de plaisance muni d'un certificat provisoire de navigabilité doit répondre en toutes circonstances aux conditions fixées et à l'équipement prescrit par la présente loi et ses arrêtés d'exécution.
	Aucune redevance n'est due pour la demande et la délivrance d'un certificat provisoire de navigabilité.
	Le certificat provisoire de navigabilité ne peut être délivré que pour une période maximale de six mois, et ne peut être prolongé.
	§ 4. Le Roi peut habiliter une organisation à exercer les tâches visées dans le présent chapitre et détermine à quelles conditions elle peut le faire.

	§ 5. Le contrôle de la navigation est compétent pour évaluer l'équivalence du certificat étranger visé au § 2, alinéa 1er.
	§ 6. Lorsqu'un navire de plaisance belge a subi une avarie grave ou que sa structure a subi des modifications importantes, le certificat de navigabilité est suspendu de plein droit et ne peut être revalidé que par les agents chargés du contrôle de la navigation.
	§ 7. Lorsque le navire de plaisance se trouve à l'étranger, le propriétaire désigne une organisation visée au § 4.
	Art. 5.2.2.2 Interdiction de départ
	Un navire de plaisance qui n'est pas en état de sécurité ou qui se trouve dans les eaux belges, excepté la ZEE, sans avoir à bord l'un des documents visés à l'article 5.2.1.1 peut se voir interdire le départ par le contrôle de la navigation.
	Un recours contre l'interdiction de départ peut être introduit au moyen d'une requête adressée au Commissaire de l'Etat auprès du conseil d'enquête maritime et contenant les moyens invoqués. Le recours sera examiné conformément aux dispositions de la loi du 30 juillet 1926 instituant un conseil d'enquête maritime.
	Le contrôle de la navigation notifie l'interdiction de départ à la police de la navigation.
	Art. 5.2.2.3. Arrêtés d'exécution
	Le Roi détermine :
	1° les conditions auxquelles un navire de plaisance doit répondre pour être en état de sécurité ;
	2° les conditions complémentaires auxquelles un navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles doit répondre ;
	3° la division en zones des eaux belges et étrangères pour l'application du présent chapitre ;
	4° l'équipement requis à bord des navires de plaisance par zone et par catégorie de navire de plaisance ;
	5° l'équipement complémentaire requis à bord des navires de plaisance utilisés à des fins professionnelles par zone et par catégorie de navire de plaisance ;
	6° le montant de la redevance visée à l'article 5.2.2.1, § 2, alinéa 3, et ses modalités d'application et de perception ;

	7° les conditions de délivrance du certificat de navigabilité et d'un certificat provisoire de navigabilité ;
	8° la forme et le contenu du certificat de navigabilité et d'un certificat provisoire de navigabilité.
	SECTION 2 - Brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire
	Art. 5.2.2.4. Obligations
	§ 1er. Quiconque conduit un navire de plaisance dans les eaux belges, excepté la ZEE, doit être titulaire d'un brevet d'aptitude en cours de validité pour la catégorie de navire de plaisance qu'il conduit et pour la zone dans laquelle il navigue.
	Le Roi peut dispenser de l'obligation prescrite à l'alinéa 1er en raison de la catégorie de navire de plaisance, de la zone ou de la nature des activités exercées.
	§ 2. Sans préjudice du paragraphe 1er, aucun navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles ne peut être utilisé sans brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire, ou certificat privé ou étranger considéré comme équivalent, sauf si :
	1° le navire de plaisance est loué à des fins privées et sans conducteur ;
	2° le navire de plaisance est utilisé par l'entreprise de location à des fins privées.
	§ 3. Le candidat à l'examen pour l'obtention d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire est tenu de payer une redevance.
	Le demandeur est tenu de payer une redevance pour l'examen et la délivrance ou le refus d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire.
	Art. 5.2.2.5. Commission pour la Navigation de Plaisance
	Une Commission pour la Navigation de Plaisance est créée en vue de la reconnaissance de l'équivalence visée à l'article 5.2.2.4, § 2. Le Roi détermine la composition et le fonctionnement de la Commission pour la Navigation de Plaisance et peut lui attribuer des tâches complémentaires pour l'application de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution.
	Art. 5.2.2.6. Arrêtés d'exécution
	Le Roi détermine :
	1° la division en zones des eaux belges et des eaux étrangères pour l'application du présent chapitre ;

	2° les différents brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire ;
	3° les conditions d'obtention d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire ;
	4° l'organisation des examens pour l'obtention d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire ;
	5° le contenu de la matière sur laquelle portera l'examen pour l'obtention d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire ;
	6° l'expérience pratique requise pour obtenir un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire ;
	7° l'aptitude physique pour l'obtention d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire ;
	8° la forme et le contenu des brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire ;
	9° les modalités de demande et de délivrance des brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire ;
	10° l'autorité chargée de la délivrance des brevets d'aptitude pour la conduite d'un navire ;
	11° le montant des redevances visées à l'article 5.2.2.4, § 3, et leurs modalités d'application et de perception.
	CHAPITRE 3 - Statut réel
	Art. 5.2.3.1. Droit applicable
	Les articles 2.2.4.1 à 2.2.4.8 inclus s'appliquent par analogie aux navires de plaisance.
	CHAPITRE 4 - Sûretés sur navires
	Art. 5.2.4.1. Droit applicable
	Sous réserve de l'article 5.2.4.2, la section 5 du chapitre 5 du livre 2 s'applique par analogie aux hypothèques sur les navires de plaisance à des fins professionnelles.
	Art. 5.2.4.2. Tribunal compétent
	Par dérogation aux articles 2.2.5.43, § 2, et 2.2.5.52, le tribunal de l'entreprise qui exerce sa juridiction sur l'arrondissement dans lequel la personne ayant constitué l'hypothèque a situé son domicile ou siège social, est compétent.
	En cas d'absence de domicile ou de siège social en Belgique, le tribunal de l'entreprise de Bruxelles est compétent.
	CHAPITRE 5 – Saisie sur navire
	Art. 5.2.5.1. Droit applicable
	Les articles 2.2.6.1 jusqu'à 2.2.6.22 et 2.2.6.25 jusqu'à 2.2.6.67 s'appliquent par analogie aux navires de plaisance sur lesquels des droits réels sont constitués conformément à l'article 5.2.1.5.

	TITRE 3. PROPRIÉTAIRES
	Chapitre 1er. Dispositions générales
	Section 1re. Copropriété quirataire
	Art. 5.3.1.1. Droit applicable
	Les articles 2.3.1.1 à 2.3.1.18 s'appliquent par analogie à la copropriété quirataire des navires de plaisance utilisés à des fins professionnelles.
	Par dérogation à l'article 2.3.1.11, § 4, le tribunal compétent est le tribunal de l'entreprise de Bruxelles.
	Section 2. Responsabilité des propriétaires de navires
	Art. 5.3.1.2. Assurance responsabilité civile
	Le Roi peut imposer une assurance responsabilité civile pour certaines catégories de navires de plaisance ou pour certaines activités pratiquées avec des navires de plaisance.
	CHAPITRE 2. - Navigation maritime
	Art. 5.3.2.1. Assurances obligatoires
	Les dispositions des sous-sections 1re et 2 de la section 1re du chapitre 2 du titre 3 du livre 2 s'appliquent aux navires de plaisance utilisés à des fins professionnelles.
	Art. 5.3.2.2. Limitation de responsabilité
	Les propriétaires peuvent limiter leur responsabilité conformément à la section 2 du chapitre 2 du titre 3 du livre 2 en ce qui concerne les accidents dans les zones maritimes.
	Titre 4. - Mer et ports
	Art. 5.4.1.1. Prévention de la pollution par les navires
	Les dispositions du chapitre 3 du titre 5 du livre 2 s'appliquent aux navires de plaisance.
	TITRE 5. - Événements de navigation
	CHAPITRE 1er. - Enlèvement des épaves
	Art. 5.5.1.1. - Droit applicable

	Les dispositions du chapitre 6 du titre 7 du livre 2 s'appliquent aux navires de plaisance.
	CHAPITRE 2 - Activités
	Art. 5.5.2.1 Autorisations
	Toute compétition ou activité sportive ou de loisir en groupe dans la mer territoriale est interdite sans l'autorisation du contrôle de la navigation.
	Art. 5.5.2.2 Arrêtés d'exécution
	Le Roi détermine :
	1° les modalités de demande et de délivrance ou de refus d'une autorisation visée à l'article 5.5.2.1 ;
	2° les conditions atmosphériques particulières dans lesquelles certaines activités peuvent être interdites ;
	3° les conditions dans lesquelles une autorisation peut, par dérogation à l'article 5.5.2.1, être remplacée par une déclaration préalable.
TEXTE DE BASE DE LA LOI DU 25 DÉCEMBRE 2016 INSTITUANT DES AMENDES ADMINISTRATIVES APPLICABLES EN CAS D'INFRACTIONS AUX LOIS SUR LA NAVIGATION	**TEXTE ADAPTE AU PROJET**
Art. 2.Pour l'application de la présente loi, il y a lieu d'entendre par :	Art. 2.Pour l'application de la présente loi, il y a lieu d'entendre par :
1° les lois sur la navigation :	1° les lois sur la navigation :
	- Loi du 13 juin 1969 sur l'exploration et l'exploitation des ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental
- la loi du 20 août 1981 portant approbation de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, et des Annexes, faites à Genève le 2 décembre 1972;	- la loi du 20 août 1981 portant approbation de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, et des Annexes, faites à Genève le 2 décembre 1972;
- la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique;	- la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique;
- la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord;	- la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord;

- la loi du 4 avril 2014 relative à la protection du patrimoine culturel subaquatique;	- la loi du 4 avril 2014 relative à la protection du patrimoine culturel subaquatique;
- la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006.	- la loi du 13 juin 2014 d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006.
	- la loi du 12 juin 2020 relative au travail dans la pêche
2° l'autorité compétente: l'autorité désignée conformément à l'article 3, § 2, alinéa 1er;	2° l'autorité compétente: l'autorité désignée conformément à l'article 3, § 2, alinéa 1er;
3° commandant: commandant selon la définition figurant dans l'article 2.1.1.3, 1°, du Code belge de la Navigation;	3° commandant: commandant selon la définition figurant dans l'article 2.1.1.3, 1°, du Code belge de la Navigation;
4° membre d'équipage: membre d'équipage selon la définition figurant dans l'article 2.1.1.3, 4°, du Code belge de la Navigation;	4° membre d'équipage: membre d'équipage selon la définition figurant dans l'article 2.1.1.3, 4°, du Code belge de la Navigation;
5° agent maritime: agent maritime selon la définition figurant dans l'article 2.1.1.2, 8°, du Code belge de la Navigation.	5° agent maritime: agent maritime selon la définition figurant dans l'article 2.1.1.2, 8°, du Code belge de la Navigation.
Art. 9.La police de la navigation, le Carrefour d'information maritime, toute autorité, tout fonctionnaire ou officier public qui, dans l'exercice de ses fonctions, prend connaissance d'infractions visées à l'article 8 en informe l'autorité compétente dans un délai de 14 jours.	Art. 9.La police de la navigation, le Carrefour d'information maritime, toute autorité, tout fonctionnaire ou officier public qui, dans l'exercice de ses fonctions, prend connaissance d'infractions visées à l'article 8 en informe l'autorité compétente dans un délai de 14 jours.
Les procès-verbaux constatant des infractions ne pouvant être sanctionnées que par une amende administrative ne sont transmis qu'à l'autorité compétente.	Les procès-verbaux constatant des infractions ne pouvant être sanctionnées que par une amende administrative ne sont transmis qu'à l'autorité compétente.
	Un exemplaire du procès-verbal où l'infraction a été constatée est envoyé à l'autorité compétente.
Art. 17. Lorsqu'il existe des présomptions sérieuses d'infractions visées aux articles 3 et 8, les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet peuvent interdire au capitaine de quitter les ports belges avec son navire, à moins que ne soit versé à titre de garantie bancaire un montant égal au maximum pour les infractions, majoré des décimes additionnels. La garantie bancaire doit être accordée par une banque établie en Belgique.	**Art. 17. Lorsqu'il existe des présomptions sérieuses d'infractions visées notamment aux articles 3 et 8, les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet peuvent interdire au capitaine de quitter les ports belges avec son navire, à moins que ne soit consignée une somme d'argent à la Caisse des dépôts et consignations à titre de garantie, conformément aux dispositions de la loi du 11 juillet 2018 sur la Caisse des Dépôts et Consignations, tous les frais éventuels restant à charge de l'auteur présumé.**

L'amende infligée en vertu d'une décision judiciaire coulée en force de chose jugée ou d'une transaction, selon le cas, est récupérée sur la garantie bancaire.	**Le montant de cette somme d'argent est déterminé par le Ministre et peut être égal au maximum pour les infractions, augmenté des décimes additionnels.**
	Le récépissé délivré par la Caisse des Dépôts et Consignations forme titre envers la Caisse des Dépôts et Consignations et est communiqué sans délai par l'auteur présumé à l'inspecteur ayant constaté l'infraction à titre de preuve du paiement du cautionnement.
	Le versement du cautionnement peut, sans occasionner de frais pour l'autorité, être remplacé par 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 le Contrôle de la navigation.
	L'amende imposée par une décision exécutoire sur la base de la présente loi, une décision judiciaire coulée en force de chose jugée ou une transaction, selon le cas, est récupérée sur le cautionnement.
	Le solde du montant est immédiatement restitué.
TEXTE DE BASE DU CODE PENAL SOCIAL	**TEXTE ADAPTE AU PROJET**
Art. 100/6. La création de la banque de données e-PV	Art. 100/6. La création de la banque de données e-PV
L'Etat belge, représenté par le ministre compétent pour l'emploi, par le ministre compétent pour les affaires sociales, par le ministre compétent pour l'économie et par le ministre compétent pour la justice, est responsable pour le traitement des données visées à l'alinéa 4, dans le sens de l'article 1er, § 4, de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel.	L'Etat belge, **représenté par le ministre compétent pour l'emploi, par le ministre compétent pour les affaires sociales, par le ministre compétent pour l'économie, par le ministre compétent pour la mobilité, par le ministre compétent pour la justice et par le ministre compétent pour la mobilité maritime**, est responsable pour le traitement des données visées à l'alinéa 4, dans le sens de l'article 1er, § 4, de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel.
Le stockage et le fait de tenir à jour les données visées à l'alinéa 4 poursuivent les objectifs suivants :	Le stockage et le fait de tenir à jour les données visées à l'alinéa 4 poursuivent les objectifs suivants :
1° la collecte de l'information utile pour	1° la collecte de l'information utile pour

permettre aux acteurs de la lutte contre le travail illégal et la fraude sociale de combattre de manière adéquate le travail illégal et la fraude sociale;	permettre aux acteurs de la lutte contre le travail illégal et la fraude sociale de combattre de manière adéquate le travail illégal et la fraude sociale;
2° la collecte de l'information utile pour permettre aux acteurs de la lutte contre le travail illégal et la fraude sociale d'effectuer leurs missions légales;	2° la collecte de l'information utile pour permettre aux acteurs de la lutte contre le travail illégal et la fraude sociale d'effectuer leurs missions légales;
3° l'élaboration de statistiques internes et externes;	3° l'élaboration de statistiques internes et externes;
4° la collecte de l'information nécessaire pour permettre aux agents visés à l'article 3 de la loi du 17 mars 2019 portant l'introduction du procès-verbal électronique pour les services d'inspection du SPF Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie et modifiant le Code pénal social d'effectuer leurs missions légales.	4° la collecte de l'information nécessaire pour permettre aux agents visés à l'article 3 de la loi du 17 mars 2019 portant l'introduction du procès-verbal électronique pour les services d'inspection du SPF Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie et modifiant le Code pénal social d'effectuer leurs missions légales.
	5° la collecte des informations nécessaires pour permettre aux contrôleurs de la navigation visés à l'article 1.1.1.2, 5° du Code belge de la navigation d'exercer leurs missions légales.
La banque de données e-PV contient des données qui sont reprises dans le modèle d'e-PV visé à l'article 100/2 et à l'article 3, § 1er, alinéa 1er, de la loi du 17 mars 2019 portant l'introduction du procès-verbal électronique pour les services d'inspection du SPF Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie et modifiant le Code pénal social, à propos des personnes suivantes :	La banque de données e-PV contient des données qui sont reprises dans le modèle d'e-PV visé à l'article 100/2 et à l'article 3, § 1er, alinéa 1er, de la loi du 17 mars 2019 portant l'introduction du procès-verbal électronique pour les services d'inspection du SPF Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie et modifiant le Code pénal social **et à l'article 4.2.1.26/2, alinéa 1er, du Code belge de la navigation**, à propos des personnes suivantes :
1° toute personne suspectée d'être (co)auteur d'une infraction;	1° toute personne suspectée d'être (co)auteur d'une infraction;
2° toute personne qui est civilement tenue responsable pour une infraction;	2° toute personne qui est civilement tenue responsable pour une infraction;
3° tout travailleur ou personne qui est concerné ou considéré comme étant concerné par une infraction;	3° tout travailleur ou personne qui est concerné ou considéré comme étant concerné par une infraction;
4° toute autre personne mentionnée dans l'e-PV dont la reprise des données dans l'e-PV est nécessaire pour une bonne compréhension des faits constatés dans l'e-PV.	4° toute autre personne mentionnée dans l'e-PV dont la reprise des données dans l'e-PV est nécessaire pour une bonne compréhension des faits constatés dans l'e-PV.
Pour autant qu'elles concernent une personne	Pour autant qu'elles concernent une personne

physique qui est ou peut être identifiée, les données visées à l'alinéa 4 sont les données sociales à caractère personnel au sens de l'article 2, alinéa 1er, 6°, de la loi du 15 janvier 1990 relative à l'institution et à l'organisation d'une Banque-Carrefour de la Sécurité sociale.	physique qui est ou peut être identifiée, les données visées à l'alinéa 4 sont les données sociales à caractère personnel au sens de l'article 2, alinéa 1er, 6°, de la loi du 15 janvier 1990 relative à l'institution et à l'organisation d'une Banque-Carrefour de la Sécurité sociale.
L'alinéa 5 ne s'applique pas aux données de la banque de données e-PV qui portent sur les procès-verbaux visés à l'article 3 de la loi du 17 mars 2019 portant l'introduction du procès-verbal électronique pour les services d'inspection du Service Public Fédéral Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie et modifiant le Code pénal social.	L'alinéa 5 ne s'applique pas aux données de la banque de données e-PV qui portent sur les procès-verbaux visés à l'article 3 de la loi du 17 mars 2019 portant l'introduction du procès-verbal électronique pour les services d'inspection du Service Public Fédéral Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie et modifiant le Code pénal social **et à l'article 4.2.1.26/2 du Code belge de la navigation**.
Art. 100/8. Le Comité de gestion de la banque de données e-PV	Art. 100/8. Le Comité de gestion de la banque de données e-PV
§ 1er. Un Comité de gestion de la banque de données e-PV est créé.	§ 1er. Un Comité de gestion de la banque de données e-PV est créé.
Le Comité de gestion est composé :	Le Comité de gestion est composé :
1° du président, le fonctionnaire dirigeant l'administration compétente;	1° du président, le fonctionnaire dirigeant l'administration compétente;
2° des fonctionnaires dirigeant des services d'inspection sociale visés à l'article 100/2;	2° des fonctionnaires dirigeant des services d'inspection sociale visés à l'article 100/2;
3° du directeur du Bureau fédéral d'orientation du Service d'information et de recherche sociale;	3° du directeur du Bureau fédéral d'orientation du Service d'information et de recherche sociale;
4° du procureur général désigné par le Collège des procureurs généraux;	4° du procureur général désigné par le Collège des procureurs généraux;
5° d'un fonctionnaire dirigeant la Banque-Carrefour de la Sécurité sociale;	5° d'un fonctionnaire dirigeant la Banque-Carrefour de la Sécurité sociale;
6° des fonctionnaires dirigeants des services d'inspection du Service public fédéral Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie.	6° des fonctionnaires dirigeants des services d'inspection du Service public fédéral Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie.
	7° des fonctionnaires dirigeants des services d'inspection de la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports.
Art. 100/9. La surveillance du traitement des données dans le cadre de la banque de données e-PV	Art. 100/9. La surveillance du traitement des données dans le cadre de la banque de données e-PV
Sans préjudice des missions et des compétences que la Commission de la protection de la vie privée, dénommée ci-après Commission, tire de	Sans préjudice des missions et des compétences que la Commission de la protection de la vie privée, dénommée ci-après Commission, tire de

la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel, elle est chargée, afin de garantir la protection de la vie privée et le respect du secret de l'enquête pénale, de surveiller que le contenu de la banque de données e-PV et le traitement des données et des informations dans le cadre de cette banque de données correspondent aux dispositions des articles 54 à 56 du présent chapitre, de la loi précitée du 8 décembre 1992 et des articles 28quinquies, § 1er, et 57 du Code d'instruction criminelle.	la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel, elle est chargée, afin de garantir la protection de la vie privée et le respect du secret de l'enquête pénale, de surveiller que le contenu de la banque de données e-PV et le traitement des données et des informations dans le cadre de cette banque de données correspondent aux dispositions des articles 54 à 56 du présent chapitre, de la loi précitée du 8 décembre 1992 et des articles 28quinquies, § 1er, et 57 du Code d'instruction criminelle.
La Commission émet des avis et des recommandations au sujet de l'application du présent chapitre, aussi bien d'initiative que sur demande, en particulier du ministre compétent pour l'emploi, du ministre compétent pour les affaires sociales, du ministre compétent pour l'économie ou du Ministre compétent pour la justice ou des autorités judiciaires.	La Commission émet des avis et des recommandations au sujet de l'application du présent chapitre, aussi bien d'initiative que sur demande, en particulier **du ministre compétent pour l'emploi, du ministre compétent pour les affaires sociales, du ministre compétent pour l'économie, du ministre compétent pour la mobilité, du ministre compétent pour la justice ou des autorités judiciaires ou du ministre compétent pour la mobilité maritime**.
Les articles 29, 30, 32, § 1er, et 33 de la loi précitée du 8 décembre 1992 sont pleinement applicables.	Les articles 29, 30, 32, § 1er, et 33 de la loi précitée du 8 décembre 1992 sont pleinement applicables.
Les personnes désignées à cette fin par la Commission parmi ses membres disposent, en vue de l'exécution de leurs missions, d'un droit d'accès illimité à toutes les informations et données conservées dans la banque de données e-PV.	Les personnes désignées à cette fin par la Commission parmi ses membres disposent, en vue de l'exécution de leurs missions, d'un droit d'accès illimité à toutes les informations et données conservées dans la banque de données e-PV.
Art. 100/10. L'accès à la banque de données e-PV	Art. 100/10. L'accès à la banque de données e-PV
§ 1er. Sans préjudice des articles 54 et 55 et moyennant l'autorisation de la chambre sécurité sociale et santé du comité de sécurité de l'information, les catégories de fonctionnaires habilités par le Roi des services d'inspection sociale fédéraux désignés par le 1° la date d'établissement du procès-verbal; 2° le numéro du procès-verbal; 3° l'indication du fait qu'il s'agit d'un procès-verbal établi d'initiative par le verbalisant ou en	§ 1er. Sans préjudice des articles 54 et 55 et moyennant l'autorisation de la chambre sécurité sociale et santé du comité de sécurité de l'information, les catégories de fonctionnaires habilités par le Roi des services d'inspection sociale fédéraux désignés par le 1° la date d'établissement du procès-verbal; 2° le numéro du procès-verbal; 3° l'indication du fait qu'il s'agit d'un procès-verbal établi d'initiative par le verbalisant ou en

exécution d'un devoir prescrit par une autorité judiciaire; 4° le service auquel appartient le fonctionnaire verbalisant; 5° le nom du fonctionnaire verbalisant; 6° l'identité et l'adresse du domicile ou du siège social de toute personne suspectée d'être (co)auteur d'une infraction; 7° l'identité et l'adresse du domicile ou du siège social de toute personne qui est tenue civilement responsable pour une infraction; 8° le cas échéant, le nom et le numéro d'identification à la sécurité sociale de tout travailleur ou de toute personne concerné(e) ou considéré(e) comme étant concerné(e) par une infraction; 9° la qualification de l'/des infraction(s) constatée(s). ont accès aux données suivantes de la banque de données e-PV :	exécution d'un devoir prescrit par une autorité judiciaire; 4° le service auquel appartient le fonctionnaire verbalisant; 5° le nom du fonctionnaire verbalisant; 6° l'identité et l'adresse du domicile ou du siège social de toute personne suspectée d'être (co)auteur d'une infraction; 7° l'identité et l'adresse du domicile ou du siège social de toute personne qui est tenue civilement responsable pour une infraction; 8° le cas échéant, le nom et le numéro d'identification à la sécurité sociale de tout travailleur ou de toute personne concerné(e) ou considéré(e) comme étant concerné(e) par une infraction; 9° la qualification de l'/des infraction(s) constatée(s). ont accès aux données suivantes de la banque de données e-PV :
L'autorisation de la chambre sécurité sociale et santé du comité de sécurité de l'information, visée à l'alinéa 1er, n'est pas requise pour l'accès aux données des procès-verbaux qui ont été dressés par leur propre service d'inspection.	L'autorisation de la chambre sécurité sociale et santé du comité de sécurité de l'information, visée à l'alinéa 1er, n'est pas requise pour l'accès aux données des procès-verbaux qui ont été dressés par leur propre service d'inspection.
§ 2. Sans préjudice des articles 54 et 55 et moyennant l'autorisation de la chambre sécurité sociale et santé du comité de sécurité de l'information, les fonctionnaires visés au § 1er peuvent prendre connaissance des données autres que celles mentionnées dans le § 1er, qui sont reprises dans la banque de données e-PV, y compris les constatations qui sont reprises dans l'e-PV, pour autant que ces données présentent un intérêt pour eux dans l'exercice de la surveillance dont ils sont chargés ou en application d'une autre législation. Pour autant que ces données soient reprises dans un procès-verbal établi durant l'exécution des devoirs prescrits par l'autorité judiciaire, elles ne sont cependant accessibles que moyennant autorisation expresse de cette dernière.	§ 2. Sans préjudice des articles 54 et 55 et moyennant l'autorisation de la chambre sécurité sociale et santé du comité de sécurité de l'information, les fonctionnaires visés au § 1er peuvent prendre connaissance des données autres que celles mentionnées dans le § 1er, qui sont reprises dans la banque de données e-PV, y compris les constatations qui sont reprises dans l'e-PV, pour autant que ces données présentent un intérêt pour eux dans l'exercice de la surveillance dont ils sont chargés ou en application d'une autre législation. Pour autant que ces données soient reprises dans un procès-verbal établi durant l'exécution des devoirs prescrits par l'autorité judiciaire, elles ne sont cependant accessibles que moyennant autorisation expresse de cette dernière.
L'autorisation de la chambre sécurité sociale et santé du comité de sécurité de l'information,	L'autorisation de la chambre sécurité sociale et santé du comité de sécurité de l'information,

visée à l'alinéa 1er, n'est pas requise pour l'accès aux données des procès-verbaux qui ont été dressés par leur propre service d'inspection.	visée à l'alinéa 1er, n'est pas requise pour l'accès aux données des procès-verbaux qui ont été dressés par leur propre service d'inspection.
§ 3. Moyennant l'autorisation de la chambre sécurité sociale et santé du comité de sécurité de l'information, les fonctionnaires de l'administration compétente ont accès à toutes les données de la banque de données e-PV, pour autant que ces données présentent un intérêt pour eux dans l'exercice de leur mission légale. Cet accès inclut l'accès aux données reprises dans les procès-verbaux qui sont établis durant l'exécution des devoirs prescrits par l'autorité judiciaire, sans que l'autorisation de cette dernière doive être sollicitée.	§ 3. Moyennant l'autorisation de la chambre sécurité sociale et santé du comité de sécurité de l'information, les fonctionnaires de l'administration compétente ont accès à toutes les données de la banque de données e-PV, pour autant que ces données présentent un intérêt pour eux dans l'exercice de leur mission légale. Cet accès inclut l'accès aux données reprises dans les procès-verbaux qui sont établis durant l'exécution des devoirs prescrits par l'autorité judiciaire, sans que l'autorisation de cette dernière doive être sollicitée.
§ 4. Le ministère public, près les cours et tribunaux et les juges d'instruction ont accès aux données de la banque de données e-PV dans le cadre de l'exercice de leur mission légale. Par dérogation aux dispositions de l'article 15 de la loi du 15 janvier 1990 relative à l'institution et à l'organisation d'une Banque-Carrefour de la Sécurité sociale, cet accès n'est pas subordonné à l'autorisation de la chambre sécurité sociale et santé du comité de sécurité de l'information.	§ 4. Le ministère public, près les cours et tribunaux et les juges d'instruction ont accès aux données de la banque de données e-PV dans le cadre de l'exercice de leur mission légale. Par dérogation aux dispositions de l'article 15 de la loi du 15 janvier 1990 relative à l'institution et à l'organisation d'une Banque-Carrefour de la Sécurité sociale, cet accès n'est pas subordonné à l'autorisation de la chambre sécurité sociale et santé du comité de sécurité de l'information.
5. Après avis du Comité de gestion, la chambre sécurité sociale et santé du comité de sécurité de l'information peut étendre, en tout ou en partie, l'accès aux données de la banque de données e-PV, y compris les données qui sont reprises dans les procès-verbaux établis durant l'exercice des devoirs prescrits par l'autorité judiciaire, à d'autres catégories de personnes parmi les acteurs de la lutte contre le travail illégal et la fraude sociale que celles visées aux §§ 1er et 4, aux services d'inspection du Service public fédéral Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie et à l'Office des Etrangers et ce, aux conditions et suivant les modalités qu'elle détermine. Les données qui sont reprises dans un procès-verbal établi durant l'exercice des devoirs prescrits par l'autorité judiciaire ne sont en aucun cas accessibles sans l'autorisation expresse de	5. Après avis du Comité de gestion, la chambre sécurité sociale et santé du comité de sécurité de l'information peut étendre, en tout ou en partie, l'accès aux données de la banque de données e-PV, y compris les données qui sont reprises dans les procès-verbaux établis durant l'exercice des devoirs prescrits par l'autorité judiciaire, à d'autres catégories de personnes parmi les acteurs de la lutte contre le travail illégal et la fraude sociale que celles visées aux §§ 1er et 4, aux services d'inspection du Service public fédéral Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie**, aux services d'inspection de la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports** et à l'Office des Etrangers et ce, aux conditions et suivant les modalités qu'elle détermine. Les données qui sont reprises dans un procès-verbal établi durant l'exercice des

cette dernière.	devoirs prescrits par l'autorité judiciaire ne sont en aucun cas accessibles sans l'autorisation expresse de cette dernière.
§ 6. Par dérogation aux §§ 1er, 2 et 5, le ministère public peut retarder à l'égard des personnes visées dans ces §§, à l'exception de l'auteur de l'e-PV, l'accès aux données contenues dans un e-PV déterminé lorsque et tant que le magistrat compétent est d'avis que cet accès peut constituer un danger pour l'exercice de l'action pénale ou pour la sécurité d'une personne	§ 6. Par dérogation aux §§ 1er, 2 et 5, le ministère public peut retarder à l'égard des personnes visées dans ces §§, à l'exception de l'auteur de l'e-PV, l'accès aux données contenues dans un e-PV déterminé lorsque et tant que le magistrat compétent est d'avis que cet accès peut constituer un danger pour l'exercice de l'action pénale ou pour la sécurité d'une personne
§ 7. Les paragraphes 1er à 6 du présent article ne s'appliquent pas aux procès-verbaux visés à l'article 3 de la loi du 17 mars 2019 portant l'introduction du procès-verbal électronique pour les services d'inspection du SPF Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie et modifiant le Code pénal social.	§ 7. Les paragraphes 1er à 6 du présent article ne s'appliquent pas aux procès-verbaux visés à l'article 3 de la loi du 17 mars 2019 portant l'introduction du procès-verbal électronique pour les services d'inspection du SPF Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie et modifiant le Code pénal social.
L'accès à la banque de données e-PV pour ce qui concerne les procès-verbaux visés à l'alinéa 1er est réglé exclusivement par l'article 4 de la loi du 17 mars 2019 portant l'introduction du procès-verbal électronique pour les services d'inspection du SPF Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie et modifiant le Code pénal social.	L'accès à la banque de données e-PV pour ce qui concerne les procès-verbaux visés à l'alinéa 1er est réglé exclusivement par l'article 4 de la loi du 17 mars 2019 portant l'introduction du procès-verbal électronique pour les services d'inspection du SPF Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie et modifiant le Code pénal social.
	§ 8. Les paragraphes 1 à 6 du présent article ne s'appliquent pas aux procès-verbaux visés à l'article 4.2.1.26/2 du Code belge de la navigation.
	L'accès à la banque de données e-PV pour ce qui concerne les procès-verbaux visés à l'alinéa 1er est uniquement régi par l'article 4.2.1.26/3 du Code belge de la navigation.
TEXTE DE BASE DE LA LOI DU 20 JANVIER 1999 VISANT LA PROTECTION DU MILIEU MARIN ET L'ORGANISATION DE L'AMÉNAGEMENT DES ESPACES MARINS SOUS JURIDICTION DE LA BELGIQUE	**TEXTE ADAPTE AU PROJET DE LOI**
Art. 5bis. § 1er. Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, une procédure pour l'adoption d'un plan d'aménagement des espaces marins belges, conformément aux règles européennes et internationales, et notamment	Art. 5bis. § 1er. Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, une procédure pour l'adoption d'un plan d'aménagement des espaces marins belges, conformément aux règles européennes et internationales, et notamment

en ce qui concerne la concertation avec les secteurs et instances impliqués. Cette procédure comporte au moins : 1° un processus de planification; 2° une enquête publique; 3° la rédaction d'un rapport stratégique sur les incidences environnementales; 4° la procédure de modification. § 2. Le plan d'aménagement des espaces marins est contraignant. Il est fi xé par le Roi par arrêté délibéré en Conseil des ministres. Ce plan d'aménagement des espaces marins sera évalué tous les six ans et modifié si nécessaire. Le Roi peut également régler une procédure de modification intermédiaire. § 3. Le Roi institue une commission consultative chargée de formuler un avis non contraignant dans le cadre de la procédure mentionnée au paragraphe 1er. § 4. Le plan d'aménagement des espaces marins est établi selon la structure suivante : 1° une analyse spatiale des espaces marins belges; 2° une vision à long terme sur l'utilisation spatiale des espaces marins belges; 3° des objectifs économiques, sociaux, environnementaux et de sécurité précis, qui comportent aux moins les éléments suivants : a) les objectifs effectifs; b) les indicateurs constituant une indication fiable pour la réalisation de l'objectif envisagé ou d'un changement de comportement souhaité; 4° les mesures, les instruments et les actions permettant la mise en oeuvre du plan d'aménagement des espaces marins.	en ce qui concerne la concertation avec les secteurs et instances impliqués. Cette procédure comporte au moins : 1° un processus de planification; 2° une enquête publique; 3° la rédaction d'un rapport stratégique sur les incidences environnementales; 4° la procédure de modification. § 2. Le plan d'aménagement des espaces marins est contraignant. Il est fi xé par le Roi par arrêté délibéré en Conseil des ministres. Ce plan d'aménagement des espaces marins sera évalué tous les six ans et modifié si nécessaire. Le Roi peut également régler une procédure de modification intermédiaire. § 3. Le Roi institue une commission consultative chargée de formuler un avis non contraignant dans le cadre de la procédure mentionnée au paragraphe 1er. § 4. Le plan d'aménagement des espaces marins est établi selon la structure suivante : 1° une analyse spatiale des espaces marins belges; 2° une vision à long terme sur l'utilisation spatiale des espaces marins belges; 3° des objectifs économiques, sociaux, environnementaux et de sécurité précis, qui comportent aux moins les éléments suivants : a) les objectifs effectifs; b) les indicateurs constituant une indication fiable pour la réalisation de l'objectif envisagé ou d'un changement de comportement souhaité; 4° les mesures, les instruments et les actions permettant la mise en oeuvre du plan d'aménagement des espaces marins.
	Art. 5ter. Le Roi peut imposer au demandeur d'une évaluation d'une analyse de risque pour une activité qui pourrait avoir un impact sur la zone de préservation du dépôt de munitions, dont les coordonnées pourront être fixées dans le plan d'aménagement des espaces marins visé à l'article 5bis, §1, indépendamment du fait que cette activité se déroule endéans ou à l'extérieur de cette zone,

	une redevance destinée à couvrir les frais de l'évaluation de l'analyse de risque prévues et les coûts administratifs des services compétents désignés par le Roi.
CHAPITRE III. - Les aires marines protégées et la protection des espèces.	CHAPITRE III. - Les aires marines protégées et la protection des espèces.
Section 1. - Disposition générale.	Section 1. - Disposition générale.
Art. 6. Le Roi peut prendre, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, toutes les mesures nécessaires à l'exécution des obligations de protection du milieu marin dans les espaces marins, qui découlent des conventions internationales et règlements ou directives européens, notamment :) <L 2005-09-17/64, art. 3, 003; En vigueur : 31-10-2005> (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 parla 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. ((vii) Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer, faite à Montego Bay le 10 décembre 1982, notamment l'article 303 et la partie XI, de	Art. 6. Le Roi peut prendre, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, toutes les mesures nécessaires à l'exécution des obligations de protection du milieu marin dans les espaces marins, qui découlent des conventions internationales et règlements ou directives européens, notamment :) <L 2005-09-17/64, art. 3, 003; En vigueur : 31-10-2005> (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 parla 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. ((vii) Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer, faite à Montego Bay le 10 décembre 1982, notamment l'article 303 et la partie XI, de

même que l'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer du 10 décembre 1982, fait à New York le 28 juillet 1994, tous deux approuvés par la loi du 18 juin 1998.	même que l'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer du 10 décembre 1982, fait à New York le 28 juillet 1994, tous deux approuvés par la loi du 18 juin 1998.

Coördinatie van de artikelen	
BASISTEKST VAN HET BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK	**TEKST AANGEPAST AAN WETSONTWERP**
Art. 1.1.1.1. Bronnen van scheepvaartrecht	Art. 1.1.1.1. Bronnen van scheepvaartrecht
§ 1. In dit wetboek en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de op grond ervan genomen uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder :	§ 1. In dit wetboek en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de op grond ervan genomen uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder :
1° "Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Burgerlijke Zaken) 1952" : het Internationaal Verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen betreffende de bevoegdheid in burgerlijke zaken op het stuk van aanvaring, opgemaakt te Brussel op 10 mei 1952 en goedgekeurd bij de wet van 24 maart 1961;	1° "Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Burgerlijke Zaken) 1952" : het Internationaal Verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen betreffende de bevoegdheid in burgerlijke zaken op het stuk van aanvaring, opgemaakt te Brussel op 10 mei 1952 en goedgekeurd bij de wet van 24 maart 1961;
2° "Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Strafzaken) 1952" : het Internationaal Verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen betreffende de bevoegdheid in strafzaken op het stuk van aanvaring en andere scheepvaartvoorvallen, opgemaakt te Brussel op 10 mei 1952 en goedgekeurd bij de wet van 24 maart 1961;	2° "Aanvaringsbevoegdheidsverdrag (Strafzaken) 1952" : het Internationaal Verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen betreffende de bevoegdheid in strafzaken op het stuk van aanvaring en andere scheepvaartvoorvallen, opgemaakt te Brussel op 10 mei 1952 en goedgekeurd bij de wet van 24 maart 1961;
3° "Aanvaringsverdrag 1910" : het Internationaal Verdrag tot vaststelling van enige éénvormige regelen inzake aanvaring, opgemaakt te Brussel op 23 september 1910 en goedgekeurd bij de wet van 14 september 1911;	3° "Aanvaringsverdrag 1910" : het Internationaal Verdrag tot vaststelling van enige éénvormige regelen inzake aanvaring, opgemaakt te Brussel op 23 september 1910 en goedgekeurd bij de wet van 14 september 1911;
4° "Aanvaringsverdrag 1960" : het Verdrag tot vaststelling van enige eenvormige regelen inzake aanvaring in de binnenvaart, opgemaakt te Genève op 15 maart 1960;	4° "Aanvaringsverdrag 1960" : het Verdrag tot vaststelling van enige eenvormige regelen inzake aanvaring in de binnenvaart, opgemaakt te Genève op 15 maart 1960;
5° "ADN-Verdrag" : het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren, opgemaakt te Genève op 26 mei 2000 en waarmee ingestemd bij de wet van 25 februari 2013;	5° "ADN-Verdrag" : het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren, opgemaakt te Genève op 26 mei 2000 en waarmee ingestemd bij de wet van 25 februari 2013;
6° "AFS-Verdrag" : het Internationaal Verdrag van 2001 betreffende de controle op schadelijke aangroeiwerende systemen op schepen, opgemaakt te Londen op 5 oktober 2001 en waarmee ingestemd bij de wet van 16 februari 2009;	6° "AFS-Verdrag" : het Internationaal Verdrag van 2001 betreffende de controle op schadelijke aangroeiwerende systemen op schepen, opgemaakt te Londen op 5 oktober 2001 en waarmee ingestemd bij de wet van 16 februari 2009;
7° "Avarij-Grosse Regels IVR" : de aldus genoemde bepalingen vastgesteld door de Koning op grond van artikel 7.1.4, § 3;	7° "Avarij-Grosse Regels IVR" : de aldus genoemde bepalingen vastgesteld door de Koning op grond van artikel **3.7.1.4, § 3**;
8° "Bergingsverdrag 1989" : het Internationaal Verdrag inzake de hulpverlening, opgemaakt te	8° "Bergingsverdrag 1989" : het Internationaal Verdrag inzake de hulpverlening, opgemaakt te

Londen op 28 april 1989 en waarmee ingestemd bij de wet van 13 mei 2003;	Londen op 28 april 1989 en waarmee ingestemd bij de wet van 13 mei 2003;
9° "BUNKER-Verdrag" : het Internationaal Verdrag van 2001 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, opgemaakt te Londen op 23 maart 2001 en waarmee ingestemd bij de wet van 12 juli 2009;	9° "BUNKER-Verdrag" : het Internationaal Verdrag van 2001 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, opgemaakt te Londen op 23 maart 2001 en waarmee ingestemd bij de wet van 12 juli 2009;
10° "BWM-Verdrag" : het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, opgemaakt te Londen op 13 februari 2004 en waarmee ingestemd bij de wet van 14 april 2013;	10° "BWM-Verdrag" : het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, opgemaakt te Londen op 13 februari 2004 en waarmee ingestemd bij de wet van 14 april 2013;
11° "CDNI-Verdrag" : het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, met de Bijlagen 1 en 2, en met de Aanhangsels, I, II, III, IV en V, opgemaakt te Straatsburg op 9 september 1996 en waarmee ingestemd bij de wet van 19 juni 2008;	11° "CDNI-Verdrag" : het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, met de Bijlagen 1 en 2, en met de Aanhangsels, I, II, III, IV en V, opgemaakt te Straatsburg op 9 september 1996 en waarmee ingestemd bij de wet van 19 juni 2008;
12° "CLC-Verdrag 1992" : het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor olieverontreinigingsschade, en de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969, goedgekeurd bij de wet van 20 juli 1976 en gewijzigd door het Protocol van Londen van 27 november 1992, waarmee ingestemd bij de wet van wet van 10 augustus 1998;	12° "CLC-Verdrag 1992" : het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor olieverontreinigingsschade, en de Bijlage, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969, goedgekeurd bij de wet van 20 juli 1976 en gewijzigd door het Protocol van Londen van 27 november 1992, waarmee ingestemd bij de wet van wet van 10 augustus 1998;
13° "CLNI-Verdrag 2012" : het Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012), opgemaakt te Straatsburg op 27 september 2012;	13° "CLNI-Verdrag 2012" : het Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012), opgemaakt te Straatsburg op 27 september 2012;
14° "CMNI-Verdrag " : het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI), opgemaakt te Boedapest op 22 juni 2001 en waarmee ingestemd bij de wet van 29 juni 2008;	14° "CMNI-Verdrag " : het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI), opgemaakt te Boedapest op 22 juni 2001 en waarmee ingestemd bij de wet van 29 juni 2008;
15° "COLREG-Verdrag" : het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement, en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972 en goedgekeurd bij de wet van 24 november 1975;	15° "COLREG-Verdrag" : het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement, en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972 en goedgekeurd bij de wet van 24 november 1975;
16° "CSC-Verdrag" : de Internationale Overeenkomst voor veilige containers en de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 2 december 1972 en goedgekeurd bij de wet van 20 augustus 1981;	16° "CSC-Verdrag" : de Internationale Overeenkomst voor veilige containers en de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 2 december 1972 en goedgekeurd bij de wet van 20 augustus 1981;

17° "EMSA-Verordening" : de Verordening (EG) Nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid;	17° "EMSA-Verordening" : de Verordening (EG) Nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid;
18° "FUND-Verdrag 1992" : het Internationaal Verdrag van Brussel van 1971 tot oprichting van een Internationaal Fonds voor vergoeding van olieverontreinigingsschade, zoals gewijzigd door het Protocol van Londen van 1992, opgemaakt te Londen op 27 november 1992 en waarmee ingestemd bij de wet van 10 augustus 1998;	18° "FUND-Verdrag 1992" : het Internationaal Verdrag van Brussel van 1971 tot oprichting van een Internationaal Fonds voor vergoeding van olieverontreinigingsschade, zoals gewijzigd door het Protocol van Londen van 1992, opgemaakt te Londen op 27 november 1992 en waarmee ingestemd bij de wet van 10 augustus 1998;
19° "FUND-Protocol 2003" : het Protocol van Londen van 2003 bij het FUND-Verdrag 1992, opgemaakt te Londen op 16 mei 2003 en waarmee ingestemd bij de wet van 6 oktober 2005;	19° "FUND-Protocol 2003" : het Protocol van Londen van 2003 bij het FUND-Verdrag 1992, opgemaakt te Londen op 16 mei 2003 en waarmee ingestemd bij de wet van 6 oktober 2005;
20° "HNS-Verdrag 2010" : het Internationaal Verdrag van 1996 inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, met Bijlagen, opgemaakt te Londen op 3 mei 1996 en gewijzigd door het Protocol van Londen van 2010, opgemaakt te Londen op 30 april 2010;	20° "HNS-Verdrag 2010" : het Internationaal Verdrag van 1996 inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, met Bijlagen, opgemaakt te Londen op 3 mei 1996 en gewijzigd door het Protocol van Londen van 2010, opgemaakt te Londen op 30 april 2010;
21° "IMO-Code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee" : de Code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee, goedgekeurd door de IMO bij Resolutie A.849(20) van 27 november 1997;	21° "IMO-Code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee" : de Code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee, goedgekeurd door de IMO bij Resolutie A.849(20) van 27 november 1997;
22° "IMO-Code voor internationale standaarden en aanbevolen praktijken voor een veiligheidsonderzoek naar ongevallen en incidenten op zee" : de Code van internationale standaarden en aanbevolen praktijken voor een veiligheidsonderzoek naar ongevallen en incidenten op zee, goedgekeurd door de IMO bij Resolutie MSC.255(84) van 16 mei 2008;	22° "IMO-Code voor internationale standaarden en aanbevolen praktijken voor een veiligheidsonderzoek naar ongevallen en incidenten op zee" : de Code van internationale standaarden en aanbevolen praktijken voor een veiligheidsonderzoek naar ongevallen en incidenten op zee, goedgekeurd door de IMO bij Resolutie MSC.255(84) van 16 mei 2008;
23° "IMO-Richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij ongevallen op zee" : de Richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij ongevallen op zee, goedgekeurd door de IMO bij Resolutie LEG.3(91) van 27 april 2006;	23° "IMO-Richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij ongevallen op zee" : de Richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij ongevallen op zee, goedgekeurd door de IMO bij Resolutie LEG.3(91) van 27 april 2006;
24° "IMO-Verdrag" : het Verdrag nopens de oprichting van een Internationale Maritieme Consultatieve Organisatie, en de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 6 maart 1948 en goedgekeurd bij de wet van 26 juni 1951;	24° "IMO-Verdrag" : het Verdrag nopens de oprichting van een Internationale Maritieme Consultatieve Organisatie, en de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 6 maart 1948 en goedgekeurd bij de wet van 26 juni 1951;

25° "INTERVENTION-Verdrag" : het Internationaal Verdrag inzake optreden in volle zee bij ongevallen die verontreiniging door olie kunnen veroorzaken, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969 en goedgekeurd bij de wet van 29 juli 1971;	25° "INTERVENTION-Verdrag" : het Internationaal Verdrag inzake optreden in volle zee bij ongevallen die verontreiniging door olie kunnen veroorzaken, opgemaakt te Brussel op 29 november 1969 en goedgekeurd bij de wet van 29 juli 1971;
26° "INTERVENTION-Protocol" : het Protocol inzake betreffende de maatregelen in volle zee in geval van verontreiniging door stoffen andere dan oliën, opgemaakt te Londen op 2 november 1973 en goedgekeurd bij de wet van 6 augustus 1982;	26° "INTERVENTION-Protocol" : het Protocol inzake betreffende de maatregelen in volle zee in geval van verontreiniging door stoffen andere dan oliën, opgemaakt te Londen op 2 november 1973 en goedgekeurd bij de wet van 6 augustus 1982;
27° "ISM-Code" : de Internationale Beheerscode voor de veilige exploitatie van schepen en ter voorkoming van verontreiniging (ISM-Code), bedoeld in hoofdstuk IX van de Bijlage bij het SOLAS-Verdrag en goedgekeurd door de IMO bij Resolutie A.741(18) van 4 november 1993;	27° "ISM-Code" : de Internationale Beheerscode voor de veilige exploitatie van schepen en ter voorkoming van verontreiniging (ISM-Code), bedoeld in hoofdstuk IX van de Bijlage bij het SOLAS-Verdrag en goedgekeurd door de IMO bij Resolutie A.741(18) van 4 november 1993;
28° "ISPS-Code" : de Internationale Code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten bedoeld in hoofdstuk XI-2 van de Bijlage bij het SOLAS-Verdrag;	28° "ISPS-Code" : de Internationale Code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten bedoeld in hoofdstuk XI-2 van de Bijlage bij het SOLAS-Verdrag;
29° "ISPS-Richtlijn" : Richtlijn 2005/65/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 oktober 2005 betreffende het verhogen van de veiligheid van havens;	29° "ISPS-Richtlijn" : Richtlijn 2005/65/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 oktober 2005 betreffende het verhogen van de veiligheid van havens;
30° "ISPS-Verordening" : de Verordening (EG) Nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten;	30° "ISPS-Verordening" : de Verordening (EG) Nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten;
31° "LC-Verdrag" : het Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zeeën ten gevolge van het storten van afvalstoffen, opgemaakt te Londen op 13 november 1972 en goedgekeurd bij de wet van 20 december 1984;	31° "LC-Verdrag" : het Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zeeën ten gevolge van het storten van afvalstoffen, opgemaakt te Londen op 13 november 1972 en goedgekeurd bij de wet van 20 december 1984;
32° "LC-Protocol" : het Protocol van 1996 bij het LC-Verdrag, opgemaakt te Londen op 7 november 1996 en goedgekeurd bij de wet van 21 juni 2004;	32° "LC-Protocol" : het Protocol van 1996 bij het LC-Verdrag, opgemaakt te Londen op 7 november 1996 en goedgekeurd bij de wet van 21 juni 2004;
33° "LL-Verdrag" : het Internationaal Verdrag van 1966 betreffende de uitwatering van schepen, opgemaakt te Londen op 5 april 1966 en goedgekeurd bij de wet van 27 december 1968;	33° "LL-Verdrag" : het Internationaal Verdrag van 1966 betreffende de uitwatering van schepen, opgemaakt te Londen op 5 april 1966 en goedgekeurd bij de wet van 27 december 1968;
34° "LL-Protocol 1988" : het Protocol van 1988 aangaande het LL-Verdrag, opgemaakt te Londen op 11 november 1988 en goedgekeurd bij de wet van 15 februari 2007;	34° "LL-Protocol 1988" : het Protocol van 1988 aangaande het LL-Verdrag, opgemaakt te Londen op 11 november 1988 en goedgekeurd bij de wet van 15 februari 2007;

35° "LLMC-Verdrag" : het Verdrag van Londen van 19 november 1976 betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976, goedgekeurd bij de wet van 11 april 1989 en gewijzigd door het Protocol van Londen van 2 mei 1996 tot wijziging van het Verdrag van 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, waarmee ingestemd bij de wet van 10 september 2009;	35° "LLMC-Verdrag" : het Verdrag van Londen van 19 november 1976 betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976, goedgekeurd bij de wet van 11 april 1989 en gewijzigd door het Protocol van Londen van 2 mei 1996 tot wijziging van het Verdrag van 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, waarmee ingestemd bij de wet van 10 september 2009;
36° "MARPOL-Verdrag" : het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen, opgemaakt te Londen op 2 november 1973 en goedgekeurd bij de wet van 17 januari 1984;	36° "MARPOL-Verdrag" : het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen, opgemaakt te Londen op 2 november 1973 en goedgekeurd bij de wet van 17 januari 1984;
37° "MARPOL-Protocol 1978" : het Protocol van 1978 bij het MARPOL-Verdrag, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978 en goedgekeurd bij de wet van 17 januari 1984;	37° "MARPOL-Protocol 1978" : het Protocol van 1978 bij het MARPOL-Verdrag, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978 en goedgekeurd bij de wet van 17 januari 1984;
38° "MARPOL-Protocol 1997" : het Protocol van 1997 bij het MARPOL-Verdrag zoals gewijzigd door het MARPOL-Protocol 1978, opgemaakt te Londen op 26 september 1997 en goedgekeurd bij de wet van 15 juni 2004;	38° "MARPOL-Protocol 1997" : het Protocol van 1997 bij het MARPOL-Verdrag zoals gewijzigd door het MARPOL-Protocol 1978, opgemaakt te Londen op 26 september 1997 en goedgekeurd bij de wet van 15 juni 2004;
39° "MAS-Richtsnoeren" : de Richtsnoeren betreffende maritieme hulpdiensten, goedgekeurd door de IMO bij Resolutie A.950(23) van 26 februari 2004;	39° "MAS-Richtsnoeren" : de Richtsnoeren betreffende maritieme hulpdiensten, goedgekeurd door de IMO bij Resolutie A.950(23) van 26 februari 2004;
40° "MLC-Verdrag" : het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006, aangenomen te Genève op 23 februari 2006 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar 94ste zitting en waarmee ingestemd bij de wet van 17 augustus 2013;	40° "MLC-Verdrag" : het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006, aangenomen te Genève op 23 februari 2006 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar 94ste zitting en waarmee ingestemd bij de wet van 17 augustus 2013;
41° "NUCLEAR-Overeenkomst" : de Overeenkomst inzake de wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van het zeevervoer van nucleaire stoffen, opgemaakt te Brussel op 17 december 1971 en goedgekeurd bij de wet van 11 april 1989;	41° "NUCLEAR-Overeenkomst" : de Overeenkomst inzake de wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van het zeevervoer van nucleaire stoffen, opgemaakt te Brussel op 17 december 1971 en goedgekeurd bij de wet van 11 april 1989;
42° "PAL-Verdrag" : het Verdrag van Athene van 2002 betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, opgemaakt te Londen op 1 november 2002 en waarmee ingestemd bij de wet van 26 november 2012;	42° "PAL-Verdrag" : het Verdrag van Athene van 2002 betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, opgemaakt te Londen op 1 november 2002 en waarmee ingestemd bij de wet van 26 november 2012;
43° "PAL-Protocol" : het Protocol van 2002 bij het PAL-Verdrag, opgemaakt te Londen op 1 november 2002 en waarmee ingestemd bij de wet van 26 november 2012;	43° "PAL-Protocol" : het Protocol van 2002 bij het PAL-Verdrag, opgemaakt te Londen op 1 november 2002 en waarmee ingestemd bij de wet van 26 november 2012;

44° "PAL-Richtsnoeren" : de Richtsnoeren van de IMO voor de uitvoering van het PAL-Verdrag, gevoegd bij IMO-Omzendbrief nr. 2758 van 20 november 2006;	44° "PAL-Richtsnoeren" : de Richtsnoeren van de IMO voor de uitvoering van het PAL-Verdrag, gevoegd bij IMO-Omzendbrief nr. 2758 van 20 november 2006;
45° "PAL-Verordening" : de Verordening (EG) Nr. 392/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen;	45° "PAL-Verordening" : de Verordening (EG) Nr. 392/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen;
46° "Passagiersrechtenverordening" : de Verordening (EU) Nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) Nr. 2006/2004;	46° "Passagiersrechtenverordening" : de Verordening (EU) Nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) Nr. 2006/2004;
47° "PoR-Richtsnoeren" : de Richtsnoeren betreffende toevluchtsoorden voor hulpbehoevende schepen, goedgekeurd door de IMO bij Resolutie A.949(23) van 5 maart 2004;	47° "PoR-Richtsnoeren" : de Richtsnoeren betreffende toevluchtsoorden voor hulpbehoevende schepen, goedgekeurd door de IMO bij Resolutie A.949(23) van 5 maart 2004;
48° "Regels van Den Haag en Visby" : het Internationaal Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen inzake cognossementen en het Protocol van ondertekening, opgemaakt te Brussel op 25 augustus 1924 en goedgekeurd bij de wet van 20 november 1928, en gewijzigd door het Protocol opgemaakt te Brussel op 23 februari 1968 en goedgekeurd bij de wet van 28 augustus 1978, en door het Protocol ondertekend te Brussel op 21 december 1979 en goedgekeurd bij de wet van 17 augustus 1983;	48° "Regels van Den Haag en Visby" : het Internationaal Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen inzake cognossementen en het Protocol van ondertekening, opgemaakt te Brussel op 25 augustus 1924 en goedgekeurd bij de wet van 20 november 1928, en gewijzigd door het Protocol opgemaakt te Brussel op 23 februari 1968 en goedgekeurd bij de wet van 28 augustus 1978, en door het Protocol ondertekend te Brussel op 21 december 1979 en goedgekeurd bij de wet van 17 augustus 1983;
49° "Regels van York en Antwerpen" : de aldus genoemde bepalingen vastgesteld door de Koning op grond van artikel 7.1.4, § 3;	49° "Regels van York en Antwerpen" : de aldus genoemde bepalingen vastgesteld door de Koning op grond van artikel **2.7.1.4, § 3**;
50° "Samenwerkingsakkoord Kustwacht" : het samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Vlaamse Gewest van 8 juli 2005 betreffende de oprichting van en de samenwerking in een structuur Kustwacht en waarmee ingestemd bij de wet van 4 april 2006;	50° "Samenwerkingsakkoord Kustwacht" : het samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Vlaamse Gewest van 8 juli 2005 betreffende de oprichting van en de samenwerking in een structuur Kustwacht en waarmee ingestemd bij de wet van 4 april 2006;
51° "SAR-Verdrag" : het Internationaal Verdrag inzake opsporing en redding op zee en de Bijlage, opgemaakt te Hamburg op 27 april 1979 en goedgekeurd bij de wet van 20 december 1984;	51° "SAR-Verdrag" : het Internationaal Verdrag inzake opsporing en redding op zee en de Bijlage, opgemaakt te Hamburg op 27 april 1979 en goedgekeurd bij de wet van 20 december 1984;
52° "Scheepsbeslagverdrag 1952" : het Internationaal Verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen inzake	52° "Scheepsbeslagverdrag 1952" : het Internationaal Verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen inzake

conservatoir beslag op zeeschepen, opgemaakt te Brussel op 10 mei 1952 en goedgekeurd bij de wet van 24 maart 1961;	conservatoir beslag op zeeschepen, opgemaakt te Brussel op 10 mei 1952 en goedgekeurd bij de wet van 24 maart 1961;
53° "SFV-Verdrag" : het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen en de Bijlage, opgemaakt te Torremolinos op 2 april 1977 en goedgekeurd bij de wet van 16 augustus 1982 en gewijzigd door het Protocol opgemaakt te Torremolinos op 2 april 1993 en de Overeenkomst opgemaakt te Kaapstad op 11 oktober 2012 en waarmee ingestemd bij de wet van 21 december 2017;	53° "SFV-Verdrag" : het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen en de Bijlage, opgemaakt te Torremolinos op 2 april 1977 en goedgekeurd bij de wet van 16 augustus 1982 en gewijzigd door het Protocol opgemaakt te Torremolinos op 2 april 1993 en de Overeenkomst opgemaakt te Kaapstad op 11 oktober 2012 en waarmee ingestemd bij de wet van 21 december 2017;
54° "SOLAS-Verdrag" : het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee, opgemaakt te Londen op 1 november 1974 en goedgekeurd bij de wet van 10 augustus 1979;	54° "SOLAS-Verdrag" : het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee, opgemaakt te Londen op 1 november 1974 en goedgekeurd bij de wet van 10 augustus 1979;
55° "SOLAS-Protocol 1978" : het Protocol van 1978 bij het SOLAS-Verdrag, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978 en goedgekeurd bij de wet van 10 augustus 1979;	55° "SOLAS-Protocol 1978" : het Protocol van 1978 bij het SOLAS-Verdrag, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978 en goedgekeurd bij de wet van 10 augustus 1979;
56° "SOLAS-Protocol 1988" : het Protocol van 1988 bij het SOLAS-Verdrag zoals gewijzigd door het SOLAS-Protocol 1978, opgemaakt te Londen op 11 november 1988 en goedgekeurd bij de wet van 15 februari 2007;	56° "SOLAS-Protocol 1988" : het Protocol van 1988 bij het SOLAS-Verdrag zoals gewijzigd door het SOLAS-Protocol 1978, opgemaakt te Londen op 11 november 1988 en goedgekeurd bij de wet van 15 februari 2007;
57° "SRC-Verdrag" : het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen, opgemaakt te Hongkong op 15 mei 2009 en waarmee ingestemd bij de wet van 2 juli 2013;	57° "SRC-Verdrag" : het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen, opgemaakt te Hongkong op 15 mei 2009 en waarmee ingestemd bij de wet van 2 juli 2013;
58° "SRC-Verordening" : de Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG;	58° "SRC-Verordening" : de Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG;
59° "Staatsschepenverdrag 1926" : het Internationaal Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende de immuniteiten van Staatsschepen, opgemaakt te Brussel op 10 april 1926 en goedgekeurd bij de wet van 20 november 1928;	59° "Staatsschepenverdrag 1926" : het Internationaal Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende de immuniteiten van Staatsschepen, opgemaakt te Brussel op 10 april 1926 en goedgekeurd bij de wet van 20 november 1928;
60° "Staatsschepenprotocol 1934" : het Additioneel Protocol bij het Staatsschepenverdrag 1926, opgemaakt te Brussel op 24 mei 1934;	60° "Staatsschepenprotocol 1934" : het Additioneel Protocol bij het Staatsschepenverdrag 1926, opgemaakt te Brussel op 24 mei 1934;
61° "STCW-Verdrag" : het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, brevettering en wachtdienst, opgemaakt te Londen op 7 juli	61° "STCW-Verdrag" : het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, brevettering en

1978 en goedgekeurd bij de wet van 16 augustus 1982;	wachtdienst, opgemaakt te Londen op 7 juli 1978 en goedgekeurd bij de wet van 16 augustus 1982;
62° "STCW-F-Verdrag" : het Internationaal Verdrag van 1995 betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersvaartuigen, opgemaakt te Londen op 7 juli 1995 en waarmee ingestemd bij de wet van 21 december 2017;	62° "STCW-F-Verdrag" : het Internationaal Verdrag van 1995 betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersvaartuigen, opgemaakt te Londen op 7 juli 1995 en waarmee ingestemd bij de wet van 21 december 2017;
63° "TMC-Verdrag" : het Internationaal Verdrag van 1969 betreffende de meting van schepen, en de Bijlagen, opgemaakt te Londen op 23 juni 1969 en goedgekeurd bij de wet van 7 april 1975;	63° "TMC-Verdrag" : het Internationaal Verdrag van 1969 betreffende de meting van schepen, en de Bijlagen, opgemaakt te Londen op 23 juni 1969 en goedgekeurd bij de wet van 7 april 1975;
64° "VN-Zeerechtverdrag" : het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, opgemaakt te Montego Bay op 10 december 1982 en waarmee ingestemd bij de wet van 18 juni 1998;	64° "VN-Zeerechtverdrag" : het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, opgemaakt te Montego Bay op 10 december 1982 en waarmee ingestemd bij de wet van 18 juni 1998;
65° "WRC-Verdrag" : het Internationaal Verdrag van Nairobi inzake de verwijdering van wrakken, opgemaakt te Nairobi op 18 mei 2007 en waarmee ingestemd bij de wet van 8 januari 2017.	65° "WRC-Verdrag" : het Internationaal Verdrag van Nairobi inzake de verwijdering van wrakken, opgemaakt te Nairobi op 18 mei 2007 en waarmee ingestemd bij de wet van 8 januari 2017.
	66° "Dubbelwand-Verordening" : de Verordening (EU) nr. 530/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2012 inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige tankers.
De verwijzingen in dit wetboek naar de in het eerste lid bedoelde internationale akten hebben mede betrekking op de latere wijzigingen ervan die voor België bindend zijn en in werking zijn getreden.	De verwijzingen in dit wetboek naar de in het eerste lid bedoelde internationale akten hebben mede betrekking op de latere wijzigingen ervan die voor België bindend zijn en in werking zijn getreden.
§ 2. In dit wetboek wordt verstaan onder :	§ 2. In dit wetboek wordt verstaan onder :
1° "gebruik" : een regel die in de betrokken bedrijfstak of op de betrokken plaats algemene of nagenoeg algemene toepassing heeft gevonden;	1° "gebruik" : een regel die in de betrokken bedrijfstak of op de betrokken plaats algemene of nagenoeg algemene toepassing heeft gevonden;
2° "algemene scheepvaartrechtelijke beginselen" : op internationaal gebied weerspiegelde beginselen die ten grondslag liggen aan de scheepvaartrechtelijke ordening.	2° "algemene scheepvaartrechtelijke beginselen" : op internationaal gebied weerspiegelde beginselen die ten grondslag liggen aan de scheepvaartrechtelijke ordening.
Art. 1.1.1.3. Schepen	Art. 1.1.1.3. Schepen
§ 1. In dit wetboek wordt verstaan onder :	§ 1. In dit wetboek wordt verstaan onder :
1° "schip" : elk tuig, met of zonder eigen beweegkracht, met of zonder waterverplaatsing, dat drijft of heeft gedreven en dat wordt gebruikt of geschikt is om te worden gebruikt als middel van verkeer te	1° "schip" : elk tuig, met of zonder eigen beweegkracht, met of zonder waterverplaatsing, dat drijft of heeft gedreven en dat wordt gebruikt of geschikt is om te worden gebruikt als middel van verkeer te water, met inbegrip van

water, met inbegrip van luchtkussenvaartuigen doch met uitsluiting van vaste tuigen, watervliegtuigen en amfibievoertuigen;	luchtkussenvaartuigen doch met uitsluiting van vaste tuigen, watervliegtuigen en amfibievoertuigen;
2° "verkeer te water" : elke, zelfs stationaire vorm van deelname aan het verkeer in, onder of over openbare wateren;	2° "verkeer te water" : elke, zelfs stationaire vorm van deelname aan het verkeer in, onder of over openbare wateren;
3° "luchtkussenvaartuigen" : elk schip dat wordt gebruikt of geschikt is om te worden gebruikt als middel van verkeer te water met behulp van een luchtkussen dat in stand wordt gehouden tussen het toestel en het oppervlak van het water of de aarde;	3° "luchtkussenvaartuigen" : elk schip dat wordt gebruikt of geschikt is om te worden gebruikt als middel van verkeer te water met behulp van een luchtkussen dat in stand wordt gehouden tussen het toestel en het oppervlak van het water of de aarde;
4° "vast tuig" : elk tuig dat zijn geschiktheid als middel van verkeer te water heeft verloren doordat het blijvend met het land of de bodem is verbonden;	4° "vast tuig" : elk tuig dat zijn geschiktheid als middel van verkeer te water heeft verloren doordat het blijvend met het land of de bodem is verbonden;
5° "watervliegtuig" : elk tuig dat in de dampkring kan worden gehouden ten gevolge van krachten die de lucht erop uitoefent en slechts gebruikt wordt of geschikt is om te worden gebruikt als middel van verkeer te water in verband met het opstijgen, landen, taxiën of stationeren, met uitzondering van luchtkussenvaartuigen;	5° "watervliegtuig" : elk tuig dat in de dampkring kan worden gehouden ten gevolge van krachten die de lucht erop uitoefent en slechts gebruikt wordt of geschikt is om te worden gebruikt als middel van verkeer te water in verband met het opstijgen, landen, taxiën of stationeren, met uitzondering van luchtkussenvaartuigen;
6° "amfibievoertuig" : elk tuig dat gebruikt wordt of geschikt is om te worden gebruikt als middel van verkeer te water en ook deelneemt of geschikt is om deel te nemen aan het wegverkeer;	6° "amfibievoertuig" : elk tuig dat gebruikt wordt of geschikt is om te worden gebruikt als middel van verkeer te water en ook deelneemt of geschikt is om deel te nemen aan het wegverkeer;
7° "zeeschip" : elk schip dat beschikt of dient te beschikken over een certificaat van registratie, een veiligheidscertificaat of enige andere officiële akte waaruit blijkt dat het schip geschikt is om te worden gebruikt op de zeewateren, alsook elk schip dat blijkens zijn constructie bestemd is om op de zeewateren te worden gebruikt, met uitzondering van binnenschepen; de inschrijving van het schip in een register van zeeschepen geldt als een vermoeden dat het schip een zeeschip is;	7° "zeeschip" : elk schip dat beschikt of dient te beschikken over een certificaat van registratie, een veiligheidscertificaat of enige andere officiële akte waaruit blijkt dat het schip geschikt is om te worden gebruikt op de zeewateren, alsook elk schip dat blijkens zijn constructie bestemd is om op de zeewateren te worden gebruikt, met uitzondering van binnenschepen; de inschrijving van het schip in een register van zeeschepen geldt als een vermoeden dat het schip een zeeschip is;
8° "zeewateren", voor de toepassing van het bepaalde onder 7° : alle wateren aan de zeezijde van de basislijn van waar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten;	8° "zeewateren", voor de toepassing van het bepaalde onder 7° : alle wateren aan de zeezijde van de basislijn van waar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten;
9° "binnenschip" : een schip dat uitsluitend of overwegend bestemd is voor de vaart op de binnenwateren, met inbegrip van een estuair schip; de teboekstelling van het schip in een register van binnenschepen geldt als vermoeden dat het schip een binnenschip is;	9° "binnenschip" : een schip dat uitsluitend of overwegend bestemd is voor de vaart op de binnenwateren, met inbegrip van een estuair schip; de teboekstelling van het schip in een register van binnenschepen geldt als vermoeden dat het schip een binnenschip is;

10° "estuair schip" : een binnenschip dat overeenkomstig een Belgische reglementering beschikt over een certificaat waaruit blijkt dat het voldoet aan de specifieke veiligheidseisen om te varen op de binnenwateren en daarenboven gerechtigd is om te varen in een beperkt vaargebied tussen de Zeeschelde en de havens van de Belgische kust, of tussen deze laatste havens;	10° "estuair schip" : een binnenschip dat overeenkomstig een Belgische reglementering beschikt over een certificaat waaruit blijkt dat het voldoet aan de specifieke veiligheidseisen om te varen op de binnenwateren en daarenboven gerechtigd is om te varen in een beperkt vaargebied tussen de Zeeschelde en de havens van de Belgische kust, of tussen deze laatste havens;
11° "pleziervaartuig" : elk schip dat, al dan niet voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden, aan pleziervaart doet of ervoor bestemd is, met uitsluiting van de schepen gebruikt voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;	11° "pleziervaartuig" : elk schip dat, al dan niet voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden, aan pleziervaart doet of ervoor bestemd is, met uitsluiting van de schepen gebruikt voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;
12° "scheepsbestanddeel" : al hetgeen onderdeel van een schip uitmaakt, in het bijzonder :	12° "scheepsbestanddeel" : al hetgeen onderdeel van een schip uitmaakt, in het bijzonder :
a) de romp, de opbouw, de masten, het roer en de overige stuurinrichting;	a) de romp, de opbouw, de masten, het roer en de overige stuurinrichting;
b) de bijzaken die zodanig met een schip worden verbonden dat zij daarvan niet kunnen worden afgescheiden zonder dat aan hen of aan het schip beschadiging van betekenis wordt toegebracht;	b) de bijzaken die zodanig met een schip worden verbonden dat zij daarvan niet kunnen worden afgescheiden zonder dat aan hen of aan het schip beschadiging van betekenis wordt toegebracht;
c) de blijvend ingebouwde voortbewegingswerktuigen, ladingbehandelingstuigen en -inrichtingen en andere werktuigen;	c) de blijvend ingebouwde voortbewegingswerktuigen, ladingbehandelingstuigen en -inrichtingen en andere werktuigen;
13° "scheepstoebehoren" : de zich aan boord bevindende, voor het normale gebruik van het schip nodige of nuttige verbruiksgoederen, alsook de zaken, met uitsluiting van scheepsbestanddelen, die aan boord zijn gebracht om het schip duurzaam te dienen, in het bijzonder wanneer :	13° "scheepstoebehoren" : de zich aan boord bevindende, voor het normale gebruik van het schip nodige of nuttige verbruiksgoederen, alsook de zaken, met uitsluiting van scheepsbestanddelen, die aan boord zijn gebracht om het schip duurzaam te dienen, in het bijzonder wanneer :
a) hun aanwezigheid aan boord is opgelegd door of krachtens de wet; of	a) hun aanwezigheid aan boord is opgelegd door of krachtens de wet; of
b) zij door hun vorm als zodanig zijn te herkennen; of	b) zij door hun vorm als zodanig zijn te herkennen; of
c) zij nodig of nuttig zijn voor het normale gebruik van het schip;	c) zij nodig of nuttig zijn voor het normale gebruik van het schip;
14° "aan boord" : op of in het schip of zijn vaste of niet vaste middelen tot verbinding met de wal;	14° "aan boord" : op of in het schip of zijn vaste of niet vaste middelen tot verbinding met de wal;
15° "Belgisch schip" en "Belgisch zeeschip" : een schip respectievelijk zeeschip dat gerechtigd is de Belgische vlag te voeren;	15° "Belgisch schip" en "Belgisch zeeschip" : een schip respectievelijk zeeschip dat gerechtigd is de Belgische vlag te voeren;
16° "vreemd schip" en "vreemd zeeschip" : een schip respectievelijk zeeschip dat gerechtigd is een andere dan de Belgische vlag te voeren;	16° "vreemd schip" en "vreemd zeeschip" : een schip respectievelijk zeeschip dat gerechtigd is een andere dan de Belgische vlag te voeren;

17° "Belgisch overheidsschip" : een schip waarvan de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker een Belgische publiekrechtelijke rechtspersoon is;	17° "Belgisch overheidsschip" : een schip waarvan de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker een Belgische publiekrechtelijke rechtspersoon is;
18° "Belgisch gezagsschip" : en schip dat door een Belgische publiekrechtelijke rechtspersoon wordt gebruikt voor staatshoofdelijke, militaire, justitiële of politionele activiteiten, brandweer, beveiliging, de redding van mensenlevens, de voorkoming of de bestrijding van milieuverontreiniging, het wetenschappelijk onderzoek waarbij het ministerie van Landsverdediging betrokken is of voor de door de wet toegekende taken;	18° "Belgisch gezagsschip" : en schip dat door een Belgische publiekrechtelijke rechtspersoon wordt gebruikt voor staatshoofdelijke, militaire, justitiële of politionele activiteiten, brandweer, beveiliging, de redding van mensenlevens, de voorkoming of de bestrijding van milieuverontreiniging, het wetenschappelijk onderzoek waarbij het ministerie van Landsverdediging betrokken is of voor de door de wet toegekende taken;
19° "vreemd overheidsschip" : een schip dat toebehoort aan of wordt geëxploiteerd of bevracht door een vreemde Staat;	19° "vreemd overheidsschip" : een schip dat toebehoort aan of wordt geëxploiteerd of bevracht door een vreemde Staat;
20° "vreemd gezagsschip" : een oorlogsschip, staatsjacht, toezichtschip, hospitaalschip, hulpschip, bevoorradingsschip en elk ander schip dat eigendom is van of geëxploiteerd of bevracht wordt door een vreemde Staat en dat ten tijde van het ontstaan van de schuldvordering of het beslag uitsluitend wordt gebruikt voor een regeringsdienst zonder handelsdoeleinden;	20° "vreemd gezagsschip" : een oorlogsschip, staatsjacht, toezichtschip, hospitaalschip, hulpschip, bevoorradingsschip en elk ander schip dat eigendom is van of geëxploiteerd of bevracht wordt door een vreemde Staat en dat ten tijde van het ontstaan van de schuldvordering of het beslag uitsluitend wordt gebruikt voor een regeringsdienst zonder handelsdoeleinden;
21° "scheepszekerheidsrechten" : de in hoofdstuk 5 van titel 2 van boek 2 en de in hoofdstuk 3 van titel 2 van boek 3 geregelde scheepsvoorrangsrechten, scheepsvoorrechten, scheepsretentierechten en scheepshypotheken;	21° "scheepszekerheidsrechten" : de in hoofdstuk 5 van titel 2 van boek 2 en de in hoofdstuk 3 van titel 2 van boek 3 geregelde scheepsvoorrangsrechten, scheepsvoorrechten, scheepsretentierechten en scheepshypotheken;
22° " Belgisch oorlogsschip " : een Belgisch gezagsschip dat beantwoordt aan de definitie van artikel 29 van het VN-Zeerechtverdrag.	22° " Belgisch oorlogsschip " : een Belgisch gezagsschip dat beantwoordt aan de definitie van artikel 29 van het VN-Zeerechtverdrag.
23° offshore industriële activiteiten : de bouw, het onderhoud, de exploitatie of reparatie van offshore installaties bedoeld voor onder meer, maar niet exclusief, de exploratie, de productie van fossiele of hernieuwbare energie, de aquacultuur, de exploitatie van onderwatermijnen of soortgelijke activiteiten.	23° offshore industriële activiteiten : de bouw, het onderhoud, de exploitatie of reparatie van offshore installaties bedoeld voor onder meer, maar niet exclusief, de exploratie, de productie van fossiele of hernieuwbare energie, de aquacultuur, de exploitatie van onderwatermijnen of soortgelijke activiteiten.
	24° “pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsgebruik”: elk pleziervaartuig dat wordt gebruikt bij de uitoefening van een economische activiteit, met of zonder winstoogmerk, door een onderneming of een natuurlijk persoon, ongeacht de plaats waar deze activiteit wordt uitgeoefend, evenals elk pleziervaartuig dat wordt geregistreerd door een verhuurbedrijf;

	25° “verhuurbedrijf”: een rechtspersoon die in zijn statuten het verhuur van pleziervaartuigen heeft opgenomen.
§ 2. De begripsomschrijvingen bedoeld in paragraaf 1, 12° en 13° gelden eveneens ten aanzien van schepen in aanbouw.	§ 2. De begripsomschrijvingen bedoeld in paragraaf 1, 12° en 13° gelden eveneens ten aanzien van schepen in aanbouw.
§ 3. De Koning kan :	§ 3. De Koning kan :
1° zaken die overeenkomstig paragraaf 1 niet zijn te beschouwen als schepen, voor de toepassing van bepalingen van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten als schepen aanmerken;	1° zaken die overeenkomstig paragraaf 1 niet zijn te beschouwen als schepen, voor de toepassing van bepalingen van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten als schepen aanmerken;
2° schepen die overeenkomstig paragraaf 1 niet zijn te beschouwen als zeeschepen, voor de toepassing van bepalingen van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten als zeeschepen aanmerken;	2° schepen die overeenkomstig paragraaf 1 niet zijn te beschouwen als zeeschepen, voor de toepassing van bepalingen van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten als zeeschepen aanmerken;
3° schepen die overeenkomstig paragraaf 1 niet zijn te beschouwen als binnenschepen, voor de toepassing van bepalingen van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten als binnenschepen aanmerken;	3° schepen die overeenkomstig paragraaf 1 niet zijn te beschouwen als binnenschepen, voor de toepassing van bepalingen van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten als binnenschepen aanmerken;
4° bepalingen van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten voor bepaalde schepen, zeeschepen of binnenschepen buiten toepassing verklaren;	4° bepalingen van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten voor bepaalde schepen, zeeschepen of binnenschepen buiten toepassing verklaren;
5° de scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren van alle of bepaalde schepen, zeeschepen, binnenschepen of schepen in aanbouw met het oog op de toepassing van bijzondere bepalingen nader of, waar noodzakelijk afwijkend omschrijven.	5° de scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren van alle of bepaalde schepen, zeeschepen, binnenschepen of schepen in aanbouw met het oog op de toepassing van bijzondere bepalingen nader of, waar noodzakelijk afwijkend omschrijven.
Art. 1.1.1.4. Wateren	Art. 1.1.1.4. Wateren
In dit wetboek wordt verstaan onder :	In dit wetboek wordt verstaan onder :
1° "openbare wateren" : alle wateren die overeenkomstig de toepasselijke reglementen voor het openbaar verkeer openstaan, ongeacht of zij behoren tot een maritiem rechtsgebied of tot de binnenwateren;	1° "openbare wateren" : alle wateren die overeenkomstig de toepasselijke reglementen voor het openbaar verkeer openstaan, ongeacht of zij behoren tot een maritiem rechtsgebied of tot de binnenwateren;
2° "Belgische wateren" : de Belgische maritieme zones en de Belgische binnenwateren;	2° "Belgische wateren" : de Belgische maritieme zones en de Belgische binnenwateren;
3° " Belgische maritieme zones" :	3° " Belgische maritieme zones" :
a) de territoriale zee zoals zeewaarts afgebakend bij de wet van 6 oktober 1987 tot bepaling van de breedte van de territoriale zee van België en zoals zijwaarts afgebakend door :	a) de territoriale zee zoals zeewaarts afgebakend bij de wet van 6 oktober 1987 tot bepaling van de breedte van de territoriale zee van België en zoals zijwaarts afgebakend door :
- de Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Franse Republiek inzake de afbakening van de territoriale zee, ondertekend te Brussel op 8	- de Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Franse Republiek inzake de afbakening van de territoriale zee, ondertekend te Brussel op 8

oktober 1990, goedgekeurd bij de wet van 17 februari 1993;	oktober 1990, goedgekeurd bij de wet van 17 februari 1993;
- het Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de zijwaartse afbakening van de territoriale zee, ondertekend te Brussel op 18 december 1996, goedgekeurd bij de wet van 10 augustus 1998;	- het Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de zijwaartse afbakening van de territoriale zee, ondertekend te Brussel op 18 december 1996, goedgekeurd bij de wet van 10 augustus 1998;
b) de exclusieve economische zone zoals ingesteld en afgebakend bij de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee; en	b) de exclusieve economische zone zoals ingesteld en afgebakend bij de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee; en
c) het continentaal plat zoals ingesteld en afgebakend bij de wet van 13 juni 1969 inzake de exploratie en de exploitatie van niet-levende rijkdommen van de territoriale zee en het continentaal plat;	c) het continentaal plat zoals ingesteld en afgebakend bij de wet van 13 juni 1969 inzake de exploratie en de exploitatie van niet-levende rijkdommen van de territoriale zee en het continentaal plat;
4° "Belgische binnenwateren van maritieme aard" : de van het Belgisch grondgebied deel uitmakende openbare wateren die ook voor zeeschepen toegankelijk zijn;	4° "Belgische binnenwateren van maritieme aard" : de van het Belgisch grondgebied deel uitmakende openbare wateren die ook voor zeeschepen toegankelijk zijn;
5° "Belgische binnenwateren" : de van het Belgisch grondgebied deel uitmakende openbare wateren die voor de scheepvaart bestemd zijn of gebruikt worden.	5° "Belgische binnenwateren" : de van het Belgisch grondgebied deel uitmakende openbare wateren die voor de scheepvaart bestemd zijn of gebruikt worden.
	6° EEZ : de Belgisch exclusieve economische zone zoals ingesteld en afgebakend bij de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee.
Art. 1.2.1.2. Register van neerlegging	Art. 1.2.1.2. Register van neerlegging
In het register van neerlegging worden, op de dag van hun aanbieding en in de volgorde van de uit een doorlopende nummering blijkende aanbiedingen, vastgesteld :	In het register van neerlegging **worden** in de volgorde van de uit een doorlopende nummering blijkende aanbiedingen, vastgesteld :
1° de neerlegging van stukken aangeboden ter registratie of wijziging van de registratie van zeeschepen dan wel ter teboekstelling of wijziging van de teboekstelling van binnenschepen;	1° de neerlegging van stukken aangeboden ter registratie of wijziging van de registratie van zeeschepen dan wel ter teboekstelling of wijziging van de teboekstelling van binnenschepen;
2° de neerlegging van akten, vonnissen, eisen en exploten overeenkomstig de hoofdstukken 1, 5 en 6 van titel 2 van boek 2 en de hoofdstukken 1, 3 en 4 van titel 2 van boek 3.	2° de neerlegging van akten, vonnissen, eisen en exploten overeenkomstig de hoofdstukken 1, 5 en 6 van titel 2 van boek 2 en de hoofdstukken 1, 3 en 4 van titel 2 van boek 3.
Het register wordt elke dag afgesloten.	Het register wordt elke dag afgesloten.
De buiten de openingsuren van het Belgisch Scheepsregister aangeboden akten, vonnissen, borderellen en andere stukken worden geacht aangeboden te zijn aan het begin van het eerst daaropvolgende openingsuur van het Belgisch Scheepsregister.	**Indien op dezelfde dag verscheidene aan de regel van de openbaarheid onderworpen titels op het Belgisch Scheepsregister zijn aangeboden, wordt de voorrang bepaald naar het volgnummer waaronder het Belgisch Scheepsregister de overhandiging heeft vermeld in het register der neergelegde titels dat wordt toegekend op basis van het tijdstip**

	van aanbieding, voor zover dit kan worden vastgesteld.
Voor zover het werkelijke tijdstip van aanbieding kan worden vastgesteld, bepaalt dit de onderlinge volgorde van de neerlegging.	**[…]**
Art. 2.2.1.6. Doorhaling	Art. 2.2.1.6. Doorhaling
§ 1. De registratie wordt doorgehaald :	§ 1. De registratie wordt doorgehaald :
1° op verzoek van degene die in het register als eigenaar vermeld staat;	1° op verzoek van degene die in het register als eigenaar vermeld staat;
2° op aangifte van de eigenaar of ambtshalve :	2° op aangifte van de eigenaar of ambtshalve :
a) ingeval het zeeschip is vergaan, is gesloopt of blijvend ongeschikt is om te drijven;	a) ingeval het zeeschip is vergaan, is gesloopt of blijvend ongeschikt is om te drijven;
b) ingeval van het zeeschip geen tijding werd ontvangen gedurende zes maanden te rekenen van de dag van het laatste uitvaren of van de dag waarop de laatste berichten werden ontvangen, zonder dat dit aan een algemene storing in de berichtgeving kan worden geweten;	b) ingeval van het zeeschip geen tijding werd ontvangen gedurende zes maanden te rekenen van de dag van het laatste uitvaren of van de dag waarop de laatste berichten werden ontvangen, zonder dat dit aan een algemene storing in de berichtgeving kan worden geweten;
c) ingeval het zeeschip of de eigenaar, de reder of de exploitant ervan niet meer voldoet aan de door de Koning bepaalde voorwaarden om geregistreerd te kunnen worden.	c) ingeval het zeeschip of de eigenaar, de reder of de exploitant ervan niet meer voldoet aan de door de Koning bepaalde voorwaarden om geregistreerd te kunnen worden.
§ 2. Het Belgisch Scheepsregister gaat slechts tot doorhaling over na te hebben onderzocht of aan de wettelijke voorwaarden daartoe is voldaan.	§ 2. Het Belgisch Scheepsregister gaat slechts tot doorhaling over na te hebben onderzocht of aan de wettelijke voorwaarden daartoe is voldaan.
§ 3. Niettegenstaande de doorhaling blijven de inschrijvingen betreffende de zakelijke rechten waarmee het zeeschip is bezwaard bestaan en kunnen zij naderhand worden doorgehaald, verminderd of hernieuwd.	§ 3. Niettegenstaande de doorhaling blijven de inschrijvingen betreffende de zakelijke rechten waarmee het zeeschip is bezwaard bestaan en kunnen zij naderhand worden doorgehaald, verminderd of hernieuwd.
§ 4. Geen registratie mag worden doorgehaald dan dertig dagen na de dag waarop alle bij het Belgisch Scheepsregister ingeschreven schuldeisers en alle derden die er een exploot van beslag lieten inschrijven, door het Belgisch Scheepsregister op de hoogte zijn gebracht op de wijze door de Koning bepaald.	§ 4. Geen registratie mag worden doorgehaald dan dertig dagen na de dag waarop alle bij het Belgisch Scheepsregister ingeschreven schuldeisers en alle derden die er een exploot van beslag lieten inschrijven, door het Belgisch Scheepsregister op de hoogte zijn gebracht op de wijze door de Koning bepaald.
Deze termijn geldt niet voor de doorhaling op verzoek of aangifte van de eigenaar, als deze daarbij de schriftelijke toestemming van de voormelde schuldeisers en derden voegt.	Deze termijn geldt niet voor de doorhaling op verzoek of aangifte van de eigenaar, als deze daarbij de schriftelijke toestemming van de voormelde schuldeisers en derden voegt.
§ 5. Het Belgisch Scheepsregister vermeldt de doorhaling op de meetbrief.	**[…]**
Art. 2.2.1.9. Inschrijving in een buitenlands rompbevrachtingsregister	Art. 2.2.1.9. Inschrijving in een buitenlands rompbevrachtingsregister
§ 1. Een geregistreerd zeeschip mag slechts in een buitenlands rompbevrachtingsregister worden ingeschreven als het Belgisch Scheepsregister daarin heeft toegestemd overeenkomstig paragraaf 5.	§ 1. Een geregistreerd zeeschip mag slechts in een buitenlands rompbevrachtingsregister worden ingeschreven als het Belgisch Scheepsregister daarin heeft toegestemd overeenkomstig paragraaf 5.

Op verzoek van degene die de toestemming verkrijgt, schrijft het Belgisch Scheepsregister zulks in het register der zeeschepen in en maakt het van die inschrijving melding op het document waarbij de toestemming werd verleend.	Op verzoek van degene die de toestemming verkrijgt, schrijft het Belgisch Scheepsregister zulks in het **zeeschepenregister** in en maakt het van die inschrijving melding op het document waarbij de toestemming werd verleend.
Door de vervulling van voornoemde formaliteiten wordt het recht de Belgische vlag te voeren geschorst voor de duur van de rompbevrachting die tot toestemming aanleiding heeft gegeven.	Door de vervulling van voornoemde formaliteiten wordt het recht de Belgische vlag te voeren geschorst voor de duur van de rompbevrachting die tot toestemming aanleiding heeft gegeven.
§ 2. De in paragraaf 1 bedoelde toestemming kan door het Belgisch Scheepsregister worden ingetrokken zodra een internationaal conflict dreigt of is uitgebroken.	§ 2. De in paragraaf 1 bedoelde toestemming kan door het Belgisch Scheepsregister worden ingetrokken zodra een internationaal conflict dreigt of is uitgebroken.
§ 3. Door de ontbinding van de rompbevrachtingsovereenkomst, wat daar ook de oorzaak van is, herleeft de verplichting de Belgische vlag te voeren.	§ 3. Door de ontbinding van de rompbevrachtingsovereenkomst, wat daar ook de oorzaak van is, herleeft de verplichting de Belgische vlag te voeren.
§ 4. Na de inschrijving van de in paragraaf 1 bedoelde toestemming blijven de inschrijvingen bedoeld in de artikelen 2.2.1.12 en 2.2.1.13 bestaan. Nieuwe inschrijvingen dienen te geschieden in het zeeschepenregister.	§ 4. Na de inschrijving van de in paragraaf 1 bedoelde toestemming blijven de inschrijvingen bedoeld in de artikelen 2.2.1.12 en 2.2.1.13 bestaan. Nieuwe inschrijvingen dienen te geschieden in het zeeschepenregister.
§ 5. De toestemming bedoeld in paragraaf 1 wordt niet verleend tenzij de volgende voorwaarden zijn vervuld :	§ 5. De toestemming bedoeld in paragraaf 1 wordt niet verleend tenzij de volgende voorwaarden zijn vervuld :
1° de rompbevrachtingsovereenkomst vermeldt dat :	1° de rompbevrachtingsovereenkomst vermeldt dat :
a) de rompbevrachter de huur van het betrokken zeeschip niet mag overdragen en het schip niet door middel van een nieuwe rompbevrachting mag ondervervrachten, dan nadat het Belgisch Scheepsregister en de hypothecaire schuldeisers daarin uitdrukkelijk en voorafgaand hebben toegestemd;	a) de rompbevrachter de huur van het betrokken zeeschip niet mag overdragen en het schip niet door middel van een nieuwe rompbevrachting mag ondervervrachten, dan nadat het Belgisch Scheepsregister en de hypothecaire schuldeisers daarin uitdrukkelijk en voorafgaand hebben toegestemd;
b) het zeeschip niet mag worden geregistreerd in een andere Staat dan die van het betrokken buitenlands rompbevrachtingsregister;	b) het zeeschip niet mag worden geregistreerd in een andere Staat dan die van het betrokken buitenlands rompbevrachtingsregister;
c) de rompbevrachter de naam van het zeeschip niet mag wijzigen en het ook niet onder een andere naam in het rompbevrachtingsregister mag laten registreren;	c) de rompbevrachter de naam van het zeeschip niet mag wijzigen en het ook niet onder een andere naam in het rompbevrachtingsregister mag laten registreren**, dan nadat het Belgisch Scheepsregister en de hypothecaire schuldeisers daarin uitdrukkelijk en voorafgaand hebben toegestemd**;
2° de aanvraag tot toestemming gaat vergezeld van een schriftelijke verklaring van elke ingeschreven hypothecaire schuldeiser waarbij hij uitdrukkelijk met de rompbevrachting die het	2° de aanvraag tot toestemming gaat vergezeld van een schriftelijke verklaring van elke ingeschreven hypothecaire schuldeiser waarbij hij uitdrukkelijk met de rompbevrachting die het

voorwerp uitmaakt van de bevrachtingsovereenkomst instemt;	voorwerp uitmaakt van de bevrachtingsovereenkomst instemt;
3° de wetgeving van de Staat waar de rompbevrachting wordt geregistreerd, voldoet aan de volgende voorwaarden :	3° de wetgeving van de Staat waar de rompbevrachting wordt geregistreerd, voldoet aan de volgende voorwaarden :
a) de eigendom van het zeeschip en de hypotheken die het bezwaren, alsook hun rangregeling en de uitvoeringsmaatregelen, blijven uitsluitend beheerst door de wet van het register van oorsprong;	a) de eigendom van het zeeschip en de hypotheken die het bezwaren, alsook hun rangregeling en de uitvoeringsmaatregelen, blijven uitsluitend beheerst door de wet van het register van oorsprong;
b) de eigendom en de eigenaar van het betrokken zeeschip zijn en blijven geregistreerd in het register van oorsprong;	b) de eigendom en de eigenaar van het betrokken zeeschip zijn en blijven geregistreerd in het register van oorsprong;
c) inschrijvingen die het zeeschip bezwaren kunnen enkel worden genomen in het register van oorsprong;	c) inschrijvingen die het zeeschip bezwaren kunnen enkel worden genomen in het register van oorsprong;
d) het register waar de rompbevrachting wordt geregistreerd, verwijst naar het register van oorsprong;	d) het register waar de rompbevrachting wordt geregistreerd, verwijst naar het register van oorsprong;
e) tijdens de rompbevrachting moet het zeeschip de vlag voeren van de Staat waar de rompbevrachting is geregistreerd en moet het een document aan boord hebben dat het recht op die vlag bewijst en dat werd afgeleverd door of namens de overheid van die Staat;	e) tijdens de rompbevrachting moet het zeeschip de vlag voeren van de Staat waar de rompbevrachting is geregistreerd en moet het een document aan boord hebben dat het recht op die vlag bewijst en dat werd afgeleverd door of namens de overheid van die Staat;
f) de ontbinding van de rompbevrachtingsovereenkomst, welke ook de oorzaak daarvan zij, stelt van rechtswege een einde aan de registratie van de rompbevrachting;	f) de ontbinding van de rompbevrachtingsovereenkomst, welke ook de oorzaak daarvan zij, stelt van rechtswege een einde aan de registratie van de rompbevrachting;
4° de bewijslast met betrekking tot het vervullen van de onder 3° vermelde voorwaarden rust op de aanvrager van de toestemming. Het Belgisch Scheepsregister kan de aanvrager geheel of gedeeltelijk van deze bewijslast ontslaan.	4° de bewijslast met betrekking tot het vervullen van de onder 3° vermelde voorwaarden rust op de aanvrager van de toestemming. Het Belgisch Scheepsregister kan de aanvrager geheel of gedeeltelijk van deze bewijslast ontslaan.
Art. 2.2.1.10. Inschrijving in het Belgisch rompbevrachtingsregister	Art. 2.2.1.10. Inschrijving in het Belgisch rompbevrachtingsregister
§ 1. Een zeeschip dat in een buitenlands register van oorsprong is ingeschreven, kan op naam van de rompbevrachter worden ingeschreven in het Belgische rompbevrachtingsregister.	§ 1. Een zeeschip dat in een buitenlands register van oorsprong is ingeschreven, kan op naam van de rompbevrachter worden ingeschreven in het Belgische rompbevrachtingsregister.
De Koning stelt de voorwaarden vast waaraan deze inschrijving is onderworpen. De bewijslast met betrekking tot de vervulling van deze voorwaarden rust op de aanvrager van de toestemming.	De Koning stelt de voorwaarden vast waaraan deze inschrijving is onderworpen. De bewijslast met betrekking tot de vervulling van deze voorwaarden rust op de aanvrager van de toestemming.
§ 2. Enkel door de inschrijving in het rompbevrachtingsregister verwerft het betrokken zeeschip voor de duur van de	§ 2. Enkel door de inschrijving in het rompbevrachtingsregister verwerft het betrokken zeeschip voor de duur van de

rompbevrachting het recht de Belgische vlag te voeren. Dit recht vervalt door de ontbinding of door het verstrijken van de termijn van de rompbevrachting. De artikel en 2.2.1.2, § 2, 2.2.1.3, 2.2.1.7 en 2.2.1.8 zijn tijdens de rompbevrachting op het betrokken zeeschip van overeenkomstige toepassing.	rompbevrachting het recht de Belgische vlag te voeren. Dit recht vervalt door de ontbinding of door het verstrijken van de termijn van de rompbevrachting. De artikel en 2.2.1.2, § 2, 2.2.1.3, 2.2.1.7 en 2.2.1.8 zijn tijdens de rompbevrachting op het betrokken zeeschip van overeenkomstige toepassing.
§ 3. In het rompbevrachtingsregister kunnen geen lasten worden ingeschreven die het zeeschip bezwaren. De eigendom van het zeeschip en de lasten die deze bezwaren, blijven geregeld door de wet van de Staat van het register van oorsprong. Het Belgisch rompbevrachtingsregister verwijst desbetreffend naar het register van oorsprong.	§ 3. In het rompbevrachtingsregister kunnen geen lasten worden ingeschreven die het zeeschip bezwaren. De eigendom van het zeeschip en de lasten die deze bezwaren, blijven geregeld door de wet van de Staat van het register van oorsprong. Het Belgisch rompbevrachtingsregister verwijst desbetreffend naar het register van oorsprong.
	Art. 2.2.1.10/1. Bijzondere registers voor bepaalde zeeschepen
	De Koning kan bepalen dat nader aangeduide zeeschepen moeten of mogen worden geregistreerd in een of meer bijzondere registers. Daarbij kan de Koning:
	1° de voorwaarden bepalen waaraan het zeeschip, zijn eigenaar, zijn reder of zijn exploitant daartoe vooraf moeten voldoen;
	2° de overmaking van gegevens en de vorm van de daartoe opgemaakte registers regelen, evenals de wijze waarop het register of de registers worden beheerd.
Afdeling 2. - Openbaarheid van rechten	Afdeling 2. - Openbaarheid van rechten
Art. 2.2.1.11. Afwijkende bedingen	Art. 2.2.1.11. Afwijkende bedingen
Bedingen die afwijken van deze afdeling zijn nietig.	Bedingen die afwijken van deze afdeling zijn nietig.
Art. 2.2.1.27. Niet in getuigschriften vermelde schuldeisers	Art. 2.2.1.27. Niet in getuigschriften vermelde schuldeisers
In geval van zuivering blijft het schip, waarvoor het Belgisch Scheepsregister in zijn getuigschriften een of meer ingeschreven rechten van scheepshypotheek onvermeld mocht hebben gelaten, hiervan ontheven in de handen van de nieuwe bezitter, mits de aanvraag van het getuigschrift duidelijk het schip aanwijst waarop de inschrijvingen zijn genomen.	In geval van zuivering blijft het schip, waarvoor het Belgisch Scheepsregister in zijn getuigschriften een of meer ingeschreven rechten van scheepshypotheek onvermeld mocht hebben gelaten, hiervan ontheven in de handen van de nieuwe bezitter, mits de aanvraag van het getuigschrift duidelijk **de schuldenaar aanwijst ten laste van wie** de inschrijvingen zijn genomen.
Deze bepaling geldt onverminderd het recht van de niet in het getuigschrift vermelde schuldeisers om te bekwamer tijd de veiling te vorderen en om zich te doen plaatsen in de rang die hun toekomt, zolang de prijs door de verkrijger niet is betaald of zolang de onder de schuldeisers geopende rangregeling niet is gesloten.	Deze bepaling geldt onverminderd het recht van de niet in het getuigschrift vermelde schuldeisers om te bekwamer tijd de veiling te vorderen en om zich te doen plaatsen in de rang die hun toekomt, zolang de prijs door de verkrijger niet is betaald of zolang de onder de schuldeisers geopende rangregeling niet is gesloten.

Art. 2.2.3.3. Andere regelgeving	Art. 2.2.3.3. Andere regelgeving
Dit hoofdstuk titel geldt onverminderd van de wet van 20 augustus 1981 houdende goedkeuring van de Internationale Overeenkomst voor veilige containers, en van de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 2 december 1972.	Dit hoofdstuk **[…]** geldt onverminderd van de wet van 20 augustus 1981 houdende goedkeuring van de Internationale Overeenkomst voor veilige containers, en van de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 2 december 1972.
Art. 2.2.3.13. Gevolgen van schadegevallen en veranderingen	Art. 2.2.3.13. Gevolgen van schadegevallen en veranderingen
§ 1. Ingeval een Belgisch zeeschip zware schade heeft opgelopen of zijn bouw aanzienlijke veranderingen heeft ondergaan, is het certificaat van deugdelijkheid van rechtswege geschorst en kan het niet opnieuw geldig gemaakt worden dan door de scheepvaartcontroleurs.	§ 1. Ingeval een Belgisch zeeschip zware schade heeft opgelopen of zijn bouw aanzienlijke veranderingen heeft ondergaan, is het certificaat van deugdelijkheid van rechtswege geschorst en kan het niet opnieuw geldig gemaakt worden dan door de scheepvaartcontroleurs.
Ingeval het zeeschip zich in het buitenland bevindt, wijst de gezagvoerder of een andere vertegenwoordiger van de scheepseigenaar een erkende organisatie aan.	Ingeval het zeeschip zich **niet in België** bevindt, wijst de gezagvoerder of een andere vertegenwoordiger van de scheepseigenaar een erkende organisatie aan.
§ 2. Buiten de gevallen bedoeld in paragraaf 1, ingeval een Belgisch zeeschip schade heeft opgelopen, bij een voorval waardoor het vermoeden rijst dat schade aan het zeeschip ontstaan is en dit zeeschip daarna een haven aanloopt, of ingeval schade is ontstaan of het vermoeden daarvan rijst tijdens het verblijf in een haven, mag de reis niet worden voortgezet, voordat de gezagvoerder met de scheepvaartcontroleurs in verbinding is getreden om over de schade verslag uit te brengen en hun richtlijnen te ontvangen. Ingeval de scheepvaartcontroleurs oordelen dat de schade niet onmiddellijk behoeft te worden hersteld, geven ze aan de gezagvoerder een schriftelijke verklaring af naar luid waarvan de reis zonder bezwaar kan worden voortgezet onder de daarin vastgestelde voorwaarden.	§ 2. Buiten de gevallen bedoeld in paragraaf 1, ingeval een Belgisch zeeschip schade heeft opgelopen, bij een voorval waardoor het vermoeden rijst dat schade aan het zeeschip ontstaan is en dit zeeschip daarna een haven aanloopt, of ingeval schade is ontstaan of het vermoeden daarvan rijst tijdens het verblijf in een haven, mag de reis niet worden voortgezet, voordat de gezagvoerder met de scheepvaartcontroleurs in verbinding is getreden om over de schade verslag uit te brengen en hun richtlijnen te ontvangen. Ingeval de scheepvaartcontroleurs oordelen dat de schade niet onmiddellijk behoeft te worden hersteld, geven ze aan de gezagvoerder een schriftelijke verklaring af naar luid waarvan de reis zonder bezwaar kan worden voortgezet onder de daarin vastgestelde voorwaarden.
In het buitenland treedt de gezagvoerder in verbinding met de Scheepvaartcontrole of, zo dit onmogelijk is, met een vertegenwoordiger van een erkende organisatie. De scheepvaartcontroleurs dan wel de vertegenwoordiger van de erkende organisatie geeft een schriftelijke verklaring af, inhoudende dat de herstelling naar behoren is geschied of dat de reis zonder bezwaar kan worden voortgezet onder de daarin vastgestelde voorwaarden. De scheepvaartcontroleurs kunnen zich hiervoor naar het schip begeven. Onverminderd de retributie verschuldigd	In het buitenland treedt de gezagvoerder in verbinding met de Scheepvaartcontrole of, zo dit onmogelijk is, met een vertegenwoordiger van een erkende organisatie. De scheepvaartcontroleurs dan wel de vertegenwoordiger van de erkende organisatie geeft een schriftelijke verklaring af, inhoudende dat de herstelling naar behoren is geschied of dat de reis zonder bezwaar kan worden voortgezet onder de daarin vastgestelde voorwaarden. De scheepvaartcontroleurs kunnen zich hiervoor naar het schip begeven. Onverminderd de retributie verschuldigd overeenkomstig artikel

overeenkomstig artikel 2.2.3.5 worden de onkosten waaronder verblijfs- en reiskosten vergoed door de scheepseigenaar of zijn lasthebber, de aanvrager of de begunstigde.	2.2.3.5 worden de onkosten waaronder verblijfs- en reiskosten vergoed door de scheepseigenaar of zijn lasthebber, de aanvrager of de begunstigde.
Ingeval de in het vorige lid bedoelde personen in het buitenland niet beschikbaar zijn, mag de gezagvoerder onder zijn verantwoordelijkheid de reis voortzetten, onder verplichting de feiten te vermelden in het scheepsdagboek.	Ingeval de in het vorige lid bedoelde personen in het buitenland niet beschikbaar zijn, mag de gezagvoerder onder zijn verantwoordelijkheid de reis voortzetten, onder verplichting de feiten te vermelden in het scheepsdagboek.
§ 3. Een afschrift van de verslagen en verklaringen van de deskundigen moet onmiddellijk worden gezonden aan de scheepvaartcontroleurs.	§ 3. Een afschrift van de verslagen en verklaringen van de deskundigen moet onmiddellijk worden gezonden aan de scheepvaartcontroleurs.
Art. 2.2.4.5. Verkrijging van eigendom	Art. 2.2.4.5. Verkrijging van eigendom
§ 1. De eigendom van een zeeschip wordt verkregen :	§ 1. De eigendom van een zeeschip wordt verkregen :
1° behoudens de afwijkingen bepaald in de paragrafen 2 en 3, overeenkomstig het landrecht;	1° behoudens de afwijkingen bepaald in de paragrafen 2 en 3, overeenkomstig het landrecht;
2° door abandonnement, prijsmaking, verbeurdverklaring en op andere wijzen, overeenkomstig bijzondere wetten.	2° door abandonnement, **[…]** verbeurdverklaring en op andere wijzen, overeenkomstig bijzondere wetten.
§ 2. Een geregistreerd schip kan niet het voorwerp uitmaken van een handgift.	§ 2. Een geregistreerd schip kan niet het voorwerp uitmaken van een handgift.
§ 3. Met betrekking tot een geregistreerd zeeschip geldt het bezit niet als titel.	§ 3. Met betrekking tot een geregistreerd zeeschip geldt het bezit niet als titel.
De bezitter van een niet geregistreerd zeeschip verkrijgt slechts rechten op dat schip door dertigjarige verjaring overeenkomstig artikel 2262 van het Burgerlijk Wetboek.	De bezitter van een niet geregistreerd zeeschip verkrijgt slechts rechten op dat schip door dertigjarige verjaring overeenkomstig artikel 2262 van het Burgerlijk Wetboek.
Art. 2.2.5.14. Vorderingen waarvoor een scheepsvoorrecht geldt	Art. 2.2.5.14. Vorderingen waarvoor een scheepsvoorrecht geldt
§ 1. Onder voorbehoud van de door de bevoegde gewestelijke of gemeenschapsregelgever ingestelde scheepsvoorrechten, zijn uitsluitend de volgende vorderingen bevoorrecht op het zeeschip en, behoudens afwijkend beding als bedoeld in artikel 2.2.4.8, op het scheepstoebehoren :	§ 1. Onder voorbehoud van de door de bevoegde gewestelijke of gemeenschapsregelgever ingestelde scheepsvoorrechten, zijn uitsluitend de volgende vorderingen bevoorrecht op het zeeschip en, behoudens afwijkend beding als bedoeld in artikel 2.2.4.8, op het scheepstoebehoren :
1° de vorderingen van de gezagvoerder en de bemanningsleden die voortspruiten uit een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst en die verband houden met arbeid aan boord van het betrokken zeeschip, inbegrepen deze ter vergoeding van overlijden of letselschade, voor de terugbetaling van kosten en voor repatriëringskosten;	1° de vorderingen van de gezagvoerder en de bemanningsleden die voortspruiten uit een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst en die verband houden met arbeid aan boord van het betrokken zeeschip, inbegrepen deze ter vergoeding van overlijden of letselschade, voor de terugbetaling van kosten en voor repatriëringskosten;
2° de tijdens de laatste reis ontstane vorderingen tot betaling van :	2° de tijdens de laatste reis ontstane vorderingen tot betaling van :
a) bergloon; en	a) bergloon; en

b) de bijdrage van het zeeschip in averij-grosse;	b) de bijdrage van het zeeschip in averij-grosse;
3° de vorderingen tot vergoeding van :	3° de vorderingen tot vergoeding van :
a) schade veroorzaakt door aanvaring of andere scheepvaartongevallen;	a) schade veroorzaakt door aanvaring of andere scheepvaartongevallen;
b) overlijden of letselschade van de passagiers;	b) overlijden of letselschade van de passagiers;
c) verlies of beschadiging van lading of bagage;	**[...]**
4° de onkosten gemaakt door de federale overheid met betrekking tot de inspecties van het zeeschip en de administratieve geldboetes opgelegd overeenkomstig dit wetboek verschuldigd voor met het zeeschip gepleegde inbreuken;	4° de onkosten gemaakt door de federale overheid met betrekking tot de inspecties van het zeeschip en de administratieve geldboetes opgelegd overeenkomstig dit wetboek verschuldigd voor met het zeeschip gepleegde inbreuken;
5° de sociale zekerheidsbijdragen op grond van een tewerkstelling van een zeevarende op een zeeschip verschuldigd aan de inningsinstelling van deze bijdragen, alsmede de bijdragen waarvan deze laatste de inning verzekert.	5° de sociale zekerheidsbijdragen op grond van een tewerkstelling van een zeevarende op een zeeschip verschuldigd aan de inningsinstelling van deze bijdragen, alsmede de bijdragen waarvan deze laatste de inning verzekert.
§ 2. De in de eerste paragraaf bedoelde vorderingen zijn alleen bevoorrecht in hoofdsom.	§ 2. De in de eerste paragraaf bedoelde vorderingen zijn alleen bevoorrecht in hoofdsom.
Art. 2.2.5.20. Tenietgaan door verval	Art. 2.2.5.20. Tenietgaan door verval
§ 1. De in artikel 2.2.5.18, 1°, bedoelde vervaltermijn loopt :	§ 1. De in artikel 2.2.5.18, 1°, bedoelde vervaltermijn loopt :
1° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 2.2.5.14, eerste lid, 1°, van de dag waarop de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst is beëindigd of, in het geval van overlijden of letselschade, van de dag van het overlijden respectievelijk van het ontstaan van het letsel;	1° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 2.2.5.14, eerste lid, 1°, van de dag waarop de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst is beëindigd of, in het geval van overlijden of letselschade, van de dag van het overlijden respectievelijk van het ontstaan van het letsel;
2° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 2.2.5.14, § 1, 2°, a), van de dag waarop de verrichtingen beëindigd zijn;	2° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 2.2.5.14, § 1, 2°, a), van de dag waarop de verrichtingen beëindigd zijn;
3° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 2.2.5.14, § 1, 2°, b), van de dag waarop de bijdrage opeisbaar is;	3° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 2.2.5.14, § 1, 2°, b), van de dag waarop de bijdrage opeisbaar is;
4° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 2.2.5.14, § 1, 3°, a), van de dag waarop de schade veroorzaakt is;	4° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 2.2.5.14, § 1, 3°, a), van de dag waarop de schade veroorzaakt is;
5° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 2.2.5.14, § 1, 3°, b), van de dag van het overlijden respectievelijk van het ontstaan van het letsel;	5° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 2.2.5.14, § 1, 3°, b), van de dag van het overlijden respectievelijk van het ontstaan van het letsel;
6° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 2.2.5.14, § 1, 3°, c), van de dag waarop de lading of de bagage is of moest worden afgeleverd;	**[...]**
7° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 2.2.5.14, § 1, 4°, van de dag waarop de bevoorrechte schuldvordering is ontstaan of, met betrekking tot een	7° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 2.2.5.14, § 1, 4°, van de dag waarop de bevoorrechte schuldvordering is ontstaan of, met betrekking tot een

administratieve boete, van de dag waarop tegen de beslissing van de sanctionerende overheid geen beroep meer kan worden aangetekend of van de dag waarop de rechterlijke beslissing in kracht van gewijsde is gegaan;	administratieve boete, van de dag waarop tegen de beslissing van de sanctionerende overheid geen beroep meer kan worden aangetekend of van de dag waarop de rechterlijke beslissing in kracht van gewijsde is gegaan;
8° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 2.2.5.14, § 1, 5°, van de dag waarop bijdragen verschuldigd werden aan de inningsinstelling van deze bijdragen;	8° met betrekking tot het scheepsvoorrecht bedoeld in artikel 2.2.5.14, § 1, 5°, van de dag waarop bijdragen verschuldigd werden aan de inningsinstelling van deze bijdragen;
9° met betrekking tot de door de bevoegde gewestelijke of gemeenschapsregelgever ingestelde scheepsvoorrechten, behoudens andersluidende regeling, van de dag waarop de bevoorrechte schuldvordering is ontstaan.	9° met betrekking tot de door de bevoegde gewestelijke of gemeenschapsregelgever ingestelde scheepsvoorrechten, behoudens andersluidende regeling, van de dag waarop de bevoorrechte schuldvordering is ontstaan.
§ 2. Het verloop van de in artikel 2.2.5.18, 1° bedoelde vervaltermijn doet het scheepsvoorrecht niet teniet indien :	§ 2. Het verloop van de in artikel 2.2.5.18, 1° bedoelde vervaltermijn doet het scheepsvoorrecht niet teniet indien :
1° door een bevoorrechte schuldeiser voor de afloop ervan een bewarend beslag op het schip wordt gelegd dat wordt gehandhaafd en leidt tot de gedwongen verkoop; of	1° door een bevoorrechte schuldeiser voor de afloop ervan een bewarend beslag op het schip wordt gelegd dat wordt gehandhaafd en leidt tot de gedwongen verkoop; of
2° voor de afloop ervan op het schip uitvoerend beslag wordt gelegd; of	2° voor de afloop ervan op het schip uitvoerend beslag wordt gelegd; of
3° bewarend of uitvoerend beslag op het schip wordt verhinderd door de wet, in welk geval de vervaltermijn gedurende de verhindering niet loopt.	3° bewarend of uitvoerend beslag op het schip wordt verhinderd door de wet, in welk geval de vervaltermijn gedurende de verhindering niet loopt.
Art. 2.2.5.35. Scheepsbestanddelen, scheepstoebehoren en vracht	Art. 2.2.5.35. Scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren
De op een schip, een schip in aanbouw of een schip in verbouwing gevestigde scheepshypotheek strekt zich uit tot :	De op een schip, een schip in aanbouw of een schip in verbouwing gevestigde scheepshypotheek strekt zich uit tot :
1° de scheepsbestanddelen;	1° de scheepsbestanddelen;
2° behoudens afwijkend beding als bedoeld in artikel 2.2.4.8, het scheepstoebehoren en de vracht.	2° behoudens afwijkend beding als bedoeld in artikel 2.2.4.8 **en het scheepstoebehoren**.
Art. 2.2.5.47. Vermeldingen bij de inschrijving	Art. 2.2.5.47. Vermeldingen bij de inschrijving
Behalve hetgeen in artikel 2.2.1.19 is voorgeschreven, vermeldt het Belgisch Scheepsregister, in voorkomend geval :	Behalve hetgeen in artikel 2.2.1.19 is voorgeschreven, vermeldt het Belgisch Scheepsregister, in voorkomend geval :
1° de voet en de vervaldag van de interest, alsook de termijn van terugbetaling van de hoofdsom;	1° de voet en de vervaldag van de interest, alsook de termijn van terugbetaling van de hoofdsom;
2° de voorwaarden waaraan de schuldvordering is onderworpen;	**[…]**
3° het beding van inbezitstelling van het schip;	3° het beding van inbezitstelling van het schip;
4° de keuze van woonplaats.	4° de keuze van woonplaats.
Art. 2.2.5.50. Doorhaling en vermindering van de inschrijvingen	Art. 2.2.5.50. Doorhaling en vermindering van de inschrijvingen
De inschrijvingen worden doorgehaald of verminderd krachtens een akte waarbij de	De inschrijvingen worden doorgehaald of verminderd krachtens een akte waarbij de

begunstigde van de hypotheek opheffing verleent en toestemt in de doorhaling of vermindering, krachtens een vonnis dat in laatste aanleg is gewezen of in kracht van gewijsde is gegaan, of krachtens een vonnis dat uitvoerbaar is verklaard niettegenstaande verzet.	begunstigde van de hypotheek opheffing verleent en toestemt in de doorhaling of vermindering, krachtens een vonnis dat in laatste aanleg is gewezen of in kracht van gewijsde is gegaan, of krachtens een vonnis dat uitvoerbaar is verklaard niettegenstaande verzet.
De doorhaling of de vermindering door het Belgisch Scheepsregister gebeurt op overlegging, hetzij van een expeditie van de authentieke akte van opheffing, hetzij van de akte in brevet en van een ondertekend afschrift, hetzij van twee originelen van de onderhandse akte, hetzij van een door de griffier afgeleverd afschrift van het vonnis, naargelang het geval.	De doorhaling of de vermindering door het Belgisch Scheepsregister gebeurt op overlegging, hetzij van een expeditie van de **authentieke akte van opheffing waarin de instrumenterende ambtenaar eenzijdig bevestigt dat de schuldeiser zijn toestemming heeft verleend met deze doorhaling of vermindering**, hetzij van de akte in brevet en van een ondertekend afschrift, hetzij van twee originelen van de onderhandse akte, hetzij van een door de griffier afgeleverd afschrift van het vonnis, naargelang het geval.
Een woordelijk uittreksel uit de authentieke akte is voldoende, wanneer de notaris daarin verklaart dat de akte geen voorwaarde of voorbehoud bevat.	Een woordelijk uittreksel uit de authentieke akte is voldoende, wanneer de notaris daarin verklaart dat de akte geen voorwaarde of voorbehoud bevat.
Is de akte van opheffing onderhands, dan wordt alleen tot gehele of gedeeltelijke doorhaling overgegaan op voorlegging van de akte van hypotheekvestiging, die is voorzien van de vermelding van de inschrijving. Het Belgisch Scheepsregister maakt er melding op van de gehele of gedeeltelijke doorhaling van de inschrijving.	Is de akte van opheffing onderhands, dan wordt alleen tot gehele of gedeeltelijke doorhaling overgegaan op voorlegging van de akte van hypotheekvestiging, die is voorzien van de vermelding van de inschrijving. Het Belgisch Scheepsregister maakt er melding op van de gehele of gedeeltelijke doorhaling van de inschrijving.
De akte van hypotheekvestiging moet eveneens worden voorgelegd wanneer het een authentieke akte van opheffing betreft, die werd verleden krachtens een onderhandse lastgeving of die in het buitenland werd opgemaakt in de door de toepasselijke vreemde wet voorgeschreven vorm.	De akte van hypotheekvestiging moet eveneens worden voorgelegd wanneer het een authentieke akte van opheffing betreft, die werd verleden krachtens een onderhandse lastgeving of die in het buitenland werd opgemaakt in de door de toepasselijke vreemde wet voorgeschreven vorm.
De akte van opheffing of het vonnis wordt ingeschreven in het betrokken scheepsregister.	De akte van opheffing of het vonnis wordt ingeschreven in het betrokken scheepsregister.
Art. 2.2.6.1. Begrippen	Art. 2.2.6.1. Begrippen
In deze onderafdeling wordt verstaan onder :	In deze onderafdeling wordt verstaan onder :
1° "zeevordering" : een aanspraak gemaakt op grond van één van de volgende oorzaken :	1° "zeevordering" : een aanspraak gemaakt op grond van één van de volgende oorzaken :
a) schade door een schip veroorzaakt door aanvaring of anderszins;	a) schade door een schip veroorzaakt door aanvaring of anderszins;
b) verlies van mensenlevens of lichamelijk letsel, veroorzaakt door een schip of in verband met de exploitatie van een schip;	b) verlies van mensenlevens of lichamelijk letsel, veroorzaakt door een schip of in verband met de exploitatie van een schip;
c) berging;	c) berging;

d) overeenkomsten betreffende het gebruik of de huur van een schip onder een charterpartij of anderszins;	d) overeenkomsten betreffende het gebruik of de huur van een schip onder een charterpartij of anderszins;
e) overeenkomsten betreffende goederenvervoer per schip onder een charterpartij, een cognossement of anderszins;	e) overeenkomsten betreffende goederenvervoer per schip onder een charterpartij, een cognossement of anderszins;
f) verlies van of schade aan per schip vervoerde goederen en reisgoed;	f) verlies van of schade aan per schip vervoerde goederen en reisgoed;
g) averij-grosse;	g) averij-grosse;
h) bodemerij;	h) bodemerij;
i) sleepdiensten;	i) sleepdiensten;
j) loodsdiensten;	j) loodsdiensten;
k) leveringen, waar ook, van goederen of materiaal aan een schip voor het beheer of het onderhoud ervan;	k) leveringen, waar ook, van goederen of materiaal aan een schip voor het beheer of het onderhoud ervan;
l) bouw, herstelling of uitrusting van een schip of dokkosten;	l) bouw, herstelling of uitrusting van een schip of dokkosten;
m) lonen van kapiteins, officieren of bemanningsleden;	m) lonen van kapiteins, officieren of bemanningsleden;
n) uitgaven van de kapitein en van afzenders, bevrachters of agenten, verricht voor rekening van het schip of de eigenaar ervan;	n) uitgaven van de kapitein en van afzenders, bevrachters of agenten, verricht voor rekening van het schip of de eigenaar ervan;
o) geschillen over de eigendom van een schip;	o) geschillen over de eigendom van een schip;
p) geschillen tussen scheepsmede-eigenaars over de eigendom, het bezit, de exploitatie of de exploitatie-opbrengsten van een schip;	p) geschillen tussen scheepsmede-eigenaars over de eigendom, het bezit, de exploitatie of de exploitatie-opbrengsten van een schip;
q) scheepshypotheek en scheepsverband;	q) scheepshypotheek en scheepsverband;
	r) administratieve geldboetes overeenkomstig dit wetboek of de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes in toepassing van inbreuken op de scheepvaartwetten;
2° "persoon" : iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon, iedere personen- of kapitaalsvennootschap, alsmede de Staten en de openbare besturen en instellingen;	2° "persoon" : iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon, iedere personen- of kapitaalsvennootschap, alsmede de Staten en de openbare besturen en instellingen;
3° "eiser" : een persoon die te zijnen gunste het bestaan van een zeevordering aanvoert.	3° "eiser" : een persoon die te zijnen gunste het bestaan van een zeevordering aanvoert.
Art. 2.3.1.5. Meerderheidsregel	Art. 2.3.1.5. Meerderheidsregel
§ 1. De scheepsmede-eigenaars nemen al de beslissingen die hun gemeenschappelijk belang raken bij gewone meerderheid van stemmen.	§ 1. De scheepsmede-eigenaars nemen al de beslissingen die hun gemeenschappelijk belang raken bij gewone meerderheid van stemmen.
§ 2. Iedere scheepsmede-eigenaar beschikt over een stemrecht in evenredigheid met zijn scheepsaandelen.	§ 2. Iedere scheepsmede-eigenaar beschikt over een stemrecht in evenredigheid met zijn scheepsaandelen.
§ 3. De meerderheid van stemmen wordt gevormd door de stemmen van de scheepsmede-eigenaars waarvan de scheepsaandelen meer dan de helft van de waarde van het schip vertegenwoordigen.	§ 3. De meerderheid van stemmen wordt gevormd door de stemmen van de scheepsmede-eigenaars waarvan de scheepsaandelen meer dan de helft van de waarde van het schip vertegenwoordigen.

§ 4. De scheepsmede-eigenaars die beschikken over een meerderheid van stemmen moeten de andere scheepsmede-eigenaars niet raadplegen.	§ 4. De scheepsmede-eigenaars die beschikken over een meerderheid van stemmen moeten de andere scheepsmede-eigenaars **raadplegen, tenzij anders overeengekomen**.
§ 5. In afwijking van paragraaf 1, is voor een wijziging of afwijking van een door de gezamenlijke scheepsmede-eigenaars onder elkaar gesloten overeenkomst eenstemmigheid vereist.	§ 5. In afwijking van paragraaf 1, is voor een wijziging of afwijking van een door de gezamenlijke scheepsmede-eigenaars onder elkaar gesloten overeenkomst eenstemmigheid vereist.
Art. 2.3.1.8. Benoeming van een quiratair scheepsbeheerder	Art. 2.3.1.8. Benoeming van een quiratair scheepsbeheerder
§ 1. De scheepsmede-eigenaars kunnen een quiratair scheepsbeheerder benoemen.	§ 1. De scheepsmede-eigenaars kunnen een quiratair scheepsbeheerder benoemen.
§ 2. Een quiratair scheepsbeheerder kan maar moet geen scheepsmede-eigenaar zijn. Hij kan een rechtspersoon zijn.	§ 2. Een quiratair scheepsbeheerder kan maar moet geen scheepsmede-eigenaar zijn. Hij kan een rechtspersoon zijn.
§ 3. Door de benoeming van een quiratair scheepsbeheerder wordt de in artikel 2.3.1.7 bedoelde vertegenwoordigingsbevoegdheid geschorst.	§ 3. Door de benoeming van een quiratair scheepsbeheerder wordt de in artikel 2.3.1.7 bedoelde vertegenwoordigingsbevoegdheid geschorst.
§ 4. Indien meer dan één quiratair scheepsbeheerder is benoemd, beslissen dezen in gemeen akkoord.	§ 4. Indien meer dan één quiratair scheepsbeheerder is benoemd, beslissen dezen in gemeen akkoord.
§ 5. De quiratair scheepsbeheerder is een lasthebber.	§ 5. De quiratair scheepsbeheerder is een lasthebber.
De bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende de lastgeving zijn van toepassing behoudens de in dit wetboek bepaalde afwijkingen of afwijkend beding.	De bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende de lastgeving zijn van toepassing behoudens de in dit wetboek bepaalde afwijkingen of afwijkend beding.
§ 6. De benoeming van een quiratair scheepsbeheerder wordt tegenstelbaar aan derden door inschrijving in een scheepsregister bedoeld in artikel 1.2.1.1, § 1, 1°.	§ 6. De benoeming **en de contractuele beperkingen** van een quiratair scheepsbeheerder wordt tegenstelbaar aan derden door inschrijving in een scheepsregister bedoeld in artikel 1.2.1.1, § 1, 1°.
Art. 2.3.1.9. Bevoegdheden van de quiratair scheepsbeheerder	Art. 2.3.1.9. Bevoegdheden van de quiratair scheepsbeheerder
§ 1. De quiratair scheepsbeheerder is bevoegd om in naam en voor rekening van de scheepsmede-eigenaars alle rechtshandelingen te stellen die voor het normaal gebruik van het schip nodig zijn, met inbegrip van het sluiten van bevrachtings-, vervoer- en verzekeringsovereenkomsten, het laten uitvoeren van buitengewone herstellingen en het vormen van een beperkingsfonds.	§ 1. De quiratair scheepsbeheerder is bevoegd om in naam en voor rekening van de scheepsmede-eigenaars alle rechtshandelingen te stellen die voor het normaal gebruik van het schip nodig zijn, met inbegrip van het sluiten van bevrachtings-, vervoer- en verzekeringsovereenkomsten, het laten uitvoeren van buitengewone herstellingen en het vormen van een beperkingsfonds.
Hij is onder meer bevoegd om in naam en voor rekening van de scheepsmede-eigenaars het werkgeversgezag over de bemanning uit te oefenen en om de gezagvoerder aan te stellen en te ontslaan.	Hij is onder meer bevoegd om in naam en voor rekening van de scheepsmede-eigenaars het werkgeversgezag over de bemanning uit te oefenen en om de gezagvoerder aan te stellen en te ontslaan.

Hij vertegenwoordigt de scheepsmede-eigenaars tegenover derden en in rechte, als eiser en als verweerder.	Hij vertegenwoordigt de scheepsmede-eigenaars tegenover derden en in rechte, als eiser en als verweerder.
Onverminderd andere wijzen van betekening, kan de betekening aan één of meer scheepsmede-eigenaars in zaken betreffende het betrokken schip of de betrokken reis worden gedaan aan de quiratair scheepsbeheerder.	Onverminderd andere wijzen van betekening, kan de betekening aan één of meer scheepsmede-eigenaars in zaken betreffende het betrokken schip of de betrokken reis worden gedaan aan de quiratair scheepsbeheerder.
§ 2. De quiratair scheepsbeheerder kan met betrekking tot het schip slechts daden van beschikking stellen op grond van een uitdrukkelijke lastgeving.	§ 2. De quiratair scheepsbeheerder kan met betrekking tot het schip slechts daden van beschikking stellen op grond van een uitdrukkelijke lastgeving.
§ 3. In geval van twijfel worden de bevoegdheden van de quiratair scheepsbeheerder ruim uitgelegd.	§ 3. In geval van twijfel worden de bevoegdheden van de quiratair scheepsbeheerder ruim uitgelegd.
§ 4. Contractuele beperkingen van de bevoegdheid van de quirataire scheepsbeheerder kunnen niet aan derden worden tegengeworpen, zelfs niet wanneer ze openbaar zijn gemaakt, tenzij die derden te kwader trouw zijn.	**§ 4. Contractuele beperkingen van de bevoegdheid van de quirataire scheepsbeheerder zijn tegenstelbaar aan derden wanneer ze openbaar zijn gemaakt.**
Art. 2.3.1.22. Verbintenissen aangegaan door of voor de gezagvoerder	Art. 2.3.1.22. Verbintenissen aangegaan door of voor de gezagvoerder
§ 1. De scheepseigenaar staat in voor de verbintenissen :	§ 1. De scheepseigenaar staat in voor **[…]** :
1° die door de kapitein zelf worden aangegaan binnen de uitoefening van zijn scheepsdienst, tenzij :	1° **de verbintenissen die door de kapitein** zelf worden aangegaan binnen de uitoefening van zijn scheepsdienst, tenzij :
a) de kapitein uitdrukkelijk verklaart op te treden voor een andere partij, van wie tegelijkertijd de naam en de zetel of een verblijfplaats worden meegedeeld; hetzij	a) de kapitein uitdrukkelijk verklaart op te treden voor een andere partij, van wie tegelijkertijd de naam en de zetel of een verblijfplaats worden meegedeeld; hetzij
b) de scheepseigenaar bewijst dat de kapitein onbevoegd was om te handelen en dat de wederpartij van deze onbevoegdheid op de hoogte was of behoorde te zijn;	b) de scheepseigenaar bewijst dat de kapitein onbevoegd was om te handelen en dat de wederpartij van deze onbevoegdheid op de hoogte was of behoorde te zijn;
2° die worden aangegaan door een andere persoon die uitdrukkelijk verklaart voor de kapitein te handelen, tenzij de scheepseigenaar bewijst dat :	2° **de cognossementen die worden uitgegeven** door een andere persoon die uitdrukkelijk verklaart voor de kapitein te handelen, tenzij de scheepseigenaar bewijst dat :
a) deze persoon onbevoegd was om te handelen en dat de wederpartij respectievelijk de betrokken derde van deze onbevoegdheid op de hoogte was of behoorde te zijn; hetzij	a) deze persoon onbevoegd was om te handelen en dat de wederpartij respectievelijk de betrokken derde van deze onbevoegdheid op de hoogte was of behoorde te zijn; hetzij
b) de betrokken verbintenis onverenigbaar is met een eerder door hemzelf of door de kapitein aangegane verbintenis met hetzelfde voorwerp of betreffende dezelfde aangelegenheid, en dat de wederpartij respectievelijk de betrokken derde van deze	b) **het betrokken cognossement** onverenigbaar is met een eerder door hemzelf of door de kapitein aangegane verbintenis met hetzelfde voorwerp of betreffende dezelfde aangelegenheid, en dat de wederpartij respectievelijk de betrokken derde van deze

verbintenis op de hoogte was of behoorde te zijn; hetzij	verbintenis op de hoogte was of behoorde te zijn; hetzij
c) noch hijzelf, noch de reder van de betrokken verbintenis op de hoogte was of redelijkerwijze vermocht te zijn.	c) noch hijzelf, noch de reder van **het betrokken cognossement** op de hoogte was of redelijkerwijze vermocht te zijn.
§ 2. In geval van onvolledigheid, dubbelzinnigheid of tegenstrijdigheid van bedingen betreffende de identiteit van de door de kapitein of de voor hem handelende partij, is alleszins de scheepseigenaar verantwoordelijk overeenkomstig § 1.	§ 2. In geval van onvolledigheid, dubbelzinnigheid of tegenstrijdigheid van bedingen betreffende de identiteit van de door de kapitein of de voor hem handelende partij, is alleszins de scheepseigenaar verantwoordelijk overeenkomstig § 1.
§ 3. Paragraaf 1 is van overeenkomstige toepassing op de vertegenwoordiging bij het stellen van rechtshandelingen in uitvoering van artikel 2.4.2.5, § 1, 4°.	§ 3. Paragraaf 1 is van overeenkomstige toepassing op de vertegenwoordiging bij het stellen van rechtshandelingen in uitvoering van artikel 2.4.2.5, § 1, 4°.
Art. 2.3.2.2. Begrippen	Art. 2.3.2.2. Begrippen
In deze afdeling en in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 wordt verstaan onder :	In deze afdeling en in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 wordt verstaan onder :
1° "scheepseigenaar", in afwijking van artikel 2.1.1.2, 1°, de geregistreerde eigenaar van een zeeschip of enig andere persoon, zoals de rompbevrachter, die verantwoordelijk is voor het exploiteren van het schip;	1° "scheepseigenaar", in afwijking van artikel 2.1.1.2, 1°, de geregistreerde eigenaar van een zeeschip of enig andere persoon, zoals de rompbevrachter, die verantwoordelijk is voor het **exploiteren van het zeeschip**;
2° "zeeschip", in afwijking van artikel 1.1.1.3, § 1, 7° : een zeeschip bedoeld in Richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaars tegen maritieme vorderingen;	2° "zeeschip", in afwijking van artikel 1.1.1.3, § 1, 7° : een zeeschip bedoeld in Richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaars tegen maritieme vorderingen;
3° "verzekering" : een verzekering met of zonder vrijstelling, bijvoorbeeld een aansprakelijkheidsverzekering van het type dat momenteel wordt verstrekt door de leden van de "International Group of P&I Clubs", en andere doeltreffende vormen van verzekering, waaronder aangetoonde individuele verzekering, en financiële zekerheid die soortgelijke dekkingsvoorwaarden bieden.	3° "verzekering" : een verzekering met of zonder vrijstelling, bijvoorbeeld een aansprakelijkheidsverzekering van het type dat momenteel wordt verstrekt door de leden van de "International Group of P&I Clubs", en andere doeltreffende vormen van verzekering, waaronder aangetoonde individuele verzekering, en financiële zekerheid die soortgelijke dekkingsvoorwaarden bieden.
Art. 2.3.2.4. Verzekeringsplicht	Art. 2.3.2.4. Verzekeringsplicht
§ 1. De eigenaars van Belgische schepen moeten voor die schepen een verzekering hebben.	§ 1. De eigenaars van Belgische **zeeschepen** moeten voor die **zeeschepen** een verzekering hebben.
§ 2. De eigenaars van vreemde schepen moeten voor die schepen over een verzekering beschikken wanneer die schepen een onder de Belgische rechtsbevoegdheid vallende haven binnenvaren.	§ 2. De eigenaars van vreemde **zeeschepen** moeten voor die **zeeschepen** over een verzekering beschikken wanneer die **zeeschepen** een onder de Belgische rechtsbevoegdheid vallende haven binnenvaren.
§ 3. De in de eerste en tweede paragraaf bedoelde verzekering dekt maritieme vorderingen waarvoor op grond van het LLMC-	§ 3. De in de eerste en tweede paragraaf bedoelde verzekering dekt maritieme vorderingen waarvoor op grond van het LLMC-

Verdrag een bovengrens geldt. Het bedrag van de verzekering voor elk schip per incident is gelijk aan het toepasselijke maximumbedrag voor de beperking van de aansprakelijkheid overeenkomstig het LLMC-Verdrag.	Verdrag een bovengrens geldt. Het bedrag van de verzekering voor elk **zeeschip** per incident is gelijk aan het toepasselijke maximumbedrag voor de beperking van de aansprakelijkheid overeenkomstig het LLMC-Verdrag.
Art. 2.3.2.5. Verzekeringsbewijzen	Art. 2.3.2.5. Verzekeringsbewijzen
§ 1. Het bestaan van de in artikel 2.3.2.4 bedoelde verzekering wordt aangetoond aan de hand van één of meer door de verzekeringsverstrekker uitgereikte verzekeringsbewijzen die zich aan boord van het schip bevinden.	§ 1. Het bestaan van de in artikel 2.3.2.4 bedoelde verzekering wordt aangetoond aan de hand van één of meer door de verzekeringsverstrekker uitgereikte verzekeringsbewijzen die zich aan boord van het **zeeschip** bevinden.
De door de verzekeringsverstrekker uitgereikt verzekeringsbewijzen omvatten de volgende informatie :	De door de verzekeringsverstrekker uitgereikt verzekeringsbewijzen omvatten de volgende informatie :
1° de naam van het schip, het IMO-identificatienummer van het schip en de haven van registratie;	1° de naam van het **zeeschip**, het IMO-identificatienummer van het **zeeschip** en de haven van registratie;
2° de naam van de scheepseigenaar en het adres van zijn hoofdvestiging;	2° de naam van de scheepseigenaar en het adres van zijn hoofdvestiging;
3° type en looptijd van de verzekering;	3° type en looptijd van de verzekering;
4° de naam en het adres van de hoofdvestiging van de verzekeringsverstrekker en, in voorkomend geval, het adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten.	4° de naam en het adres van de hoofdvestiging van de verzekeringsverstrekker en, in voorkomend geval, het adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten.
Indien het verzekeringsbewijs noch in de Engelse, noch in de Franse, noch in de Spaanse taal is gesteld, bevat de tekst een vertaling in één van deze talen.	Indien het verzekeringsbewijs noch in de Engelse, noch in de Franse, noch in de Spaanse taal is gesteld, bevat de tekst een vertaling in één van deze talen.
§ 2. Ongeacht paragraaf 1 rust de bewijslast met betrekking tot de doeltreffendheid van de verzekering of de soortgelijkheid van de dekkingsvoorwaarden, bedoeld in artikel 2.3.2.2, 3° op de scheepseigenaar. De scheepvaartcontroleurs kunnen in verband daarmee alle bijkomende inlichtingen opvragen.	§ 2. Ongeacht paragraaf 1 rust de bewijslast met betrekking tot de doeltreffendheid van de verzekering of de soortgelijkheid van de dekkingsvoorwaarden, bedoeld in artikel 2.3.2.2, 3° op de scheepseigenaar. De scheepvaartcontroleurs kunnen in verband daarmee alle bijkomende inlichtingen opvragen.
Art. 2.3.2.8. Verzekerings- en certificatieplicht voor Belgische schepen	Art. 2.3.2.8. Verzekerings- en certificatieplicht voor Belgische **zeeschepen**
§ 1. De eigenaar van een Belgisch schip dat meer dan 2.000 ton olie in bulk als lading vervoert, moet een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie of een certificaat uitgereikt door een internationaal vergoedingsfonds, in stand houden tot dekking van zijn aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging uit hoofde van het CLC-Verdrag 1992, tot beloop van het beperkt bedrag van zijn aansprakelijkheid vastgesteld in artikel V.1 van het CLC-Verdrag 1992.	§ 1. De eigenaar van een Belgisch **zeeschip** dat meer dan 2.000 ton olie in bulk als lading vervoert, moet een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie of een certificaat uitgereikt door een internationaal vergoedingsfonds, in stand houden tot dekking van zijn aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging uit hoofde van het CLC-Verdrag 1992, tot beloop van het beperkt bedrag van zijn aansprakelijkheid vastgesteld in artikel V.1 van het CLC-Verdrag 1992.

§ 2. De geregistreerde eigenaar van een Belgisch schip met een brutotonnenmaat van meer dan 1.000 moet een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie of door een soortgelijke instantie verstrekte garantie, in stand houden tot dekking van zijn aansprakelijkheid uit hoofde van het BUNKER-Verdrag, tot beloop van het beperkt bedrag van zijn aansprakelijkheid krachtens de toepasselijke nationale of internationale beperkingsregeling, doch in geen geval hoger dan een bedrag berekend in overeenstemming met artikel 6.1(b) van het LLMC-Verdrag.	§ 2. De geregistreerde eigenaar van een Belgisch **zeeschip** met een brutotonnenmaat van meer dan 1.000 moet een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie of door een soortgelijke instantie verstrekte garantie, in stand houden tot dekking van zijn aansprakelijkheid uit hoofde van het BUNKER-Verdrag, tot beloop van het beperkt bedrag van zijn aansprakelijkheid krachtens de toepasselijke nationale of internationale beperkingsregeling, doch in geen geval hoger dan een bedrag berekend in overeenstemming met artikel 6.1(b) van het LLMC-Verdrag.
§ 3. De geregistreerde eigenaar van een Belgisch schip met een brutotonnenmaat van 300 of meer moet een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie of een door een soortgelijke financiële instantie verstrekte garantie, in stand houden tot dekking van zijn aansprakelijkheid uit hoofde van het WRC-Verdrag, tot beloop van het beperkt bedrag van zijn aansprakelijkheid krachtens de toepasselijke nationale of internationale beperkingsregeling, doch in geen geval hoger dan een bedrag berekend in overeenstemming met artikel 6.1(b) van het LLMC-Verdrag	§ 3. De geregistreerde eigenaar van een Belgisch **zeeschip** met een brutotonnenmaat van 300 of meer moet een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie of een door een soortgelijke financiële instantie verstrekte garantie, in stand houden tot dekking van zijn aansprakelijkheid uit hoofde van het WRC-Verdrag, tot beloop van het beperkt bedrag van zijn aansprakelijkheid krachtens de toepasselijke nationale of internationale beperkingsregeling, doch in geen geval hoger dan een bedrag berekend in overeenstemming met artikel 6.1(b) van het LLMC-Verdrag
§ 4. Een verzekering of andere financiële zekerheid voldoet niet aan de vereisten van deze afdeling indien zij om andere redenen dan het verstrijken van de geldigheidsduur van de verzekering of zekerheid zoals vermeld in het certificaat bedoeld in de artikel en 2.3.2.9, 2.3.2.10 of 2.3.2.11, kan vervallen alvorens drie maanden zijn verlopen vanaf de datum waarop aan de overheden bedoeld in artikel 2.3.2.9, § 4, 2.3.2.10, § 4 of 2.3.2.11, § 4 mededeling is gedaan van de beëindiging, tenzij het certificaat bij deze overheden is ingeleverd of binnen de genoemde periode een nieuw certificaat is uitgereikt. Deze bepalingen zijn eveneens van toepassing op elke wijziging die ertoe leidt dat de verzekering of zekerheid niet langer aan de vereisten van deze afdeling voldoet.	§ 4. Een verzekering of andere financiële zekerheid voldoet niet aan de vereisten van deze afdeling indien zij om andere redenen dan het verstrijken van de geldigheidsduur van de verzekering of zekerheid zoals vermeld in het certificaat bedoeld in de artikel en 2.3.2.9, 2.3.2.10 of 2.3.2.11, kan vervallen alvorens drie maanden zijn verlopen vanaf de datum waarop aan de overheden bedoeld in artikel 2.3.2.9, § 4, 2.3.2.10, § 4 of 2.3.2.11, § 4 mededeling is gedaan van de beëindiging, tenzij het certificaat bij deze overheden is ingeleverd of binnen de genoemde periode een nieuw certificaat is uitgereikt. Deze bepalingen zijn eveneens van toepassing op elke wijziging die ertoe leidt dat de verzekering of zekerheid niet langer aan de vereisten van deze afdeling voldoet.
§ 5. Gelden uit een verzekering of andere financiële zekerheid, welke overeenkomstig de eerste paragraaf in stand wordt gehouden, zijn uitsluitend beschikbaar voor de voldoening van vorderingen op grond van het CLC-Verdrag 1992.	§ 5. Gelden uit een verzekering of andere financiële zekerheid, welke overeenkomstig de eerste paragraaf in stand wordt gehouden, zijn uitsluitend beschikbaar voor de voldoening van vorderingen op grond van het CLC-Verdrag 1992.
§ 6. Het is verboden een Belgisch schip waarop artikel VII van het CLC-Verdrag 1992 van	§ 6. Het is verboden een Belgisch **zeeschip** waarop artikel VII van het CLC-Verdrag 1992 van

toepassing is op enig tijdstip te exploiteren, tenzij het over een geldig certificaat beschikt, uitgereikt krachtens artikel 2.3.2.9 of 2.3.2.16.	toepassing is op enig tijdstip te exploiteren, tenzij het over een geldig certificaat beschikt, uitgereikt krachtens artikel 2.3.2.9 of 2.3.2.16.
§ 7. Het is verboden een Belgisch schip waarop artikel 7 van het BUNKER-Verdrag van toepassing is op enig tijdstip te exploiteren, tenzij het over een geldig certificaat beschikt, uitgereikt krachtens artikel 2.3.2.10 of 2.3.2.16.	§ 7. Het is verboden een Belgisch **zeeschip** waarop artikel 7 van het BUNKER-Verdrag van toepassing is op enig tijdstip te exploiteren, tenzij het over een geldig certificaat beschikt, uitgereikt krachtens artikel 2.3.2.10 of 2.3.2.16.
§ 8. Het is verboden een Belgisch schip waarop artikel 12 van het WRC-Verdrag van toepassing is op enig tijdstip te exploiteren, tenzij het over een geldig certificaat beschikt, uitgereikt krachtens artikel 2.3.2.11 of 2.3.2.16.	§ 8. Het is verboden een Belgisch **zeeschip** waarop artikel 12 van het WRC-Verdrag van toepassing is op enig tijdstip te exploiteren, tenzij het over een geldig certificaat beschikt, uitgereikt krachtens artikel 2.3.2.11 of 2.3.2.16.
Art. 2.3.2.9. Uitreiking van CLC-certificaten voor Belgische **zeeschepen**	Art. 2.3.2.9. Uitreiking van CLC-certificaten voor Belgische **zeeschepen**
§ 1. Een certificaat houdende verklaring dat een verzekering of een andere financiële zekerheid in overeenstemming met het CLC-Verdrag 1992 en deze afdeling van kracht is, wordt aan elk schip uitgereikt, nadat de bevoegde overheid heeft vastgesteld dat het voldoet aan de verplichting bedoeld in artikel 2.3.2.8, § 1.	§ 1. Een certificaat houdende verklaring dat een verzekering of een andere financiële zekerheid in overeenstemming met het CLC-Verdrag 1992 en deze afdeling van kracht is, wordt aan **elk zeeschip** uitgereikt, nadat de bevoegde overheid heeft vastgesteld dat het voldoet aan de verplichting bedoeld in artikel 2.3.2.8, § 1.
Het certificaat moet overeenstemmen met het model bepaald in de bijlage bij het CLC-Verdrag 1992 .	Het certificaat moet overeenstemmen met het model bepaald in de bijlage bij het CLC-Verdrag 1992 .
§ 2. Het certificaat wordt gesteld in één van de officiële landstalen. Ingeval de gebruikte taal niet de Franse is, moet de tekst tevens een vertaling in het Engels bevatten.	§ 2. Het certificaat wordt gesteld in één van de officiële landstalen. Ingeval de gebruikte taal niet de Franse is, moet de tekst tevens een vertaling in het Engels bevatten.
§ 3. Het certificaat moet zich aan boord van het schip bevinden.	§ 3. Het certificaat moet zich aan boord van het **zeeschip** bevinden.
§ 4. De bevoegde overheid is bevoegd de certificaten in te trekken als niet wordt voldaan aan de voorwaarden waaronder zij zijn uitgereikt.	§ 4. De bevoegde overheid is bevoegd de certificaten in te trekken als niet wordt voldaan aan de voorwaarden waaronder zij zijn uitgereikt.
Art. 2.3.2.10. Uitreiking van BUNKER-certificaten voor Belgische schepen	Art. 2.3.2.10. Uitreiking van BUNKER-certificaten voor Belgische **zeeschepen**
§ 1. Een certificaat houdende verklaring dat een verzekering of een andere financiële zekerheid in overeenstemming met het BUNKER-Verdrag en deze afdeling van kracht is, wordt voor elk schip uitgereikt, nadat de bevoegde overheid heeft vastgesteld dat is voldaan aan de verplichting bedoeld in artikel 2.3.2.8, § 2.	§ 1. Een certificaat houdende verklaring dat een verzekering of een andere financiële zekerheid in overeenstemming met het BUNKER-Verdrag en deze afdeling van kracht is, wordt voor elk **zeeschip** uitgereikt, nadat de bevoegde overheid heeft vastgesteld dat is voldaan aan de verplichting bedoeld in artikel 2.3.2.8, § 2.
Het certificaat moet overeenstemmen met het model bepaald in de bijlage bij het BUNKER-Verdrag.	Het certificaat moet overeenstemmen met het model bepaald in de bijlage bij het BUNKER-Verdrag.
§ 2. Het certificaat wordt gesteld in één van de officiële landstalen. Ingeval de gebruikte taal	§ 2. Het certificaat wordt gesteld in één van de officiële landstalen. Ingeval de gebruikte taal niet

niet de Franse is, moet tekst tevens een vertaling in het Engels bevatten.	de Franse is, moet tekst tevens een vertaling in het Engels bevatten.
§ 3. Het certificaat moet zich aan boord van het schip bevinden.	§ 3. Het certificaat moet zich aan boord van het **zeeschip** bevinden.
§ 4. De bevoegde overheid is bevoegd de certificaten in te trekken als niet wordt voldaan aan de voorwaarden waaronder zij zijn uitgereikt.	§ 4. De bevoegde overheid is bevoegd de certificaten in te trekken als niet wordt voldaan aan de voorwaarden waaronder zij zijn uitgereikt.
Artikel 2.3.2.11. Uitreiking van WRC-certificaten voor Belgische schepen	Artikel 2.3.2.11. Uitreiking van WRC-certificaten voor Belgische **zeeschepen**
§ 1. Een certificaat houdende verklaring dat een verzekering of andere financiële zekerheid in overeenstemming met het WRC-Verdrag en deze afdeling van kracht is, wordt aan elk schip uitgereikt door de bevoegde overheid, die zich ervan moet verzekeren dat is voldaan aan de verplichting bedoeld in artikel 2.3.2.8, § 3.	§ 1. Een certificaat houdende verklaring dat een verzekering of andere financiële zekerheid in overeenstemming met het WRC-Verdrag en deze afdeling van kracht is, wordt aan elk **zeeschip** uitgereikt door de bevoegde overheid, die zich ervan moet verzekeren dat is voldaan aan de verplichting bedoeld in artikel 2.3.2.8, § 3.
Het certificaat moet overeenstemmen met het model bepaald in de bijlage bij het WRC-Verdrag .	Het certificaat moet overeenstemmen met het model bepaald in de bijlage bij het WRC-Verdrag .
§ 2. Het certificaat wordt gesteld in één van de officiële landstalen. Ingeval de gebruikte taal niet de Franse is, moet de tekst tevens een vertaling in het Engels bevatten.	§ 2. Het certificaat wordt gesteld in één van de officiële landstalen. Ingeval de gebruikte taal niet de Franse is, moet de tekst tevens een vertaling in het Engels bevatten.
§ 3. Het certificaat moet zich aan boord van het schip bevinden.	§ 3. Het certificaat moet zich aan boord van het **zeeschip** bevinden.
§ 4. De bevoegde overheid is bevoegd de certificaten in te trekken als niet wordt voldaan aan de voorwaarden waaronder zij zijn uitgereikt.	§ 4. De bevoegde overheid is bevoegd de certificaten in te trekken als niet wordt voldaan aan de voorwaarden waaronder zij zijn uitgereikt.
Art. 2.3.2.12. Uitreiking van certificaten voor vreemde schepen	Art. 2.3.2.12. Uitreiking van certificaten voor vreemde **zeeschepen**
De bevoegde overheid kan een certificaat uitreiken en waarmerken met betrekking tot een schip dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij bij het CLC-Verdrag 1992, het BUNKER-Verdrag of het WRC-Verdrag is.	De bevoegde overheid kan een certificaat uitreiken en waarmerken met betrekking tot een **zeeschip** dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij bij het CLC-Verdrag 1992, het BUNKER-Verdrag of het WRC-Verdrag is.
De bepalingen van deze onderafdeling zijn van overeenkomstige toepassing.	De bepalingen van deze onderafdeling zijn van overeenkomstige toepassing.
Art. 2.3.2.13. Verval van de certificaten	Art. 2.3.2.13. Verval van de certificaten
§ 1. Het certificaat vervalt van rechtswege :	§ 1. Het certificaat vervalt van rechtswege :
1° wanneer er een wijziging optreedt met betrekking tot de op het certificaat vermelde gegevens over het schip, de geregistreerde eigenaar of de verzekeraar of de andere persoon die de financiële zekerheid stelt;	1° wanneer er een wijziging optreedt met betrekking tot de op het certificaat vermelde gegevens over het **zeeschi**p, de geregistreerde eigenaar of de verzekeraar of de andere persoon die de financiële zekerheid stelt;
2° wanneer om welke reden ook de verzekering of de financiële zekerheid is vervallen;	2° wanneer om welke reden ook de verzekering of de financiële zekerheid is vervallen;
3° wanneer het schip niet meer gerechtigd is de Belgische vlag te voeren of niet meer	3° **wanneer het zeeschip** niet meer gerechtigd is de Belgische vlag te voeren of niet meer

ingeschreven is in het Belgische zeeschepenregister of het Belgische rompbevrachtingsregister of, in het geval van een estuair schip, wanneer de toelating om op zee te varen vervalt;	ingeschreven is in het Belgische zeeschepenregister of het Belgische rompbevrachtingsregister of, in het geval van een estuair schip, wanneer de toelating om op zee te varen vervalt;
4° wanneer de verzekeraar of de andere persoon die de financiële zekerheid stelt niet meer gerechtigd is om die activiteiten uit te oefenen.	4° wanneer de verzekeraar of de andere persoon die de financiële zekerheid stelt niet meer gerechtigd is om die activiteiten uit te oefenen.
§ 2. In geval van verval van rechtswege overeenkomstig de eerste paragraaf, moet de op het vervallen certificaat vermelde eigenaar het vervallen certificaat onverwijld terugzenden aan de overheid die het heeft uitgegeven.	§ 2. In geval van verval van rechtswege overeenkomstig de eerste paragraaf, moet de op het vervallen certificaat vermelde eigenaar het vervallen certificaat onverwijld terugzenden aan de overheid die het heeft uitgegeven.
Art. 2.3.2.14. Verzekerings- en certificatieplicht voor vreemde schepen	Art. 2.3.2.14. Verzekerings- en certificatieplicht voor vreemde **zeeschepen**
§ 1. Onverminderd de bepalingen van van artikel VII van het CLC-Verdrag 1992 moet elk schip, waar ook geregistreerd, dat een haven op het Belgische grondgebied aanloopt of verlaat of dat aankomt in een langsheen de kust in de Belgische territoriale zee gelegen laad- of losinstallatie of die verlaat, gedekt zijn door een verzekering of andere financiële zekerheid die beantwoordt aan de vereisten van artikel VII.1 van het CLC-Verdrag 1992, wanneer het daadwerkelijk meer dan 2.000 ton olie in bulk als lading vervoert.	§ 1. Onverminderd de bepalingen van van artikel VII van het CLC-Verdrag 1992 moet elk **zeeschip**, waar ook geregistreerd, dat een haven op het Belgische grondgebied aanloopt of verlaat of dat aankomt in een langsheen de kust in de Belgische territoriale zee gelegen laad- of losinstallatie of die verlaat, gedekt zijn door een verzekering of andere financiële zekerheid die beantwoordt aan de vereisten van artikel VII.1 van het CLC-Verdrag 1992, wanneer het daadwerkelijk meer dan 2.000 ton olie in bulk als lading vervoert.
Het schip moet als bewijs daarvan beschikken over een geldig certificaat uitgereikt door de bevoegde overheid overeenkomstig artikel VII van het CLC-Verdrag 1992.	Het **zeeschip** moet als bewijs daarvan beschikken over een geldig certificaat uitgereikt door de bevoegde overheid overeenkomstig artikel VII van het CLC-Verdrag 1992.
§ 2. Onverminderd van de bepalingen van artikel 7 van het BUNKER-Verdrag moet elk schip met een brutotonnenmaat van meer dan 1.000, waar ook geregistreerd, dat een haven van het Belgische grondgebied of een buitengaats in de Belgische territoriale zee gelegen installatie aanloopt of verlaat, gedekt zijn door een verzekering of andere zekerheid die beantwoordt aan de vereisten van artikel 7.1 van het BUNKER-Verdrag.	§ 2. Onverminderd van de bepalingen van artikel 7 van het BUNKER-Verdrag moet elk **zeeschip** met een brutotonnenmaat van meer dan 1.000, waar ook geregistreerd, dat een haven van het Belgische grondgebied of een buitengaats in de Belgische territoriale zee gelegen installatie aanloopt of verlaat, gedekt zijn door een verzekering of andere zekerheid die beantwoordt aan de vereisten van artikel 7.1 van het BUNKER-Verdrag.
Het schip moet als bewijs daarvan beschikken over een geldig certificaat uitgereikt door de bevoegde overheid overeenkomstig artikel 7 van het BUNKER-Verdrag.	Het **zeeschip** moet als bewijs daarvan beschikken over een geldig certificaat uitgereikt door de bevoegde overheid overeenkomstig artikel 7 van het BUNKER-Verdrag.
§ 3. Onverminderd van de bepalingen van artikel 12 van het WRC-Verdrag moet elk schip met een bruto tonnenmaat van 300 of meer, waar ook geregistreerd, dat een haven op het Belgische grondgebied aanloopt of verlaat dan	§ 3. Onverminderd van de bepalingen van artikel 12 van het WRC-Verdrag moet elk **zeeschip** met een bruto tonnenmaat van 300 of meer, waar ook geregistreerd, dat een haven op het Belgische grondgebied aanloopt of verlaat

wel aankomt in een offshore-installatie in de Belgische territoriale zee, of daaruit vertrekt, gedekt zijn door een verzekering of andere financiële zekerheid die beantwoordt aan de vereisten van artikel 12.1 van het WRC-Verdrag.	dan wel aankomt in een offshore-installatie in de Belgische territoriale zee, of daaruit vertrekt, gedekt zijn door een verzekering of andere financiële zekerheid die beantwoordt aan de vereisten van artikel 12.1 van het WRC-Verdrag.
Het schip moet als bewijs daarvan beschikken over een geldig certificaat uitgereikt door de bevoegde overheid overeenkomstig artikel 12 van het WRC-Verdrag.	Het **zeeschip** moet als bewijs daarvan beschikken over een geldig certificaat uitgereikt door de bevoegde overheid overeenkomstig artikel 12 van het WRC-Verdrag.
§ 4. De certificaten moeten zich aan boord van het schip bevinden en moeten worden overgelegd aan de overheid die bevoegd is voor het toezicht, met uitzondering van :	§ 4. De certificaten moeten zich aan boord van het **zeeschip** bevinden en moeten worden overgelegd aan de overheid die bevoegd is voor het toezicht, met uitzondering van :
1° het BUNKER-certificaat, ingeval het schip de vlag voert van een Staat die een verklaring heeft afgelegd in overeenstemming met artikel 7.13 van het BUNKER-Verdrag en het bestaan van het BUNKER-certificaat dat door die Staat is uitgereikt, blijkt uit een elektronisch register dat door die Staat wordt bijgehouden en dat door de Belgische overheid bevoegd voor het toezicht rechtstreeks kan worden geraadpleegd;	1° het BUNKER-certificaat, ingeval het **zeeschip** de vlag voert van een Staat die een verklaring heeft afgelegd in overeenstemming met artikel 7.13 van het BUNKER-Verdrag en het bestaan van het BUNKER-certificaat dat door die Staat is uitgereikt, blijkt uit een elektronisch register dat door die Staat wordt bijgehouden en dat door de Belgische overheid bevoegd voor het toezicht rechtstreeks kan worden geraadpleegd;
2° het WRC-certificaat, ingeval het schip de vlag voert van een Staat die een verklaring heeft afgelegd in overeenstemming met artikel 12.13 van het WRC-Verdrag en het bestaan van het WRC-certificaat dat door die Staat is uitgereikt, blijkt uit een elektronisch register dat door die Staat wordt bijgehouden en dat door de Belgische overheid bevoegd voor het toezicht rechtstreeks kan worden geraadpleegd.	2° het WRC-certificaat, ingeval het **zeeschip** de vlag voert van een Staat die een verklaring heeft afgelegd in overeenstemming met artikel 12.13 van het WRC-Verdrag en het bestaan van het WRC-certificaat dat door die Staat is uitgereikt, blijkt uit een elektronisch register dat door die Staat wordt bijgehouden en dat door de Belgische overheid bevoegd voor het toezicht rechtstreeks kan worden geraadpleegd.
Art. 2.3.2.15. Informatie en certificaten van andere Staten of de IMO of andere internationale organisaties	Art. 2.3.2.15. Informatie en certificaten van andere Staten of de IMO of andere internationale organisaties
§ 1. Niets in deze onderafdeling kan zo worden uitgelegd dat het de bevoegde overheid belet te vertrouwen op informatie verkregen van andere Staten, de IMO of andere internationale organisaties met betrekking tot de financiële draagkracht van verzekeraars of personen die andere financiële zekerheden verstrekken voor de toepassing van het BUNKER-Verdrag, het WRC-Verdrag of deze afdeling. In dergelijke gevallen wordt de Belgische Staat niet ontheven van zijn verantwoordelijkheid als Staat die certificaten uitreikt.	§ 1. Niets in deze onderafdeling kan zo worden uitgelegd dat het de bevoegde overheid belet te vertrouwen op informatie verkregen van andere Staten, de IMO of andere internationale organisaties met betrekking tot de financiële draagkracht van verzekeraars of personen die andere financiële zekerheden verstrekken voor de toepassing van het BUNKER-Verdrag, het WRC-Verdrag of deze afdeling. In dergelijke gevallen wordt de Belgische Staat niet ontheven van zijn verantwoordelijkheid als Staat die certificaten uitreikt.
§ 2. CLC-certificaten uitgereikt of gewaarmerkt onder de verantwoordelijkheid van een andere Staat die Partij is bij het CLC-Verdrag 1992 worden door de bevoegde overheid erkend voor alle doeleinden van het CLC-Verdrag 1992	§ 2. CLC-certificaten uitgereikt of gewaarmerkt onder de verantwoordelijkheid van een andere Staat die Partij is bij het CLC-Verdrag 1992 worden door de bevoegde overheid erkend voor alle doeleinden van het CLC-Verdrag 1992 en

en deze afdeling en worden door haar beschouwd als bezittende dezelfde waarde als door haarzelf uitgereikte of gewaarmerkte certificaten, zelfs ingeval het een schip betreft dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij bij het CLC-Verdrag 1992 is. De bevoegde overheid kan te allen tijde verzoeken om overleg met de Staat die het certificaat heeft uitgereikt of gewaarmerkt, indien zij reden heeft om aan te nemen dat de in het certificaat vermelde verzekeraar of garantieverstrekker financieel niet in staat is de door het CLC-Verdrag 1992 opgelegde verplichtingen na te komen.	deze afdeling en worden door haar beschouwd als bezittende dezelfde waarde als door haarzelf uitgereikte of gewaarmerkte certificaten, zelfs ingeval het een **zeeschip** betreft dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij bij het CLC-Verdrag 1992 is. De bevoegde overheid kan te allen tijde verzoeken om overleg met de Staat die het certificaat heeft uitgereikt of gewaarmerkt, indien zij reden heeft om aan te nemen dat de in het certificaat vermelde verzekeraar of garantieverstrekker financieel niet in staat is de door het CLC-Verdrag 1992 opgelegde verplichtingen na te komen.
§ 3. BUNKER-certificaten uitgereikt of gewaarmerkt onder het gezag van een andere Staat die Partij is bij het BUNKER-Verdrag worden door de bevoegde overheid aanvaard voor de doeleinden van het BUNKER-Verdrag en deze afdeling en door haar beschouwd als bezittende dezelfde waarde als door haarzelf uitgereikte of gewaarmerkte certificaten, zelfs ingeval het een schip betreft dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij bij het BUNKER-Verdrag is. De bevoegde overheid kan te allen tijde verzoeken om overleg met de Staat die het certificaat heeft uitgereikt of gewaarmerkt, indien zij reden heeft om aan te nemen dat de in het certificaat vermelde verzekeraar of garantieverstrekker financieel niet in staat is de door het BUNKER-Verdrag opgelegde verplichtingen na te komen.	§ 3. BUNKER-certificaten uitgereikt of gewaarmerkt onder het gezag van een andere Staat die Partij is bij het BUNKER-Verdrag worden door de bevoegde overheid aanvaard voor de doeleinden van het BUNKER-Verdrag en deze afdeling en door haar beschouwd als bezittende dezelfde waarde als door haarzelf uitgereikte of gewaarmerkte certificaten, zelfs ingeval het een **zeeschip** betreft dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij bij het BUNKER-Verdrag is. De bevoegde overheid kan te allen tijde verzoeken om overleg met de Staat die het certificaat heeft uitgereikt of gewaarmerkt, indien zij reden heeft om aan te nemen dat de in het certificaat vermelde verzekeraar of garantieverstrekker financieel niet in staat is de door het BUNKER-Verdrag opgelegde verplichtingen na te komen.
§ 4. WRC-certificaten uitgereikt of gewaarmerkt onder het gezag van een andere Staat die Partij is bij het WRC-Verdrag worden door de bevoegde overheid aanvaard voor de doeleinden van het WRC-Verdrag en deze afdeling en worden door haar beschouwd als bezittende dezelfde waarde als door haarzelf uitgereikt of gewaarmerkte certificaten, zelfs ingeval het een schip betreft dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij bij het WRC-Verdrag is. De bevoegde overheid kan te allen tijde verzoeken om overleg met de Staat die het certificaat heeft uitgereikt of gewaarmerkt, indien zij reden heeft om aan te nemen dat de in het certificaat vermelde verzekeraar of garantieverstrekker financieel niet in staat is de door het WRC-Verdrag opgelegde verplichtingen na te komen.	§ 4. WRC-certificaten uitgereikt of gewaarmerkt onder het gezag van een andere Staat die Partij is bij het WRC-Verdrag worden door de bevoegde overheid aanvaard voor de doeleinden van het WRC-Verdrag en deze afdeling en worden door haar beschouwd als bezittende dezelfde waarde als door haarzelf uitgereikt of gewaarmerkte certificaten, zelfs ingeval het een **zeeschip** betreft dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij bij het WRC-Verdrag is. De bevoegde overheid kan te allen tijde verzoeken om overleg met de Staat die het certificaat heeft uitgereikt of gewaarmerkt, indien zij reden heeft om aan te nemen dat de in het certificaat vermelde verzekeraar of garantieverstrekker financieel niet in staat is de door het WRC-Verdrag opgelegde verplichtingen na te komen.
Art. 2.3.2.16. Schepen in eigendom van de Staat	Art. 2.3.2.16. **Zeeschepen** in eigendom van de Staat

Ingeval een schip dat eigendom is van de Staat niet gedekt is door een verzekering of andere financiële zekerheid, zijn de desbetreffende bepalingen van deze afdeling niet op dat zeeschip van toepassing. Het schip moet evenwel voorzien zijn van een door de bevoegde overheid uitgereikt certificaat houdende verklaring dat het eigendom is van de Staat en dat zijn aansprakelijkheid wordt gedekt tot beloop van de in artikel 2.3.2.8 bedoelde bedragen. Dit certificaat stemt zoveel mogelijk overeen met het door de artikel en 2.3.2.9, 2.3.2.10 respectievelijk 2.3.2.11 voorgeschreven model.	Ingeval een **zeeschip** dat eigendom is van de Staat niet gedekt is door een verzekering of andere financiële zekerheid, zijn de desbetreffende bepalingen van deze afdeling niet op dat zeeschip van toepassing. Het **zeeschip** moet evenwel voorzien zijn van een door de bevoegde overheid uitgereikt certificaat houdende verklaring dat het eigendom is van de Staat en dat zijn aansprakelijkheid wordt gedekt tot beloop van de in artikel 2.3.2.8 bedoelde bedragen. Dit certificaat stemt zoveel mogelijk overeen met het door de artikel en 2.3.2.9, 2.3.2.10 respectievelijk 2.3.2.11 voorgeschreven model.
Art. 2.3.2.17. Uitvoeringsbesluiten	Art. 2.3.2.17. Uitvoeringsbesluiten
Onder voorbehoud van artikel VII van het CLC-Verdrag 1992, artikel 7 van het BUNKER-Verdrag en artikel 12 van het WRC-Verdrag en rekening houdend met de door de IMO aangenomen richtsnoeren inzake de aansprakelijkheid van de scheepseigenaars, kan de Koning de uitreiking, de voorwaarden en de geldigheid van de certificaten nader regelen.	Onder voorbehoud van artikel VII van het CLC-Verdrag 1992, artikel 7 van het BUNKER-Verdrag en artikel 12 van het WRC-Verdrag en rekening houdend met de door de IMO aangenomen richtsnoeren inzake de aansprakelijkheid van de scheepseigenaars, kan de Koning de uitreiking, de voorwaarden en de geldigheid van de certificaten nader regelen.
	De Koning kan de toepassing van het CLC-Verdrag 1992, het BUNKER-Verdrag en het WRC-Verdrag uitbreiden naar zeeschepen die niet onder deze verdragen vallen. Daarbij kunnen bepalingen worden vastgesteld die van bovenvermelde verdragen en van dit hoofdstuk afwijken.
Art. 2.3.2.19. Begrippen	Art. 2.3.2.19. Begrippen
Voor de toepassing van deze onderafdeling en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 gelden de begripsomschrijvingen vervat in het PAL-Verdrag.	Voor de toepassing van deze onderafdeling en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 gelden de begripsomschrijvingen vervat in het PAL-Verdrag.
	Voor de toepassing van deze onderafdeling of zijn uitvoeringsbesluiten wordt industrieel personeel dat voldoet aan de voorwaarden van artikel 2.2.3.16, paragraaf 2 niet beschouwd als passagier.
Art. 2.3.2.21. Verzekerings- en certificatieplicht voor Belgische schepen	Art. 2.3.2.21. Verzekerings- en certificatieplicht voor Belgische **zeeschepen**
§ 1. Ingeval hetzij het PAL-Verdrag, hetzij de PAL-Verordening, hetzij onderafdeling 1 van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 6 van dit boek van toepassing is, moet de vervoerder die feitelijk geheel of gedeeltelijk passagiers vervoert aan boord van een in België geregistreerd of teboekstaand schip dat vergunning heeft voor het vervoeren van meer dan twaalf passagiers, een verzekering of	§ 1. Ingeval hetzij het PAL-Verdrag, hetzij de PAL-Verordening, hetzij onderafdeling 1 van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 6 van dit boek van toepassing is, moet de vervoerder die feitelijk geheel of gedeeltelijk passagiers vervoert aan boord van een in België **geregistreerd zeeschip** dat vergunning heeft voor het vervoeren van meer dan twaalf passagiers, een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals

andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie, in stand houden ter dekking van zijn uit het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening of onderafdeling 1 van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 6 van dit boek voortvloeiende aansprakelijkheid voor schade door overlijden of persoonlijk letsel van een passagier. Het minimumbedrag van deze verplichte verzekering of andere financiële zekerheid per passagier per afzonderlijk incident wordt berekend overeenkomstig artikel 4bis.1 van het PAL-Verdrag.	een bankgarantie, in stand houden ter dekking van zijn uit het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening of onderafdeling 1 van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 6 van dit boek voortvloeiende aansprakelijkheid voor schade door overlijden of persoonlijk letsel van een passagier. Het minimumbedrag van deze verplichte verzekering of andere financiële zekerheid per passagier per afzonderlijk incident wordt berekend overeenkomstig artikel 4bis.1 van het PAL-Verdrag.
§ 2. Ingeval hetzij het PAL-Verdrag, hetzij de PAL-Verordening, hetzij onderafdeling 1 van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 6 van dit boek van toepassing is, moet de vervoerder die feitelijk geheel of gedeeltelijk passagiers vervoert aan boord van een in België geregistreerd of teboekstaand schip dat vergunning heeft voor het vervoeren van meer dan twaalf passagiers, een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie, in stand houden ter dekking van de uit het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening of onderafdeling 1 van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 6 van dit boek voortvloeiende aansprakelijkheid voor schade door overlijden of persoonlijk letsel van een passagier ten gevolge van een van de risico's bedoeld in punt 2.2 van de PAL-Richtsnoeren. Het minimumbedrag van deze verplichte verzekering of andere financiële zekerheid beloopt het laagste van de volgende bedragen :	§ 2. Ingeval hetzij het PAL-Verdrag, hetzij de PAL-Verordening, hetzij onderafdeling 1 van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 6 van dit boek van toepassing is, moet de vervoerder die feitelijk geheel of gedeeltelijk passagiers vervoert aan boord van een in België **geregistreerd zeeschip** dat vergunning heeft voor het vervoeren van meer dan twaalf passagiers, een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie, in stand houden ter dekking van de uit het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening of onderafdeling 1 van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 6 van dit boek voortvloeiende aansprakelijkheid voor schade door overlijden of persoonlijk letsel van een passagier ten gevolge van een van de risico's bedoeld in punt 2.2 van de PAL-Richtsnoeren. Het minimumbedrag van deze verplichte verzekering of andere financiële zekerheid beloopt het laagste van de volgende bedragen :
1° 250.000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk incident; of	1° 250.000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk incident; of
2° 340 miljoen rekeneenheden per schip, per afzonderlijk incident.	2° 340 miljoen rekeneenheden per **zeeschip**, per afzonderlijk incident.
Voor de toepassing van het vorige lid wordt onder "rekeneenheid" het bijzonder trekkingsrecht zoals omschreven door het Internationaal Monetair Fonds verstaan.	Voor de toepassing van het vorige lid wordt onder "rekeneenheid" het bijzonder trekkingsrecht zoals omschreven door het Internationaal Monetair Fonds verstaan.
§ 3. Een verzekering of andere financiële zekerheid voldoet niet aan de vereisten van deze afdeling indien zij om andere redenen dan het verstrijken van de geldigheidsduur van de verzekering of zekerheid zoals vermeld in het certificaat bedoeld in artikel 2.3.2.22, kan vervallen alvorens drie maanden zijn verlopen vanaf de datum waarop aan de overheid bedoeld in artikel 2.3.2.22, § 4 mededeling is gedaan van de beëindiging, tenzij het certificaat	§ 3. Een verzekering of andere financiële zekerheid voldoet niet aan de vereisten van deze afdeling indien zij om andere redenen dan het verstrijken van de geldigheidsduur van de verzekering of zekerheid zoals vermeld in het certificaat bedoeld in artikel 2.3.2.22, kan vervallen alvorens drie maanden zijn verlopen vanaf de datum waarop aan de overheid bedoeld in artikel 2.3.2.22, § 4 mededeling is gedaan van de beëindiging, tenzij het certificaat bij deze

bij deze overheid is ingeleverd of binnen de genoemde periode een nieuw certificaat is uitgereikt. Het vorenstaande is eveneens van toepassing op elke wijziging die ertoe leidt dat de verzekering of zekerheid niet langer aan de vereisten van deze afdeling voldoet.	overheid is ingeleverd of binnen de genoemde periode een nieuw certificaat is uitgereikt. Het vorenstaande is eveneens van toepassing op elke wijziging die ertoe leidt dat de verzekering of zekerheid niet langer aan de vereisten van deze afdeling voldoet.
§ 4. Het is verboden een Belgisch schip waarop artikel 4bis van het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening of, wat binnenlands vervoer betreft, deze afdeling van toepassing is op enig tijdstip te exploiteren, tenzij het over een geldig certificaat beschikt als bedoeld in artikel 4bis.2 of 4bis.15 van het PAL-Verdrag of dit artikel of artikel 2.3.2.27 van dit wetboek.	§ 4. Het is verboden een Belgisch **zeeschip** waarop artikel 4bis van het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening of, wat binnenlands vervoer betreft, deze afdeling van toepassing is op enig tijdstip te exploiteren, tenzij het over een geldig certificaat beschikt als bedoeld in artikel 4bis.2 of 4bis.15 van het PAL-Verdrag of dit artikel of artikel 2.3.2.27 van dit wetboek.
Art. 2.3.2.22. Uitreiking van PAL-certificaten voor Belgische schepen	Art. 2.3.2.22. Uitreiking van PAL-certificaten voor Belgische **zeeschepen**
§ 1. Een certificaat houdende verklaring dat een verzekering of een andere financiële zekerheid in overeenstemming met het PAL-Verdrag, PAL-Verordening of onderafdeling 1 van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 6 van dit boek, van kracht is, wordt voor elk schip uitgereikt, nadat de bevoegde overheid heeft vastgesteld dat is voldaan aan de verplichtingen bedoeld in artikel 2.3.2.21.	§ 1. Een certificaat houdende verklaring dat een verzekering of een andere financiële zekerheid in overeenstemming met het PAL-Verdrag, PAL-Verordening of onderafdeling 1 van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 6 van dit boek, van kracht is, wordt voor elk **zeeschip** uitgereikt, nadat de bevoegde overheid heeft vastgesteld dat is voldaan aan de verplichtingen bedoeld in artikel 2.3.2.21.
Het certificaat moet overeenstemmen met het model bepaald in de bijlage bij het PAL-Verdrag.	Het certificaat moet overeenstemmen met het model bepaald in de bijlage bij het PAL-Verdrag.
§ 2. Het certificaat wordt gesteld in één van de officiële landstalen. Ingeval de gebruikte taal niet de Franse is, moet de tekst tevens een vertaling in het Engels bevatten en kunnen de officiële landstalen achterwege blijven.	§ 2. Het certificaat wordt gesteld in één van de officiële landstalen. Ingeval de gebruikte taal niet de Franse is, moet de tekst tevens een vertaling in het Engels bevatten en kunnen de officiële landstalen achterwege blijven.
§ 3. Het certificaat moet zich aan boord van het schip bevinden.	§ 3. Het certificaat moet zich aan boord van het **zeeschip** bevinden.
§ 4. De bevoegde overheid is bevoegd de certificaten in te trekken als niet wordt voldaan aan de voorwaarden waaronder zij zijn uitgereikt.	§ 4. De bevoegde overheid is bevoegd de certificaten in te trekken als niet wordt voldaan aan de voorwaarden waaronder zij zijn uitgereikt.
Art. 2.3.2.23. Uitreiking van certificaten voor vreemde schepen	Art. 2.3.2.23. Uitreiking van certificaten voor vreemde **zeeschepen**
De bevoegde overheid kan een certificaat uitreiken en waarmerken met betrekking tot een schip dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij bij het PAL-Verdrag is.	De bevoegde overheid kan een certificaat uitreiken en waarmerken met betrekking tot een **zeeschip** dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij bij het PAL-Verdrag is.
De bepalingen van deze afdeling zijn van overeenkomstige toepassing.	De bepalingen van deze afdeling zijn van overeenkomstige toepassing.
Art. 2.3.2.24. Verval van de certificaten	Art. 2.3.2.24. Verval van de certificaten
§ 1. De in artikel 2.3.2.22 bedoelde certificaten vervallen van rechtswege,	§ 1. De in artikel 2.3.2.22 bedoelde certificaten vervallen van rechtswege,
1° wanneer er een wijziging optreedt met betrekking tot de op het certificaat vermelde	1° wanneer er een wijziging optreedt met betrekking tot de op het certificaat vermelde

gegevens over het schip, de geregistreerde eigenaar of de verzekeraar of elke andere persoon die de financiële zekerheid stelt;	gegevens over het **zeeschip**, de geregistreerde eigenaar of de verzekeraar of elke andere persoon die de financiële zekerheid stelt;
2° wanneer om welke reden ook de verzekering of andere financiële zekerheid is vervallen;	2° wanneer om welke reden ook de verzekering of andere financiële zekerheid is vervallen;
3° wanneer het schip van vlag verandert;	3° wanneer het **zeeschip** van vlag verandert;
4° wanneer de verzekeraar of elke andere persoon die de financiële zekerheid stelt niet meer gerechtigd is om die activiteiten uit te oefenen.	4° wanneer de verzekeraar of elke andere persoon die de financiële zekerheid stelt niet meer gerechtigd is om die activiteiten uit te oefenen.
§ 2. In geval van verval van rechtswege overeenkomstig de eerste paragraaf, moet de op het vervallen certificaat vermelde eigenaar het vervallen certificaat onverwijld terugzenden aan de overheid die het heeft uitgegeven.	§ 2. In geval van verval van rechtswege overeenkomstig de eerste paragraaf, moet de op het vervallen certificaat vermelde eigenaar het vervallen certificaat onverwijld terugzenden aan de overheid die het heeft uitgegeven.
Art. 2.3.2.25. Verzekerings- en certificatieplicht voor vreemde schepen	Art. 2.3.2.25. Verzekerings- en certificatieplicht voor vreemde **zeeschepen**
§ 1. Ingeval hetzij het PAL-Verdrag, hetzij de PAL-Verordening, hetzij onderafdeling 1 van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 6 van dit boek van toepassing is, moet de vervoerder die feitelijk geheel of gedeeltelijk passagiers vervoert aan boord van een vreemd schip dat vergunning heeft voor het vervoeren van meer dan twaalf passagiers en dat een haven op het Belgisch grondgebied aanloopt of deze verlaat, een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie, in stand houden ter dekking van de uit het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening of onderafdeling 1 van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 6 van dit boek voortvloeiende aansprakelijkheid voor schade door overlijden of persoonlijk letsel van een passagier. Het minimumbedrag van deze verplichte verzekering of andere financiële zekerheid per passagier per afzonderlijk incident wordt berekend overeenkomstig artikel 4bis.1 van het PAL-Verdrag.	§ 1. Ingeval hetzij het PAL-Verdrag, hetzij de PAL-Verordening, hetzij onderafdeling 1 van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 6 van dit boek van toepassing is, moet de vervoerder die feitelijk geheel of gedeeltelijk passagiers vervoert aan boord van een vreemd **zeeschip** dat vergunning heeft voor het vervoeren van meer dan twaalf passagiers en dat een haven op het Belgisch grondgebied aanloopt of deze verlaat, een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie, in stand houden ter dekking van de uit het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening of onderafdeling 1 van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 6 van dit boek voortvloeiende aansprakelijkheid voor schade door overlijden of persoonlijk letsel van een passagier. Het minimumbedrag van deze verplichte verzekering of andere financiële zekerheid per passagier per afzonderlijk incident wordt berekend overeenkomstig artikel 4bis.1 van het PAL-Verdrag.
Het schip beschikt als bewijs daarvan over een geldig certificaat uitgereikt door de bevoegde overheid in overeenstemming met artikel 4bis van het PAL-Verdrag.	Het **zeeschip** beschikt als bewijs daarvan over een geldig certificaat uitgereikt door de bevoegde overheid in overeenstemming met artikel 4bis van het PAL-Verdrag.
§ 2. Ingeval hetzij het PAL-Verdrag, hetzij PAL-Verordening, hetzij onderafdeling 1 van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 6 van dit boek van toepassing is, is de vervoerder die feitelijk geheel of gedeeltelijk passagiers vervoert aan boord van een vreemd schip dat vergunning heeft voor het vervoeren van meer dan twaalf passagiers en dat een haven op het Belgische	§ 2. Ingeval hetzij het PAL-Verdrag, hetzij PAL-Verordening, hetzij onderafdeling 1 van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 6 van dit boek van toepassing is, is de vervoerder die feitelijk geheel of gedeeltelijk passagiers vervoert aan boord van een vreemd **zeeschip** dat vergunning heeft voor het vervoeren van meer dan twaalf passagiers en dat een haven op het Belgische grondgebied

grondgebied aanloopt of deze verlaat, verplicht een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie, in stand te houden ter dekking van de uit het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening of onderafdeling 1 van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 6 van dit boek voortvloeiende aansprakelijkheid voor schade door overlijden of persoonlijk letsel van een passagier ten gevolge van een van de risico's bedoeld in punt 2.2 van de PAL-Richtsnoeren. Het minimumbedrag van deze verplichte verzekering of andere financiële zekerheid beloopt het laagste van de volgende bedragen :	aanloopt of deze verlaat, verplicht een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie, in stand te houden ter dekking van de uit het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening of onderafdeling 1 van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 6 van dit boek voortvloeiende aansprakelijkheid voor schade door overlijden of persoonlijk letsel van een passagier ten gevolge van een van de risico's bedoeld in punt 2.2 van de PAL-Richtsnoeren. Het minimumbedrag van deze verplichte verzekering of andere financiële zekerheid beloopt het laagste van de volgende bedragen :
1° 250.000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk incident; of	1° 250.000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk incident; of
2° 340 miljoen rekeneenheden per schip, per afzonderlijk incident.	2° 340 miljoen rekeneenheden per **zeeschip**, per afzonderlijk incident.
Voor de toepassing van het vorige lid wordt onder "rekeneenheid" het bijzonder trekkingsrecht zoals omschreven door het Internationaal Monetair Fonds verstaan.	Voor de toepassing van het vorige lid wordt onder "rekeneenheid" het bijzonder trekkingsrecht zoals omschreven door het Internationaal Monetair Fonds verstaan.
§ 3. De bij het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening of deze afdeling voorgeschreven certificaten moeten zich aan boord van het schip bevinden en moeten daar worden voorgelegd aan de overheid die bevoegd is voor het toezicht, behalve indien het schip de vlag voert van een Staat die een verklaring heeft afgelegd in overeenstemming met artikel 4bis.14 van het PAL-Verdrag en het bestaan van het certificaat dat door die Staat is uitgereikt, blijkt uit een elektronisch register dat door die Staat wordt bijgehouden en dat door de Belgische overheid bevoegd voor het toezicht rechtstreeks kan worden geraadpleegd.	§ 3. De bij het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening of deze afdeling voorgeschreven certificaten moeten zich aan boord van het bevinden en moeten daar worden voorgelegd aan de overheid die bevoegd is voor het toezicht, behalve indien het **zeeschip** de vlag voert van een Staat die een verklaring heeft afgelegd in overeenstemming met artikel 4bis.14 van het PAL-Verdrag en het bestaan van het certificaat dat door die Staat is uitgereikt, blijkt uit een elektronisch register dat door die Staat wordt bijgehouden en dat door de Belgische overheid bevoegd voor het toezicht rechtstreeks kan worden geraadpleegd.
Art. 2.3.2.26. Informatie en certificaten van andere Staten of de IMO of andere internationale organisaties	Art. 2.3.2.26. Informatie en certificaten van andere Staten of de IMO of andere internationale organisaties
§ 1. Niets in deze afdeling kan zo worden uitgelegd dat het de bevoegde overheid belet te vertrouwen op informatie verkregen van andere Staten, de IMO of andere internationale organisaties met betrekking tot de financiële draagkracht van verzekeraars of andere personen die de financiële zekerheden verstrekken voor de toepassing van het PAL-Verdrag of deze afdeling. In dergelijke gevallen wordt de Belgische Staat niet ontheven van zijn verantwoordelijkheid als Staat die certificaten uitreikt.	§ 1. Niets in deze afdeling kan zo worden uitgelegd dat het de bevoegde overheid belet te vertrouwen op informatie verkregen van andere Staten, de IMO of andere internationale organisaties met betrekking tot de financiële draagkracht van verzekeraars of andere personen die de financiële zekerheden verstrekken voor de toepassing van het PAL-Verdrag of deze afdeling. In dergelijke gevallen wordt de Belgische Staat niet ontheven van zijn verantwoordelijkheid als Staat die certificaten uitreikt.

§ 2. Certificaten uitgereikt of gewaarmerkt onder het gezag van een andere Staat die Partij is bij het PAL-Verdrag worden door de bevoegde overheid erkend voor de doeleinden van het PAL-Verdrag en deze afdeling en worden door haar beschouwd als bezittende dezelfde waarde als door haarzelf uitgereikt of gewaarmerkte certificaten, zelfs ingeval het een schip betreft dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij bij het PAL-Verdrag is. De bevoegde overheid kan te allen tijde verzoeken om overleg met de Staat die het certificaat heeft uitgereikt of gewaarmerkt indien zij reden heeft om aan te nemen dat de in het certificaat vermelde verzekeraar of garantieverstrekker financieel niet in staat is de door het PAL-Verdrag opgelegde verplichtingen na te komen.	§ 2. Certificaten uitgereikt of gewaarmerkt onder het gezag van een andere Staat die Partij is bij het PAL-Verdrag worden door de bevoegde overheid erkend voor de doeleinden van het PAL-Verdrag en deze afdeling en worden door haar beschouwd als bezittende dezelfde waarde als door haarzelf uitgereikt of gewaarmerkte certificaten, zelfs ingeval het een **zeeschip** betreft dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij bij het PAL-Verdrag is. De bevoegde overheid kan te allen tijde verzoeken om overleg met de Staat die het certificaat heeft uitgereikt of gewaarmerkt indien zij reden heeft om aan te nemen dat de in het certificaat vermelde verzekeraar of garantieverstrekker financieel niet in staat is de door het PAL-Verdrag opgelegde verplichtingen na te komen.
Art. 2.3.2.27. Schepen in eigendom van de Staat	Art. 2.3.2.27. **Zeeschepen** in eigendom van de Staat
Ingeval een schip dat eigendom is van de Staat niet gedekt is door een verzekering of andere financiële zekerheid, zijn de desbetreffende bepalingen van deze afdeling niet op dat zeeschip van toepassing. Het schip moet evenwel voorzien zijn van een door de bevoegde overheid uitgereikt certificaat houdende verklaring dat het eigendom is van de Staat en dat de aansprakelijkheid wordt gedekt tot beloop van de in artikel 2.3.2.21 bedoelde bedragen. Dit certificaat stemt zoveel mogelijk overeen met het door artikel 2.3.2.22 voorgeschreven model.	Ingeval een **zeeschip** dat eigendom is van de Staat niet gedekt is door een verzekering of andere financiële zekerheid, zijn de desbetreffende bepalingen van deze afdeling niet op dat zeeschip van toepassing. Het **zeeschip** moet evenwel voorzien zijn van een door de bevoegde overheid uitgereikt certificaat houdende verklaring dat het eigendom is van de Staat en dat de aansprakelijkheid wordt gedekt tot beloop van de in artikel 2.3.2.21 bedoelde bedragen. Dit certificaat stemt zoveel mogelijk overeen met het door artikel 2.3.2.22 voorgeschreven model.
Art. 2.3.2.28. Uitvoeringsbesluiten	Art. 2.3.2.28. Uitvoeringsbesluiten
Onverminderd van artikel 4bis van het PAL-Verdrag kan de Koning de uitreiking, de desbetreffende voorwaarden en de geldigheid van de in het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening en deze afdeling bedoelde certificaten nader regelen.	Onverminderd van artikel 4bis van het PAL-Verdrag kan de Koning de uitreiking, de desbetreffende voorwaarden en de geldigheid van de in het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening en deze afdeling bedoelde certificaten nader regelen.
	De Koning kan de toepassing van het PAL-Verdrag uitbreiden naar zeeschepen die niet onder dit verdrag vallen. Daarbij kunnen bepalingen worden vastgesteld die van bovenvermelde verdragen en van dit hoofdstuk afwijken.
Art. 2.3.2.30. Begrippen	Art. 2.3.2.30. Begrippen
§ 1. In deze afdeling wordt verstaan onder :	§ 1. In deze afdeling wordt verstaan onder :
1° "scheepseigenaar", in afwijking van artikel 2.1.1.2, 1° : de eigenaar, de bevrachter, de beheerder en de exploitant van een zeeschip;	1° "scheepseigenaar", in afwijking van artikel 2.1.1.2, 1° : de eigenaar, de bevrachter, de beheerder en de exploitant van een zeeschip;

2° "berger" : iedere persoon die diensten verricht rechtstreeks verband houdende met bergingswerkzaamheden, welke mede werkzaamheden omvatten bedoeld in artikel 2.3.2.32, § 1, 1° en 2° ;	2° "berger" : iedere persoon die diensten verricht rechtstreeks verband houdende met bergingswerkzaamheden, welke mede werkzaamheden omvatten bedoeld in artikel 2.3.2.32, § 1, 1° en 2° ;
3° "tonnenmaat" : hetzij de brutotonnenmaat van het schip berekend overeenkomstig de voorschriften voor meting vervat in Bijlage I bij het TMC-Verdrag, hetzij, ingeval voornoemd verdrag niet op het schip van toepassing is, de brutotonnenmaat welke blijkt uit een nationale meetbrief;	3° "tonnenmaat" : hetzij de brutotonnenmaat van het **zeeschip** berekend overeenkomstig de voorschriften voor meting vervat in Bijlage I bij het TMC-Verdrag, hetzij, ingeval voornoemd verdrag niet op het **zeeschip** van toepassing is, de brutotonnenmaat welke blijkt uit een nationale meetbrief;
4° "vorderingen wegens dood of letsel van passagiers van een zeeschip" : alle vorderingen uit dien hoofde ingesteld door of voor rekening van een aan boord van dat zeeschip vervoerde persoon :	4° "vorderingen wegens dood of letsel van passagiers van een zeeschip" : alle vorderingen uit dien hoofde ingesteld door of voor rekening van een aan boord van dat zeeschip vervoerde persoon :
a) krachtens een overeenkomst tot het vervoer van passagiers; of	a) krachtens een overeenkomst tot het vervoer van passagiers; of
b) die, met toestemming van de vervoerder, een voertuig of levende dieren begeleidt waaromtrent een overeenkomst van goederenvervoer is gesloten;	b) die, met toestemming van de vervoerder, een voertuig of levende dieren begeleidt waaromtrent een overeenkomst van goederenvervoer is gesloten;
5° "rekeneenheid" : het bijzonder trekkingsrecht zoals omschreven door het Internationaal Monetair Fonds.	5° "rekeneenheid" : het bijzonder trekkingsrecht zoals omschreven door het Internationaal Monetair Fonds.
§ 2. In dit hoofdstuk omvat het begrip "de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar" mede de aansprakelijkheid die voortvloeit uit een tegen het schip zelf ingestelde rechtsvordering.	§ 2. In dit hoofdstuk omvat het begrip "de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar" mede de aansprakelijkheid die voortvloeit uit een tegen het **zeeschip** zelf ingestelde rechtsvordering.
Art. 2.3.2.32. Andere regelgeving	Art. 2.3.2.32. Andere regelgeving
§ 1. De rechtstreeks werkende bepalingen van het LLMC-Verdrag zijn van toepassing in het in artikel 15.1, eerste zin van dat verdrag omschreven geval.	§ 1. De rechtstreeks werkende bepalingen van het LLMC-Verdrag zijn van toepassing in het in artikel 15.1, eerste zin van dat verdrag omschreven geval.
In hetzelfde geval zijn de volgende vorderingen niet vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid :	In hetzelfde geval zijn de volgende vorderingen niet vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid :
1° vorderingen met betrekking tot het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden;	1° vorderingen met betrekking tot het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten **zeeschip**, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden;
2° vorderingen met betrekking tot het verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van de lading van het schip.	2° vorderingen met betrekking tot het verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van de lading van het **zeeschip**.
§ 2. Het LLMC-Verdrag is niet van toepassing op binnenschepen, met uitzondering van estuaire	§ 2. Het LLMC-Verdrag is niet van toepassing op binnenschepen, met uitzondering van estuaire

schepen wanneer deze zich in maritieme zones bevinden.	schepen wanneer deze zich in maritieme zones bevinden.
Art. 2.3.2.33. Kleine schepen	Art. 2.3.2.33. Kleine **zeeschepen**
De Koning kan het stelsel van aansprakelijkheidsbeperking regelen dat van toepassing is op schepen met een tonnenmaat van minder dan 300. Daarbij kunnen bepalingen worden vastgesteld die van het LLMC-Verdrag en van dit hoofdstuk afwijken.	De Koning kan het stelsel van aansprakelijkheidsbeperking regelen dat van toepassing is op **zeeschepen** met een tonnenmaat van minder dan 300. Daarbij kunnen bepalingen worden vastgesteld die van het LLMC-Verdrag en van dit hoofdstuk afwijken.
Art. 2.3.2.36. Vorderingen vatbaar voor beperking	Art. 2.3.2.36. Vorderingen vatbaar voor beperking
§ 1. Onder voorbehoud van de artikelen 2.3.2.37 en 2.3.2.38 zijn de volgende vorderingen, ongeacht de grondslag van de aansprakelijkheid, vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid :	§ 1. Onder voorbehoud van de artikelen 2.3.2.37 en 2.3.2.38 zijn de volgende vorderingen, ongeacht de grondslag van de aansprakelijkheid, vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid :
1° vorderingen met betrekking tot dood of letsel dan wel verlies of beschadiging van zaken (hieronder begrepen schade aan kunstwerken van havens, dokken en waterwegen en hulpmiddelen bij de navigatie), ontstaan aan boord van het schip of in rechtstreeks verband met de exploitatie daarvan of met bergingswerkzaamheden, alsmede alle andere daaruit voortvloeiende schade;	**1° vorderingen met betrekking tot dood of letsel dan wel verlies of beschadiging van zaken (hieronder begrepen schade aan kunstwerken van havens, dokken en waterwegen en hulpmiddelen bij de navigatie), aan boord van het zeeschip of in rechtstreeks verband met de exploitatie daarvan of met bergingswerkzaamheden, en andere daaruit voortvloeiende schade;**
2° vorderingen met betrekking tot schade voortvloeiend uit vertraging bij het vervoer over zee van lading, passagiers of hun bagage;	2° vorderingen met betrekking tot schade voortvloeiend uit vertraging bij het vervoer over zee van lading, passagiers of hun bagage;
3° vorderingen met betrekking tot andere schade die voortvloeit uit inbreuk op andere rechten dan die uit overeenkomst, en die ontstaat in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of met bergingswerkzaamheden;	3° vorderingen met betrekking tot andere schade die voortvloeit uit inbreuk op buitencontractuele rechten en die ontstaat in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of met bergingswerkzaamheden;
4° vorderingen van een andere persoon dan de aansprakelijke persoon met betrekking tot maatregelen die zijn genomen ter voorkoming of vermindering van schade, waarvoor de aansprakelijke persoon zijn aansprakelijkheid overeenkomstig dit hoofdstuk kan beperken, alsmede andere door zulke maatregelen veroorzaakte schade.	4° vorderingen van een andere persoon dan de aansprakelijke persoon met betrekking tot maatregelen die zijn genomen ter voorkoming of vermindering van schade, waarvoor de aansprakelijke persoon zijn aansprakelijkheid overeenkomstig dit hoofdstuk kan beperken, alsmede andere door zulke maatregelen veroorzaakte schade.
§ 2. De in de eerste paragraaf bedoelde vorderingen zijn vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid zelfs indien zij, al dan niet op grond van een overeenkomst, worden ingesteld bij wijze van verhaal of vrijwaring. Vorderingen genoemd in de eerste paragraaf, 4°, zijn echter niet vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid voor zover zij betrekking	§ 2. De in de eerste paragraaf bedoelde vorderingen zijn vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid zelfs indien zij, al dan niet op grond van een overeenkomst, worden ingesteld bij wijze van verhaal of vrijwaring. Vorderingen genoemd in de eerste paragraaf, 4°, zijn echter niet vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid voor zover zij betrekking

hebben op beloning krachtens een met de aansprakelijke persoon gesloten overeenkomst.	hebben op beloning krachtens een met de aansprakelijke persoon gesloten overeenkomst.
Art. 2.3.2.37. Vorderingen uitgesloten van beperking	Art. 2.3.2.37. Vorderingen uitgesloten van beperking
Deze afdeling is niet van toepassing op :	Deze afdeling is niet van toepassing op :
1° vorderingen uit hoofde van berging, met inbegrip van, indien van toepassing, vorderingen voor een bijzondere vergoeding krachtens artikel 14 van het Bergingsverdrag 1989, zoals gewijzigd, of artikel 2.7.5.15 van dit wetboek of wegens bijdrage in averij-grosse;	1° vorderingen uit hoofde van berging, met inbegrip van, indien van toepassing, vorderingen voor een bijzondere vergoeding krachtens artikel 14 van het Bergingsverdrag 1989, zoals gewijzigd, of artikel 2.7.5.15 van dit wetboek of wegens bijdrage in averij-grosse;
2° vorderingen ter zake van schade door verontreiniging door olie in de zin van het CLC-Verdrag 1992, en waarop laatstgenoemde regeling daadwerkelijk van toepassing is;	2° vorderingen ter zake van schade door verontreiniging door olie in de zin van het CLC-Verdrag 1992, en waarop laatstgenoemde regeling daadwerkelijk van toepassing is;
3° vorderingen onderworpen aan een internationaal verdrag of nationale wetgeving, waardoor beperking van aansprakelijkheid voor kernschade geregeld of verboden wordt;	3° vorderingen onderworpen aan een internationaal verdrag of nationale wetgeving, waardoor beperking van aansprakelijkheid voor kernschade geregeld of verboden wordt;
4° vorderingen tegen de eigenaar van een nucleair schip ter zake van kernschade;	4° vorderingen tegen de eigenaar van een nucleair schip ter zake van kernschade;
5° vorderingen van ondergeschikten van de scheepseigenaar of berger, wier werkzaamheden verband houden met het schip of de bergingswerkzaamheden, daaronder begrepen vorderingen van hun erfgenamen, rechtverkrijgenden of andere personen, die gerechtigd zijn zulke vorderingen in te stellen, indien de scheepseigenaar of berger volgens de wet die op de arbeidsovereenkomst tussen de scheepseigenaar of de berger en de ondergeschikten van toepassing is, niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid voor zulke vorderingen te beperken, of indien hij zulks volgens die wet slechts kan doen tot een hoger bedrag dan dat bedoeld in artikel 2.3.2.40.	5° vorderingen van ondergeschikten van de scheepseigenaar of berger, wier werkzaamheden verband houden **met het zeeschip of de bergingswerkzaamheden**, daaronder begrepen vorderingen van hun erfgenamen, rechtverkrijgenden of andere personen, die gerechtigd zijn zulke vorderingen in te stellen, indien de scheepseigenaar of berger volgens de wet die op de arbeidsovereenkomst tussen de scheepseigenaar of de berger en de ondergeschikten van toepassing is, niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid voor zulke vorderingen te beperken, of indien hij zulks volgens die wet slechts kan doen tot een hoger bedrag dan dat bedoeld in artikel 2.3.2.40.
Art. 2.3.2.40. Algemene grenzen	Art. 2.3.2.40. Algemene grenzen
§ 1. De aansprakelijkheidsgrenzen voor vorderingen andere dan deze vermeld in artikel 2.3.2.41, die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis, worden als volgt berekend :	§ 1. De aansprakelijkheidsgrenzen voor vorderingen andere dan deze vermeld in artikel 2.3.2.41, die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis, worden als volgt berekend :
1° met betrekking tot vorderingen wegens dood of persoonlijk letsel overeenkomstig artikel 6, 1 (a) van het LLMC-verdrag.	1° met betrekking tot vorderingen wegens dood of persoonlijk letsel overeenkomstig artikel 6, 1 (a) van het LLMC-verdrag.
2° met betrekking tot alle andere vorderingen overeenkomstig artikel 6, 1, (b) van het LLMC-verdrag.	2° met betrekking tot alle andere vorderingen overeenkomstig artikel 6, 1, (b) van het LLMC-verdrag.
§ 2. Voor zeeschepen die niet zijn onderworpen aan het TMC-Verdrag en waarvoor geen nationale meetbrief is uitgereikt, kan de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid	§ 2. Voor zeeschepen die niet zijn onderworpen aan het TMC-Verdrag en waarvoor geen nationale meetbrief is uitgereikt, kan de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid beperken

beperken tot de waarde van het schip op het ogenblik van de schadeverwekkende gebeurtenis, met een minimum van 1 miljoen rekeneenheden.	tot de waarde **van het zeeschip** op het ogenblik van de schadeverwekkende gebeurtenis, met een minimum van 1 miljoen rekeneenheden.
§ 3. Wanneer het bedrag, berekend overeenkomstig het 1° van paragraaf 1, onvoldoende is voor de volledige betaling van de daarin genoemde vorderingen, is het bedrag berekend overeenkomstig het 2° van dezelfde paragraaf beschikbaar voor de voldoening van het onbetaalde saldo van de in het 1° van paragraaf 1 genoemde vorderingen en deelt dit onbetaalde saldo naar evenredigheid mee met de in het 2° van paragraaf 1 genoemde vorderingen.	§ 3. Wanneer het bedrag, berekend overeenkomstig het 1° van paragraaf 1, onvoldoende is voor de volledige betaling van de daarin genoemde vorderingen, is het bedrag berekend overeenkomstig het 2° van dezelfde paragraaf beschikbaar voor de voldoening van het onbetaalde saldo van de in het 1° van paragraaf 1 genoemde vorderingen en deelt dit onbetaalde saldo naar evenredigheid mee met de in het 2° van paragraaf 1 genoemde vorderingen.
§ 4. De aansprakelijkheidsgrenzen voor een berger die geen werkzaamheden verricht vanaf een schip of voor een berger die uitsluitend werkzaamheden verricht aan boord van het schip waaraan of met betrekking waartoe hij bergingsdiensten verstrekt, worden berekend op grond van een tonnenmaat van 1500 ton.	§ 4. De aansprakelijkheidsgrenzen voor een berger die geen werkzaamheden verricht vanaf een **zeeschip** of voor een berger die uitsluitend werkzaamheden verricht aan boord van het **zeeschip** waaraan of met betrekking waartoe hij bergingsdiensten verstrekt, worden berekend op grond van een tonnenmaat van 1500 ton.
Art. 2.3.2.41. Grens voor vorderingen van passagiers	Art. 2.3.2.41. Grens voor vorderingen van passagiers
Met betrekking tot vorderingen die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis, ter zake van dood of letsel van passagiers van een schip, wordt de aansprakelijkheidsgrens van de scheepseigenaar berekend overeenkomstig artikel 7.1 van het LLMC-Verdrag.	Met betrekking tot vorderingen die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis, ter zake van dood of letsel van passagiers van een **zeeschip**, wordt de aansprakelijkheidsgrens van de scheepseigenaar berekend overeenkomstig artikel 7.1 van het LLMC-Verdrag.
Art. 2.3.2.43. Samenloop van vorderingen	Art. 2.3.2.43. Samenloop van vorderingen
§ 1. De overeenkomstig artikel 2.3.2.40 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen zijn van toepassing op het totaal van alle vorderingen die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis :	§ 1. De overeenkomstig artikel 2.3.2.40 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen zijn van toepassing op het totaal van alle vorderingen die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis :
1° tegen de persoon of personen, bedoeld in artikel 2.3.2.30, § 1, 1° en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of	1° tegen de persoon of personen, bedoeld in artikel 2.3.2.30, § 1, 1° en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of
2° tegen de scheepseigenaar die bergingsdiensten verstrekt vanaf dat schip en de berger of bergers die vanaf genoemd schip werkzaamheden verricht of verrichten en iedere persoon, voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of	2° tegen de scheepseigenaar die bergingsdiensten verstrekt vanaf **dat zeeschip** en de berger of bergers die vanaf **genoemd zeeschip** werkzaamheden verricht of verrichten en iedere persoon, voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of
3° tegen de berger of bergers die niet vanaf een schip werkzaamheden verricht of verrichten of die uitsluitend werkzaamheden verricht of verrichten aan boord van het schip waaraan of met betrekking waartoe bergingsdiensten	3° tegen de berger of bergers die niet vanaf een **zeeschip** werkzaamheden verricht of verrichten of die uitsluitend werkzaamheden verricht of verrichten aan boord van het **zeeschip** waaraan of met betrekking waartoe bergingsdiensten

worden verstrekt en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.	worden verstrekt en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.
§ 2. De overeenkomstig artikel 2.3.2.44 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen zijn van toepassing op het totaal van alle vorderingen, die voortkomen uit eenzelfde voorval en ingesteld worden tegen de scheepseigenaar bedoeld in artikel 2.3.2.30, § 1, 1° met betrekking tot het in artikel 2.3.2.41 bedoelde schip en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.	§ 2. De overeenkomstig artikel 2.3.2.44 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen zijn van toepassing op het totaal van alle vorderingen, die voortkomen uit eenzelfde voorval en ingesteld worden tegen de scheepseigenaar bedoeld in artikel 2.3.2.30, § 1, 1° met betrekking tot het in artikel 2.3.2.41 **bedoelde zeeschip** en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.
Art. 2.3.2.47. Het beperkingsfonds	Art. 2.3.2.47. Het beperkingsfonds
§ 1. Iedere persoon, die aansprakelijk gehouden wordt kan een beperkingsfonds vormen.	§ 1. Iedere persoon, die aansprakelijk gehouden wordt kan een beperkingsfonds vormen.
§ 2. Het beperkingsfonds kan slechts worden gevormd zodra de voorzitter van de ondernemingsrechtbank een beperkingsprocedure heeft geopend.	§ 2. Het beperkingsfonds kan slechts worden gevormd zodra de voorzitter van de ondernemingsrechtbank een beperkingsprocedure heeft geopend.
§ 3. Het beperkingsfonds wordt gevormd ten belope van de in de artikel en 2.3.2.40 en 2.3.2.41 vermelde bedragen die van toepassing zijn op de vorderingen waarvoor die persoon aansprakelijk kan zijn, vermeerderd met de wettelijke interesten te rekenen vanaf de dag van de gebeurtenis die tot de aansprakelijkheid heeft geleid, tot aan de datum waarop het fonds wordt gevormd.	§ 3. Het beperkingsfonds wordt gevormd ten belope van de in de artikel en 2.3.2.40 en 2.3.2.41 vermelde bedragen die van toepassing zijn op de vorderingen waarvoor die persoon aansprakelijk kan zijn, vermeerderd met de wettelijke interesten te rekenen vanaf de dag van de gebeurtenis die tot de aansprakelijkheid heeft geleid, tot aan de datum waarop het fonds wordt gevormd.
§ 4. Een beperkingsfonds kan worden gevormd, hetzij door het storten van de geldsom, hetzij door het verstrekken van een garantie die aanvaardbaar is en door de rechter voldoende wordt geacht.	§ 4. Een beperkingsfonds kan worden gevormd, hetzij door het storten van de geldsom, hetzij door het verstrekken van een garantie die aanvaardbaar is en door de rechter voldoende wordt geacht.
De garantie is aanvaardbaar indien redelijkerwijze mag worden aangenomen dat het fonds werkelijk beschikbaar en vrij overdraagbaar zal zijn zodra de garantie verstrekt is.	De garantie is aanvaardbaar indien redelijkerwijze mag worden aangenomen dat het fonds werkelijk beschikbaar en vrij overdraagbaar zal zijn zodra de garantie verstrekt is.
De derde die zich borg stelt of een andere garantie verschaft, kan niet de uitwinning van de hoofdschuldenaar vorderen.	De derde die zich borg stelt of een andere garantie verschaft, kan niet de uitwinning van de hoofdschuldenaar vorderen.
De Koning kan betreffende de in de vorige leden bedoelde garanties nadere regels vaststellen. In het bijzonder kunnen regels worden vastgesteld betreffende de zetel of de vestigingsplaats van de banken die een garantie kunnen verschaffen, en kan worden bepaald welke andere garanties dan bankgaranties	De Koning kan betreffende de in de vorige leden bedoelde garanties nadere regels vaststellen. In het bijzonder kunnen regels worden vastgesteld betreffende de zetel of de vestigingsplaats van de banken die een garantie kunnen verschaffen, en kan worden bepaald welke andere garanties dan bankgaranties kunnen worden verstrekt en aan welke voorwaarden deze moeten voldoen.

kunnen worden verstrekt en aan welke voorwaarden deze moeten voldoen.	
§ 5. Elk overeenkomstig dit hoofdstuk gevormd beperkingsfonds is uitsluitend bestemd voor de voldoening van vorderingen met betrekking waartoe beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen.	§ 5. Elk overeenkomstig dit hoofdstuk gevormd beperkingsfonds is uitsluitend bestemd voor de voldoening van vorderingen met betrekking waartoe beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen.
§ 6. Een fonds dat is gevormd door een van de personen genoemd in artikel 2.3.2.43, § 1, 1°, 2° of 3° of in artikel 2.3.2.43, § 2, dan wel door zijn verzekeraar wordt geacht te zijn gevormd door alle respectievelijk in artikel 2.3.2.43, § 1, 1°, 2° of 3° of in artikel 2.3.2.43, § 2 genoemde personen.	§ 6. Een fonds dat is gevormd door een van de personen genoemd in artikel 2.3.2.43, § 1, 1°, 2° of 3° of in artikel 2.3.2.43, § 2, dan wel door zijn verzekeraar wordt geacht te zijn gevormd door alle respectievelijk in artikel 2.3.2.43, § 1, 1°, 2° of 3° of in artikel 2.3.2.43, § 2 genoemde personen.
§ 7. Schuldeisers die vorderingen hebben tegen personen die aansprakelijk zijn met betrekking tot meer dan één schip kunnen deze in elke relevante beperkingsprocedure aangeven voor het volledige bedrag van de relevante vorderingen.	§ 7. Schuldeisers die vorderingen hebben tegen personen die aansprakelijk zijn met betrekking tot meer dan één **zeeschip** kunnen deze in elke relevante beperkingsprocedure aangeven voor het volledige bedrag van de relevante vorderingen.
§ 8. Vorderingen die niet vatbaar zijn voor beperking worden vervolgd onafhankelijk van de beperkingsprocedure.	§ 8. Vorderingen die niet vatbaar zijn voor beperking worden vervolgd onafhankelijk van de beperkingsprocedure.
Art. 2.3.2.48. Verzoekschrift tot opening van een beperkingsprocedure	Art. 2.3.2.48. Verzoekschrift tot opening van een beperkingsprocedure
§ 1. De vordering tot opening van een beperkingsprocedure met fondsvorming wordt ingesteld door de neerlegging van een verzoekschrift gericht aan de voorzitter van de ondernemingsrechtbank.	§ 1. De vordering tot opening van een beperkingsprocedure met fondsvorming wordt ingesteld door de neerlegging van een verzoekschrift gericht aan de voorzitter van de ondernemingsrechtbank.
§ 2. De territoriale bevoegdheid van de voorzitter van de ondernemingsrechtbank wordt bepaald door artikel 627, 10° van het Gerechtelijk Wetboek.	§ 2. De territoriale bevoegdheid van de voorzitter van de ondernemingsrechtbank wordt bepaald door artikel 627, 10° van het Gerechtelijk Wetboek.
§ 3. Op het in paragraaf 1 bedoelde verzoekschrift is artikel 1026 van het Gerechtelijk Wetboek van toepassing.	§ 3. Op het in paragraaf 1 bedoelde verzoekschrift is artikel 1026 van het Gerechtelijk Wetboek van toepassing.
Bovendien vermeldt het verzoekschrift, evenwel niet op straffe van nietigheid :	Bovendien vermeldt het verzoekschrift, evenwel niet op straffe van nietigheid :
1° de nationaliteit en de naam van het schip;	1° de nationaliteit en de naam van het **zeeschip**;
2° het schadeverwekkend voorval, met vermelding van datum en plaats;	2° het schadeverwekkend voorval, met vermelding van datum en plaats;
3° het bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking zoals de verzoeker het heeft geraamd; en	3° het bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking zoals de verzoeker het heeft geraamd; en
4° de wijze waarop de verzoeker voornemens is het beperkingsfonds te vormen, met name in speciën of door het verstrekken van een garantie.	4° de wijze waarop de verzoeker voornemens is het beperkingsfonds te vormen, met name in speciën of door het verstrekken van een garantie.
§ 4. Bij het verzoekschrift worden gevoegd :	§ 4. Bij het verzoekschrift worden gevoegd :

1° de door de verzoeker gewaarmerkte lijst van de hem bekende schuldeisers ten aanzien van wie hij de beperking van zijn aansprakelijkheid wenst in te roepen, met vermelding, zo mogelijk, van eenieders woonplaats, alsook van het definitief of voorlopig bedrag en van de aard van elke schuldvordering;	1° de door de verzoeker gewaarmerkte lijst van de hem bekende schuldeisers ten aanzien van wie hij de beperking van zijn aansprakelijkheid wenst in te roepen, met vermelding, zo mogelijk, van eenieders woonplaats, alsook van het definitief of voorlopig bedrag en van de aard van elke schuldvordering;
2° alle stukken tot staving van de berekening van het bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking.	2° alle stukken tot staving van de berekening van het bedrag van de aansprakelijkheidsbeperking.
§ 5. In één verzoekschrift kan de opening van een beperkingsprocedure voor meer dan één fonds worden gevorderd.	§ 5. In één verzoekschrift kan de opening van een beperkingsprocedure voor meer dan één fonds worden gevorderd.
De opening van door verschillende internationale verdragen of daarop berustende onderdelen van dit wetboek geregelde beperkingsfondsen kan echter niet in hetzelfde verzoekschrift worden gevorderd.	De opening van door verschillende internationale verdragen of daarop berustende onderdelen van dit wetboek geregelde beperkingsfondsen kan echter niet in hetzelfde verzoekschrift worden gevorderd.
Art. 2.3.2.54. Gevolgen van de fondsvorming	Art. 2.3.2.54. Gevolgen van de fondsvorming
§ 1. Wanneer een beperkingsfonds is gevormd overeenkomstig artikel 2.3.2.47, is het een persoon die een vordering tegen het fonds heeft ingediend niet toegestaan om enig recht met betrekking tot een zodanige vordering uit te oefenen ten aanzien van enige andere goederen van een persoon door of namens wie het fonds is gevormd.	§ 1. Wanneer een beperkingsfonds is gevormd overeenkomstig artikel 2.3.2.47, is het een persoon die een vordering tegen het fonds heeft ingediend niet toegestaan om enig recht met betrekking tot een zodanige vordering uit te oefenen ten aanzien van enige andere goederen van een persoon door of namens wie het fonds is gevormd.
§ 2. Nadat een fonds is gevormd overeenkomstig artikel 2.3.2.47, kan elk schip of kunnen andere goederen van een persoon namens wie het fonds is gevormd, waarop in België beslag is gelegd ter zake van een vordering die tegen het fonds kan worden ingesteld, of enige gestelde garantie, worden vrijgegeven op bevel van de rechter.	§ 2. Nadat een fonds is gevormd overeenkomstig artikel 2.3.2.47, kan elk **zeeschip** of kunnen andere goederen van een persoon namens wie het fonds is gevormd, waarop in België beslag is gelegd ter zake van een vordering die tegen het fonds kan worden ingesteld, of enige gestelde garantie, worden vrijgegeven op bevel van de rechter.
Deze vrijgave wordt evenwel altijd bevolen, indien het beperkingsfonds is gevormd :	Deze vrijgave wordt evenwel altijd bevolen, indien het beperkingsfonds is gevormd :
1° in de haven waar het voorval plaats vond, of, indien het plaats vond buiten een haven, in de eerste haven die daarna wordt aangelopen; of	1° in de haven waar het voorval plaats vond, of, indien het plaats vond buiten een haven, in de eerste haven die daarna wordt aangelopen; of
2° in de haven van ontscheping met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel; of	2° in de haven van ontscheping met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel; of
3° in de haven van lossing, met betrekking tot beschadiging van de lading; of	3° in de haven van lossing, met betrekking tot beschadiging van de lading; of
4° in de staat waar het beslag is gelegd.	4° in de staat waar het beslag is gelegd.
§ 3. De paragrafen 1 en 2 zijn alleen van toepassing indien de schuldeiser een vordering tegen het beperkingsfonds kan indienen bij het gerecht dat het fonds beheert en indien het fonds werkelijk beschikbaar en vrij	§ 3. De paragrafen 1 en 2 zijn alleen van toepassing indien de schuldeiser een vordering tegen het beperkingsfonds kan indienen bij het gerecht dat het fonds beheert en indien het fonds werkelijk beschikbaar en vrij

overdraagbaar is met betrekking tot die vordering.	overdraagbaar is met betrekking tot die vordering.
§ 4. De in paragrafen 1 en 2 vermelde rechtsgevolgen treden slechts in op de datum van de beschikbaarheidsbeschikking.	§ 4. De in paragrafen 1 en 2 vermelde rechtsgevolgen treden slechts in op de datum van de beschikbaarheidsbeschikking.
Art. 2.4.2.1. Internationale toepassing	Art. 2.4.2.1. Internationale toepassing
§ 1. De bepalingen van dit hoofdstuk zijn van toepassing op alle gezagvoerders van Belgische zeeschepen.	§ 1. De bepalingen van dit hoofdstuk zijn van toepassing op alle gezagvoerders van Belgische zeeschepen.
§ 2. De artikelen 2.4.2.7, 2.4.2.9, 2.4.2.10, 2.4.2.11 en 2.4.2.12 zijn van toepassing op de rechtspleging in België.	§ 2. De artikelen 2.4.2.7, 2.4.2.9, 2.4.2.10, 2.4.2.11 en 2.4.2.12 zijn **uitsluitend** van toepassing op de rechtspleging in België.
§ 3. De taken en bevoegdheden van gezagvoerders van vreemde zeeschepen en de vraag of zij de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker jegens derden kunnen binden, worden beheerst door :	§ 3. De taken en bevoegdheden van gezagvoerders van vreemde zeeschepen en de vraag of zij de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker jegens derden kunnen binden, worden beheerst door :
1° het recht van de Staat van rompbevrachtingsregistratie op het ogenblik waarop de gezagvoerder de handeling stelt;	1° het recht van de Staat van rompbevrachtingsregistratie op het ogenblik waarop de gezagvoerder de handeling stelt;
2° bij gebreke van rompbevrachtingsregistratie, door het recht van de Staat waar het zeeschip geregistreerd of teboekgesteld is op het ogenblik waarop de gezagvoerder de handeling stelt;	2° bij gebreke van rompbevrachtingsregistratie, door het recht van de Staat waar het zeeschip geregistreerd **[…]** is op het ogenblik waarop de gezagvoerder de handeling stelt;
3° bij gebreke van registratie of teboekstelling, door het recht van de Staat waar op het ogenblik waarop de gezagvoerder de handeling stelt de thuishaven van het zeeschip is gelegen;	3° bij gebreke van registratie […], door het recht van de Staat waar op het ogenblik waarop de gezagvoerder de handeling stelt de thuishaven van het zeeschip is gelegen;
4° bij gebreke van een thuishaven, door het recht van de Staat waar het zeeschip gewoonlijk wordt gebruikt of, indien die Staat niet kan worden vastgesteld, door het recht van de Staat waar het zeeschip zich bevindt op het ogenblik waarop de gezagvoerder de handeling stelt.	4° bij gebreke van een thuishaven, door het recht van de Staat waar het zeeschip gewoonlijk wordt gebruikt of, indien die Staat niet kan worden vastgesteld, door het recht van de Staat waar het zeeschip zich bevindt op het ogenblik waarop de gezagvoerder de handeling stelt.
Ingeval uit de toepassing van het eerste lid geen binding van de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker jegens de derde volgt, wordt, zo dat wel tot binding leidt, het recht toegepast van de Staat in de wateren waarvan het zeeschip zich bevond op het ogenblik van de levering van het goed of de dienst.	Ingeval uit de toepassing van het eerste lid geen binding van de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker jegens de derde volgt, wordt, zo dat wel tot binding leidt, het recht toegepast van de Staat in de wateren waarvan het zeeschip zich bevond op het ogenblik van de levering van het goed of de dienst.
Art. 2.4.2.6. Vertegenwoordiging	Art. 2.4.2.6. Vertegenwoordiging
§ 1. De kapitein is bevoegd om de in artikel 2.4.2.5, § 2, 1° bedoelde rechtshandelingen te stellen :	§ 1. De kapitein is bevoegd om de in artikel 2.4.2.5, § 2, 1° bedoelde rechtshandelingen te stellen :
1° in dringende gevallen, met het oog op de bewaring van de rechten van de belanghebbende partijen;	1° in dringende gevallen, met het oog op de bewaring van de rechten van de belanghebbende partijen;
2° in andere gevallen, indien hij van de scheepseigenaar, de reder of de	2° in andere gevallen, indien hij van de scheepseigenaar, de reder of de

scheepsgebruiker geen of geen tijdige onderrichtingen kon verkrijgen en hij de rechtshandeling, desgevallend een daad van beschikking, noodzakelijk acht voor het beheer van het zeeschip, de goede afloop van de reis, in het belang van de scheepseigenaar, de reder, de scheepsgebruiker, de ladingbelanghebbenden of de opvarenden, of met het oog op het behoud of de bescherming van het milieu;	scheepsgebruiker geen of geen tijdige onderrichtingen kon verkrijgen en hij de rechtshandeling, desgevallend een daad van beschikking, noodzakelijk acht voor het beheer van het zeeschip, de goede afloop van de reis, in het belang van de scheepseigenaar, de reder, de scheepsgebruiker, de ladingbelanghebbenden of de opvarenden, of met het oog op het behoud of de bescherming van het milieu;
3° ingeval hij daartoe machtiging ontvangt van de rechter, de consul of een andere bevoegde overheid;	3° ingeval hij daartoe machtiging ontvangt van de rechter, de consul of een andere bevoegde overheid;
4° ingeval hij daartoe een uitdrukkelijke volmacht ontvangt;	4° ingeval hij daartoe een uitdrukkelijke volmacht ontvangt;
5° in andere door of krachtens de wet bepaalde gevallen.	5° in andere door of krachtens de wet bepaalde gevallen.
§ 2. De kapitein is ertoe verplicht om aan de derden waarmee hij handelt kennis te geven van zijn hoedanigheid als kapitein en van hetzij de naam van het zeeschip, hetzij de naam van de scheepseigenaar.	**§ 2. De kapitein is ertoe verplicht om aan de derden waarmee men handelt kennis te geven van zijn hoedanigheid als kapitein en van de naam van het zeeschip en de naam van de scheepseigenaar.**
§ 3. Op voorwaarde dat het door paragraaf 2 opgelegde voorschrift wordt nageleefd, worden de in paragraaf 1 bedoelde rechtshandelingen gesteld voor rekening van de partij die door de kapitein werd vertegenwoordigd.	§ 3. Op voorwaarde dat het door paragraaf 2 opgelegde voorschrift wordt nageleefd, worden de in paragraaf 1 bedoelde rechtshandelingen gesteld voor rekening van de partij die door de kapitein werd vertegenwoordigd.
Deze partij is ertoe gehouden :	Deze partij is ertoe gehouden :
1° de verbintenissen na te komen die uit de rechtshandeling voortvloeien, tenzij de derde ervan op de hoogte was of behoorde te zijn dat de kapitein niet bevoegd was om te handelen;	1° de verbintenissen na te komen die uit de rechtshandeling voortvloeien, tenzij de derde ervan op de hoogte was of behoorde te zijn dat de kapitein niet bevoegd was om te handelen;
2° aan de kapitein de door hem betaalde voorschotten en kosten te vergoeden.	2° aan de kapitein de door hem betaalde voorschotten en kosten te vergoeden.
De scheepseigenaar staat voor de verbintenissen aangegaan door de kapitein in overeenkomstig artikel 2.3.1.22.	De scheepseigenaar staat voor de verbintenissen aangegaan door de kapitein in overeenkomstig artikel 2.3.1.22.
De kapitein staat, binnen de perken van zijn persoonlijke aansprakelijkheid, in voor de handelingen die hij stelde zonder hiervoor bevoegd te zijn. .	De kapitein staat, binnen de perken van zijn persoonlijke aansprakelijkheid, in voor de handelingen die hij stelde zonder hiervoor bevoegd te zijn. .
§ 4. Aan de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein wordt geen afbreuk gedaan door de aanduiding door de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker van een scheepsagent.	§ 4. Aan de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de kapitein wordt geen afbreuk gedaan door de aanduiding door de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker van een scheepsagent.
§ 5. In afwijking van artikel 2.4.2.2, § 3, zijn de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende de lastgeving, voor zover de partijen geen afwijkend beding zijn overeengekomen, van toepassing op de vertegenwoordiging bedoeld in § 1, 4° en op de	§ 5. In afwijking van artikel 2.4.2.2, § 3, zijn de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende de lastgeving, voor zover de partijen geen afwijkend beding zijn overeengekomen, van toepassing op de vertegenwoordiging bedoeld in § 1, 4° en op de uitdrukkelijke volmachten die de

uitdrukkelijke volmachten die de kapitein desgevallend ontvangt van een ladingbelanghebbende of een opvarende.	kapitein desgevallend ontvangt van een ladingbelanghebbende of een opvarende.
§ 6. De paragrafen 2, 3, 4 en 5 zijn eveneens van toepassing op de vertegenwoordiging bij het stellen van rechtshandelingen in uitvoering van artikel 2.4.2.5, § 1, 4°.	§ 6. De paragrafen 2, 3, 4 en 5 zijn eveneens van toepassing op de vertegenwoordiging bij het stellen van rechtshandelingen in uitvoering van artikel 2.4.2.5, § 1, 4°.
§ 7. Buiten het geval bedoeld in artikel 2.4.2.5, § 1, 4° kunnen andere gezagvoerders dan de kapitein ter uitoefening van hun in artikel 2.4.2.5, § 1, 3° bepaalde taak, voor rekening van de belanghebbenden rechtshandelingen stellen overeenkomstig het landrecht.	§ 7. Buiten het geval bedoeld in artikel 2.4.2.5, § 1, 4° kunnen andere gezagvoerders dan de kapitein ter uitoefening van hun in artikel 2.4.2.5, § 1, 3° bepaalde taak, voor rekening van de belanghebbenden rechtshandelingen stellen overeenkomstig het landrecht.
Art. 2.4.2.12. Betekeningen	Art. 2.4.2.12. Betekeningen
§ 1. Onverminderd andere wijzen van betekening, kan de betekening aan de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker, in zaken betreffende het betrokken zeeschip of de betrokken reis worden gedaan aan de persoon, door overhandiging van de akte aan de gezagvoerder, al dan niet aan boord van het schip, of, bij diens afwezigheid, aan de hoogst in rang aan boord aanwezige officier.	§ 1. Onverminderd andere wijzen van betekening, kan de betekening aan de scheepseigenaar, de reder of de scheepsgebruiker, in zaken betreffende het betrokken zeeschip of de betrokken reis worden gedaan aan de persoon, door overhandiging van de akte aan de gezagvoerder, al dan niet aan boord van het schip, of, bij diens afwezigheid, aan de hoogst in rang aan boord aanwezige officier.
§ 2. Onverminderd andere wijzen van betekening, kan de betekening aan de kapitein in de zaken bedoeld in artikel 2.4.2.7 eveneens op de in § 1 bedoelde wijze worden gedaan.	§ 2. Onverminderd andere wijzen van betekening, kan de betekening aan de kapitein in de zaken bedoeld in artikel 2.4.2.7 eveneens op de in § 1 bedoelde wijze worden gedaan.
§ 3. Voor de toepassing van artikel 34 van het Gerechtelijk Wetboek wordt de gezagvoerder geacht een aangestelde te zijn van zowel de scheepseigenaar, de reder als de scheepsgebruiker.	§ 3. Voor de toepassing van artikel 34 van het Gerechtelijk Wetboek wordt de gezagvoerder geacht een aangestelde te zijn van zowel de scheepseigenaar, de reder als de scheepsgebruiker.
§ 4. De kapitein wordt geacht aan boord van het schip een verblijfplaats in de zin van artikel 32 van het Gerechtelijk Wetboek te hebben.	§ 4. De kapitein wordt geacht aan boord van het schip een verblijfplaats in de zin van artikel 32 van het Gerechtelijk Wetboek te hebben.
Het afschrift van de aan deze verblijfplaats betekende akte kan steeds overhandigd worden aan een andere schepeling die zich aan boord bevindt.	**[…]**
§ 5. De gezagvoerder moet de aan hem betekende akten onverwijld aan de betrokken scheepseigenaar, reder of scheepsgebruiker overmaken.	§ 5. De gezagvoerder moet de aan hem betekende akten onverwijld aan de betrokken scheepseigenaar, reder of scheepsgebruiker overmaken.
Art. 2.4.5.2. Internationale en materiële toepassing	Art. 2.4.5.2. Internationale en materiële toepassing
§ 1. Met uitzondering van de artikel en 2.4.5.35, 2.4.5.41, 2.4.5.42, 2.4.5.44, 2.4.5.45 en 2.4.5.46 zijn dit hoofdstuk en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 uitsluitend van toepassing op scheepvaartvergrijpen	§ 1. Met uitzondering van de artikel en 2.4.5.35, 2.4.5.41, 2.4.5.42, 2.4.5.44, 2.4.5.45 en 2.4.5.46 zijn dit hoofdstuk en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 uitsluitend van toepassing op scheepvaartvergrijpen gepleegd

gepleegd aan boord van of in verband met zeeschepen die worden ingezet of bestemd zijn voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden.	aan boord van of in verband met zeeschepen die worden ingezet of bestemd zijn voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden.
§ 2. Behoudens uitdrukkelijke afwijkingen, zijn deze titel en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 van toepassing op alle personen die zich, in uitvoering van hun arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, aan boord bevinden van een Belgisch zeeschip, ongeacht hun nationaliteit of die van hun werkgever. Voor die personen zijn ze van toepassing vanaf het tijdstip vastgesteld voor de aanvang van hun dienst aan boord van het zeeschip tot het einde van hun arbeidsovereenkomst.	§ 2. Behoudens uitdrukkelijke afwijkingen, zijn deze titel en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 van toepassing op alle personen die zich, in uitvoering van hun arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, aan boord bevinden van een Belgisch zeeschip, ongeacht hun nationaliteit of die van hun werkgever. Voor die personen zijn ze van toepassing vanaf het tijdstip vastgesteld voor de aanvang van hun dienst aan boord van het zeeschip tot het einde van hun arbeidsovereenkomst.
§ 3. Deze titel en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 zijn eveneens van toepassing op alle personen die aan boord zijn toegelaten om de reis mee te maken. De passagiers vallen onder die bepalingen gedurende hun verblijf aan boord van een Belgisch zeeschip. Zij mogen het schip te allen tijde verlaten, behalve wanneer zij aan boord worden gehouden om als dader of medeplichtige van een wanbedrijf of misdaad aan het gerecht te worden overgeleverd.	§ 3. Deze titel en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 zijn eveneens van toepassing op alle personen die aan boord zijn toegelaten om de reis mee te maken. De passagiers vallen onder die bepalingen gedurende hun verblijf aan boord van een Belgisch zeeschip. Zij mogen het schip te allen tijde verlaten, behalve wanneer zij aan boord worden gehouden om als dader of medeplichtige van een wanbedrijf of misdaad aan het gerecht te worden overgeleverd.
§ 4. Ingeval het schip, om gelijk welke reden, verloren gaat, blijven de schepelingen aan deze titel en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 onderworpen tot bij hun terugkeer in België of in het land van inscheping.	§ 4. Ingeval het schip, om gelijk welke reden, verloren gaat, blijven de schepelingen aan deze titel en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 onderworpen tot bij hun terugkeer in België of in het land van inscheping.
§ 5. In afwijking van de paragrafen 2, 3 en 4 zijn de artikel en 2.4.5.10, 2.4.5.11, 2.4.5.12, § 3, 2.4.5.18, 2.4.5.21, 2.4.5.22, § 2 en 3, 2.4.5.23, 2.4.5.24, 2.4.5.25, 2.4.5.33, 2.4.5.34, 2.4.5.41, 2.4.5.44, 2.4.5.45 en 2.4.5.46 van toepassing op eenieder.	§ 5. In afwijking van de paragrafen 2, 3 en 4 zijn de artikel en 2.4.5.10, 2.4.5.11, 2.4.5.12, § 3, 2.4.5.18, 2.4.5.21, 2.4.5.22, § 2 en 3, 2.4.5.23, 2.4.5.24, 2.4.5.25, 2.4.5.33, 2.4.5.34, 2.4.5.41, 2.4.5.44, 2.4.5.45 en 2.4.5.46 van toepassing op eenieder.
	§ 6. De bepalingen van dit hoofdstuk zijn niet van toepassing indien:
	1° het scheepvaartvergrijp nodig is om de veiligheid van het zeeschip of levens op zee te redden;
	2° het scheepvaartvergrijp voortvloeit uit schade aan een zeeschip of scheepsuitrusting indien alle voorzorgsmaatregelen werden genomen tenzij de betrokkene handelde met het oogmerk om het scheepvaartvergrijp te plegen of roekeloos handelde en wetende dat het scheepvaartvergrijp waarschijnlijk zou plaatsvinden.

	3° het scheepvaartvergrijp voorafgaandelijk werd toegestaan door de Scheepvaartcontrole met het oogmerk de veiligheid van het zeeschip, de opvarenden of de bescherming van het marien milieu, onverminderd de bevoegdheid van de jurisdictie van een andere staat waar het zeeschip zich bevindt.
Art. 2.5.1.2. Reglementeringsbevoegdheid	Art. 2.5.1.2. Reglementeringsbevoegdheid
De Koning regelt de politie en de scheepvaart in de Belgische territoriale zee.	De Koning regelt de politie en de scheepvaart in de Belgische maritieme zones.
Art. 2.5.2.2. Begrippen	Art. 2.5.2.2. Begrippen
In dit hoofdstuk, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder :	In dit hoofdstuk, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder :
1° "maritieme beveiliging" : de combinatie van preventieve maatregelen en personele en materiële middelen die schepen, havenfaciliteiten en havens moeten beschermen tegen dreigingen van veiligheidsincidenten en opzettelijke ongeoorloofde acties;	1° "maritieme beveiliging" : de combinatie van preventieve maatregelen en personele en materiële middelen die schepen, havenfaciliteiten en havens moeten beschermen tegen dreigingen van veiligheidsincidenten en opzettelijke ongeoorloofde acties;
2° "schip/haven raakvlak" : interacties die plaatsvinden wanneer een schip rechtstreeks en onmiddellijk betrokken is bij acties die gepaard gaan met de verplaatsing van personen of goederen, dan wel verlening van havendiensten aan of vanuit het schip;	2° "schip/haven raakvlak" : interacties die plaatsvinden wanneer een schip rechtstreeks en onmiddellijk betrokken is bij acties die gepaard gaan met de verplaatsing van personen of goederen, dan wel verlening van havendiensten aan of vanuit het schip;
3° "havenfaciliteit" : een locatie waar het schip/haven raakvlak plaatsvindt; daartoe behoren in voorkomende gevallen ankergebieden, ligplaatsen en aanvaarroutes vanuit zee;	3° "havenfaciliteit" : een locatie waar het schip/haven raakvlak plaatsvindt; daartoe behoren in voorkomende gevallen ankergebieden, ligplaatsen en aanvaarroutes vanuit zee;
4° "haven" : elk uit land en water bestaand gespecificeerd gebied met werken en voorzieningen ten behoeve van het commercieel vervoer over zee die een ruimtelijk, economisch of functioneel geheel vormen;	4° "haven" : elk uit land en water bestaand gespecificeerd gebied met werken en voorzieningen ten behoeve van het commercieel vervoer over zee die een ruimtelijk, economisch of functioneel geheel vormen;
5° "havenbeveiligingszone" : elk voor specifieke maritieme beveiliging, op basis van een veiligheidsbeoordeling, relevant gebied binnen een haven;	5° "havenbeveiligingszone" : elk voor specifieke maritieme beveiliging, op basis van een veiligheidsbeoordeling, relevant gebied binnen een haven;
6° "havenbeheerder" : elke instantie die, al dan niet in combinatie met andere activiteiten belast is met het beheer en de exploitatie van een haven, met inbegrip van het coördineren en controleren van de activiteiten van in de betrokken haven of het betrokken havensysteem opererende exploitanten; het	6° "havenbeheerder" : elke instantie die, al dan niet in combinatie met andere activiteiten belast is met het beheer en de exploitatie van een haven, met inbegrip van het coördineren en controleren van de activiteiten van in de betrokken haven of het betrokken havensysteem opererende exploitanten; het havenbestuur kan

havenbestuur kan verscheidene afzonderlijke organen omvatten of verantwoordelijk zijn voor meer dan één haven;	verscheidene afzonderlijke organen omvatten of verantwoordelijk zijn voor meer dan één haven;
7° "veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit" : de veiligheidsbeambte zoals bedoeld in bijlage II, deel A, punt 17 van de ISPS-Verordening;	7° "veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit" : de veiligheidsbeambte zoals bedoeld in bijlage II, deel A, punt 17 van de ISPS-Verordening;
8° "veiligheidsincident" : iedere verdachte handeling of omstandigheid die bedreigend is voor de veiligheid van een schip, een havenfaciliteit of een haven;	8° "veiligheidsincident" : iedere verdachte handeling of omstandigheid die bedreigend is voor de veiligheid van een schip, een havenfaciliteit of een haven;
9° "opzettelijke ongeoorloofde actie" : een opzettelijke actie die gezien de aard of de context ervan schade kan toebrengen aan schepen in het internationale en nationale maritieme verkeer, aan passagiers en lading, en aan havenfaciliteiten of havens;	9° "opzettelijke ongeoorloofde actie" : een opzettelijke actie die gezien de aard of de context ervan schade kan toebrengen aan schepen in het internationale en nationale maritieme verkeer, aan passagiers en lading, en aan havenfaciliteiten of havens;
10° "ADCC" : de Algemene Directie Crisiscentrum van de FOD Binnenlandse Zaken;	10° **"NCCN" : het Nationaal Crisiscentrum van de FOD Binnenlandse Zaken;**
11° "OCAD" : het Coördinatieorgaan voor de dreigingsanalyse zoals opgericht door de wet van 10 juli 2006 betreffende de analyse van de dreiging;	11° "OCAD" : het Coördinatieorgaan voor de dreigingsanalyse zoals opgericht door de wet van 10 juli 2006 betreffende de analyse van de dreiging;
12° "minister" : de minister bevoegd voor maritieme mobiliteit.	12° "minister" : de minister bevoegd voor maritieme mobiliteit.
	13° “waterwegbeheerder” : elke instantie die, al dan niet in combinatie met andere activiteiten belast is met het beheer en de exploitatie van een waterweg;
Art. 2.5.2.3. Ruimtelijke toepassing	Art. 2.5.2.3. Ruimtelijke toepassing
§ 1. Dit hoofdstuk is van toepassing op elke haven waar zich havenfaciliteiten bevinden die onder de ISPS-Verordening vallen.	**§ 1. Dit hoofdstuk is van toepassing op elke haven of waterweg waar zich havenfaciliteiten bevinden die onder de ISPS-Verordening vallen.**
	Voor de toepassing van dit hoofdstuk worden faciliteiten langs waterwegen die buiten een haven liggen aanzien als havenfaciliteiten. De waterwegbeheerder treedt hier op als havenbeheerder.
§ 2. De coördinaten van het gebied bedoeld in § 1 worden vastgesteld door de Koning, in voorkomend geval rekening houdend met de informatie uit de veiligheidsbeoordeling	**§ 2. De coördinaten van het gebied bedoeld in § 1 worden vastgesteld door de Koning, in voorkomend geval rekening houdend met de informatie uit de veiligheidsbeoordeling.**
Voor zover de grenzen van een haven precies overeenstemmen met die van een havenfaciliteit in de zin van de ISPS-Verordening, hebben de bepalingen van deze laatste voorrang.	**Voor zover de grenzen van een haven precies overeenstemmen met die van een havenfaciliteit in de zin van de ISPS-Verordening, hebben de bepalingen van deze laatste voorrang.**
	Op voorstel van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging kan de Koning vaste constructies in de Belgische maritieme zones aanduiden als een faciliteit waarop dit

	hoofdstuk geheel of gedeeltelijk van toepassing is.
§ 3. Deze titel is niet van toepassing op militaire installaties in havens.	§ 3. Deze titel is niet van toepassing op militaire installaties in havens.
	§ 4. Voor de toepassing van dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten worden schepen die zowel over de nodige certificaten voor zeevaart als binnenvaart beschikken, altijd beschouwd als zeeschepen.
Art. 2.5.2.4. Instelling en taken	Art. 2.5.2.4. Instelling en taken
§ 1. Er wordt een Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging opgericht.	§ 1. Er wordt een Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging opgericht.
§ 2. De Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging fungeert als de instantie voor maritieme beveiliging bedoeld in artikel 2.6 van de ISPS-Verordening, als de bevoegde autoriteit voor maritieme beveiliging bedoeld in artikel 2.7 van de ISPS-Verordening en als de instantie voor havenbeveiliging bedoeld in artikel 3.4 van de ISPS-Richtlijn.	§ 2. De Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging fungeert als de instantie voor maritieme beveiliging bedoeld in artikel 2.6 van de ISPS-Verordening, als de bevoegde autoriteit voor maritieme beveiliging bedoeld in artikel 2.7 van de ISPS-Verordening en als de instantie voor havenbeveiliging bedoeld in artikel 3.4 van de ISPS-Richtlijn.
§ 3. De Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging is in het bijzonder belast met :	§ 3. De Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging is in het bijzonder belast met :
1° het voorstellen van een algemeen beleid inzake maritieme beveiliging;	1° het voorstellen van een algemeen beleid inzake maritieme beveiliging;
2° het ontwikkelen van standaarden inzake maritieme beveiliging als bedoeld in artikel 2.5.2.7, alsook de controle op de naleving ervan;	2° het ontwikkelen van standaarden inzake maritieme beveiliging als bedoeld in artikel 2.5.2.7, alsook de controle op de naleving ervan;
3° de algemene coördinatie van de maatregelen tot uitvoering van de nationale, Europese en internationale regelgeving met betrekking tot maritieme beveiliging;	3° de algemene coördinatie van de maatregelen tot uitvoering van de nationale, Europese en internationale regelgeving met betrekking tot maritieme beveiliging;
4° het verstrekken van adviezen, onderrichtingen en aanbevelingen over de te nemen maritieme beveiligingsmaatregelen aan de lokale comités voor maritieme beveiliging en aan bevoegde overheden;	4° het verstrekken van adviezen, onderrichtingen en aanbevelingen over de te nemen maritieme beveiligingsmaatregelen aan de lokale comités voor maritieme beveiliging en aan **de bevoegde overheden en de Belgische reders**;
5° de coördinatie van studies betreffende de problemen op het vlak van maritieme beveiliging met inbegrip van de Belgische bijdrage tot de op het Europees en internationaal vlak geleverde inspanningen;	5° de coördinatie van studies betreffende de problemen op het vlak van maritieme beveiliging met inbegrip van de Belgische bijdrage tot de op het Europees en internationaal vlak geleverde inspanningen;
6° het fungeren als aanspreekpunt voor de verstrekking van inlichtingen over de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens, alsook als nationaal, Europees en internationaal contactpunt voor alle aangelegenheden die met de maritieme beveiliging verband houden;	6° het fungeren als aanspreekpunt voor de verstrekking van inlichtingen over de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens, alsook als nationaal, Europees en internationaal contactpunt voor alle aangelegenheden die met de maritieme beveiliging verband houden;
7° het verlenen of intrekken van het certificaat "Erkende beveiligingsorganisatie";	7° het verlenen of intrekken van het certificaat "Erkende beveiligingsorganisatie";

8° het overmaken aan de IMO van een lijst van havenfaciliteiten die in overeenstemming zijn met de ISPS-Code, alsook van eventuele wijzigingen in deze lijst;	8° het overmaken aan de IMO van een lijst van havenfaciliteiten die in overeenstemming zijn met de ISPS-Code, alsook van eventuele wijzigingen in deze lijst;
9° het overmaken aan de Europese Commissie van een lijst van havens waarop deze Titel van toepassing is, alsook van eventuele wijzigingen van deze lijst;	9° het overmaken aan de Europese Commissie van een lijst van havens waarop deze Titel van toepassing is, alsook van eventuele wijzigingen van deze lijst;
10° de evaluatie en goedkeuring van de veiligheidsbeoordelingen van havenfaciliteiten en havens;	10° de evaluatie en goedkeuring van de veiligheidsbeoordelingen van havenfaciliteiten en havens;
11° het beoordelen en evalueren, op basis van een risicoanalyse, van de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens, alsook het opstellen van een gemotiveerd advies voor de uiteindelijke goedkeuring door de minister van de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens en de substantiële wijzigingen hiervan;	11° het beoordelen en evalueren, op basis van een risicoanalyse, van de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens, alsook het opstellen van een gemotiveerd advies voor de uiteindelijke goedkeuring door de minister van de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens en de substantiële wijzigingen hiervan;
12° het verlenen van havenbeveiligingscertificaten als gevolg en bewijs van de goedkeuring door de minister.	12° het verlenen van havenbeveiligingscertificaten als gevolg en bewijs van de goedkeuring door de minister.
	De Koning kan bijkomende taken toekennen aan de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging.
Art. 2.5.2.8. Instelling, taken en inrichting	Art. 2.5.2.8. Instelling, taken en inrichting
§ . 1. De Koning richt voor elke haven een Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging op en bepaalt er de samenstelling en de werking van.	§ . 1. De Koning richt voor elke haven een Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging op en bepaalt er de samenstelling en de werking van.
§ 2. Het Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging fungeert als de autoriteit voor havenbeveiliging bedoeld in artikel 3.5 van de ISPS-Richtlijn.	§ 2. Het Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging fungeert als de autoriteit voor havenbeveiliging bedoeld in artikel 3.5 van de ISPS-Richtlijn.
§ 3. Het Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging is in het bijzonder belast met :	§ 3. Het Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging is in het bijzonder belast met :
1° het controleren van de echtheid van de door de veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit of het havenbestuur geleverde inlichtingen;	1° het controleren van de echtheid van de door de veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit of het havenbestuur geleverde inlichtingen;
2° het beoordelen, op basis van een risicoanalyse, van de veiligheidsbeoordelingen van havens, het uitvoeren, op grond van een risicoanalyse, van de veiligheidsbeoordelingen van havenfaciliteiten, alsook het opstellen van een gemotiveerd advies voor de uiteindelijke goedkeuring door de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging van de veiligheidsbeoordelingen van havenfaciliteiten en havens, en van de wijzigingen hiervan;	2° het beoordelen, op basis van een risicoanalyse, van de veiligheidsbeoordelingen van havens, het uitvoeren, op grond van een risicoanalyse, van de veiligheidsbeoordelingen van havenfaciliteiten, alsook het opstellen van een gemotiveerd advies voor de uiteindelijke goedkeuring door de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging van de veiligheidsbeoordelingen van havenfaciliteiten en havens, en van de wijzigingen hiervan;
3° het toezicht op de opstelling en de uitvoering van de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens;	3° het toezicht op de opstelling en de uitvoering van de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens;

4° de opvolging van de veiligheidsbeoordelingen en de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens in de tijd;	4° de opvolging van de veiligheidsbeoordelingen en de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens in de tijd;
5° het opstellen van een lijst van de havenfaciliteiten die moeten voldoen aan de ISPS-Code, alsook het tweejaarlijks voorleggen aan de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging van een gemotiveerd advies per havenfaciliteit die moet voldoen aan de ISPS-Code.	5° het opstellen van een lijst van de havenfaciliteiten die moeten voldoen aan de ISPS-Code, alsook het tweejaarlijks voorleggen aan de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging van een gemotiveerd advies per havenfaciliteit die moet voldoen aan de ISPS-Code.
	De Koning kan bijkomende taken toekennen aan het Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging.
§ 4. Het Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging legt van zijn werkzaamheden verantwoording af aan de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging.	§ 4. Het Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging legt van zijn werkzaamheden verantwoording af aan de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging.
Art. 2.5.2.13. Bepaling	Art. 2.5.2.13. Bepaling
De ADCC bepaalt het in een haven of in voorkomend geval in een havenbeveiligingszone van kracht zijnde beveiligingsniveau.	**Het NCCN** bepaalt het in een haven of in voorkomend geval in een havenbeveiligingszone van kracht zijnde beveiligingsniveau.
Het van kracht zijnde beveiligingsniveau kan gewijzigd worden voor de gehele haven of in voorkomend geval voor één of meerdere specifieke havenbeveiligingszones.	Het van kracht zijnde beveiligingsniveau kan gewijzigd worden voor de gehele haven of in voorkomend geval voor één of meerdere specifieke havenbeveiligingszones.
Elke wijziging van het van kracht zijnde beveiligingsniveau in een haven of in voorkomend geval in een havenbeveiligingszone wordt door de ADCC onmiddellijk ter kennis gebracht van elke betrokken persoon, entiteit, overheid of autoriteit.	Elke wijziging van het van kracht zijnde beveiligingsniveau in een haven of in voorkomend geval in een havenbeveiligingszone wordt door **het NCCN** onmiddellijk ter kennis gebracht van **de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging en** elke betrokken persoon, entiteit, overheid of autoriteit.
Art. 2.5.2.14. Uitvoering	Art. 2.5.2.14. Uitvoering
In elke haven voert het havenbestuur een veiligheidsbeoordeling uit.	In elke haven voert de **havenbeheerder** een veiligheidsbeoordeling uit.
Bij de veiligheidsbeoordeling van een haven wordt naar behoren rekening gehouden met de bijzonderheden van de verschillende delen van de haven alsook met de naburige gebieden indien deze van invloed zijn op de veiligheid in de haven, en wordt rekening gehouden met de uit hoofde van de ISPS-Verordening uitgevoerde beoordelingen betreffende havenfaciliteiten binnen de grenzen ervan.	Bij de veiligheidsbeoordeling van een haven wordt naar behoren rekening gehouden met de bijzonderheden van de verschillende delen van de haven alsook met de naburige gebieden indien deze van invloed zijn op de veiligheid in de haven, en wordt rekening gehouden met de uit hoofde van de ISPS-Verordening uitgevoerde beoordelingen betreffende havenfaciliteiten binnen de grenzen ervan.
De veiligheidsbeoordeling wordt uitgevoerd met inachtneming van de door de Koning bepaalde eisen.	De veiligheidsbeoordeling wordt uitgevoerd met inachtneming van de door de Koning bepaalde eisen.
Art. 2.5.2.17. Opstelling	Art. 2.5.2.17. Opstelling

§ 1. In elke haven stelt het havenbestuur onder toezicht van het betrokken Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging een havenbeveiligingsplan op.	§ 1. In elke haven stelt **de havenbeheerder** onder toezicht van het betrokken Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging een havenbeveiligingsplan op.
§ 2. Het havenbeveiligingsplan wordt opgesteld met inachtneming van de bevindingen van de voor de betrokken haven uitgevoerde veiligheidsbeoordelingen en met inachtneming van de door de Koning bepaalde eisen.	§ 2. Het havenbeveiligingsplan wordt opgesteld met inachtneming van de bevindingen van de voor de betrokken haven uitgevoerde veiligheidsbeoordelingen en met inachtneming van de door de Koning bepaalde eisen.
§ 3. Het havenbeveiligingsplan omvat ten minste :	§ 3. Het havenbeveiligingsplan omvat ten minste :
1° de integratie van de uit hoofde van de ISPS-Verordening opgestelde beveiligingsplannen van havenfaciliteiten;	1° de integratie van de uit hoofde van de ISPS-Verordening opgestelde beveiligingsplannen van havenfaciliteiten;
2° de in voorkomende geval onderscheiden havenbeveiligingszones;	2° de in voorkomende geval onderscheiden havenbeveiligingszones;
3° een geheel van gedetailleerde maatregelen, procedures en acties op het gebied van maritieme beveiliging per beveiligingsniveau in de haven of in voorkomend geval in de onderscheiden havenbeveiligingszones; desgevallend kunnen de maatregelen, procedures en acties verschillen per havenbeveiligingszone naargelang de bevindingen van de uitgevoerde veiligheidsbeoordelingen;	3° een geheel van gedetailleerde maatregelen, procedures en acties op het gebied van maritieme beveiliging per beveiligingsniveau in de haven of in voorkomend geval in de onderscheiden havenbeveiligingszones; desgevallend kunnen de maatregelen, procedures en acties verschillen per havenbeveiligingszone naargelang de bevindingen van de uitgevoerde veiligheidsbeoordelingen;
4° een coördinatiestructuur tussen de verschillende in 3° bedoelde maatregelen, procedures en acties;	4° een coördinatiestructuur tussen de verschillende in 3° bedoelde maatregelen, procedures en acties;
5° een organisatorische structuur ter ondersteuning van de verbetering van de maritieme beveiliging;	5° een organisatorische structuur ter ondersteuning van de verbetering van de maritieme beveiliging;
6° een structuur voor overleg tussen de onderscheiden op het gebied van maritieme beveiliging belanghebbende partijen.	6° een structuur voor overleg tussen de onderscheiden op het gebied van maritieme beveiliging belanghebbende partijen.
Art. 2.5.2.19. Havenbeveiligingscertificaat	Art. 2.5.2.19. Havenbeveiligingscertificaat
§ 1. Als gevolg en bewijs van de in artikel 2.5.2.18 bedoelde goedkeuring reikt de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging aan het havenbestuur een havenbeveiligingscertificaat uit.	§ 1. Als gevolg en bewijs van de in artikel 2.5.2.18 bedoelde goedkeuring reikt de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging aan **de havenbeheerder** een havenbeveiligingscertificaat uit.
§ 2. Op gemotiveerd advies van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging kan de minister het havenbeveiligingscertificaat intrekken :	§ 2. Op gemotiveerd advies van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging kan de minister het havenbeveiligingscertificaat intrekken :
1° ingeval het havenbestuur heeft gehandeld in strijd met het havenbeveiligingsplan, deze titel of zijn uitvoeringsbesluiten;	1° ingeval **de havenbeheerder** heeft gehandeld in strijd met het havenbeveiligingsplan, deze titel of zijn uitvoeringsbesluiten;

2° ingeval het havenbestuur geen gevolg heeft gegeven aan de door de minister op grond van artikel 2.5.2.20 gegeven instructies.	2° ingeval **de havenbeheerder** geen gevolg heeft gegeven aan de door de minister op grond van artikel 2.5.2.20 gegeven instructies.
Art. 2.5.2.24. Bevoegdheden	Art. 2.5.2.24. Bevoegdheden
§ 1. De op grond van artikel 2.5.2.23 erkende en gecertificeerde beveiligingsorganisaties kunnen veiligheidsbeoordelingen en beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens uitvoeren, opstellen en evalueren.	§ 1. De op grond van artikel 2.5.2.23 erkende en gecertificeerde beveiligingsorganisaties kunnen veiligheidsbeoordelingen en beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens uitvoeren, opstellen en evalueren.
§ 2. Een erkende en gecertificeerde beveiligingsorganisatie die een veiligheidsbeoordeling voor een haven heeft uitgevoerd of geëvalueerd, mag het havenveiligheidsplan voor deze haven niet opstellen of evalueren.	§ 2. Een erkende en gecertificeerde beveiligingsorganisatie die een veiligheidsbeoordeling voor een haven **of havenfaciliteit** heeft uitgevoerd of geëvalueerd, mag het havenveiligheidsplan voor deze **haven of havenfaciliteit** niet opstellen of evalueren.
§ 3. De op grond van artikel 2.5.2.23 erkende en gecertificeerde beveiligingsorganisaties kunnen opleidingen tot veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit organiseren.	§ 3. De op grond van artikel 2.5.2.23 erkende en gecertificeerde beveiligingsorganisaties kunnen opleidingen tot veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit organiseren. **Deze opleidingen kunnen ook gegeven worden door de Gemeenschappen erkende opleidingsinstanties die voldoen aan de door de Koning bepaalde nadere regels.**
Art. 2.5.3.1. Begrippen	Art. 2.5.3.1. Begrippen
In dit hoofdstuk, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, wordt verstaan onder :	In dit hoofdstuk, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, wordt verstaan onder :
1° "schadelijke stof" : elke stof die, indien deze in zee terechtkomt, gevaar kan opleveren voor de gezondheid van de mens, schade kan toebrengen aan de biologische rijkdommen, zeeflora en -fauna, de recreatiemogelijkheden die de zee biedt kan schaden, of storend kan werken op enig ander rechtmatig gebruik van de zee, en met name alle stoffen onderworpen aan controle krachtens het MARPOL-Verdrag;	1° "schadelijke stof" : elke stof die, indien deze in zee terechtkomt, gevaar kan opleveren voor de gezondheid van de mens, schade kan toebrengen aan de biologische rijkdommen, zeeflora en -fauna, de recreatiemogelijkheden die de zee biedt kan schaden, of storend kan werken op enig ander rechtmatig gebruik van de zee, en met name alle stoffen onderworpen aan controle krachtens het MARPOL-Verdrag;
2° "lozen" : elk vrijkomen van een schip van schadelijke stoffen of vloeistoffen die dergelijke stoffen bevatten, hoe dan ook veroorzaakt, met inbegrip van het ontsnappen, over boord zetten, wegvloeien, lekken, pompen, uitstoten, storten of ledigen, met inbegrip van het verbranden, met uitzondering van :	2° "lozen" : elk vrijkomen van een schip van schadelijke stoffen of vloeistoffen die dergelijke stoffen bevatten, hoe dan ook veroorzaakt, met inbegrip van het ontsnappen, over boord zetten, wegvloeien, lekken, pompen, uitstoten, storten of ledigen, met inbegrip van het verbranden, met uitzondering van :
a) het storten in de zin van het LC-Verdrag en het LC-Protocol;	a) het storten in de zin van het LC-Verdrag en het LC-Protocol;
b) het vrijkomen van schadelijke stoffen als rechtstreeks gevolg van de exploratie, exploitatie en bijhorende buitengaatse	b) het vrijkomen van schadelijke stoffen als rechtstreeks gevolg van de exploratie, exploitatie en bijhorende buitengaatse verwerking van

verwerking van mineralen die zich in de bodem van de zee en de oceanen bevinden;	mineralen die zich in de bodem van de zee en de oceanen bevinden;
c) het vrijkomen van schadelijke stoffen ten behoeve van rechtmatig wetenschappelijk onderzoek gericht op het bestrijden of beperken van verontreiniging;	c) het vrijkomen van schadelijke stoffen ten behoeve van rechtmatig wetenschappelijk onderzoek gericht op het bestrijden of beperken van verontreiniging;
3° "schip", in afwijking van artikel 1.1.1.3, § 1, 1° : elk vaartuig, van welk type ook, dat in het mariene milieu opereert, waaronder begrepen pleziervaartuigen, draagvleugelboten, luchtkussenvaartuigen, afzinkbare vaartuigen en drijvende tuigen, alsook vaste en drijvende platforms;	3° "schip", in afwijking van artikel 1.1.1.3, § 1, 1° : elk vaartuig, van welk type ook, dat in het mariene milieu opereert, waaronder begrepen pleziervaartuigen, draagvleugelboten, luchtkussenvaartuigen, afzinkbare vaartuigen en drijvende tuigen, alsook vaste en drijvende platforms;
4° "voorval" : een gebeurtenis die er daadwerkelijk toe leidt of er vermoedelijk toe zal leiden dat schadelijke stoffen dan wel vloeistoffen welke dergelijke stoffen bevatten, in zee worden geloosd;	4° "voorval" : een gebeurtenis die er daadwerkelijk toe leidt of er vermoedelijk toe zal leiden dat schadelijke stoffen dan wel vloeistoffen welke dergelijke stoffen bevatten, in zee worden geloosd;
5° "Verdragsluitende Staat" : een Staat die gebonden is door het MARPOL-Verdrag;	5° "Verdragsluitende Staat" : een Staat die gebonden is door het MARPOL-Verdrag;
6° "haven" : een rede, pier, steiger en in het algemeen iedere plaats, al of niet in zee, waar schepen ligplaats kunnen hebben of waar opvarenden en zaken ingescheept of ontscheept kunnen worden;	6° "haven" : een rede, pier, steiger en in het algemeen iedere plaats, al of niet in zee, waar schepen ligplaats kunnen hebben of waar opvarenden en zaken ingescheept of ontscheept kunnen worden;
7° "erkende organisatie" : een organisatie die is erkend overeenkomstig Verordening (EG) nr. 391/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties.	7° "erkende organisatie" : een organisatie die is erkend overeenkomstig Verordening (EG) nr. 391/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties.
	Wat betreft de overige begripsomschrijvingen en behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, gelden voor de toepassing van dit hoofdstuk en de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 de begripsomschrijvingen vervat in het MARPOL-Verdrag.
Art. 2.5.3.6. MARPOL-certificaat	Art. 2.5.3.6. MARPOL-certificaat
§ 1. De Scheepvaartcontrole reikt voor een Belgisch schip dat behoort tot een door de Koning aangewezen categorie van schepen een MARPOL-certificaat uit na een onderzoek waaruit blijkt dat het schip voldoet aan de in artikel 2.5.3.5. bedoelde voorschriften.	§ 1. De Scheepvaartcontrole reikt voor een Belgisch schip dat behoort tot een door de Koning aangewezen categorie van schepen een MARPOL-certificaat uit na een onderzoek waaruit blijkt dat het schip voldoet aan de in artikel 2.5.3.5. bedoelde voorschriften.
§ 2. De Scheepvaartcontrole mag ingaan op het verzoek van een bevoegde overheid van een Verdragsluitende Staat om, ten behoeve van een schip dat de vlag van die Staat voert of zal voeren, en na een onderzoek waaruit blijkt dat	§ 2. De Scheepvaartcontrole mag ingaan op het verzoek van een bevoegde overheid van een Verdragsluitende Staat om, ten behoeve van een schip dat de vlag van die Staat voert of zal voeren, en na een onderzoek waaruit blijkt dat het schip

het schip voldoet aan de toepasselijke voorschriften, een MARPOL-certificaat uit te reiken.	voldoet aan de toepasselijke voorschriften, een MARPOL-certificaat uit te reiken.
§ 3. Het MARPOL-certificaat vervalt :	§ 3. Het MARPOL-certificaat vervalt :
1° wanneer het schip ophoudt te behoren tot de categorie van schepen waaraan een dergelijk certificaat wordt uitgereikt;	1° wanneer het schip ophoudt te behoren tot de categorie van schepen waaraan een dergelijk certificaat wordt uitgereikt;
2° wanneer het schip wordt verbouwd of aan zijn inrichting of uitrusting ingrijpende wijzigingen worden aangebracht;	2° wanneer het schip wordt verbouwd of aan zijn inrichting of uitrusting ingrijpende wijzigingen worden aangebracht;
3° wanneer het schip onder een andere vlag wordt gebracht.	3° wanneer het schip onder een andere vlag wordt gebracht.
De scheepvaartcontroleurs trekken het MARPOL-certificaat in wanneer blijkt dat de bouw, de inrichting of de uitrusting van het schip in belangrijke mate van de gegevens van het certificaat afwijkt.	De scheepvaartcontroleurs trekken het MARPOL-certificaat in wanneer blijkt dat de bouw, de inrichting of de uitrusting van het schip in belangrijke mate van de gegevens van het certificaat afwijkt.
De scheepseigenaar moet het vervallen of ingetrokken MARPOL-certificaat onverwijld toezenden aan de scheepvaartcontroleurs.	De scheepseigenaar moet het vervallen of ingetrokken MARPOL-certificaat onverwijld toezenden aan de scheepvaartcontroleurs.
§ 4. De Koning bepaalt :	§ 4. De Koning bepaalt :
1° de wijze waarop en de voorwaarden waaronder het MARPOL-certificaat wordt uitgereikt, verlengd of vernieuwd, alsook de daartoe over te leggen documenten;	1° de wijze waarop en de voorwaarden waaronder het MARPOL-certificaat wordt uitgereikt, verlengd of vernieuwd, alsook de daartoe over te leggen documenten;
2° de inhoud, het model en de geldigheidsduur van het certificaat.	2° de inhoud, het model en de geldigheidsduur van het certificaat.
§ 5. Voor onderzoeken, inspecties en andere werkzaamheden leidend tot de uitreiking, de vernieuwing en de verlenging van een MARPOL-certificaat kan een retributie worden geheven welke door de scheepseigenaar of zijn lasthebber, de aanvrager of de begunstigde verschuldigd is aan de Staat.	§ 5. Voor onderzoeken, inspecties en andere werkzaamheden leidend tot de uitreiking, de vernieuwing en de verlenging van een MARPOL-certificaat kan een retributie worden geheven welke door de scheepseigenaar of zijn lasthebber, de aanvrager of de begunstigde verschuldigd is aan de Staat.
De Koning bepaalt het tarief van de retributies en de nadere regels voor de toepassing en inning ervan.	De Koning bepaalt het tarief van de retributies en de nadere regels voor de toepassing en inning ervan.
	§ 6. Met MARPOL-certificaat wordt elk certificaat of andere document voorgeschreven door het MARPOL-Verdrag bedoeld.
Art. 2.5.3.10. Afvaartverbod	Art. 2.5.3.10. Afvaartverbod
§ 1. Het is een schip bedoeld in artikel 2.5.3.6, § 1, alsook een schip dat de vlag van een Verdragsluitende Staat voert, en dat ingevolge het MARPOL-Verdrag en dit boek een certificaat aan boord moet hebben, verboden een Belgische haven te verlaten wanneer het niet van het vereiste geldige certificaat is voorzien.	§ 1. Het is een schip bedoeld in artikel 2.5.3.6, § 1, alsook een schip dat de vlag van een Verdragsluitende Staat voert, en dat ingevolge het MARPOL-Verdrag en dit boek een certificaat aan boord moet hebben, verboden een Belgische haven te verlaten wanneer het niet van het vereiste geldige certificaat is voorzien.
§ 2. Het is een schip dat aan boord niet beschikt over een noodplan voor koolwaterstoffenverontreiniging dat voldoet	§ 2. Het is een schip dat aan boord niet beschikt over een noodplan voor koolwaterstoffenverontreiniging dat voldoet aan

aan de voorschriften bepaald in artikel 2.5.3.9 en het MARPOL-Verdrag verboden een Belgische haven te verlaten.	de voorschriften bepaald in artikel 2.5.3.9 **of niet beschikt over een scheepsnoodplan voor mariene verontreiniging door schadelijk vloeistoffen dat voldoet aan de voorschriften bepaald in artikel 2.5.3.12,** en het MARPOL-Verdrag verboden een Belgische haven te verlaten.
	Art. 2.5.3.12. Scheepsnoodplan voor mariene verontreiniging door schadelijk vloeistoffen
	§ 1. Elk zeeschip met een brutotonnenmaat van 150 en meer dat gecertificeerd is om schadelijke vloeistoffen in bulk te vervoeren, moet een Scheepsnoodplan voor maritieme verontreiniging door schadelijke vloeistoffen aan boord hebben dat werd goedgekeurd door de Scheepvaartcontrole (voor Belgische schepen) of door de vlagstaat van het schip (voor vreemde schepen).
	§ 2. Zulk plan moet gebaseerd zijn op de richtsnoeren van de IMO en geschreven in de werktaal of talen die gesproken worden door de gezaghebber en de officieren. Het plan moet tenminste het volgende bevatten:
	1° de procedure die moet worden gevolgd door de gezaghebber en andere personen die controle hebben over het zeeschip om een verontreinigingsincident met schadelijke vloeistoffen te rapporteren, zoals bedoeld in artikel 8 van Protocol I van het MARPOL-Verdrag, op basis van de richtsnoeren ontwikkeld door de IMO;
	2° de lijst van autoriteiten of te contacteren personen in het geval van een verontreinigingsincident met schadelijke vloeistoffen;
	3° een gedetailleerde beschrijving van de onmiddellijk door de personen aan boord te nemen actie om de lozing van schadelijke vloeistoffen te beperken of te controleren na het incident: en
	4° de procedures en het contactpunt op het zeeschip voor coördinatie van acties aan boord met nationale en lokale autoriteiten om de verontreiniging te bestrijden.
	§ 3. In het geval zeeschepen waarop voorschrift 37 van Bijlage I van het MARPOL-Verdrag ook van toepassing is, mag zulk noodplan gecombineerd worden met het Scheepsnoodplan voor olieverontreiniging zoals bedoeld in voorschrift 37 van Bijlage I van het MARPOL-Verdrag. In dit geval, is de titel van het

	noodplan "Scheepsnoodplan voor mariene verontreiniging".
	§ 4. Onder schadelijke vloeistof wordt verstaan elke stof die in de kolom Verontreinigingscategorie van hoofdstuk 17 of 18 van de International Bulk Chemical Code staat of voorlopig wordt beoordeeld onder de bepalingen van voorschrift 6.3 van Bijlage II van het MARPOL-Verdrag als vallend onder categorie X, Y of Z.
Art. 2.6.1.26. Makelaarsloon	**[…]**
De vervrachter moet de makelaar vergoeden voor zijn kosten en hem een redelijk loon betalen.	**[…]**
Art. 2.6.1.106. Makelaarsloon	**[…]**
Ingeval de overeenkomst niet wordt uitgevoerd heeft de makelaar recht op een derde van het makelaarsloon, berekend op het geraamde bedrag van de vracht; deze vergoeding van de onkosten en het werk is verschuldigd door de aansprakelijke partij.	**[…]**
Art. 2.6.2.2. Internationale toepassing	Art. 2.6.2.2. Internationale toepassing
§ 1. Deze onderafdeling is van toepassing :	§ 1. Deze onderafdeling is van toepassing :
1° op elk cognossement dat betrekking heeft op vervoer van goederen tussen havens in twee verschillende Staten, indien :	1° op elk cognossement dat betrekking heeft op vervoer van goederen tussen havens in twee verschillende Staten, indien :
a) het cognossement is uitgegeven in een Verdragsluitende Staat; of	a) het cognossement is uitgegeven in een Verdragsluitende Staat; of
b) het vervoer plaatsvindt vanuit een haven in een Verdragsluitende Staat; of	b) het vervoer plaatsvindt vanuit een haven in een Verdragsluitende Staat; of
c) het cognossement bepaalt dat de overeenkomst wordt beheerst door de Regels van Den Haag en Visby of door enige wet die de Regels toepasselijk verklaart of uitvoering geeft, ongeacht de nationaliteit van het schip, de vervoerder, de afzender, de bestemmeling of enige andere betrokken persoon.	c) het cognossement bepaalt dat de overeenkomst wordt beheerst door de Regels van Den Haag en Visby of door enige wet die de Regels toepasselijk verklaart of uitvoering geeft, ongeacht de nationaliteit van het schip, de vervoerder, de afzender, de bestemmeling of enige andere betrokken persoon.
2° op elk vervoer naar België.	2° op elk vervoer naar België.
§ 2. Deze onderafdeling is van bijzonder dwingend recht.	**[…]**
Afdeling 2. – Bijzondere bepalingen	**Onderafdeling 2. - Bijzondere bepalingen**
Art. 2.6.2.13. Internationale toepassing	Art. 2.6.2.13. Internationale toepassing
Deze onderafdeling is van toepassing op elk vervoer naar of uit een haven van België.	Deze onderafdeling is van toepassing op elk vervoer naar of uit een haven van België.
Zij is van bijzonder dwingend recht.	**[…]**
Art. 2.6.2.15. Paramount-beding	**[…]**
De toepasselijkheid van deze afdeling van het Belgisch Scheepvaartwetboek moet worden vermeld op het vervoersdocument.	**[…]**
Art. 2.6.2.23. Beschikkingsrecht	**[…]**

Zolang de goederen niet ter bestemming zijn aangekomen en de bestemmeling niet om aflevering heeft verzocht mag de afzender over de goederen beschikken en moet de vervoerder diens onderrichtingen volgen.	**[…]**
De afzender moet de vervoerder vergoeden voor alle door de uitvoering van de onderrichtingen veroorzaakte kosten en schade en de volledige vracht betalen	**[…]**
Art. 2.6.2.25. Recht op aflevering	Art. 2.6.2.25. Recht op aflevering
§ 1. Ingeval een verhandelbaar vervoersdocument is uitgegeven, heeft uitsluitend de houder, die er minstens één origineel van aanbiedt, recht op aflevering van de goederen. Indien meer dan één origineel werd uitgegeven, kan het vervoersdocument bepalen dat de houder alle originelen moet aanbieden.	§ 1. Ingeval een verhandelbaar vervoersdocument is uitgegeven, heeft uitsluitend de houder, die er minstens één origineel van aanbiedt, recht op aflevering van de goederen. Indien meer dan één origineel werd uitgegeven, **hebben de overige originelen geen verdere geldigheid meer na de aflevering**.
§ 2. Ingeval een niet-verhandelbaar vervoersdocument werd uitgegeven, heeft uitsluitend de erin vermelde rechthebbende recht op aflevering van de goederen, tenzij dit recht werd overgedragen overeenkomstig het gemeen recht of de afzender tijdig een andersluidende onderrichting verstrekt. Tenzij het vervoersdocument een andersluidende vermelding bevat, moet het niet in origineel worden aangeboden.	§ 2. Ingeval een niet-verhandelbaar vervoersdocument werd uitgegeven, heeft uitsluitend de erin vermelde rechthebbende recht op aflevering van de goederen, tenzij dit recht werd overgedragen overeenkomstig het gemeen recht **[…]**. Tenzij het vervoersdocument een andersluidende vermelding bevat, moet het niet in origineel worden aangeboden.
§ 3. Ingeval geen vervoersdocument werd uitgegeven, wordt degene die recht heeft op aflevering aangeduid in of door middel van de vervoerovereenkomst, onverminderd het recht van de afzender om tijdig een andersluidende onderrichting te verstrekken.	§ 3. Ingeval geen vervoersdocument werd uitgegeven, wordt degene die recht heeft op aflevering aangeduid in of door middel van de **cognossement**.
§ 4. Indien meer dan één persoon om aflevering van de goederen verzoekt, kan de vervoerder een sekwester laten aanstellen, die de goederen onder zich houdt tot is bepaald aan wie de goederen moeten worden afgeleverd. De vervoerder richt daartoe een verzoekschrift aan de voorzitter van de ondernemingsrechtbank. De kosten van de sekwester komen ten laste van de door de voorzitter aangeduide ladingbelanghebbende of ladingbelanghebbenden.	§ 4. Indien meer dan één persoon om aflevering van de goederen verzoekt, kan de vervoerder een sekwester laten aanstellen, die de goederen onder zich houdt tot is bepaald aan wie de goederen moeten worden afgeleverd. De vervoerder richt daartoe een verzoekschrift aan de voorzitter van de ondernemingsrechtbank. De kosten van de sekwester komen ten laste van de door de voorzitter aangeduide ladingbelanghebbende of ladingbelanghebbenden.
Art. 2.6.2.30. Vertraging	Art. 2.6.2.30. Vertraging
§ 1. De vervoerder is aansprakelijk voor vertraging. Vertraging ontstaat wanneer de goederen niet afgeleverd worden op de plaats van bestemming aangeduid in het vervoersdocument binnen de afgesproken tijd.	§ 1. De vervoerder is aansprakelijk voor vertraging. **Vertraging ontstaat wanneer de goederen niet afgeleverd worden op de plaats van bestemming aangeduid in het vervoersdocument binnen de afgesproken tijd.**

§ 2. De vordering tot schadevergoeding wegens vertraging vervalt als aan de vervoerder geen schriftelijk voorbehoud is gericht binnen eenentwintig kalenderdagen na de aflevering van de goederen.	§ 2. De vordering tot schadevergoeding wegens vertraging vervalt als aan de vervoerder geen schriftelijk voorbehoud is gericht binnen eenentwintig kalenderdagen na de aflevering van de goederen.
§ 3. De aansprakelijkheid van de vervoerder voor schade veroorzaakt door vertraging, met uitzondering van schade aan of verlies van de goederen, is beperkt tot tweeëneenhalf maal de vracht verschuldigd voor de met vertraging afgeleverde goederen.	§ 3. De aansprakelijkheid van de vervoerder voor schade veroorzaakt door vertraging, met uitzondering van schade aan of verlies van de goederen, is beperkt tot tweeëneenhalf maal de vracht verschuldigd voor de met vertraging afgeleverde goederen.
Ingeval de vertraging zowel verlies van of schade aan de goederen als andere schade heeft veroorzaakt, mag de totale schadevergoeding deze voor totaal verlies van de goederen, berekend overeenkomstig artikel 2.6.2.6 niet overtreffen.	Ingeval de vertraging zowel verlies van of schade aan de goederen als andere schade heeft veroorzaakt, mag de totale schadevergoeding deze voor totaal verlies van de goederen, berekend overeenkomstig **artikel 2.6.2.6, § 5**, niet overtreffen.
De vervoerder kan zijn aansprakelijkheid niet beperken ingeval wordt bewezen dat het verlies of de schade het gevolg is van een handelen of een nalaten van de vervoerder, begaan hetzij met het opzet de schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat er waarschijnlijk schade uit zou voortvloeien.	De vervoerder kan zijn aansprakelijkheid niet beperken ingeval wordt bewezen dat het verlies of de schade het gevolg is van een handelen of een nalaten van de vervoerder, begaan hetzij met het opzet de schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat er waarschijnlijk schade uit zou voortvloeien.
Art. 2.6.2.31. Niet afgehaalde goederen	Art. 2.6.2.31. Niet afgehaalde goederen
§ 1. Ingeval de bestemmeling de goederen niet afhaalt kan de vervoerder machtiging vragen om de goederen te verkopen.	§ 1. Ingeval de bestemmeling de goederen niet afhaalt kan de vervoerder machtiging vragen om de goederen te verkopen.
§ 2. De vervoerder dient hiertoe vooraf de afzender, de bestemmeling en in voorkomend geval de partij aan wie hij volgens de vervoerovereenkomst een aankomstbericht moet zenden, bij aangetekende zending in gebreke te stellen om de goederen binnen een termijn van één maand af te halen. Deze ingebrekestelling dient uitdrukkelijk te vermelden dat, indien hieraan geen gevolg wordt gegeven, zal worden overgegaan tot verkoop van de goederen overeenkomstig dit artikel .	§ 2. De vervoerder dient hiertoe vooraf de afzender, de bestemmeling en in voorkomend geval de partij aan wie hij volgens de vervoerovereenkomst een aankomstbericht moet zenden, bij aangetekende zending in gebreke te stellen om de goederen binnen een termijn van één maand af te halen. Deze ingebrekestelling dient uitdrukkelijk te vermelden dat, indien hieraan geen gevolg wordt gegeven, zal worden overgegaan tot verkoop van de goederen overeenkomstig dit artikel .
Ingeval de identiteit of de woonplaats van één of meer van voornoemde personen ondanks redelijke inspanningen niet kan worden achterhaald, of indien deze ingebrekestelling gelet op de omstandigheden van het geval nutteloos zou zijn, kan deze ingebrekestelling achterwege worden gelaten.	Ingeval de identiteit of de woonplaats van één of meer van voornoemde personen ondanks redelijke inspanningen niet kan worden achterhaald, of indien deze ingebrekestelling gelet op de omstandigheden van het geval nutteloos zou zijn, kan deze ingebrekestelling achterwege worden gelaten.
De ingebrekestelling kan ten vroegste worden verstuurd twee maanden na de lossing van de goederen uit het schip, tenzij bijzondere	De ingebrekestelling kan ten vroegste worden verstuurd twee maanden na de lossing van de goederen uit het schip, tenzij bijzondere

omstandigheden een kortere termijn rechtvaardigen.	omstandigheden een kortere termijn rechtvaardigen.
§ 3. Ingeval de in paragraaf 2 bedoelde ingebrekestelling zonder gevolg blijft, richt de vervoerder een verzoekschrift aan de voorzitter van de ondernemingsrechtbank. Onverminderd artikel 1026 van het Gerechtelijk Wetboek, vermeldt het verzoekschrift :	§ 3. Ingeval de in paragraaf 2 bedoelde ingebrekestelling zonder gevolg blijft, richt de vervoerder een verzoekschrift aan de voorzitter van de ondernemingsrechtbank. Onverminderd artikel 1026 van het Gerechtelijk Wetboek, vermeldt het verzoekschrift :
1° de feiten;	1° de feiten;
2° een omschrijving van de goederen;	2° een omschrijving van de goederen;
3° desgevallend de bedragen die aan de vervrachter verschuldigd blijven;	3° desgevallend de bedragen die aan de vervrachter verschuldigd blijven;
4° ingeval de in paragraaf 2 bedoelde ingebrekestelling achterwege werd gelaten, de redenen waarom dit gebeurd is;	4° ingeval de in paragraaf 2 bedoelde ingebrekestelling achterwege werd gelaten, de redenen waarom dit gebeurd is;
5° ingeval de in paragraaf 2 bedoelde wachttermijn niet werd toegepast, de redenen die een kortere termijn rechtvaardigen;	5° ingeval de in paragraaf 2 bedoelde wachttermijn niet werd toegepast, de redenen die een kortere termijn rechtvaardigen;
6° de wijze waarop wordt voorgesteld tot verkoop over te gaan.	6° de wijze waarop wordt voorgesteld tot verkoop over te gaan.
§ 4. Op het verzoekschrift wordt eerst beslist drie dagen nadat het bij gerechtsbrief ter kennis is gebracht van de partijen aan wie de ingebrekestelling bedoeld in paragraaf 2 werd gericht, met verzoek om binnen die termijn hun opmerkingen aan de voorzitter te doen toekomen.	§ 4. Op het verzoekschrift wordt eerst beslist drie dagen nadat het bij gerechtsbrief ter kennis is gebracht van de partijen aan wie de ingebrekestelling bedoeld in paragraaf 2 werd gericht, met verzoek om binnen die termijn hun opmerkingen aan de voorzitter te doen toekomen.
§ 5. Indien de voorzitter het verzoek gegrond verklaart, bepaalt hij het bedrag van de schuldvordering van de vervoerder en de wijze waarop tot verkoop zal worden overgegaan. Indien redelijkerwijze kan worden aangenomen dat de opbrengst van de verkoop lager zal liggen dan het bedrag van de schuldvordering van de vervoerder, kan de voorzitter, op verzoek van de vervoerder, bepalen dat de goederen in eigendom aan de vervoerder zullen overgaan en dat diens schuldvordering daardoor, ten belope van de door de voorzitter bepaalde waarde van de goederen, vervalt.	§ 5. Indien de voorzitter het verzoek gegrond verklaart, bepaalt hij het bedrag van de schuldvordering van de vervoerder en de wijze waarop tot verkoop zal worden overgegaan. Indien redelijkerwijze kan worden aangenomen dat de opbrengst van de verkoop lager zal liggen dan het bedrag van de schuldvordering van de vervoerder, kan de voorzitter, op verzoek van de vervoerder, bepalen dat de goederen in eigendom aan de vervoerder zullen overgaan en dat diens schuldvordering daardoor, ten belope van de door de voorzitter bepaalde waarde van de goederen, vervalt.
§ 6. De beschikking wordt bij gerechtsbrief ter kennis gebracht van de partijen aan wie de ingebrekestelling bedoeld in paragraaf 2 werd gericht.	§ 6. De beschikking wordt bij gerechtsbrief ter kennis gebracht van de partijen aan wie de ingebrekestelling bedoeld in paragraaf 2 werd gericht.
Onder voorbehoud van paragraaf 7 is de beschikking tot verkoop uitvoerbaar na het verstrijken van een termijn van tien dagen vanaf de kennisgeving. Derdenverzet tegen deze beschikking dient op straffe van verval te worden ingesteld binnen een termijn van tien dagen vanaf de kennisgeving.	Onder voorbehoud van paragraaf 7 is de beschikking tot verkoop uitvoerbaar na het verstrijken van een termijn van tien dagen vanaf de kennisgeving. Derdenverzet tegen deze beschikking dient op straffe van verval te worden ingesteld binnen een termijn van tien dagen vanaf de kennisgeving.

§ 7. Indien één of meer van de in paragraaf 2 bedoelde ingebrekestellingen achterwege werd gelaten, dient de beschikking te worden bekendgemaakt :	§ 7. Indien één of meer van de in paragraaf 2 bedoelde ingebrekestellingen achterwege werd gelaten, dient de beschikking te worden bekendgemaakt :
1° in het Belgisch Staatsblad;	1° in het Belgisch Staatsblad;
2° op de website van het Belgisch Scheepsregister;	2° op de website van het Belgisch Scheepsregister;
3° op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.	3° op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.
De beschikking tot verkoop is in dit geval slechts uitvoerbaar na het verstrijken van een termijn van één maand vanaf de laatste publicatie. Derdenverzet tegen deze beschikking dient op straffe van verval te worden ingesteld binnen een termijn van één maand vanaf deze publicatie.	De beschikking tot verkoop is in dit geval slechts uitvoerbaar na het verstrijken van een termijn van één maand vanaf de laatste publicatie. Derdenverzet tegen deze beschikking dient op straffe van verval te worden ingesteld binnen een termijn van één maand vanaf deze publicatie.
§ 8. Indien de verkoop meer opbrengt dan het bedrag van de schuldvordering van de vervoerder, wordt het saldo in de Deposito- en Consignatiekas gestort. Het aldus in bewaring gegeven bedrag vervalt, in hoofdsom en interesten, van rechtswege aan de Schatkist vijf jaar na de bewaargeving, tenzij dat bedrag binnen die termijn door een rechthebbende, zijn vertegenwoordigers, zijn rechtsopvolgers of zijn schuldeisers is opgevorderd.	§ 8. Indien de verkoop meer opbrengt dan het bedrag van de schuldvordering van de vervoerder, wordt het saldo in de Deposito- en Consignatiekas gestort. Het aldus in bewaring gegeven bedrag vervalt, in hoofdsom en interesten, van rechtswege aan de Schatkist vijf jaar na de bewaargeving, tenzij dat bedrag binnen die termijn door een rechthebbende, zijn vertegenwoordigers, zijn rechtsopvolgers of zijn schuldeisers is opgevorderd.
§ 9. Indien de verkoop onvoldoende opbrengt om de schuldvordering van de vervoerder te dekken, behoudt deze voor het saldo alle rechten waarover hij krachtens de overeenkomst of de wet beschikt.	§ 9. Indien de verkoop onvoldoende opbrengt om de schuldvordering van de vervoerder te dekken, behoudt deze voor het saldo alle rechten waarover hij krachtens de overeenkomst of de wet beschikt.
§ 10. De vervoerder die overeenkomstig de bepalingen van dit artikel is overgegaan tot verkoop van de goederen is bevrijd ten opzichte van de rechthebbenden op de lading, die enkel nog rechten kunnen laten gelden op het saldo van de verkoopopbrengst.	§ 10. De vervoerder die overeenkomstig de bepalingen van dit artikel is overgegaan tot verkoop van de goederen is bevrijd ten opzichte van de rechthebbenden op de lading, die enkel nog rechten kunnen laten gelden op het saldo van de verkoopopbrengst.
	§ 11. De termijnen in dit artikel kunnen verkort worden door de voorzitter van de ondernemingsrechtbank indien het bederfbare goederen betreft.
Art. 2.6.2.32. Vorderingsrecht	Art. 2.6.2.32. Vorderingsrecht
De rechtsvordering tot vergoeding van verlies of beschadiging van de vervoerde goederen of van vertraging kan uitsluitend worden ingesteld door de afzender en de bestemmeling.	De rechtsvordering tot vergoeding van verlies of beschadiging van de vervoerde goederen of van vertraging kan uitsluitend worden ingesteld door de afzender **en de houder van het vervoersdocument bedoeld in artikel 2.6.2.25**.
De bestemmeling moet niet bewijzen dat hij de schade heeft geleden.	**De houder van het vervoersdocument bedoeld in artikel 2.6.2.25** moet niet bewijzen dat hij de schade heeft geleden.

De afzender moet wel bewijzen dat hij de schade heeft geleden, tenzij de bestemmeling geen schadevergoeding heeft gevorderd.	De afzender moet wel bewijzen dat hij de schade heeft geleden, tenzij **de houder van het vervoersdocument bedoeld in artikel 2.6.2.25** geen schadevergoeding heeft gevorderd.
Indien beiden recht op schadevergoeding hebben, is betaling aan de ene bevrijdend ten opzichte van de andere.	Indien beiden recht op schadevergoeding hebben, is betaling aan de ene bevrijdend ten opzichte van de andere.
Elke daad die de verjaring schorst of stuit ten aanzien van één van beiden, strekt tot voordeel van de andere.	Elke daad die de verjaring schorst of stuit ten aanzien van één van beiden, strekt tot voordeel van de andere.
Art. 2.6.2.33. Verjaring	Art. 2.6.2.33. Verjaring
§ 1. Regresvorderingen van de vervoerder kunnen worden ingesteld binnen drie maanden nadat tegen de eiser een rechtsvordering is ingesteld of nadat hij het schadegeval in der minne heeft geregeld.	§ 1. Regresvorderingen van de vervoerder kunnen worden ingesteld binnen drie maanden nadat tegen de eiser een rechtsvordering is ingesteld of nadat hij het schadegeval in der minne heeft geregeld.
§ 2. Vorderingen van de vervoerder tegen de afzender en de bestemmeling in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een vervoerovereenkomst verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de vervoerovereenkomst, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.	§ 2. Vorderingen van de vervoerder tegen de afzender en de bestemmeling in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een vervoerovereenkomst verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of **twee jaar** na de beëindiging van de vervoerovereenkomst, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.
Regresvorderingen kunnen worden ingesteld binnen drie maanden nadat tegen de eiser een rechtsvordering is ingesteld of nadat hij het schadegeval in der minne heeft geregeld.	Regresvorderingen kunnen worden ingesteld binnen drie maanden nadat tegen de eiser een rechtsvordering is ingesteld of nadat hij het schadegeval in der minne heeft geregeld.
Art. 2.7.1.1. Internationale toepassing	Art. 2.7.1.1. Internationale toepassing
§ 1. De tegenstelbaarheid aan derden van het retentierecht van de reder bedoeld in artikel 2.7.1.7, § 2 wordt beheerst door het recht van de Staat op het grondgebied waarvan de goederen zich bevinden op het ogenblik waarop dat recht wordt uitgeoefend.	§ 1. De tegenstelbaarheid aan derden van het retentierecht van de **reder of de scheepsgebruike**r bedoeld in artikel 2.7.1.7, § 2 wordt beheerst door het recht van de Staat op het grondgebied waarvan de goederen zich bevinden op het ogenblik waarop dat recht wordt uitgeoefend.
§ 2. De artikel en 2.7.1.5 en 2.7.1.6 zijn van toepassing op de rechtspleging in België.	§ 2. De artikel en 2.7.1.5 en 2.7.1.6 zijn van toepassing op de rechtspleging in België.
Art. 2.7.1.2. Afwijkende bedingen	Art. 2.7.1.2. Afwijkende bedingen
Deze titel geldt slechts voor zover geen voor alle betrokken partijen bindende afwijkende bedingen zijn overeengekomen.	Deze titel geldt slechts voor zover geen voor **de** betrokken partijen bindende afwijkende bedingen zijn overeengekomen.
Art. 2.7.1.5. Aanstelling van dispacheurs	Art. 2.7.1.5. Aanstelling van dispacheurs
§ 1. Indien zich naar zijn mening een geval van averij-grosse heeft voorgedaan, is de reder gerechtigd om in een haven waar bij de averij-grosse betrokken goederen worden gelost of, ingeval geen dergelijke lossing plaatsgrijpt, in de eerstvolgende aanloophaven, binnen een redelijke termijn na de lossing respectievelijk het aanlopen een dispacheur aan te stellen. De	§ 1. Indien zich naar zijn mening een geval van averij-grosse heeft voorgedaan, is de **reder of de scheepsgebruiker** gerechtigd om in een haven waar bij de averij-grosse betrokken goederen worden gelost of, ingeval geen dergelijke lossing plaatsgrijpt, in de eerstvolgende aanloophaven, binnen een redelijke termijn na de lossing respectievelijk het aanlopen een dispacheur aan

reder doet van de aanstelling tijdig mededeling aan alle andere betrokken partijen.	te stellen. De reder **of de scheepsgebruiker** doet van de aanstelling tijdig mededeling aan alle andere betrokken partijen.
§ 2. Ingeval de reder niet binnen een redelijke termijn een dispacheur heeft aangesteld en hiervan mededeling heeft gedaan, kan de meest gerede partij de aanstelling van een dispacheur vorderen. Het verzoek wordt bij eenzijdig verzoekschrift ingediend bij de voorzitter van de ondernemingsrechtbank die rechtsmacht heeft over het arrondissement waar één van de in de vorige paragraaf bedoelde havens is gelegen. Met betrekking tot de haven van Antwerpen, met inbegrip van de Waaslandhaven, wordt het verzoek ingediend bij de voorzitter van de ondernemingsrechtbank te Antwerpen. De aangestelde dispacheur doet van de aanstelling mededeling aan alle betrokken partijen.	§ 2. Ingeval de reder **of de scheepsgebruiker** niet binnen een redelijke termijn een dispacheur heeft aangesteld en hiervan mededeling heeft gedaan, kan de meest gerede partij de aanstelling van een dispacheur vorderen. Het verzoek wordt bij eenzijdig verzoekschrift ingediend bij de voorzitter van de ondernemingsrechtbank die rechtsmacht heeft over het arrondissement waar één van de in de vorige paragraaf bedoelde havens is gelegen. Met betrekking tot de haven van Antwerpen, met inbegrip van de Waaslandhaven, wordt het verzoek ingediend bij de voorzitter van de ondernemingsrechtbank te Antwerpen. De aangestelde dispacheur doet van de aanstelling mededeling aan alle betrokken partijen.
Art. 2.7.1.7. Voorrecht en retentierecht	Art. 2.7.1.7. Voorrecht en retentierecht
§ 1. De vordering tot betaling van een vergoeding in averij-grosse is ten belope van de omslag bevoorrecht op de vervoerde goederen en hun verkoopprijs, op de bijdrageplichtige vracht en op alle bijdrageplichtige goederen aan boord die geen deel uitmaken van het scheepstoebehoren.	§ 1. De vordering tot betaling van een vergoeding in averij-grosse is ten belope van de omslag bevoorrecht op de vervoerde goederen en hun verkoopprijs, op de bijdrageplichtige vracht en op alle bijdrageplichtige goederen aan boord die geen deel uitmaken van het scheepstoebehoren**, uitgezonderd de scheepsbrandstoffen**.
§ 2. De reder beschikt over een retentierecht op de vervoerde goederen en de andere goederen aan boord waarvoor een bijdrage in averij-grosse is verschuldigd.	§ 2. De reder **of de scheepsgebruiker** beschikt over een retentierecht op de vervoerde goederen en de andere goederen aan boord waarvoor een bijdrage in averij-grosse is verschuldigd.
Het retentierecht is tegenstelbaar aan de eigenaar van de goederen waarop dat recht wordt uitgeoefend.	Het retentierecht is tegenstelbaar aan de eigenaar van de goederen waarop dat recht wordt uitgeoefend.
§ 3. De reder kan geen retentierecht meer uitoefenen wanneer een voldoende zekerheid is gesteld.	§ 3. De reder **of de scheepsgebruiker** kan geen retentierecht meer uitoefenen wanneer een voldoende zekerheid is gesteld.
§ 4. Voor de toepassing van dit artikel worden containers, paletten en aanverwante tuigen evenals goederenbehandelingstuigen mede als goederen beschouwd.	§ 4. Voor de toepassing van dit artikel worden containers, paletten en aanverwante tuigen evenals goederenbehandelingstuigen mede als goederen beschouwd.
Artikel 2.7.1.8. Aflevering zonder voorbehoud	Artikel 2.7.1.8. Aflevering zonder voorbehoud
De houder van een cognossement, aan wie de goederen werden afgeleverd zonder voorbehoud omtrent averij-grosse, is niet verplicht bij te dragen in de omslag, indien hij bewijst dat hij de goederen in ontvangst nam voor rekening van een derde en ze niet meer in zijn bezit heeft. Alsdan kan de reder of de	De houder van een cognossement, aan wie de goederen werden afgeleverd zonder voorbehoud omtrent averij-grosse, is niet verplicht bij te dragen in de omslag, indien hij bewijst dat hij de goederen in ontvangst nam voor rekening van een derde en ze niet meer in zijn bezit heeft. Alsdan kan de reder of de scheepsgebruiker

scheepsgebruiker rechtstreeks optreden tegen hem die op het ogenblik van de aflevering schuldenaar van de bijdrage was. De reder is evenwel ten belope van de omslag aansprakelijk tegenover wie op een vergoeding in averij-grosse recht heeft.	rechtstreeks optreden tegen hem die op het ogenblik van de aflevering schuldenaar van de bijdrage was. De reder **of de scheepsgebruiker** is evenwel ten belope van de omslag aansprakelijk tegenover wie op een vergoeding in averij-grosse recht heeft.
Art. 2.7.2.1. Internationale toepassing	Art. 2.7.2.1. Internationale toepassing
§ 1. Dit hoofdstuk is van toepassing op alle voorvallen bedoeld in artikel 2.7.2.2 waarop noch het Aanvaringsverdrag 1910, noch het Aanvaringsverdrag 1960 van toepassing is.	§ 1. Dit hoofdstuk is van toepassing op alle voorvallen bedoeld in artikel 2.7.2.2 waarop noch het Aanvaringsverdrag 1910, noch het Aanvaringsverdrag 1960 van toepassing is.
In het bijzonder is dit hoofdstuk van toepassing op voorvallen waarbij minstens één zeeschip is betrokken, ingeval :	In het bijzonder is dit hoofdstuk van toepassing op voorvallen waarbij minstens één zeeschip is betrokken, ingeval :
a) de betrokken schepen, desgevallend slechts één ervan, niet behoren tot een Staat die gebonden is door het Aanvaringsverdrag 1910;	a) de betrokken schepen, desgevallend slechts één ervan, niet behoren tot een Staat die gebonden is door het Aanvaringsverdrag 1910; **of**
b) al de belanghebbenden Belgische onderdanen zijn.	b) **al de betrokken schepen Belgische schepen zijn.**
§ 2. Voor zover het toepasselijke recht niet wordt bepaald door de Verordening (EG) nr. 864/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 juli 2007 betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen ("Rome II"), past de rechter het Belgisch recht toe.	§ 2. Voor zover het toepasselijke recht niet wordt bepaald door de Verordening (EG) nr. 864/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 juli 2007 betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen ("Rome II"), past de rechter het Belgisch recht toe.
Art. 2.7.2.8. Geankerde schepen	Art. 2.7.2.8. Geankerde **of gemeerde** schepen
Artikel 2.7.2.7 blijft van toepassing ingeval de schepen of één daarvan tijdens het ongeval voor anker liggen zijn.	Artikel 2.7.2.7 blijft van toepassing ingeval de schepen of één daarvan tijdens het ongeval voor anker liggen **of gemeerd** zijn.
Art. 2.7.3.17. Immuniteit van aangestelden, lasthebbers en dienstverleners	Art. 2.7.3.17. Immuniteit van aangestelden, lasthebbers en dienstverleners
Onverminderd artikel 3.6 van het BUNKER-Verdrag kan geen vordering tot schadevergoeding, al dan niet op basis van dit hoofdstuk, worden ingesteld tegen :	Onverminderd artikel 3.6 van het BUNKER-Verdrag kan geen vordering tot schadevergoeding, al dan niet op basis van dit hoofdstuk, worden ingesteld tegen :
1° de aangestelden of lasthebbers van de scheepseigenaar of de bemanningsleden;	1° de aangestelden of lasthebbers van de scheepseigenaar of de bemanningsleden;
2° de loods of enige andere persoon die, zonder bemanningslid te zijn, diensten voor het schip verricht;	2° de loods of enige andere persoon die, zonder bemanningslid te zijn, diensten voor het **zeeschip** verricht;
3° elke persoon die met de instemming van de scheepseigenaar of in opdracht van een bevoegde openbare autoriteit bergingswerkzaamheden verricht;	3° elke persoon die met de instemming van de scheepseigenaar of in opdracht van een bevoegde openbare autoriteit bergingswerkzaamheden verricht;
4° elke persoon die preventieve maatregelen neemt; en	4° elke persoon die preventieve maatregelen neemt; en
5° elke aangestelde of lasthebber van de onder 3° en 4° genoemde personen.	5° elke aangestelde of lasthebber van de onder 3° en 4° genoemde personen.
Het eerste lid is niet van toepassing indien de schade het gevolg is van het persoonlijk	Het eerste lid is niet van toepassing indien de schade het gevolg is van het persoonlijk handelen

handelen of nalaten van de betrokkenen, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.	of nalaten van de betrokkenen, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.
Art. 2.7.5.2. Rechtsmacht	Art. 2.7.5.2. Rechtsmacht
Onverminderd andere bevoegdheidsgronden, zijn de Belgische rechters bevoegd om van een vordering inzake berging kennis te nemen ingeval de woonplaats van de eiser, de plaats waar het schip geregistreerd of teboekgesteld is dan wel waar het zijn gewone ligplaats heeft, de plaats waar de hulp is verleend of de plaats waarheen de geredde zaken werden gebracht, zich op het Belgisch grondgebied bevindt.	Onverminderd andere bevoegdheidsgronden, zijn de Belgische rechters bevoegd om van een vordering inzake berging kennis te nemen ingeval de woonplaats van de eiser, de plaats waar het schip geregistreerd **[…]** is dan wel waar het zijn gewone ligplaats heeft, de plaats waar de hulp is verleend of de plaats waarheen de geredde zaken werden gebracht, zich op het Belgisch grondgebied bevindt.
Art. 2.7.6.3. Verwijderingsplicht	Art. 2.7.6.3. Verwijderingsplicht
§ 1. De eigenaar van een schip dat in de territoriale zee gezonken, vergaan, gestrand of verlaten is, moet dit schip, met inbegrip van alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, in het bijzonder de lading, en alles wat vanop een schip in het water is terechtgekomen, vlot brengen, verwijderen en brengen naar de daartoe door de bevoegde overheid aangewezen plaats.	§ 1. De eigenaar van een **zeeschip** dat in de territoriale zee gezonken, vergaan, gestrand of verlaten is, moet dit **zeeschip**, met inbegrip van alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, in het bijzonder de lading, en alles wat vanop een **zeeschip** in het water is terechtgekomen, vlot brengen, verwijderen en brengen naar de daartoe door de bevoegde overheid aangewezen plaats.
§ 2. De eigenaar van zich in de territoriale zee bevindende wrakken, wrakstukken of gezonken dan wel achtergelaten tuigen of voorwerpen moet deze vlot brengen, verwijderen en brengen naar de daartoe door de bevoegde overheid aangewezen plaats.	§ 2. De eigenaar van zich in de territoriale zee bevindende wrakken, wrakstukken of gezonken dan wel achtergelaten tuigen of voorwerpen moet deze vlot brengen, verwijderen en brengen naar de daartoe door de bevoegde overheid aangewezen plaats.
§ 3. De in de paragrafen 1 en 2 bedoelde verplichtingen moeten worden nagekomen met inachtneming van de maatregelen die worden opgelegd door de wetten en reglementen, in het bijzonder deze welke betrekking hebben op de verwijdering van gevaarlijke of schadelijke stoffen.	§ 3. De in de paragrafen 1 en 2 bedoelde verplichtingen moeten worden nagekomen met inachtneming van de maatregelen die worden opgelegd door de wetten en reglementen, in het bijzonder deze welke betrekking hebben op de verwijdering van gevaarlijke of schadelijke stoffen.
De bevoegde overheid kan de betrokken eigenaars nadere verplichtingen opleggen, met inbegrip van termijnen.	De bevoegde overheid kan de betrokken eigenaars nadere verplichtingen opleggen, met inbegrip van termijnen.
De uitvoering van de voormelde verplichtingen kan niet worden verhinderd door enig beslag- of dwangmaatregel.	De uitvoering van de voormelde verplichtingen kan niet worden verhinderd door enig beslag- of dwangmaatregel.
De voorgaande leden gelden onverminderd de meldingsplichten bepaald in dit wetboek en artikel 21 van de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België.	De voorgaande leden gelden onverminderd de meldingsplichten bepaald in dit wetboek en artikel 21 van de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België.

§ 4. De in de paragrafen 1 en 2 bedoelde verplichtingen vervallen ingeval een vergunning of machtiging is verleend op grond van de artikel en 25 en 26 van de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België en zolang deze vergunning of machtiging geldig is.	§ 4. De in de paragrafen 1 en 2 bedoelde verplichtingen vervallen ingeval een vergunning of machtiging is verleend op grond van de artikel en 25 en 26 van de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België en zolang deze vergunning of machtiging geldig is.
Art. 2.7.6.4. Ambtshalve optreden van de bevoegde overheid	Art. 2.7.6.4. Ambtshalve optreden van de bevoegde overheid
§ 1. Ingeval de in artikel 2.7.6.3 bedoelde verplichtingen niet of gebrekkig worden nagekomen, in spoedgevallen waarover de bevoegde overheid oordeelt of ingeval de eigenaar onbekend is, kan de bevoegde overheid, ambtshalve en op risico van de eigenaar en van de verantwoordelijke voor de gebeurtenis waardoor het tuig of voorwerp op zee is terechtgekomen :	§ 1. Ingeval de in artikel 2.7.6.3 bedoelde verplichtingen niet of gebrekkig worden nagekomen, in spoedgevallen waarover de bevoegde overheid oordeelt of ingeval de eigenaar onbekend is, kan de bevoegde overheid, ambtshalve en op risico van de eigenaar en van de verantwoordelijke voor de gebeurtenis waardoor het tuig of voorwerp op zee is terechtgekomen :
1° een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip, met inbegrip van alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, in het bijzonder de lading, en alles wat vanop een zeeschip in het water is terechtgekomen, vlot brengen, verwijderen, vernietigen, onschadelijk maken, wegruimen of verplaatsen;	1° een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten **zeeschip**, met inbegrip van alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, in het bijzonder de lading, en alles wat vanop een zeeschip in het water is terechtgekomen, vlot brengen, verwijderen, vernietigen, onschadelijk maken, wegruimen of verplaatsen;
2° andere zich in de territoriale zee bevindende wrakken, wrakstukken of gezonken dan wel achtergelaten tuigen of voorwerpen vlot brengen, verwijderen, vernietigen, onschadelijk maken, wegruimen of verplaatsen;	2° andere zich in de territoriale zee bevindende wrakken, wrakstukken of gezonken dan wel achtergelaten tuigen of voorwerpen vlot brengen, verwijderen, vernietigen, onschadelijk maken, wegruimen of verplaatsen;
3° alle andere voor de vlotheid en de veiligheid van de scheepvaart nodig geachte maatregelen nemen;	3° alle andere voor de vlotheid en de veiligheid van de scheepvaart nodig geachte maatregelen nemen;
4° alle andere nodig geachte maatregelen nemen ter bescherming van het mariene milieu.	4° alle andere nodig geachte maatregelen nemen ter bescherming van het mariene milieu.
De uitoefening van de in het vorige lid bedoelde bevoegdheden kan niet worden verhinderd door enige beslag- of dwangmaatregel en doet geen afbreuk aan de primaire verwijderingsplicht van de eigenaar omschreven in artikel 2.7.6.3.	De uitoefening van de in het vorige lid bedoelde bevoegdheden kan niet worden verhinderd door enige beslag- of dwangmaatregel en doet geen afbreuk aan de primaire verwijderingsplicht van de eigenaar omschreven in artikel 2.7.6.3.
§ 2. Het besluit van de bevoegde overheid om, ten aanzien van een schip of wrak, de in paragraaf 1 bedoelde bevoegdheden uit te oefenen wordt op een passende wijze bekendgemaakt.	§ 2. Het besluit van de bevoegde overheid om, ten aanzien van een **zeeschip** of wrak, de in paragraaf 1 bedoelde bevoegdheden uit te oefenen wordt op een passende wijze bekendgemaakt.
In spoedgevallen waarover de bevoegde overheid oordeelt, kan de bekendmaking achterwege gelaten worden.	In spoedgevallen waarover de bevoegde overheid oordeelt, kan de bekendmaking achterwege gelaten worden.

Zodra het besluit van de overheid werd bekendgemaakt, is het verboden de weg te ruimen zaken te verwijderen zonder vergunning van de bevoegde overheid.	Zodra het besluit van de overheid werd bekendgemaakt, is het verboden de weg te ruimen zaken te verwijderen zonder vergunning van de bevoegde overheid.
Art. 2.7.6.6. Betaling van de door de bevoegde overheid gemaakte onkosten	Art. 2.7.6.6. Betaling van de door de bevoegde overheid gemaakte onkosten
§ 1. Degene die aansprakelijk is voor de gebeurtenis waardoor een schip is gezonken, vergaan, gestrand of verlaten, en bij gebreke van dergelijke aansprakelijke, de scheepseigenaar, is aan de bevoegde overheid de betaling verschuldigd van de onkosten die voor deze overheid voortvloeien uit de ambtshalve, krachtens artikel 2.7.6.4 uitgevoerde maatregelen.	§ 1. Degene die aansprakelijk is voor de gebeurtenis waardoor **een zeeschip** is gezonken, vergaan, gestrand of verlaten, en bij gebreke van dergelijke aansprakelijke, de scheepseigenaar, is aan de bevoegde overheid de betaling verschuldigd van de onkosten die voor deze overheid voortvloeien uit de ambtshalve, krachtens artikel 2.7.6.4 uitgevoerde maatregelen.
In geen geval zijn de in het vorige lid bedoelde schuldenaars gerechtigd hun aansprakelijkheid te beperken.	In geen geval zijn de in het vorige lid bedoelde schuldenaars gerechtigd hun aansprakelijkheid te beperken.
§ 2. De in paragraaf 1 bedoelde vordering is bevoorrecht op de bedragen die, wegens het verlies van het schip of wegens de gebeurtenis waardoor het schip is gezonken, vergaan, gestrand of verlaten of waardoor de betrokken zaak in zee is terechtgekomen, verschuldigd zijn door de verzekeraars van de eigen schade of van de aansprakelijkheid van de personen die krachtens dit hoofdstuk van de bevoegde overheid schuldenaar zijn.	§ 2. De in paragraaf 1 bedoelde vordering is bevoorrecht op de bedragen die, wegens het verlies van het **zeeschip** of wegens de gebeurtenis waardoor het **zeeschip** is gezonken, vergaan, gestrand of verlaten of waardoor de betrokken zaak in zee is terechtgekomen, verschuldigd zijn door de verzekeraars van de eigen schade of van de aansprakelijkheid van de personen die krachtens dit hoofdstuk van de bevoegde overheid schuldenaar zijn.
De bevoegde overheid mag deze verzekeraars rechtstreeks aanspreken.	De bevoegde overheid mag deze verzekeraars rechtstreeks aanspreken.
Geen enkele betaling door deze verzekeraars bevrijdt zolang de vorderingen van de bevoegde overheid niet zijn voldaan.	Geen enkele betaling door deze verzekeraars bevrijdt zolang de vorderingen van de bevoegde overheid niet zijn voldaan.
Art. 2.7.6.7. Aanhouding, beslag en verkoop	Art. 2.7.6.7. Aanhouding, beslag en verkoop
§ 1. Bij de uitoefening van de in artikel 2.7.6.4 bedoelde bevoegdheden kan de bevoegde overheid het schip of wrak en alle betrokken zaken ambtshalve en zonder rechterlijke machtiging aanhouden en in beslag nemen.	§ 1. Bij de uitoefening van de in artikel 2.7.6.4 bedoelde bevoegdheden kan de bevoegde overheid het **zeeschip** of wrak en alle betrokken zaken ambtshalve en zonder rechterlijke machtiging aanhouden en in beslag nemen.
Ingeval de bevoegde overheid vermoedt door de schuld van een schip schade te hebben geleden, kan zij elk schip waarvan de aansprakelijkheid in het gedrang kan komen, ambtshalve en zonder rechterlijke machtiging aanhouden en in beslag nemen.	Ingeval de bevoegde overheid vermoedt door de schuld van een **zeeschip** schade te hebben geleden, kan zij elk **zeeschip** waarvan de aansprakelijkheid in het gedrang kan komen, ambtshalve en zonder rechterlijke machtiging aanhouden en in beslag nemen.
De personeelsleden van de overheid belast met het aanhouden en in beslag nemen worden aangeduid door de Koning.	De personeelsleden van de overheid belast met het aanhouden en in beslag nemen worden aangeduid door de Koning.
§ 2. Het schip, het wrak of de zaak waarop overeenkomstig paragraaf 1 beslag is gelegd wordt vrijgegeven als overeenkomstig artikel	§ 2. Het **zeeschip**, het wrak of de zaak waarop overeenkomstig paragraaf 1 beslag is gelegd wordt vrijgegeven als overeenkomstig artikel

2.7.6.5 het voorschot of de zekerheid is verschaft.	2.7.6.5 het voorschot of de zekerheid is verschaft.
§ 3. De bevoegde overheid die een schip, een wrak of een andere zaak heeft laten verwijderen of die schuldeiser is voor schade veroorzaakt door de schuld van een schip, heeft in geval van niet-betaling het recht, het zeeschip of de andere zaken te verkopen en zich, bij voorrang op elke andere schuldeiser, te doen betalen uit de prijs.	§ 3. De bevoegde overheid die een **zeeschip**, een wrak of een andere zaak heeft laten verwijderen of die schuldeiser is voor schade veroorzaakt door de schuld van een **zeeschip**, heeft in geval van niet-betaling het recht, het zeeschip of de andere zaken te verkopen en zich, bij voorrang op elke andere schuldeiser, te doen betalen uit de prijs.
Het saldo van de verkoopopbrengst wordt in de Deposito- en Consignatiekas gestort ten name van de eigenaars, indien deze gekend zijn, of van degene die van zijn rechten zal doen blijken.	Het saldo van de verkoopopbrengst wordt in de Deposito- en Consignatiekas gestort ten name van de eigenaars, indien deze gekend zijn, of van degene die van zijn rechten zal doen blijken.
§ 4. Ingeval het schip, het wrak of de zaak waarop overeenkomstig paragraaf 1 beslag is gelegd door zijn eigenaar niet wordt teruggenomen, kan de bevoegde overheid deze verkopen.	§ 4. Ingeval het **zeeschip**, het wrak of de zaak waarop overeenkomstig paragraaf 1 beslag is gelegd door zijn eigenaar niet wordt teruggenomen, kan de bevoegde overheid deze verkopen.
Daartoe laat de overheid, onverminderd paragraaf 6, voorafgaand aan de verkoop en met vijftien dagen tussentijd, twee mededelingen van de verrichte berging verschijnen, met opgave van de merken en kentekens van de zaken en met het verzoek tot elke rechthebbende, van zijn rechten te doen blijken en de kosten van de verwijdering, wegruiming of andere maatregelen te betalen binnen de dertig dagen te rekenen van de datum van verschijning van de laatste mededeling. De mededelingen worden bekendgemaakt :	Daartoe laat de overheid, onverminderd paragraaf 6, voorafgaand aan de verkoop en met vijftien dagen tussentijd, twee mededelingen van de verrichte berging verschijnen, met opgave van de merken en kentekens van de zaken en met het verzoek tot elke rechthebbende, van zijn rechten te doen blijken en de kosten van de verwijdering, wegruiming of andere maatregelen te betalen binnen de dertig dagen te rekenen van de datum van verschijning van de laatste mededeling. De mededelingen worden bekendgemaakt :
1°) in het Belgisch Staatsblad;	1°) in het Belgisch Staatsblad;
2°) op de website van het Belgisch Scheepsregister;	2°) op de website van het Belgisch Scheepsregister;
3°) op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.	3°) op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.
Na het verstrijken van die termijn verkoopt de overheid de wrakken, tuigen of zaken.	Na het verstrijken van die termijn verkoopt de overheid de wrakken, tuigen of zaken.
De opbrengst van de verkoop wordt in de Deposito- en Consignatiekas gestort ten name van degene die van zijn rechten zal doen blijken, onder aftrek van de door de bevoegde overheid gemaakte onkosten.	De opbrengst van de verkoop wordt in de Deposito- en Consignatiekas gestort ten name van degene die van zijn rechten zal doen blijken, onder aftrek van de door de bevoegde overheid gemaakte onkosten.
§ 5. De bedragen die bij toepassing van de paragrafen 3 en 4 in de Deposito- en Consignatiekas worden gestort, vervallen aan de bevoegde overheid na verloop van één jaar te rekenen van de datum van de storting, als	§ 5. De bedragen die bij toepassing van de paragrafen 3 en 4 in de Deposito- en Consignatiekas worden gestort, vervallen aan de bevoegde overheid na verloop van één jaar te rekenen van de datum van de storting, als binnen

binnen die periode niemand van zijn rechten heeft doen blijken.	die periode niemand van zijn rechten heeft doen blijken.
§ 6. Is overeenkomstig het advies van de bevoegde overheid de geborgen lading aan bederf onderhevig of reeds beschadigd, of is van hetgeen verwijderd of opgeruimd bij onderhandse verkoop een grotere netto-opbrengst te verwachten dan kan de verkoop geheel of gedeeltelijk onderhands geschieden, zonder dat de in paragraaf 4 vermelde bekendmakings- en termijnvoorschriften moeten worden nageleefd.	§ 6. Is overeenkomstig het advies van de bevoegde overheid de geborgen lading aan bederf onderhevig of reeds beschadigd, of is van hetgeen verwijderd of opgeruimd bij onderhandse verkoop een grotere netto-opbrengst te verwachten dan kan de verkoop geheel of gedeeltelijk onderhands geschieden, zonder dat de in paragraaf 4 vermelde bekendmakings- en termijnvoorschriften moeten worden nageleefd.
§ 7. Voor de toepassing van dit artikel worden als schade geleden door de bevoegde overheid aangemerkt, onder meer :	§ 7. Voor de toepassing van dit artikel worden als schade geleden door de bevoegde overheid aangemerkt, onder meer :
1° schade aan kunstwerken, zelfs in volle zee gelegen, waarvoor deze overheid instaat;	1° schade aan kunstwerken, zelfs in volle zee gelegen, waarvoor deze overheid instaat;
2° de kosten van maatregelen genomen ter voorkoming of vermindering van schade alsook deze van maatregelen ter voorkoming of vermindering van door zulke maatregelen veroorzaakte schade;	2° de kosten van maatregelen genomen ter voorkoming of vermindering van schade alsook deze van maatregelen ter voorkoming of vermindering van door zulke maatregelen veroorzaakte schade;
3° schade berokkend bij de nakoming van de in artikel 2.7.6.3 bedoelde verplichtingen;	3° schade berokkend bij de nakoming van de in artikel 2.7.6.3 bedoelde verplichtingen;
4° schade berokkend bij de uitoefening van de in artikel 2.7.6.4 bedoelde bevoegdheden;	4° schade berokkend bij de uitoefening van de in artikel 2.7.6.4 bedoelde bevoegdheden;
5° de onkosten bedoeld in artikel 2.7.6.6;	5° de onkosten bedoeld in artikel 2.7.6.6;
6° schade bedoeld in de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België.	6° schade bedoeld in de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België.
Afdeling 2. - Exclusieve economische zone	Afdeling 2. - Exclusieve economische zone
Art. 2.7.6.8. WRC-Verdrag	Art. 2.7.6.8. WRC-Verdrag
De rechtstreeks werkende bepalingen van het WRC-Verdrag, in het bijzonder deze betreffende de bevoegdheden van de overheid en de verplichtingen van de geregistreerde eigenaar en de exploitant van het schip zijn van toepassing op wrakken in de Belgische exclusieve economische zone.	De rechtstreeks werkende bepalingen van het WRC-Verdrag, in het bijzonder deze betreffende de bevoegdheden van de overheid en de verplichtingen van de geregistreerde eigenaar en de exploitant van het **zeeschip** zijn van toepassing op wrakken in de Belgische exclusieve economische zone.
In geen geval zijn de in het vorige lid bedoelde geregistreerde eigenaar en de exploitant gerechtigd hun aansprakelijkheid te beperken.	In geen geval zijn de in het vorige lid bedoelde geregistreerde eigenaar en de exploitant gerechtigd hun aansprakelijkheid te beperken.
Art. 2.7.6.10. Bevoegdheden van de bevoegde overheid	Art. 2.7.6.10. Bevoegdheden van de bevoegde overheid
§ 1. De bevoegde overheid oefent alle bevoegdheden uit die het WRC-Verdrag met betrekking tot wrakken in de Belgische economische zone toekent aan de Staat.	§ 1. De bevoegde overheid oefent alle bevoegdheden uit die het WRC-Verdrag met betrekking tot wrakken in de Belgische economische zone toekent aan de Staat.

§ 2. In het bijzonder kan de bevoegde overheid met het oog op de lokalisering en markering van wrakken aan de geregistreerde eigenaar, de exploitant van het schip en alle betrokken derden nadere verplichtingen opleggen, met inbegrip van termijnen.	§ 2. In het bijzonder kan de bevoegde overheid met het oog op de lokalisering en markering van wrakken aan de geregistreerde eigenaar, de exploitant van het **zeeschip** en alle betrokken derden nadere verplichtingen opleggen, met inbegrip van termijnen.
Art. 2.7.6.12. Melding van wrakken	Art. 2.7.6.12. Melding van wrakken
§ 1. De kapitein en de exploitant van een Belgisch schip dat betrokken is geraakt bij een maritiem ongeval, dat geleid heeft tot een wrak, moet dit onverwijld melden aan de bevoegde overheid van de getroffen Staat. Zodra door de kapitein of de exploitant van het schip aan de meldingsplicht uit hoofde van dit artikel is voldaan, is de ander daarvan ontslagen.	§ 1. De kapitein en de exploitant van een Belgisch **zeeschip** dat betrokken is geraakt bij een maritiem ongeval, dat geleid heeft tot een wrak, moet dit onverwijld melden aan de bevoegde overheid van de getroffen Staat. Zodra door de kapitein of de exploitant van het **zeeschip** aan de meldingsplicht uit hoofde van dit artikel is voldaan, is de ander daarvan ontslagen.
§ 2. De in paragraaf 1 bedoelde verplichting geldt in alle zeegebieden en andere delen van het grondgebied van de Partijen bij het WRC-Verdrag waarop de regeling van dat verdrag van toepassing is.	§ 2. De in paragraaf 1 bedoelde verplichting geldt in alle zeegebieden en andere delen van het grondgebied van de Partijen bij het WRC-Verdrag waarop de regeling van dat verdrag van toepassing is.
§ 3. In de in paragraaf 1 bedoelde meldingen worden de naam en het hoofdkantoor van de geregistreerde eigenaar en alle relevante gegevens aangegeven die voor de getroffen Staat nodig zijn ten einde te bepalen of het wrak een gevaar vormt in de zin van artikel 6 van het WRC-Verdrag, waaronder :	§ 3. In de in paragraaf 1 bedoelde meldingen worden de naam en het hoofdkantoor van de geregistreerde eigenaar en alle relevante gegevens aangegeven die voor de getroffen Staat nodig zijn ten einde te bepalen of het wrak een gevaar vormt in de zin van artikel 6 van het WRC-Verdrag, waaronder :
1° de precieze locatie van het wrak;	1° de precieze locatie van het wrak;
2° het type, de omvang en constructie van het wrak;	2° het type, de omvang en constructie van het wrak;
3° de aard van de schade aan en de toestand van het wrak;	3° de aard van de schade aan en de toestand van het wrak;
4° de aard en kwantiteit van de lading, in het bijzonder alle gevaarlijke en schadelijke stoffen; en	4° de aard en kwantiteit van de lading, in het bijzonder alle gevaarlijke en schadelijke stoffen; en
5° de hoeveelheden en soorten olie, met inbegrip van bunkerolie en smeerolie, aan boord.	5° de hoeveelheden en soorten olie, met inbegrip van bunkerolie en smeerolie, aan boord.
Art. 2.7.7.2. Begrippen	Art. 2.7.7.2. Begrippen
In dit hoofdstuk wordt verstaan onder :	In dit hoofdstuk wordt verstaan onder :
1° "bevoegde onderzoeksinstantie" : een onderzoeksinstantie van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte die is aangeduid als onderzoeksinstantie in uitvoering van artikel 8 van Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn	1° "bevoegde onderzoeksinstantie" : een onderzoeksinstantie van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte die is aangeduid als onderzoeksinstantie in uitvoering van artikel 8 van Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn

2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad;	2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad;
2° "binnenschip", in afwijking van artikel 1.1.1.3, § 1, 9° : elk schip dat wegens zijn constructie uitsluitend of in hoofdzaak gebruikt wordt of geschikt is om te worden gebruikt op de binnenwateren;	2° "binnenschip", in afwijking van artikel 1.1.1.3, § 1, 9° : elk schip dat wegens zijn constructie uitsluitend of in hoofdzaak gebruikt wordt of geschikt is om te worden gebruikt op de binnenwateren;
3° "ro-ro-veerboot" : een zeeschip voor passagiersvervoer dat de nodige voorzieningen heeft om weg- of spoorvoertuigen het zeeschip op en af te laten rijden en dat meer dan twaalf passagiers vervoert;	3° "ro-ro-veerboot" : een zeeschip voor passagiersvervoer dat de nodige voorzieningen heeft om weg- of spoorvoertuigen het zeeschip op en af te laten rijden en dat meer dan twaalf passagiers **kan vervoeren**;
4° "hogesnelheidspassagiersschip" : een zeeschip dat bestemd is voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers, dat een maximale snelheid kan bereiken, in meter per seconde (m/s), gelijk of hoger dan 3,7 ^{0,1667}, waarbij "" gelijk is aan het volume van verplaatsing dat overeenstemt met de verwachte waterlijn (m^3), met uitsluiting van schepen waarvan de romp in staat van exploitatie zonder diepgang volledig wordt gedragen boven het wateroppervlak door aerodynamische krachten die worden verwekt door het grondeffect;	4° "hogesnelheidspassagiersschip" : een zeeschip dat bestemd is voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers, dat een maximale snelheid kan bereiken, in meter per seconde (m/s), gelijk of hoger dan 3,7 ^{0,1667}, waarbij "" gelijk is aan het volume van verplaatsing dat overeenstemt met de verwachte waterlijn (m^3), met uitsluiting van schepen waarvan de romp in staat van exploitatie zonder diepgang volledig wordt gedragen boven het wateroppervlak door aerodynamische krachten die worden verwekt door het grondeffect;
5° "scheepvaartongeval" : een gebeurtenis of een opeenvolging van gebeurtenissen, die een van de volgende feiten, die rechtstreeks in verband staan met de activiteiten van een zeeschip, met zich heeft meegebracht :	5° "scheepvaartongeval" : een gebeurtenis of een opeenvolging van gebeurtenissen, die een van de volgende feiten, die rechtstreeks in verband staan met de activiteiten van een zeeschip, met zich heeft meegebracht :
a) de dood of ernstige verwondingen van een persoon ten gevolge van de exploitatie van een zeeschip of in verband daarmee; of	a) de dood of ernstige verwondingen van een persoon ten gevolge van de exploitatie van een zeeschip of in verband daarmee; of
b) het overboord slaan van een persoon veroorzaakt door de bewegingen van het zeeschip of dat in verband staat met deze bewegingen; of	b) het overboord slaan van een persoon veroorzaakt door de bewegingen van het zeeschip of dat in verband staat met deze bewegingen; of
c) het verlies, het verondersteld verlies of het verlaten van een zeeschip; of	c) het verlies, het verondersteld verlies of het verlaten van een zeeschip; of
d) materiële schade geleden door een zeeschip; of	d) materiële schade geleden door een zeeschip; of
e) de stranding van een zeeschip, de beschadiging ervan of zijn betrokkenheid bij een aanvaring; of	e) de stranding van een zeeschip, de beschadiging ervan of zijn betrokkenheid bij een aanvaring; of
f) materiële schade veroorzaakt door de exploitatie van een zeeschip of die verband houdt met deze exploitatie; of	f) materiële schade veroorzaakt door de exploitatie van een zeeschip of die verband houdt met deze exploitatie; of
g) milieuschade die voortvloeit uit de schade aan een of meer zeeschepen welke is veroorzaakt door de exploitatie van een of meer zeeschepen;	g) milieuschade die voortvloeit uit de schade aan een of meer zeeschepen welke is veroorzaakt door de exploitatie van een of meer zeeschepen;

6° "ernstig scheepvaartongeval" : een scheepvaartongeval dat niet als een zeer ernstig scheepvaartongeval wordt beschouwd en dat ten gevolge van een brand, een ontploffing, een aanvaring, een stranding, een contact, schade door zwaar weer, ijsschade, een scheur of vermoedelijke schade aan de romp of een andere gebeurtenis met zich meegebracht heeft :	6° "ernstig scheepvaartongeval" : een scheepvaartongeval dat niet als een zeer ernstig scheepvaartongeval wordt beschouwd en dat ten gevolge van een brand, een ontploffing, een aanvaring, een stranding, een contact, schade door zwaar weer, ijsschade, een scheur of vermoedelijke schade aan de romp of een andere gebeurtenis met zich meegebracht heeft :
a) structurele schade die de zeewaardigheid van het zeeschip aantast; of	a) structurele schade die de zeewaardigheid van het zeeschip aantast; of
b) vervuiling, ongeacht de omvang ervan; of	b) vervuiling, ongeacht de omvang ervan; of
c) een defect waardoor het zeeschip moet gesleept worden of waardoor er bijstand van de wal nodig is;	c) een defect waardoor het zeeschip moet gesleept worden of waardoor er bijstand van de wal nodig is;
7° "zeer ernstig scheepvaartongeval" : een scheepvaartongeval dat met zich meegebracht heeft :	7° "zeer ernstig scheepvaartongeval" : een scheepvaartongeval dat met zich meegebracht heeft :
a) het volledig verlies van het zeeschip; of	a) het volledig verlies van het zeeschip; of
b) het verlies van mensenlevens; of	b) het verlies van mensenlevens; of
c) zware vervuiling;	c) zware vervuiling;
8° "incident" : een voorval veroorzaakt door de exploitatie van een zeeschip of in verband daarmee zodat het zeeschip of een persoon in gevaar wordt gebracht of waardoor ernstige schade zou kunnen worden toegebracht hetzij aan het zeeschip of zijn constructie, hetzij aan het leefmilieu;	8° "incident" : een voorval veroorzaakt door de exploitatie van een zeeschip of in verband daarmee zodat het zeeschip of een persoon in gevaar wordt gebracht of waardoor ernstige schade zou kunnen worden toegebracht hetzij aan het zeeschip of zijn constructie, hetzij aan het leefmilieu;
9° "veiligheidsonderzoek" : een onderzoek, bij een scheepvaartongeval of incident, dat tot doel heeft ongevallen en incidenten met een zeeschip in de toekomst te voorkomen, met inbegrip van het verzamelen en het analyseren van gegevens, het identificeren van de oorzakelijke factoren en het doen van de nodige veiligheidsaanbevelingen;	9° "veiligheidsonderzoek" : een onderzoek, bij een scheepvaartongeval of incident, dat tot doel heeft ongevallen en incidenten met een zeeschip in de toekomst te voorkomen, met inbegrip van het verzamelen en het analyseren van gegevens, het identificeren van de oorzakelijke factoren en het doen van de nodige veiligheidsaanbevelingen;
10° "de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke Staat" : de Staat die de verantwoordelijkheid voor het veiligheidsonderzoek opneemt conform het onderling akkoord tussen de Staten die een aanzienlijk belang hebben;	10° "de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke Staat" : de Staat die de verantwoordelijkheid voor het veiligheidsonderzoek opneemt conform het onderling akkoord tussen de Staten die een aanzienlijk belang hebben;
11° "ernstige verwondingen" : verwondingen van een persoon opgelopen tijdens een scheepvaartongeval die een werkonbekwaamheid van tweeënzeventig uur met zich brengen; deze werkonbekwaamheid vangt aan binnen zeven dagen volgend op de dag waarop de verwondingen veroorzaakt zijn;	11° "ernstige verwondingen" : verwondingen van een persoon opgelopen tijdens een scheepvaartongeval die een werkonbekwaamheid van **minstens** tweeënzeventig uur met zich brengen; deze werkonbekwaamheid vangt aan binnen zeven dagen volgend op de dag waarop de verwondingen veroorzaakt zijn;

12° "Staat die een aanzienlijk belang heeft" : een Staat :	12° "Staat die een aanzienlijk belang heeft" : een Staat :
a) die de vlagstaat is van het zeeschip dat het voorwerp van het onderzoek uitmaakt; of	a) die de vlagstaat is van het zeeschip dat het voorwerp van het onderzoek uitmaakt; of
b) in wiens binnenwateren of territoriale zee een scheepvaartongeval heeft plaatsgevonden; of	b) in wiens binnenwateren of territoriale zee een scheepvaartongeval heeft plaatsgevonden; of
c) waar een scheepvaartongeval ernstige schade toegebracht heeft of gedreigd heeft toe te brengen aan het leefmilieu van de Staat of aan de zeegebieden waarover hij krachtens internationaal recht rechtsbevoegdheid heeft; of	c) waar een scheepvaartongeval ernstige schade toegebracht heeft of gedreigd heeft toe te brengen aan het leefmilieu van de Staat of aan de zeegebieden waarover hij krachtens internationaal recht rechtsbevoegdheid heeft; of
d) waar de gevolgen van een scheepvaartongeval ernstige schade toegebracht hebben of gedreigd hebben toe te brengen hetzij aan de Staat zelf hetzij aan de kunstmatige eilanden, installaties of werken waarover hij rechtsbevoegdheid heeft; of	d) waar de gevolgen van een scheepvaartongeval ernstige schade toegebracht hebben of gedreigd hebben toe te brengen hetzij aan de Staat zelf hetzij aan de kunstmatige eilanden, installaties of werken waarover hij rechtsbevoegdheid heeft; of
e) waarvan een scheepvaartongeval het leven gekost heeft of ernstige verwondingen heeft toegebracht aan onderdanen van deze Staat; of	e) waarvan een scheepvaartongeval het leven gekost heeft of ernstige verwondingen heeft toegebracht aan onderdanen van deze Staat; of
f) die over belangrijke informatie beschikt die nuttig kan zijn voor het onderzoek; of	f) die over belangrijke informatie beschikt die nuttig kan zijn voor het onderzoek; of
g) die laatst werd aangelopen door een ro-ro-veerboot of een hogesnelheidspassagiersschip, betrokken bij een scheepvaartongeval of incident buiten de territoriale zee van de lidstaten van de Europese Economische Ruimte; of	g) die laatst werd aangelopen door een ro-ro-veerboot of een hogesnelheidspassagiersschip, betrokken bij een scheepvaartongeval of incident buiten de territoriale zee van de lidstaten van de Europese Economische Ruimte; of
h) die, om welke andere reden ook, belangen doet gelden die belangrijk worden geacht door de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke Staat;	h) die, om welke andere reden ook, belangen doet gelden die belangrijk worden geacht door de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke Staat;
13° "VDR" : een reisgegevensrecorder die voldoet aan de prestatienormen van Resolutie A.861 (20) van de algemene vergadering van de IMO van 27 november 1997 en van Resolutie MSC.163(78) van de maritieme veiligheidscommissie van de IMO en aan de keuringsnormen van IEC-norm Nr. 61996;	13° "VDR" : een reisgegevensrecorder die voldoet aan de prestatienormen van Resolutie A.861 (20) van de algemene vergadering van de IMO van 27 november 1997 en van Resolutie MSC.163(78) van de maritieme veiligheidscommissie van de IMO en aan de keuringsnormen van IEC-norm Nr. 61996;
14° "veiligheidsaanbeveling" : elk voorstel, ook ten behoeve van registratie en controle :	14° "veiligheidsaanbeveling" : elk voorstel, ook ten behoeve van registratie en controle :
a) van de bevoegde onderzoeksinstantie die het veiligheidsonderzoek verricht of leidt, dat gebaseerd is op uit dat onderzoek verkregen informatie; of, in voorkomend geval,	a) van de bevoegde onderzoeksinstantie die het veiligheidsonderzoek verricht of leidt, dat gebaseerd is op uit dat onderzoek verkregen informatie; of, in voorkomend geval,
b) van de Europese Commissie op basis van een abstracte gegevensanalyse en de resultaten van uitgevoerde veiligheidsonderzoeken;	b) van de Europese Commissie op basis van een abstracte gegevensanalyse en de resultaten van uitgevoerde veiligheidsonderzoeken;

15° "EMCIP-databank" : de Europese elektronische databank die door de Europese Commissie wordt opgezet onder de naam "Europees Informatieplatform voor scheepvaartongevallen" (European Marine Casualty Information Platform - EMCIP);	15° "EMCIP-databank" : de Europese elektronische databank die door de Europese Commissie wordt opgezet onder de naam "Europees Informatieplatform voor scheepvaartongevallen" (European Marine Casualty Information Platform - EMCIP);
16° "onderzoekers" : de met het uitvoeren van een veiligheidsonderzoek belaste personeelsleden van de Federale Instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen bedoeld in artikel II.4.38;	16° "onderzoekers" : de met het uitvoeren van een veiligheidsonderzoek belaste personeelsleden van de Federale Instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen bedoeld in artikel II.4.38;
17° "exploitant" : de natuurlijke persoon of de rechtspersoon die, als eigenaar of voor rekening van de eigenaar, dan wel als rompbevrachter, één of meer zeeschepen exploiteert;	17° "exploitant" : de natuurlijke persoon of de rechtspersoon die, als eigenaar of voor rekening van de eigenaar, dan wel als rompbevrachter, één of meer zeeschepen exploiteert;
18° "havenbestuur" : de publiekrechtelijke rechtspersoon die door de bevoegde regelgever belast is met het beheer en de exploitatie van een haven;	18° "havenbestuur" : de publiekrechtelijke rechtspersoon die door de bevoegde regelgever belast is met het beheer en de exploitatie van een haven;
19° "schip/haven raakvlak" : interacties die plaatsvinden wanneer een zeeschip rechtstreeks en onmiddellijk betrokken is bij acties die gepaard gaan met de verplaatsing van personen of goederen, dan wel verlening van havendiensten aan of vanuit het zeeschip.	19° "schip/haven raakvlak" : interacties die plaatsvinden wanneer een zeeschip rechtstreeks en onmiddellijk betrokken is bij acties die gepaard gaan met de verplaatsing van personen of goederen, dan wel verlening van havendiensten aan of vanuit het zeeschip.
	20° “de Minister” : de minister bevoegd voor de Federale Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen;
	21° “exploitant”: de natuurlijke of de rechtspersoon die, als eigenaar of voor rekening van de eigenaar dan wel als bevrachter, één of meer schepen exploiteert.
Art. 2.7.7.5. De Federale Instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen	Art. 2.7.7.5. De Federale Instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen
Onder de benaming "Federale Instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen", afgekort "FOSO", wordt een onderzoeksinstantie opgericht.	Onder de benaming "Federale Instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen", afgekort "FOSO", wordt een onderzoeksinstantie opgericht **bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer**.
De FOSO is wat betreft haar organisatie, juridische structuur en besluitvorming autonoom en functioneel onafhankelijk van iedere partij of instantie waarvan de belangen strijdig zouden kunnen zijn met de haar toevertrouwde opdrachten.	De FOSO is wat betreft haar organisatie, juridische structuur en besluitvorming autonoom en functioneel onafhankelijk van iedere partij of instantie waarvan de belangen strijdig zouden kunnen zijn met de haar toevertrouwde opdrachten.
Art. 2.7.7.9. Leiding van en deelname aan het veiligheidsonderzoek	Art. 2.7.7.9. Leiding van en deelname aan het veiligheidsonderzoek
§ 1. In beginsel wordt naar elk scheepvaartongeval of incident slechts één veiligheidsonderzoek verricht.	§ 1. In beginsel wordt naar elk scheepvaartongeval of incident slechts één veiligheidsonderzoek verricht.

Bij veiligheidsonderzoeken waarbij twee of meer bevoegde onderzoeksinstanties, waaronder de FOSO, zijn betrokken, werkt de FOSO samen met de bevoegde overheidsinstanties van Staten die een aanzienlijk belang hebben ten einde spoedig overeen te komen welke de verantwoordelijke bevoegde onderzoeksinstantie is die het veiligheidsonderzoek leidt. De FOSO stelt alles in het werk om overeenstemming over de onderzoeksprocedures te bereiken. In het kader van deze overeenstemming hebben de bevoegde onderzoeksinstanties van andere Staten die een aanzienlijk belang hebben, dezelfde rechten en toegang tot getuigen en bewijsmateriaal als de FOSO. De FOSO neemt het standpunt van de bevoegde onderzoeksinstanties van Staten die een aanzienlijk belang hebben in overweging.	Bij veiligheidsonderzoeken waarbij twee of meer bevoegde onderzoeksinstanties, waaronder de FOSO, zijn betrokken, werkt de FOSO samen met de bevoegde overheidsinstanties van Staten die een aanzienlijk belang hebben ten einde spoedig overeen te komen welke de verantwoordelijke bevoegde onderzoeksinstantie is die het veiligheidsonderzoek leidt. De FOSO stelt alles in het werk om overeenstemming over de onderzoeksprocedures te bereiken. In het kader van deze overeenstemming hebben de bevoegde onderzoeksinstanties van andere Staten die een aanzienlijk belang hebben, dezelfde rechten en toegang tot getuigen en bewijsmateriaal als de FOSO. De FOSO neemt het standpunt van de bevoegde onderzoeksinstanties van Staten die een aanzienlijk belang hebben in overweging.
De FOSO beperkt het verrichten van parallelle veiligheidsonderzoeken naar eenzelfde scheepvaartongeval of incident strikt tot uitzonderlijke gevallen. In dergelijke gevallen meldt de FOSO de redenen voor het verrichten van zulke parallelle onderzoeken aan de Europese Commissie. De FOSO werkt samen met de bevoegde onderzoeksinstanties die parallelle veiligheidsonderzoeken verrichten. In het bijzonder wisselt de FOSO met de betrokken bevoegde onderzoeksinstanties alle relevante informatie uit welke zij in de loop van haar veiligheidsonderzoek vergaart, met name teneinde, voor zover mogelijk, gedeelde conclusies te bereiken.	De FOSO beperkt het verrichten van parallelle veiligheidsonderzoeken naar eenzelfde scheepvaartongeval of incident strikt tot uitzonderlijke gevallen. In dergelijke gevallen meldt de FOSO de redenen voor het verrichten van zulke parallelle onderzoeken aan de Europese Commissie. De FOSO werkt samen met de bevoegde onderzoeksinstanties die parallelle veiligheidsonderzoeken verrichten. In het bijzonder wisselt de FOSO met de betrokken bevoegde onderzoeksinstanties alle relevante informatie uit welke zij in de loop van haar veiligheidsonderzoek vergaart, met name teneinde, voor zover mogelijk, gedeelde conclusies te bereiken.
De FOSO neemt geen maatregelen die de uitvoering van een veiligheidsonderzoek onrechtmatig beletten, opschorten of vertragen.	De FOSO neemt geen maatregelen die de uitvoering van een veiligheidsonderzoek onrechtmatig beletten, opschorten of vertragen.
§ 2. Onverminderd paragraaf 1, blijft de FOSO verantwoordelijk voor het veiligheidsonderzoek en de coördinatie met andere bevoegde onderzoeksinstanties van Staten die een aanzienlijk belang hebben, totdat in onderling overleg is vastgesteld welke de in hoofdzaak voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke bevoegde onderzoeksinstantie is.	§ 2. Onverminderd paragraaf 1, blijft de FOSO verantwoordelijk voor het veiligheidsonderzoek en de coördinatie met andere bevoegde onderzoeksinstanties van Staten die een aanzienlijk belang hebben, totdat in onderling overleg is vastgesteld welke de in hoofdzaak voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijke bevoegde onderzoeksinstantie is.
§ 3. Onverminderd de verplichtingen uit hoofde van deze titel en van het internationaal recht mag de FOSO de leiding van een veiligheidsonderzoek of specifieke taken voor	§ 3. Onverminderd de verplichtingen uit hoofde van deze titel en van het internationaal recht mag de FOSO de leiding van een veiligheidsonderzoek of specifieke taken voor het verrichten van zulk

het verrichten van zulk veiligheidsonderzoek, per geval en in onderlinge overeenstemming aan een andere bevoegde onderzoeksinstantie delegeren.	veiligheidsonderzoek, per geval en in onderlinge overeenstemming aan een andere bevoegde onderzoeksinstantie delegeren.
§ 4. Wanneer een ro-ro-veerboot of een hogesnelheidspassagiersschip bij een scheepvaartongeval of incident betrokken is, wordt de procedure tot veiligheidsonderzoek ingeleid door de FOSO indien het scheepvaartongeval of incident heeft plaatsgevonden in de Belgische maritieme zones of indien het in volle zee heeft plaatsgevonden en indien België het laatste land is dat door de ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersschip is aangelopen. De FOSO blijft verantwoordelijk voor het veiligheidsonderzoek en de coördinatie met de bevoegde onderzoeksinstanties van Staten die een aanzienlijk belang hebben, totdat in onderlinge overeenstemming is vastgesteld welke bevoegde onderzoeksinstantie in hoofdzaak voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijk is.	§ 4. Wanneer een ro-ro-veerboot of een hogesnelheidspassagiersschip bij een scheepvaartongeval of incident betrokken is, wordt de procedure tot veiligheidsonderzoek ingeleid door de FOSO indien het scheepvaartongeval of incident heeft plaatsgevonden in de Belgische maritieme zones of**,** indien het in volle zee heeft plaatsgevonden en indien België het laatste land is dat door de ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersschip is aangelopen. De FOSO blijft verantwoordelijk voor het veiligheidsonderzoek en de coördinatie met de bevoegde onderzoeksinstanties van Staten die een aanzienlijk belang hebben, totdat in onderlinge overeenstemming is vastgesteld welke bevoegde onderzoeksinstantie in hoofdzaak voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijk is.
§ 5. Wanneer twee of meer bevoegde onderzoeksinstanties, waaronder de FOSO, bij een veiligheidsonderzoek betrokken zijn, brengt de FOSO de kosten van haar activiteiten niet in rekening.	§ 5. Wanneer twee of meer bevoegde onderzoeksinstanties, waaronder de FOSO, bij een veiligheidsonderzoek betrokken zijn, brengt de FOSO de kosten van haar activiteiten niet in rekening.
Indien de FOSO niet bij het veiligheidsonderzoek betrokken is en om bijstand wordt verzocht, maakt de FOSO met de bij het veiligheidsonderzoek betrokken bevoegde onderzoeksinstanties afspraken over de vergoeding van de kosten.	Indien de FOSO niet bij het veiligheidsonderzoek betrokken is en om bijstand wordt verzocht, maakt de FOSO met de bij het veiligheidsonderzoek betrokken bevoegde onderzoeksinstanties afspraken over de vergoeding van de kosten.
§ 6. Indien de FOSO de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijk bevoegde onderzoeksinstantie is, stelt ze de omvang en praktische regelingen voor het verrichten van veiligheidsonderzoeken vast in samenwerking met de bevoegde onderzoeksinstanties van Staten die een aanzienlijk belang hebben, op de wijze die de FOSO het meest geschikt acht om de doelstellingen bedoeld in artikel 2.7.7.4 te verwezenlijken en om toekomstige scheepvaartongevallen en incidenten te voorkomen.	§ 6. Indien de FOSO de voor het veiligheidsonderzoek verantwoordelijk bevoegde onderzoeksinstantie is, stelt ze de omvang en praktische regelingen voor het verrichten van veiligheidsonderzoeken vast in samenwerking met de bevoegde onderzoeksinstanties van Staten die een aanzienlijk belang hebben, op de wijze die de FOSO het meest geschikt acht om de doelstellingen bedoeld in artikel 2.7.7.4 te verwezenlijken en om toekomstige scheepvaartongevallen en incidenten te voorkomen.
§ 7. De medewerking van de FOSO aan een veiligheidsonderzoek dat wordt verricht door een derde land dat een aanzienlijk belang heeft, doet niets af aan de uit deze titel voortvloeiende	§ 7. De medewerking van de FOSO aan een veiligheidsonderzoek dat wordt verricht door een derde land dat een aanzienlijk belang heeft, doet niets af aan de uit deze titel voortvloeiende

gedrags- en rapportagevoorschriften inzake veiligheidsonderzoeken.	gedrags- en rapportagevoorschriften inzake veiligheidsonderzoeken.
Indien een derde land met een aanzienlijk belang een veiligheidsonderzoek leidt waarbij de FOSO betrokken is, kan de FOSO beslissen om geen parallel veiligheidsonderzoek te verrichten, op voorwaarde dat het door het derde land geleide veiligheidsonderzoek wordt verricht overeenkomstig de IMO-Code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee.	Indien een derde land met een aanzienlijk belang een veiligheidsonderzoek leidt waarbij de FOSO betrokken is, kan de FOSO beslissen om geen parallel veiligheidsonderzoek te verrichten, op voorwaarde dat het door het derde land geleide veiligheidsonderzoek wordt verricht overeenkomstig de IMO-Code voor onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee.
§ 8. Bij het uitvoeren van veiligheidsonderzoeken volgt de FOSO de gemeenschappelijke methodologie voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee die is ontwikkeld uit hoofde van artikel 4, c), van de EMSA-Verordening. Onderzoekers van de FOSO mogen in specifieke gevallen van die methodologie afwijken wanneer dit, naar hun professioneel oordeel, noodzakelijk is teneinde de onderzoeksdoelstellingen te bereiken.	§ 8. Bij het uitvoeren van veiligheidsonderzoeken volgt de FOSO de gemeenschappelijke methodologie voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee die is ontwikkeld uit hoofde van artikel 4, c), van de EMSA-Verordening. Onderzoekers van de FOSO mogen in specifieke gevallen van die methodologie afwijken wanneer dit, naar hun professioneel oordeel, noodzakelijk is teneinde de onderzoeksdoelstellingen te bereiken.
§ 9. De FOSO vangt het veiligheidsonderzoek zo spoedig mogelijk aan, en in elk geval uiterlijk binnen twee maanden nadat het scheepvaartongeval of incident plaatsvond.	§ 9. De FOSO vangt het veiligheidsonderzoek zo spoedig mogelijk aan, en in elk geval uiterlijk binnen twee maanden nadat het scheepvaartongeval of incident plaatsvond.
Art. 3.2.2.5. Verkrijging van eigendom	Art. 3.2.2.5. Verkrijging van eigendom
§ 1. De eigendom van een binnenschip wordt verkregen :	§ 1. De eigendom van een binnenschip wordt verkregen :
1° behoudens de afwijkingen bepaald in de paragrafen 2 en 3, overeenkomstig het landrecht;	1° behoudens de afwijkingen bepaald in de paragrafen 2 en 3, overeenkomstig het landrecht;
2° door abandonnement, prijsmaking, verbeurdverklaring en op andere wijzen, overeenkomstig bijzondere wetten.	2° door abandonnement, **[…]** verbeurdverklaring en op andere wijzen, overeenkomstig bijzondere wetten.
§ 2. Een teboekgesteld binnenschip kan niet het voorwerp uitmaken van een handgift.	§ 2. Een teboekgesteld binnenschip kan niet het voorwerp uitmaken van een handgift.
§ 3. Met betrekking tot een teboekgesteld binnenschip geldt het bezit niet als titel.	§ 3. Met betrekking tot een teboekgesteld binnenschip geldt het bezit niet als titel.
De bezitter van een niet teboekgesteld binnenschip verkrijgt slechts rechten op dat binnenschip door dertigjarige verjaring overeenkomstig artikel 2262 van het Burgerlijk Wetboek.	De bezitter van een niet teboekgesteld binnenschip verkrijgt slechts rechten op dat binnenschip door dertigjarige verjaring overeenkomstig artikel 2262 van het Burgerlijk Wetboek.
Art. 3.2.2.6. Bewijs van eigendom	Art. 3.2.2.6. Bewijs van eigendom
Onverminderd andere bepalingen betreffende het bewijs en betreffende de tegenstelbaarheid van in een scheepsregister ingeschreven akten en vonnissen, kan de rechter uit de ter uitvoering van de bepalingen betreffende de teboekstelling van binnenschepen in een scheepsregister opgenomen vermeldingen en	Onverminderd andere bepalingen betreffende het bewijs en betreffende de tegenstelbaarheid van in een scheepsregister ingeschreven akten en vonnissen, kan de rechter uit de ter uitvoering van de bepalingen betreffende de teboekstelling van binnenschepen in een scheepsregister opgenomen vermeldingen en uit door een

uit door een overheid uitgereikte documenten betreffende een binnenschip in alle gevallen feitelijke vermoedens omtrent de eigendom van dat zeeschip afleiden.	overheid uitgereikte documenten betreffende een binnenschip in alle gevallen feitelijke vermoedens omtrent de eigendom van dat **binnenschip** afleiden.
HOOFDSTUK 3. - Scheepsvoorrechten	**Afdeling 3. - Scheepsvoorrechten**
Art. 3.2.3.13. Begrip	Art. 3.2.3.13. Begrip
In dit hoofdstuk wordt onder "reis" verstaan elke verplaatsing van een schip tussen twee havens.	In dit hoofdstuk wordt onder "reis" verstaan elke verplaatsing van een schip tussen twee havens.
Art. 4.1.1.6. Procedure	Art. 4.1.1.6. Procedure
Voor zover de feiten strafrechtelijk kunnen worden vervolgd overeenkomstig artikel 4.1.1.1. kan er een administratieve geldboete worden opgelegd overeenkomstig de procedure vastgelegd in hoofdstuk 2 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten.	Voor zover de feiten strafrechtelijk kunnen worden vervolgd overeenkomstig artikel 4.1.1.1. kan er een administratieve geldboete worden opgelegd overeenkomstig de procedure vastgelegd in hoofdstuk 2 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten.
Het bestraffen van feiten, die uitsluitend kunnen worden bestraft met een administratieve geldboete, moet gebeuren overeenkomstig de procedure vastgelegd in hoofdstuk 3 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten.	Het bestraffen van feiten, die uitsluitend kunnen worden bestraft met een administratieve geldboete, moet gebeuren overeenkomstig de procedure vastgelegd in hoofdstuk 3 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten.
	Art. 4.1.1.7. Burgerrechtelijke aansprakelijkheid
	De personen die op grond van artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek aansprakelijk zijn voor de schadevergoeding en de kosten, zijn burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de administratieve geldboeten waartoe hun aangestelden of lasthebbers zijn veroordeeld.
HOOFDSTUK 2. - Sanctionering van de inbreuken	HOOFDSTUK 2. - Sanctionering van de inbreuken
Afdeling 1. - Internationale verdragen en akten	Afdeling 1. - Internationale verdragen en akten
Art. 4.1.2.1. Inbreuk op artikel 1.1.2.4	Art. 4.1.2.1. Inbreuk op artikel 1.1.2.4
§ 1. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die een overtreding begaat van de besluiten die werden genomen bij toepassing van artikel 1.1.2.4.	§ 1. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die een overtreding begaat van de besluiten die werden genomen bij toepassing van artikel 1.1.2.4.
§ 2. Met een sanctie van niveau 7 wordt bestraft :	§ 2. Met een sanctie van niveau 7 wordt bestraft :
1° eenieder die een productnorm, vastgesteld in toepassing van artikel 1.1.2.4 en aangenomen in uitvoering van de communautaire wetgeving vermeld in bijlage bij de Richtlijn 2008/99/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 19 november 2008 inzake de bescherming van het milieu door middel van het strafrecht, overtreedt, indien die wederrechtelijke	1° eenieder die een productnorm, vastgesteld in toepassing van artikel 1.1.2.4 en aangenomen in uitvoering van de communautaire wetgeving vermeld in bijlage bij de Richtlijn 2008/99/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 19 november 2008 inzake de bescherming van het milieu door middel van het strafrecht, overtreedt, indien die wederrechtelijke

handeling of nalatigheid begaan wordt met het oogmerk het lozen, uitstoten of storten van een hoeveelheid materie in de lucht, de grond of het water te veroorzaken, waardoor de dood van of ernstige letsels aan personen, dan wel aanzienlijke schade aan de kwaliteit van lucht, grond of water of aan dieren of planten wordt of kan worden veroorzaakt;	handeling of nalatigheid begaan wordt met het oogmerk het lozen, uitstoten of storten van een hoeveelheid materie in de lucht, de grond of het water te veroorzaken, waardoor de dood van of ernstige letsels aan personen, dan wel aanzienlijke schade aan de kwaliteit van lucht, grond of water of aan dieren of planten wordt of kan worden veroorzaakt;
2° eenieder die opzettelijk aanzet tot het plegen van de inbreuk bepaald onder 1°.	2° eenieder die opzettelijk aanzet tot het plegen van de inbreuk bepaald onder 1°.
In afwijking van artikel 43, eerste lid, van het Strafwetboek, kan de rechter in de door de Koning bepaalde gevallen de verbeurdverklaring of de aanhouding van het schip bevelen. De aanhouding geschiedt op de plaats en voor de duur bepaald door de rechter en op kosten en risico van de eigenaar.	In afwijking van artikel 43, eerste lid, van het Strafwetboek, kan de rechter in de door de Koning bepaalde gevallen de verbeurdverklaring of de aanhouding van het schip bevelen. De aanhouding geschiedt op de plaats en voor de duur bepaald door de rechter en op kosten en risico van de eigenaar.
Art. 4.1.2.2. Inbreuk op de artikel en 2.2.1.2 tot 2.2.1.11	Art. 4.1.2.2. Inbreuk op de artikel en 2.2.1.2 tot 2.2.1.11
§ 1. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft de scheepseigenaar, de reder, de exploitant, de bevrachter, de kapitein en eenieder die de artikel en 2.2.1.2 tot 2.2.1.10 of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt.	§ 1. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft de scheepseigenaar, de reder, de exploitant, de bevrachter, de kapitein en eenieder die de artikel en 2.2.1.2 tot 2.2.1.10 of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt.
Er wordt echter geen gevangenisstraf opgelegd.	**In afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde misdrijven enkel worden bestraft met een administratieve geldboete.**
§ 2. Met een sanctie van niveau 1 wordt bestraft, eenieder die bij de toepassing van de artikel en 2.2.1.2 tot 2.2.1.10 wetens en willens foutieve informatie aan het Belgisch Scheepsregister bezorgt.	§ 2. Met een sanctie van niveau 1 wordt bestraft, eenieder die bij de toepassing van de artikel en 2.2.1.2 tot 2.2.1.10 wetens en willens foutieve informatie aan het Belgisch Scheepsregister bezorgt.
§ 3. De volgende zeeschepen kunnen verbeurd verklaard worden :	**[…]**
1° de zeeschepen die werden geregistreerd met gebruik van valsheid in geschrifte of waarvoor een registratieaangifte werd ingediend die op een dergelijk bescheid was gesteund;	**[…]**
2° de zeeschepen aan boord waarvan documenten zijn aangetroffen die het mogelijk maken meer dan een vlag te voeren.	**[…]**
§ 4. De zeeschepen die niet voldoen aan de door of krachtens de artikelen 2.2.1.2 tot 2.2.1.10 opgelegde verplichting tot registratie, kunnen door de scheepvaartcontroleurs worden aanhouden tot die verplichting is nagekomen.	§ 4. De zeeschepen die niet voldoen aan de door of krachtens de artikelen 2.2.1.2 tot 2.2.1.10 opgelegde verplichting tot registratie, kunnen door de scheepvaartcontroleurs worden aanhouden tot die verplichting is nagekomen.
Art. 4.1.2.5. Inbreuk op de artikelen 2.2.2.10 of 4.2.1.27	Art. 4.1.2.5. Inbreuk op de artikelen 2.2.2.10 of 4.2.1.27
Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft :	Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft :

1° eenieder die de in artikel 4.2.1.27, § 1 en 2 bedoelde inspectie verhindert of belemmert;	1° eenieder die de in artikel 4.2.1.27, § 1 en 2 bedoelde inspectie verhindert of belemmert;
2° eenieder die weigert in te gaan op de in artikel 2.2.2.10 bedoelde vordering tot vaststelling van de bruto- of nettotonnenmaat van het zeeschip.	2° eenieder die weigert in te gaan op de in artikel 2.2.2.10 bedoelde vordering tot vaststelling van de bruto- of nettotonnenmaat van het zeeschip.
	In afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde misdrijven enkel worden bestraft met een administratieve geldboete.
Art. 4.1.2.6. Inbreuk op de artikelen 2.2.3.1 tot 2.2.3.15, 4.2.1.28 of 4.2.4.1	Art. 4.1.2.6. Inbreuk op de artikelen 2.2.3.1 tot **2.2.3.16**, 4.2.1.28 of 4.2.4.1
§ 1. Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft :	§ 1. Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft :
1° de kapitein of de scheepseigenaar die, zelfs buiten België, een schip zee doet kiezen of in de Belgische zeewateren of Belgische binnenwateren een schip doet varen, als de toestand ervan de veiligheid van de bemanning, van de passagiers of van de lading of het mariene milieu in gevaar brengt;	1° de kapitein of de scheepseigenaar die, zelfs buiten België, een schip zee doet kiezen of in de Belgische zeewateren of Belgische binnenwateren een schip doet varen, als de toestand ervan de veiligheid van de bemanning, van de passagiers of van de lading of het mariene milieu in gevaar brengt;
2° de kapitein of de scheepseigenaar die, zelfs buiten België, een schip zonder een krachtens de artikel en 2.2.3.6 tot 2.2.3.9 of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten opgelegd certificaat van deugdelijkheid of in weerwil van een door de bevoegde overheid opgelegd verbod of uitgeoefend recht tot aanhouding doet varen of het zonder toelating tot afvaart zee doet kiezen.	2° de kapitein of de scheepseigenaar die, zelfs buiten België, een schip zonder een krachtens de artikel en 2.2.3.6 tot 2.2.3.9 of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten opgelegd certificaat van deugdelijkheid of in weerwil van een door de bevoegde overheid opgelegd verbod of uitgeoefend recht tot aanhouding doet varen of het zonder toelating tot afvaart zee doet kiezen.
De in dit artikel bepaalde sancties kunnen ten aanzien van de kapitein worden verminderd tot één vierde van de straffen waarmee de scheepseigenaar kan worden gestraft, indien bewezen is dat de kapitein van de scheepseigenaar schriftelijk of mondeling bevel heeft gekregen de inbreuk te plegen.	De in dit artikel bepaalde sancties kunnen ten aanzien van de kapitein worden verminderd tot één vierde van de straffen waarmee de scheepseigenaar kan worden gestraft, indien bewezen is dat de kapitein van de scheepseigenaar schriftelijk of mondeling bevel heeft gekregen de inbreuk te plegen.
§ 2. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft :	§ 2. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft :
1° eenieder die de artikel en 2.2.3.1 tot 2.2.3.15, 4.2.1.28 of 4.2.4.1, § 2 en 3, of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt;	1° eenieder die de artikel en 2.2.3.1 tot **2.2.3.16**, 4.2.1.28 of 4.2.4.1, § 2 en 3, of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt;
2° eenieder die de opdracht van de bevoegde overheid of van deskundigen, uitgevoerd krachtens voormelde bepalingen, verhindert of belemmert.	2° eenieder die de opdracht van de bevoegde overheid of van deskundigen, uitgevoerd krachtens voormelde bepalingen, verhindert of belemmert.
De in dit artikel bepaalde sancties zijn ook van toepassing wanneer de strafbare feiten door de kapitein, de officieren of personen van Belgische nationaliteit buiten België zijn gepleegd.	De in dit artikel bepaalde sancties zijn ook van toepassing wanneer de strafbare feiten door de kapitein, de officieren of personen van Belgische nationaliteit buiten België zijn gepleegd.

De in dit artikel bepaalde sancties kunnen ten aanzien van de kapitein worden verminderd tot één vierde van de straffen waarmee de scheepseigenaar kan worden gestraft, indien bewezen is dat de kapitein van de scheepseigenaar schriftelijk of mondeling bevel heeft gekregen de inbreuk te plegen.	De in dit artikel bepaalde sancties kunnen ten aanzien van de kapitein worden verminderd tot één vierde van de straffen waarmee de scheepseigenaar kan worden gestraft, indien bewezen is dat de kapitein van de scheepseigenaar schriftelijk of mondeling bevel heeft gekregen de inbreuk te plegen.
§ 3. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, iedere schepeling die de aanhouding of het verbod tot afvaart van een schip uitlokt door onjuist bevonden beweringen.	§ 3. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft, iedere schepeling die de aanhouding of het verbod tot afvaart van een schip uitlokt door onjuist bevonden beweringen.
Indien de onjuiste beweringen willens en wetens zijn geuit, wordt de schuldige gestraft met een sanctie van niveau 3.	Indien de onjuiste beweringen willens en wetens zijn geuit, wordt de schuldige gestraft met een sanctie van niveau 3.
§ 4. Voor de in dit artikel bedoelde inbreuken wordt geen opsluiting of gevangenisstraf opgelegd.	§ 4. In afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde misdrijven enkel worden bestraft met een administratieve geldboete.
Art. 4.1.2.8. Inbreuken op de SRC-Verordening	Art. 4.1.2.8. Inbreuken op de SRC-Verordening
§ 1. Onverminderd de toepassing van de strengere straffen in paragraaf 2 wordt met een sanctie van niveau 4 bestraft, eenieder die een inbreuk begaat op de SRC-Verordening.	§ 1. Onverminderd de toepassing van de strengere straffen in paragraaf 2 wordt met een sanctie van niveau 4 bestraft, eenieder die een inbreuk begaat op de SRC-Verordening.
§ 2. Met een sanctie van niveau 7 wordt bestraft, een scheepseigenaar, zoals bepaald in artikel 3, eerste lid, 14°, van de SRC-Verordening, van een Belgisch schip :	§ 2. Met een sanctie van niveau 7 wordt bestraft, een scheepseigenaar, zoals bepaald in artikel 3, eerste lid, 14°, van de SRC-Verordening, van een Belgisch schip :
1° dat gerecycled wordt in een scheepsrecyclinginrichting die niet opgenomen is in de Europese lijst van scheepsrecyclinginrichtingen overeenkomstig artikel 16 van de SRC-Verordening; of	1° dat gerecycled wordt in een scheepsrecyclinginrichting die niet opgenomen is in de Europese lijst van scheepsrecyclinginrichtingen overeenkomstig artikel 16 van de SRC-Verordening; of
2° dat gerecycled wordt en niet in het bezit is van een "Geschikt voor recycling-certificaat" als bedoeld in artikel 3, eerste lid, 22°, van de SRC-Verordening.	2° dat gerecycled wordt en niet in het bezit is van een "Geschikt voor recycling-certificaat" als bedoeld in artikel 3, eerste lid, 22°, van de SRC-Verordening.
§ 3. Voor de in dit artikel bedoelde inbreuken wordt geen opsluiting of gevangenisstraf opgelegd.	§ 3. In afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde misdrijven enkel worden bestraft met een administratieve geldboete.
	Art. 4.1.2.8/1. Inbreuken op de Dubbelwand-Verordening
	Met een sanctie van niveau 7 wordt bestraft, de scheepseigenaar en/of de exploitant die de Dubbelwandige-Verordening overtreedt.
	Art. 4.1.2.8/2 Inbreuken op internationale verdragen
	Rekening houdend met de internationale voorschriften wordt bestraft met een sanctie van niveau 5 eenieder die, met inbegrip van de op deze verdragen betrekking hebben protocollen, wijzigingen en voorschriften met dwingend karakter, in de versie die van kracht

	is, het LL-Verdrag, SOLAS-Verdrag, MARPOL-Verdrag, STCW-verdrag, TMC-Verdrag, MLC-Verdrag, AFS-Verdrag overtreedt. Indien voor deze inbreuken een specifieke sanctie is opgenomen in dit wetboek of in een andere wet, heeft deze specifieke sanctie voorrang op dit artikel.
	Het eerste lid is eveneens van toepassing op inbreuken die gebeuren op volle zee en het schip zich vrijwillig in een Belgische haven of offshore-terminal bevind, rekening houden met de geldende internationale voorschriften.
Onderafdeling 2. - Reders	Onderafdeling 2. - Reders
Art. 4.1.2.9. Inbreuk op de artikelen 2.3.2.4 of 4.2.1.29	Art. 4.1.2.9. Inbreuk op de artikelen 2.3.2.4 of 4.2.1.29
Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die artikel 2.3.2.4 of het verwijderingsbevel bedoeld in artikel 4.2.1.29 overtreedt.	Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die artikel 2.3.2.4 of het verwijderingsbevel bedoeld in artikel 4.2.1.29 overtreedt.
Art. 4.1.2.10. Inbreuk op de artikelen 2.3.2.6 tot 2.3.2.17	Art. 4.1.2.10. Inbreuk op de artikelen 2.3.2.6 tot 2.3.2.17
Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die een schip exploiteert zonder dat alle door het BUNKER-Verdrag, het CLC-Verdrag, het WRC-Verdrag of de artikel en 2.3.2.6 tot 2.3.2.17 van dit wetboek voorgeschreven geldige certificaten aan boord zijn of in overeenstemming met artikel 2.3.2.14, § 4 in een elektronisch register beschikbaar zijn; er wordt echter geen opsluiting of gevangenisstraf opgelegd.	Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die een **zeeschip** exploiteert zonder dat alle door het BUNKER-Verdrag, het CLC-Verdrag, het WRC-Verdrag of de artikel en 2.3.2.6 tot 2.3.2.17 van dit wetboek voorgeschreven geldige certificaten aan boord zijn of in overeenstemming met artikel 2.3.2.14, § 4 in een elektronisch register beschikbaar zijn; er wordt echter geen opsluiting of gevangenisstraf opgelegd.
Het eerste lid is van toepassing op :	Het eerste lid is van toepassing op :
1° Belgische schepen, ongeacht de plaats waar de inbreuk is gepleegd;	1° Belgische **zeeschepen**, ongeacht de plaats waar de inbreuk is gepleegd;
2° vreemde schepen, ingeval het schip een haven op het Belgisch grondgebied of een buitengaatse in de territoriale zee gelegen installatie aanloopt, zal aanlopen of verlaat.	2° vreemde **zeeschepen**, ingeval het **zeeschip** een haven op het Belgisch grondgebied of een buitengaatse in de territoriale zee gelegen installatie aanloopt, zal aanlopen of verlaat.
Art. 4.1.2.11. Inbreuk op de artikel en 2.3.2.19 tot 2.3.2.28	Art. 4.1.2.11. Inbreuk op de artikel en 2.3.2.19 tot 2.3.2.28
Met een sanctie van niveau 7 wordt bestraft :	Met een sanctie van niveau 7 wordt bestraft :
1° eenieder die een schip exploiteert zonder dat alle door het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening, de artikel en 2.3.2.19 tot 2.3.2.28 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten voorgeschreven geldige certificaten aan boord zijn of in overeenstemming met artikel 2.3.2.26, § 3 in een elektronisch register beschikbaar zijn;	1° eenieder die een **zeeschip** exploiteert zonder dat alle door het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening, de artikel en 2.3.2.19 tot 2.3.2.28 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten voorgeschreven geldige certificaten aan boord zijn of in overeenstemming met artikel 2.3.2.26, § 3 in een elektronisch register beschikbaar zijn;
2° eenieder die een schip exploiteert zonder de door het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening, de	2° eenieder die een **zeeschip** exploiteert zonder de door het PAL-Verdrag, de PAL-Verordening, de

artikel en 2.3.2.19 tot 2.3.2.28 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten voorgeschreven verzekering of andere financiële zekerheid.	artikel en 2.3.2.19 tot 2.3.2.28 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten voorgeschreven verzekering of andere financiële zekerheid.
Het eerste lid is van toepassing op :	Het eerste lid is van toepassing op :
1° Belgische schepen, ongeacht de plaats waar de inbreuk is gepleegd;	1° Belgische **zeeschepen**, ongeacht de plaats waar de inbreuk is gepleegd;
2° vreemde schepen, ingeval het schip een haven op het Belgisch grondgebied aanloopt, zal aanlopen of verlaat.	2° vreemde **zeeschepen**, ingeval het **zeeschip** een haven op het Belgisch grondgebied aanloopt, zal aanlopen of verlaat.
Art. 4.1.2.47. Inbreuk op artikel 2.5.1.2	Art. 4.1.2.47. Inbreuk op artikel 2.5.1.2
Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die het COLREG-Verdrag, artikel 2.5.1.2 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt.	Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die het COLREG-Verdrag, artikel 2.5.1.2 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt.
	In afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde misdrijven enkel worden bestraft met een administratieve geldboete.
Art. 4.1.2.49. Inbreuk op de artikel en 2.5.3.1 tot 2.5.3.11, 4.2.1.9, § 1, 4.2.1.10, 4.2.1.14 of 4.2.1.32 tot 4.2.1.41	Art. 4.1.2.49. Inbreuk op de artikel en 2.5.3.1 tot **2.5.3.12**, 4.2.1.9, § 1, 4.2.1.10, 4.2.1.14 of 4.2.1.32 tot 4.2.1.41
§ 1. Met een sanctie van niveau 7 wordt bestraft :	§ 1. Met een sanctie van niveau 7 wordt bestraft :
1° de scheepseigenaar, de reder, de exploitant, de beheerder of de bevrachter van een schip aan boord waarvan de artikel en 2.5.3.4 of 2.5.3.10 of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten niet werden nageleefd;	1° de scheepseigenaar, de reder, de exploitant, de beheerder of de bevrachter van een schip aan boord waarvan de artikel en 2.5.3.4 of 2.5.3.10 **[…]** niet werden nageleefd;
2° onverminderd paragraaf 2, iedere andere persoon die artikel 2.5.3.5 of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt;	2° onverminderd paragraaf 2, iedere andere persoon die artikel 2.5.3.5 **[…]** overtreedt;
	3° de scheepseigenaar, de reder, de exploitant, de beheerder of de bevrachter van een schip die de uitvoeringsbesluiten van boek 3, titel 5, hoofdstuk 3 overtreedt.
Ingeval het schip een pleziervaartuig of een vissersschip is, worden de inbreuken bestraft met een sanctie van niveau 4.	Ingeval het schip een pleziervaartuig of een vissersschip is, worden de inbreuken bestraft met een sanctie van niveau 4.
Ingeval de overtreding wordt begaan tussen zonsondergang en zonsopgang, wordt het bedrag van de maximale strafrechtelijke of administratieve geldboete verdubbeld.	Ingeval de overtreding wordt begaan tussen zonsondergang en zonsopgang, wordt het bedrag van de maximale strafrechtelijke of administratieve geldboete verdubbeld.
§ 2. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft :	§ 2. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft :
1° de kapitein van een schip ander dan een pleziervaartuig of een vissersschip die de artikel en 2.5.3.4, 2.5.3.7, 2.5.3.8 of 2.5.3.10 of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt, zich verzet tegen het bepaalde in de artikel en 4.2.1.9, § 1, 4.2.1.10, 4.2.1.14, 4.2.1.33 en 4.2.1.34, § 2 tot 7 of zich niet houdt	1° de kapitein van een schip ander dan een pleziervaartuig of een vissersschip die de artikel en 2.5.3.4, 2.5.3.7, 2.5.3.8 of 2.5.3.10 **[…]** overtreedt, zich verzet tegen het bepaalde in de artikel en 4.2.1.9, § 1, 4.2.1.10, 4.2.1.14, 4.2.1.33 en 4.2.1.34, § 2 tot 7 of zich niet houdt aan de door die bepalingen opgelegde verplichtingen;

aan de door die bepalingen opgelegde verplichtingen;	
2° de schipper of voerder van een pleziervaartuig of vissersschip die artikel 2.5.3.4 overtreedt, zich verzet tegen het instellen van een onderzoek of zich onttrekt aan de aanhouding als bedoeld in artikel 4.2.1.34, § 6 tot 7;	2° de schipper of voerder van een pleziervaartuig of vissersschip die artikel 2.5.3.4 overtreedt, zich verzet tegen het instellen van een onderzoek of zich onttrekt aan de aanhouding als bedoeld in artikel 4.2.1.34, § 6 tot 7;
3° de officieren of andere bemanningsleden van een schip die de artikel en 2.5.3.4, 2.5.3.7 of 2.5.3.10 of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreden, zich verzetten tegen het bepaalde in de artikel en 4.2.1.9, § 1, 4.2.1.10, 4.2.1.14, 4.2.1.33 en 4.2.1.34, § 2 tot 7 of zich de door die bepalingen opgelegde verplichtingen niet nakomen.	3° de officieren of andere bemanningsleden van een schip die de artikel en 2.5.3.4, 2.5.3.7 of 2.5.3.10 **[…]** overtreden, zich verzetten tegen het bepaalde in de artikel en 4.2.1.9, § 1, 4.2.1.10, 4.2.1.14, 4.2.1.33 en 4.2.1.34, § 2 tot 7 of zich de door die bepalingen opgelegde verplichtingen niet nakomen.
	4° de gezagvoerder, officieren of andere bemanningsleden die de uitvoeringsbesluiten van boek 2, titel 5, hoofdstuk 3 overtreden;
§ 3. In de volgende gevallen spreekt de rechter hoe dan ook een gevangenisstraf uit :	§ 3. In de volgende gevallen spreekt de rechter hoe dan ook een gevangenisstraf uit :
1° de inbreuk heeft over een uitgestrekt gebied grote schade veroorzaakt aan de kwaliteit van water of aan dier- en plantensoorten of delen daarvan;	1° de inbreuk heeft over een uitgestrekt gebied grote schade veroorzaakt aan de kwaliteit van water of aan dier- en plantensoorten of delen daarvan;
2° de inbreuk is gepleegd in het kader van een criminele organisatie gedefinieerd door artikel 324bis van het Strafwetboek.	2° de inbreuk is gepleegd in het kader van een criminele organisatie gedefinieerd door artikel 324bis van het Strafwetboek.
3° de inbreuk heeft de dood van een persoon veroorzaakt.	3° de inbreuk heeft de dood van een persoon veroorzaakt.
§ 4. De vorige paragraaf is van toepassing onder voorbehoud van het internationaal recht, met name artikel 230 van het VN-Zeerechtverdrag.	§ 4. De vorige paragraaf is van toepassing onder voorbehoud van het internationaal recht, met name artikel 230 van het VN-Zeerechtverdrag.
§ 5. Diegene die wordt gestraft met een in de paragrafen 1 of 2 bedoelde strafrechtelijke geldboete of instemt met een in artikel 216bis van het Wetboek van Strafvordering bedoelde minnelijke schikking moet twintig procent van het bedrag van de uitgesproken geldboete of van de minnelijke schikking rechtstreeks storten in het Fonds Leefmilieu.	§ 5. Diegene die wordt gestraft met een in de paragrafen 1 of 2 bedoelde strafrechtelijke geldboete of instemt met een in artikel 216bis van het Wetboek van Strafvordering bedoelde minnelijke schikking moet twintig procent van het bedrag van de uitgesproken geldboete of van de minnelijke schikking rechtstreeks storten in het Fonds Leefmilieu.
§ 6. Onverminderd de toepassing van Boek I van het Strafwetboek, kan de geïdentificeerde natuurlijke persoon, in afwijking van artikel 5, tweede lid van het Strafwetboek, steeds samen met de verantwoordelijke rechtspersoon worden veroordeeld wegens de overtreding van de artikel en 2.5.3.1 tot 2.5.3.11 of 4.2.1.32 tot 4.2.1.41 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten.	§ 6. Onverminderd de toepassing van Boek I van het Strafwetboek, kan de geïdentificeerde natuurlijke persoon, in afwijking van artikel 5, tweede lid van het Strafwetboek, steeds samen met de verantwoordelijke rechtspersoon worden veroordeeld wegens de overtreding van de artikel en 2.5.3.1 tot **2.5.3.12** of 4.2.1.32 tot 4.2.1.41 van dit wetboek **of de**

	uitvoeringsbesluiten van boek 2, titel 5, hoofdstuk 3.
§ 7. Schepen die op zee of in Belgische havens worden aangehouden krachtens artikel 4.2.1.34, § 6 tot 7, worden onmiddellijk vrijgegeven nadat in de Deposito- en Consignatiekas een borgsom wordt gestort ten bedrage van de door de paragrafen 1 en 2 bepaalde maximale geldboeten, verhoogd met de opdeciemen. Het storten van de borgsom kan, zonder kosten voor de overheid, worden vervangen door een bankgarantie verleend door een in België gevestigde bank.	§ 7. Schepen die op zee of in Belgische havens worden aangehouden krachtens artikel 4.2.1.34, § 6 tot 7, worden onmiddellijk vrijgegeven nadat in de Deposito- en Consignatiekas een borgsom wordt gestort ten bedrage van de door de paragrafen 1 en 2 bepaalde maximale geldboeten, verhoogd met de opdeciemen. Het storten van de borgsom kan, zonder kosten voor de overheid, worden vervangen door een bankgarantie verleend door een in België gevestigde bank.
§ 8. De geldboete die is opgelegd door een in kracht van gewijsde gegane rechterlijke beslissing, een minnelijke schikking of een definitieve beslissing ingevolge administratieve vervolging, naargelang het geval, wordt op de borgsom verhaald.	§ 8. De geldboete die is opgelegd door een in kracht van gewijsde gegane rechterlijke beslissing, een minnelijke schikking of een definitieve beslissing ingevolge administratieve vervolging, naargelang het geval, wordt op de borgsom verhaald.
Het overblijvende gedeelte wordt onmiddellijk terugbetaald.	Het overblijvende gedeelte wordt onmiddellijk terugbetaald.
De interesten van de in consignatie gegeven som worden bij de borgsom gevoegd.	De interesten van de in consignatie gegeven som worden bij de borgsom gevoegd.
	§ 9. In afwijking van artikel 4.1.1.1. en paragrafen 1 en 2 worden lozingen van verboden schadelijke stoffen in de atmosfeer door schepen enkel bestraft met een administratieve geldboete.
Art. 4.1.2.50. Inbreuk op de Passagiersrechtenverordening	Art. 4.1.2.50. Inbreuk op de Passagiersrechtenverordening
§ 1. Met een sanctie van niveau 1 wordt bestraft :	§ 1. Met een sanctie van niveau 1 wordt bestraft :
1° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 4, eerste lid van de Passagiersrechtenverordening;	1° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 4, eerste lid van de Passagiersrechtenverordening;
2° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 12 van de Passagiersrechtenverordening.	2° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 12 van de Passagiersrechtenverordening.
§ 2. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft :	§ 2. Met een sanctie van niveau 2 wordt bestraft :
1° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 6 van de Passagiersrechtenverordening;	1° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 6 van de Passagiersrechtenverordening;
2° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 8 van de Passagiersrechtenverordening;	2° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 8 van de Passagiersrechtenverordening;
3° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 15 van de Passagiersrechtenverordening;	3° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 15 van de Passagiersrechtenverordening;
4° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 16 van de Passagiersrechtenverordening;	4° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 16 van de Passagiersrechtenverordening;
5° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 17 van de Passagiersrechtenverordening;	5° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 17 van de Passagiersrechtenverordening;
6° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 18 van de Passagiersrechtenverordening;	6° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 18 van de Passagiersrechtenverordening;

7° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 19 van de Passagiersrechtenverordening;	7° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 19 van de Passagiersrechtenverordening;
8° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 22 van de Passagiersrechtenverordening.	8° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 22 van de Passagiersrechtenverordening.
§ 3. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft :	§ 3. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft :
1° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 7, eerste lid van de Passagiersrechtenverordening;	1° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 7, eerste lid van de Passagiersrechtenverordening;
2° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 9 van de Passagiersrechtenverordening;	2° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 9 van de Passagiersrechtenverordening;
3° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 10 van de Passagiersrechtenverordening;	3° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 10 van de Passagiersrechtenverordening;
4° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 11 van de Passagiersrechtenverordening;	4° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 11 van de Passagiersrechtenverordening;
5° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 13 van de Passagiersrechtenverordening;	5° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 13 van de Passagiersrechtenverordening;
6° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 23 van de Passagiersrechtenverordening.	6° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 23 van de Passagiersrechtenverordening.
§ 4. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft :	§ 4. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft :
1° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 4, tweede lid van de Passagiersrechtenverordening;	1° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 4, tweede lid van de Passagiersrechtenverordening;
2° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 7, tweede lid van de Passagiersrechtenverordening;	2° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 7, tweede lid van de Passagiersrechtenverordening;
3° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 14 van de Passagiersrechtenverordening;	3° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 14 van de Passagiersrechtenverordening;
4° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 24 van de Passagiersrechtenverordening.	4° eenieder die een inbreuk begaat op artikel 24 van de Passagiersrechtenverordening.
	§ 5. In afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde misdrijven enkel worden bestraft met een administratieve geldboete.
Art. 4.1.2.56. Inbreuk op de artikel en 3.3.2.1 tot 3.3.2.5	Art. 4.1.2.56. Inbreuk op de artikel en 3.3.2.1 tot 3.3.2.5
Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die de artikel en 3.3.2.1 tot 3.3.2.5 of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt.	Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die de artikel en 3.3.2.1 tot 3.3.2.5 of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt.
	In afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde misdrijven enkel worden bestraft met een administratieve geldboete.
Art. 4.1.2.57. Inbreuk op de artikelen 3.3.4.1	Art. 4.1.2.57. Inbreuk op de artikelen 3.3.4.1
Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die een estauair schip exploiteert zonder dat de volgens artikel 3.3.4.1 geldige certificaten aan boord zijn of in overeenstemming met artikel 2.3.2.14, § 4 in een elektronisch register beschikbaar zijn. Er	Met een sanctie van niveau 5 wordt bestraft, eenieder die een estauair schip exploiteert zonder dat de volgens artikel 3.3.4.1 geldige certificaten aan boord zijn of in overeenstemming met artikel 2.3.2.14, § 4 in een elektronisch register beschikbaar zijn. **In**

wordt echter geen opsluiting of gevangenisstraf opgelegd.	**afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde misdrijven enkel worden bestraft met een administratieve geldboete.**
Art. 4.1.2.63. Inbreuk op artikel 4.2.2.6	Art. 4.1.2.63. Inbreuk op artikel 4.2.2.6
§ 1. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die een inbreuk begaat op de besluiten genomen in uitvoering van artikel 4.2.2.6.	§ 1. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die een inbreuk begaat op de besluiten genomen in uitvoering van artikel 4.2.2.6.
§ 2. Bij het vaststellen van een van de in paragraaf 1 bedoelde inbreuken kan, indien het feit geen schade aan derden heeft veroorzaakt, en indien de overtreder ermee instemt, onmiddellijk een som worden geïnd. De Koning bepaalt :	§ 2. Bij het vaststellen van een van de in paragraaf 1 bedoelde inbreuken kan, indien het feit geen schade aan derden heeft veroorzaakt, en indien de overtreder ermee instemt, onmiddellijk een som worden geïnd. De Koning bepaalt :
1° het bedrag van voornoemde som, dat niet lager mag zijn dan 500 euro en niet hoger dan het maximum van de op de inbreuk toepasselijke geldboete, vermeerderd met de opdeciemen;	1° het bedrag van voornoemde som, dat niet lager mag zijn dan 500 euro en niet hoger dan het maximum van de op de inbreuk toepasselijke geldboete, vermeerderd met de opdeciemen;
2° de nadere regels inzake de inning van de som.	2° de nadere regels inzake de inning van de som.
Door betaling van de som vervalt de strafvordering en de administratieve vervolging, tenzij het Openbaar Ministerie binnen een maand, te rekenen vanaf de dag van de betaling, de betrokkene in kennis stelt van zijn voornemen de strafvordering in te stellen. Deze kennisgeving geschiedt bij een aangetekende zending; zij wordt geacht te zijn gedaan de eerste werkdag na de dag van afgifte.	Door betaling van de som vervalt de strafvordering en de administratieve vervolging, tenzij het Openbaar Ministerie binnen een maand, te rekenen vanaf de dag van de betaling, de betrokkene in kennis stelt van zijn voornemen de strafvordering in te stellen. Deze kennisgeving geschiedt bij een aangetekende zending; zij wordt geacht te zijn gedaan de eerste werkdag na de dag van afgifte.
§ 3. Indien de overtreder of zijn wettelijke vertegenwoordiger in België de voorgestelde som niet onmiddellijk betaalt, moet hij aan de optredende scheepvaartcontroleurs of personeelsleden van de Scheepvaartpolitie een som in consignatie geven bestemd om de desgevallend verschuldigde geldboete en de gerechtskosten te dekken.	§ 3. Indien de overtreder of zijn wettelijke vertegenwoordiger in België de voorgestelde som niet onmiddellijk betaalt, moet hij aan de optredende scheepvaartcontroleurs of personeelsleden van de Scheepvaartpolitie een som in consignatie geven bestemd om de desgevallend verschuldigde geldboete en de gerechtskosten te dekken.
De Koning bepaalt het bedrag van de som die in consignatie moet worden gegeven en de nadere regels inzake de inning.	De Koning bepaalt het bedrag van de som die in consignatie moet worden gegeven en de nadere regels inzake de inning.
Het door de overtreder bestuurde schip wordt op zijn kosten en risico aangehouden tot de voornoemde som betaald is en het bewijs geleverd wordt dat de desgevallend voor de bewaring van het schip gemaakte kosten betaald zijn.	Het door de overtreder bestuurde schip wordt op zijn kosten en risico aangehouden tot de voornoemde som betaald is en het bewijs geleverd wordt dat de desgevallend voor de bewaring van het schip gemaakte kosten betaald zijn.
Wanneer de voornoemde som niet is betaald na verloop van 96 uren vanaf de vaststelling van de inbreuk, kan het Openbaar Ministerie de inbeslagname van het schip bevelen.	Wanneer de voornoemde som niet is betaald na verloop van 96 uren vanaf de vaststelling van de inbreuk, kan het Openbaar Ministerie de inbeslagname van het schip bevelen.

Een bericht van inbeslagname wordt binnen de twee werkdagen gezonden aan de scheepseigenaar of zijn vertegenwoordiger in België.	Een bericht van inbeslagname wordt binnen de twee werkdagen gezonden aan de scheepseigenaar of zijn vertegenwoordiger in België.
Het risico en de kosten voor het schip blijven tijdens de duur van het beslag ten laste van de overtreder.	Het risico en de kosten voor het schip blijven tijdens de duur van het beslag ten laste van de overtreder.
Het beslag wordt opgeheven nadat het bewijs wordt geleverd dat de som die in consignatie moet worden gegeven en de desgevallend gemaakte bewaringskosten betaald werden.	Het beslag wordt opgeheven nadat het bewijs wordt geleverd dat de som die in consignatie moet worden gegeven en de desgevallend gemaakte bewaringskosten betaald werden.
§ 4. Ingeval de strafvordering tot veroordeling van de betrokkene of zijn vertegenwoordiger in België leidt of de administratieve vervolging tot het opleggen van een administratieve geldboete leidt, zijn de volgende bepalingen van toepassing :	§ 4. Ingeval de strafvordering tot veroordeling van de betrokkene of zijn vertegenwoordiger in België leidt of de administratieve vervolging tot het opleggen van een administratieve geldboete leidt, zijn de volgende bepalingen van toepassing :
1° de geïnde of in consignatie gegeven som wordt toegerekend op de aan de Staat verschuldigde gerechtskosten, geldboeten en wettelijke bijdragen verschuldigd aan de Staat; het eventuele overschot wordt terugbetaald;	1° de geïnde of in consignatie gegeven som wordt toegerekend op de aan de Staat verschuldigde gerechtskosten, geldboeten en wettelijke bijdragen verschuldigd aan de Staat; het eventuele overschot wordt terugbetaald;
2° indien het schip in beslag genomen is, wordt bij vonnis bevolen dat de administratie bevoegd voor het beheer van de Domeinen het schip ingeval van niet-betaling van de geldboete, de gerechtskosten en de wettelijke bijdragen verschuldigd aan de Staat moet verkopen binnen een termijn van veertig dagen vanaf de uitspraak van het vonnis; deze beslissing is uitvoerbaar niettegenstaande elk rechtsmiddel.	2° indien het schip in beslag genomen is, wordt bij vonnis bevolen dat de administratie bevoegd voor het beheer van de Domeinen het schip ingeval van niet-betaling van de geldboete, de gerechtskosten en de wettelijke bijdragen verschuldigd aan de Staat moet verkopen binnen een termijn van veertig dagen vanaf de uitspraak van het vonnis; deze beslissing is uitvoerbaar niettegenstaande elk rechtsmiddel.
De opbrengst van de verkoop van het schip behoort van rechtswege toe aan de Staat voor het gedeelte van de uitgesproken geldboeten, gerechtskosten, kosten van slepen en bewaring van het schip en wettelijke bijdragen verschuldigd aan de Staat. Het overschot wordt aan de eigenaar van het verkochte schip terugbetaald.	De opbrengst van de verkoop van het schip behoort van rechtswege toe aan de Staat voor het gedeelte van de uitgesproken geldboeten, gerechtskosten, kosten van slepen en bewaring van het schip en wettelijke bijdragen verschuldigd aan de Staat. Het overschot wordt aan de eigenaar van het verkochte schip terugbetaald.
§ 5. In geval van vrijspraak of, in geval van administratieve vervolging, zo geen administratieve geldboete wordt opgelegd, wordt de geïnde of in consignatie gegeven som of het in beslag genomen schip teruggegeven; de eventuele bewaringskosten met inbegrip van sleepkosten vallen ten laste van de Staat.	§ 5. In geval van vrijspraak of, in geval van administratieve vervolging, zo geen administratieve geldboete wordt opgelegd, wordt de geïnde of in consignatie gegeven som of het in beslag genomen schip teruggegeven; de eventuele bewaringskosten met inbegrip van sleepkosten vallen ten laste van de Staat.
§ 6. In geval van voorwaardelijke veroordeling dan wel opschorting van de uitspraak, of ingeval voor de gehele opgelegde administratieve geldboete uitstel van tenuitvoerlegging wordt toegestaan of de sanctionerende overheid	§ 6. In geval van voorwaardelijke veroordeling dan wel opschorting van de uitspraak, of ingeval voor de gehele opgelegde administratieve geldboete uitstel van tenuitvoerlegging wordt toegestaan of de sanctionerende overheid

overgaat tot een eenvoudige schuldigverklaring, wordt de geïnde of in consignatie gegeven som teruggegeven onder aftrek van de desgevallend verschuldigde gerechtskosten; het in beslag genomen schip wordt teruggegeven nadat het bewijs is geleverd dat de eventuele aan de Staat verschuldigde bewaringskosten, met inbegrip van sleepkosten, en de gerechtskosten betaald zijn.	overgaat tot een eenvoudige schuldigverklaring, wordt de geïnde of in consignatie gegeven som teruggegeven onder aftrek van de desgevallend verschuldigde gerechtskosten; het in beslag genomen schip wordt teruggegeven nadat het bewijs is geleverd dat de eventuele aan de Staat verschuldigde bewaringskosten, met inbegrip van sleepkosten, en de gerechtskosten betaald zijn.
§ 7. De in consignatie gegeven som of het in beslag genomen schip wordt teruggegeven wanneer het Openbaar Ministerie beslist geen vervolging in te stellen en de sanctionerende overheid de zaak klasseert zonder gevolg, of wanneer de strafvordering en de administratieve vervolging vervallen of verjaard is.	§ 7. De in consignatie gegeven som of het in beslag genomen schip wordt teruggegeven wanneer het Openbaar Ministerie beslist geen vervolging in te stellen en de sanctionerende overheid de zaak klasseert zonder gevolg, of wanneer de strafvordering en de administratieve vervolging vervallen of verjaard is.
§ 8. De scheepvaartcontroleurs en de personeelsleden van de Scheepvaartpolitie zijn met de uitvoering van de paragrafen 2 tot 7 belast voor zover zij daartoe individueel zijn gemachtigd door de procureur-generaal bij het Hof van Beroep van het rechtsgebied waar zij hun standplaats hebben.	§ 8. De scheepvaartcontroleurs en de personeelsleden van de Scheepvaartpolitie zijn met de uitvoering van de paragrafen 2 tot 7 belast voor zover zij daartoe individueel zijn gemachtigd door de procureur-generaal bij het Hof van Beroep van het rechtsgebied waar zij hun standplaats hebben.
	Afdeling 5. - Pleziervaart
	Art. 4.1.2.64 Inbreuken op Boek 5
	§ 1. De eigenaar van een pleziervaartuig dat in de Belgische wateren uitgezonderd de EEZ wordt gebruikt en dat niet ingeschreven is overeenkomstig artikel 5.2.1.1 en de persoon die er op dat ogenblik mee vaart, worden gestraft met een administratieve geldboete van niveau 2.
	§ 2. Inbreuken op de andere bepalingen van afdeling 1 van hoofdstuk 1 van titel 2 van boek 5 en zijn uitvoeringsbesluiten worden gestraft met een administratieve geldboete van niveau 1.
	§ 3. Inbreuken op de bepalingen van afdeling 1 van hoofdstuk 2 van titel 2 van boek 5 en zijn uitvoeringsbesluiten worden gestraft met een administratieve geldboete van niveau 3.
	§ 4. Het varen met een pleziervaartuig zonder over het correcte vaarbevoegdheidsbewijs te beschikken wordt gestraft met een administratieve geldboete van niveau 2.
	§ 5. Inbreuken op de andere bepalingen van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 2 van boek 5 en zijn uitvoeringsbesluiten worden gestraft met een administratieve geldboete van niveau 1.

	§ 6. Inbreuken op artikel 5.5.2.1 worden gestraft met een administratieve geldboete van niveau 3. Inbreuken op de bepalingen vastgesteld in uitvoering van artikel 5.2.2.2, 2°, worden gestraft met een administratieve geldboete van niveau 2.
	§ 7. Inbreuken op de uitvoeringsbesluiten vastgesteld in uitvoering van artikel 5.1.1.2, § 3, en artikel 5.3.1.2, worden gestraft met een administratieve geldboete van niveau 2.
	§ 8. Indien de inbreuken gepleegd worden met een pleziervaartuig bestemd voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik worden de bedragen bedoeld in de paragrafen 1 tot 5 verdubbeld.
Titel 2. - Vaststelling van inbreuken	Titel 2. - Vaststelling van inbreuken
HOOFDSTUK 1. - De Scheepvaartcontrole	HOOFDSTUK 1. - De Scheepvaartcontrole
Afdeling 1. - Inrichting en algemene bevoegdheden	Afdeling 1. - Inrichting en algemene bevoegdheden
Art. 4.2.1.1. Inrichting	Art. 4.2.1.1. Inrichting
De Koning regelt de inrichting van de Scheepvaartcontrole en bepaalt in het bijzonder zijn hiërarchische structuur. Hij kan nader bepalen hoe zij de er deel van uitmakende scheepvaartcontroleurs hun taken dienen te vervullen.	De Koning regelt de inrichting van de Scheepvaartcontrole en bepaalt in het bijzonder zijn hiërarchische structuur. Hij kan nader bepalen hoe zij de er deel van uitmakende scheepvaartcontroleurs hun taken dienen te vervullen.
Art. 4.2.1.9. Zoeking en huiszoeking	Art. 4.2.1.9. Zoeking en huiszoeking
§ 1. In de uitoefening van hun ambt mogen de scheepvaartcontroleurs en de door hen desgevallend aangeduide deskundigen op elk ogenblik van de dag of de nacht, en zonder voorafgaande verwittiging, vrij alle schepen en vervoermiddelen betreden, met inbegrip van Belgische schepen die zich buiten de Belgische wateren bevinden, alsook binnengaan in alle lokalen die verband houden met de scheepvaart en andere plaatsen betreden die aan hun toezicht onderworpen zijn of waarvan zij redelijkerwijze kunnen vermoeden dat daar activiteiten plaatsvinden die aan hun toezicht onderworpen zijn, of voor zover zij dit redelijkerwijze noodzakelijk achten met het oog op de vervulling van hun taak.	§ 1. In de uitoefening van hun ambt mogen de scheepvaartcontroleurs en de door hen desgevallend aangeduide deskundigen op elk ogenblik van de dag of de nacht, en zonder voorafgaande verwittiging, vrij alle schepen en vervoermiddelen betreden, met inbegrip van Belgische schepen die zich buiten de Belgische wateren bevinden, alsook binnengaan in alle lokalen die verband houden met de scheepvaart en andere plaatsen betreden die aan hun toezicht onderworpen zijn of waarvan zij redelijkerwijze kunnen vermoeden dat daar activiteiten plaatsvinden die aan hun toezicht onderworpen zijn, of voor zover zij dit redelijkerwijze noodzakelijk achten met het oog op de vervulling van hun taak.
Zo nodig kunnen zij een beroep doen op de openbare macht ten einde zich tot die plaatsen toegang te verschaffen.	Zo nodig kunnen zij een beroep doen op de openbare macht ten einde zich tot die plaatsen toegang te verschaffen.
	In de uitoefening van hun ambt mogen de scheepvaartcontroleurs en de door hen desgevallend aangeduide deskundigen op elk ogenblik van de dag of de nacht, zonder voorafgaande verwittiging de Belgische jachthavens betreden.

§ 2. Tot bewoonde ruimten hebben de scheepvaartcontroleurs enkel toegang :	§ 2. Tot bewoonde ruimten hebben de scheepvaartcontroleurs enkel toegang :
1° ingeval zij zich ter plaatse begeven met het oog op een vaststelling op heterdaad;	1° ingeval zij zich ter plaatse begeven met het oog op een vaststelling op heterdaad;
2° op verzoek of met toestemming van de persoon die het werkelijk genot heeft van de bewoonde ruimte; het verzoek of de toestemming moet schriftelijk en voorafgaand aan de huiszoeking worden gegeven;	2° op verzoek of met toestemming van de persoon die het werkelijk genot heeft van de bewoonde ruimte; het verzoek of de toestemming moet schriftelijk en voorafgaand aan de huiszoeking worden gegeven;
3° in geval van oproep vanuit die plaats;	3° in geval van oproep vanuit die plaats;
4° in geval van brand of overstroming;	4° in geval van brand of overstroming;
5° ingeval zij in het bezit zijn van een machtiging tot huiszoeking verleend door de onderzoekrechter. In dat geval wordt de huiszoeking uitgevoerd onder leiding van een scheepvaartcontroleur die overeenkomstig artikel 4.2.1.3. de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie, hulpofficier van de procureur des Konings heeft.	5° ingeval zij in het bezit zijn van een machtiging tot huiszoeking verleend door de onderzoekrechter. In dat geval wordt de huiszoeking uitgevoerd onder leiding van een scheepvaartcontroleur die overeenkomstig artikel 4.2.1.3. de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie, hulpofficier van de procureur des Konings heeft.
§ 3. Voor het bekomen van een machtiging tot zoeking richten de scheepvaartcontroleurs een met redenen omkleed verzoek aan de onderzoekrechter. Dit verzoek bevat minstens de volgende gegevens :	§ 3. Voor het bekomen van een machtiging tot zoeking richten de scheepvaartcontroleurs een met redenen omkleed verzoek aan de onderzoekrechter. Dit verzoek bevat minstens de volgende gegevens :
1° de identificatie van de bewoonde ruimten die het voorwerp zijn van de huiszoeking;	1° de identificatie van de bewoonde ruimten die het voorwerp zijn van de huiszoeking;
2° de regelgeving waarvan de naleving in het betrokken geval wordt nagegaan;	2° de regelgeving waarvan de naleving in het betrokken geval wordt nagegaan;
3° de inbreuken die van het toezicht voorwerp zijn;	3° de inbreuken die van het toezicht voorwerp zijn;
4° alle documenten en inlichtingen waaruit blijkt dat een huiszoeking nodig is.	4° alle documenten en inlichtingen waaruit blijkt dat een huiszoeking nodig is.
Mits het verzoek aan de onderzoekrechter bijzonder wordt gemotiveerd kan aan de scheepvaartcontroleurs een machtiging tot huiszoeking worden verleend met het oog op toegang tot de bewoonde ruimten na 21 uur en voor 5 uur.	Mits het verzoek aan de onderzoekrechter bijzonder wordt gemotiveerd kan aan de scheepvaartcontroleurs een machtiging tot huiszoeking worden verleend met het oog op toegang tot de bewoonde ruimten na 21 uur en voor 5 uur.
§ 4. De onderzoekrechter beslist binnen een termijn van maximum 48 uur na de ontvangst van het verzoek om een machtiging tot huiszoeking.	§ 4. De onderzoekrechter beslist binnen een termijn van maximum 48 uur na de ontvangst van het verzoek om een machtiging tot huiszoeking.
Zijn beslissing is met redenen omkleed.	Zijn beslissing is met redenen omkleed.
De beslissing over een verzoek tot huiszoeking na 21 uur en voor 5 uur moet bijzonder worden gemotiveerd.	De beslissing over een verzoek tot huiszoeking na 21 uur en voor 5 uur moet bijzonder worden gemotiveerd.
Tegen de beslissing van de onderzoekrechter is geen beroep mogelijk.	Tegen de beslissing van de onderzoekrechter is geen beroep mogelijk.
Met uitzondering van de stukken waaruit de identiteit van de indiener van een eventuele klacht of aangifte kan worden afgeleid en	Met uitzondering van de stukken waaruit de identiteit van de indiener van een eventuele klacht of aangifte kan worden afgeleid en

onverminderd de toepassing van artikel 4.2.1.19, § 2 dient het geheel van de motiveringsstukken tot het bekomen van de machtiging tot huiszoeking, als bedoeld in paragraaf 2, eerste lid, te worden toegevoegd aan het strafdossier of aan het dossier in het raam waarvan een administratieve geldboete kan worden opgelegd.	onverminderd de toepassing van artikel 4.2.1.19, § 2 dient het geheel van de motiveringsstukken tot het bekomen van de machtiging tot huiszoeking, als bedoeld in paragraaf 2, eerste lid, te worden toegevoegd aan het strafdossier of aan het dossier in het raam waarvan een administratieve geldboete kan worden opgelegd.
Art. 4.2.1.23. Op te nemen gegevens	Art. 4.2.1.23. Op te nemen gegevens
Elk proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk op de bepalingen van dit wetboek of op de desbetreffende uitvoeringsbesluiten bevat minstens de volgende gegevens :	Elk proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk op de bepalingen van dit wetboek of op de desbetreffende uitvoeringsbesluiten bevat minstens de volgende gegevens :
1° de identiteit van de verbaliserende ambtenaar;	1° de identiteit van de verbaliserende ambtenaar;
2° de bepaling waaraan de verbaliserende ambtenaar zijn bevoegdheid tot optreden ontleent;	2° de bepaling waaraan de verbaliserende ambtenaar zijn bevoegdheid tot optreden ontleent;
3° de plaats en de datum van de inbreuk;	3° de plaats en de datum van de inbreuk;
4° de identiteit van de vermoedelijke dader en van de betrokkenen;	4° de identiteit van de vermoedelijke dader en van de betrokkenen;
5° de wetsbepaling waarop inbreuk werd gepleegd;	5° de wetsbepaling waarop inbreuk werd gepleegd;
6° een beknopt relaas van de feiten met betrekking tot de gepleegde inbreuken;	6° een beknopt relaas van de feiten met betrekking tot de gepleegde inbreuken;
7° de datum en de plaats van opmaak van het proces-verbaal, het eventuele verband met andere processen-verbaal, en, in voorkomend geval, de inventaris van de bijlagen.	7° de datum en de plaats van opmaak van het proces-verbaal, het eventuele verband met andere processen-verbaal, en, in voorkomend geval, de inventaris van de bijlagen.
De Koning kan voor de processen-verbaal tot vaststelling van een inbreuk algemene vormvoorschriftenregels vaststellen .	De Koning kan voor de processen-verbaal tot vaststelling van een inbreuk algemene vormvoorschriftenregels vaststellen .
	Artikel 11 van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken is van toepassing op een proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk waarvoor enkel een administratieve geldboete kan worden opgelegd.
Art. 4.2.1.25. Afschrift voor de dader	Art. 4.2.1.25. Afschrift voor de dader
Een afschrift van het proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk wordt bezorgd aan de vermoedelijke dader van de inbreuk. Indien het een buitenlandse vermoedelijke dader betreft, wordt het afschrift bezorgd aan zijn vertegenwoordiger in België of aan de vermoedelijke dader.	Een afschrift van het proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk wordt bezorgd aan de vermoedelijke dader van de inbreuk. Indien het een buitenlandse vermoedelijke dader betreft, wordt het afschrift bezorgd aan zijn vertegenwoordiger in België of aan de vermoedelijke dader.
Bij gebrek aan een afschrift kan de vermoedelijke dader daarvan te allen tijde afschrift verkrijgen hetzij bij de overheid die het proces-verbaal heeft opgemaakt, hetzij bij de sanctionerende overheid.	Bij gebrek aan een afschrift kan de vermoedelijke dader daarvan te allen tijde afschrift verkrijgen hetzij bij de overheid die het proces-verbaal heeft opgemaakt, hetzij bij de sanctionerende overheid.

	Indien het een buitenlandse vermoedelijke overtreder betreft, gebeurt de betekening van het afschrift aan zijn wettelijke vertegenwoordiger in België. Als er geen wettelijke vertegenwoordiger is aangeduid maar de vermoedelijke dader met een scheepsagent werkt, wordt de scheepsagent vermoed de wettelijke vertegenwoordiger van de vermoedelijke dader te zijn. Wanneer de procedure verloopt via een wettelijke vertegenwoordiger wordt er geacht woonstkeuze te zijn gedaan bij de wettelijke vertegenwoordiger overeenkomstig artikel 39 van het Gerechtelijk wetboek.
Art. 4.2.1.26. Bewijskracht	Art. 4.2.1.26. Bewijskracht
§ 1. De processen-verbaal die opgemaakt zijn door de scheepvaartcontroleurs hebben bewijskracht tot het tegendeel bewezen is, voor zover overeenkomstig artikel 4.2.1.25, eerste of tweede lid een afschrift ervan ter kennis wordt gebracht binnen een termijn van vijftien dagen die aanvangt de dag na de vaststelling van de inbreuk.	§ 1. De processen-verbaal die opgemaakt zijn door de scheepvaartcontroleurs hebben bewijskracht tot het tegendeel bewezen is, voor zover overeenkomstig artikel 4.2.1.25, eerste of tweede lid een afschrift ervan ter kennis wordt gebracht binnen een termijn van vijftien dagen **na de afsluiting van het proces-verbaal**.
Wanneer de vermoedelijke dader van de inbreuk niet kan worden geïdentificeerd op de dag van de vaststelling van de inbreuk begint de termijn van vijftien dagen te lopen op de dag waarop de scheepvaartcontroleurs de vermoedelijke dader van de inbreuk met zekerheid konden identificeren.	Wanneer de vermoedelijke dader van de inbreuk niet kan worden geïdentificeerd op de dag van de vaststelling van de inbreuk begint de termijn van vijftien dagen te lopen op de dag waarop de scheepvaartcontroleurs de vermoedelijke dader van de inbreuk met zekerheid konden identificeren.
Wanneer de vervaldag, die inbegrepen is in die termijn, een zaterdag, zondag of wettelijke feestdag is, wordt deze verplaatst naar de eerstvolgende werkdag.	Wanneer de vervaldag, die inbegrepen is in die termijn, een zaterdag, zondag of wettelijke feestdag is, wordt deze verplaatst naar de eerstvolgende werkdag.
Voor de toepassing van de termijn bedoeld in het eerste lid vormen het geven van een waarschuwing, het verlenen van een termijn om zijn verplichtingen na te komen of het nemen van maatregelen bedoeld in de artikel en 4.2.1.5 tot 4.2.1.18 en 4.2.1.20, § 1 geen vaststelling van de inbreuk.	Voor de toepassing van de termijn bedoeld in het eerste lid vormen het geven van een waarschuwing, het verlenen van een termijn om zijn verplichtingen na te komen of het nemen van maatregelen bedoeld in de artikel en 4.2.1.5 tot 4.2.1.18 en 4.2.1.20, § 1 geen vaststelling van de inbreuk.
§ 2. De materiële vaststellingen die door de scheepvaartcontroleurs zijn gedaan in een proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk kunnen met dezelfde bewijskracht gebruikt worden door de andere scheepvaartcontroleurs alsook door de ambtenaren die belast zijn met het toezicht op de naleving van andere regelgeving.	§ 2. De materiële vaststellingen die door de scheepvaartcontroleurs zijn gedaan in een proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk kunnen met dezelfde bewijskracht gebruikt worden door de andere scheepvaartcontroleurs alsook door de ambtenaren die belast zijn met het toezicht op de naleving van andere regelgeving.
	Afdeling 2/1 Het elektronisch proces-verbaal
	Art. 4.2.1.26/1 Begrippen

	Voor de toepassing van deze afdeling en haar uitvoeringsbesluiten, wordt verstaan onder:
	1° het Beheerscomité : het Beheerscomité van de databank e-PV, bedoeld in artikel 100/8 van het Sociaal Strafwetboek;
	2° de elektronische identiteitskaart: de elektronische identiteitskaart bedoeld in de wet van 19 juli 1991 betreffende de bevolkingsregisters, de identiteitskaarten, de vreemdelingenkaarten en de verblijfsdocumenten;
	3° het e-PV: het proces-verbaal tot vaststelling van inbreuken dat wordt aangemaakt, opgeslagen en verzonden overeenkomstig het in artikel 3, § 1, eerste lid, bedoelde model via de daartoe ontworpen informaticatoepassing bedoeld in artikel 100/2, eerste lid, van het Sociaal Strafwetboek;
	4° de databank e-PV: de databank bedoeld in artikel 100/6 van het Sociaal Strafwetboek, waarin de gegevens van de e-PV's die opgenomen zijn in het in artikel 3, § 1, eerste lid, bedoelde model evenals de gegevens opgenomen in de bijlagen bij deze e-PV's, worden opgeslagen en bijgehouden.
	Art. 4.2.1.26/2. Facultatief gebruik
	Voor de aanmaak van processen-verbaal kan de Scheepvaartcontrole gebruik maken van de daartoe ontworpen informaticatoepassing bedoeld in artikel 100/2, eerste lid, van het Sociaal Strafwetboek.
	Art. 4.2.1.26/3 Toegang tot gegevens
	§ 1. De gegevens die opgenomen zijn in een proces-verbaal dat opgesteld wordt tijdens de uitvoering van de taken opgelegd door de gerechtelijke overheid, zijn enkel toegankelijk mits de uitdrukkelijke toestemming van deze laatste, behalve voor de opsteller of opstellers van het e-PV en met uitzondering van de volgende gegevens:
	1° de datum van opstelling van het proces-verbaal;
	2° het nummer van het proces-verbaal;
	3° de aanduiding of het gaat om een proces-verbaal opgesteld op eigen initiatief van de verbalisant of in uitvoering van een taak opgelegd door een rechterlijke overheid;
	4° de dienst waartoe de verbaliserende ambtenaar behoort;
	5° de naam van de verbaliserende ambtenaar;

	6° de identiteit en het adres van de woonplaats of de maatschappelijke zetel van iedere persoon die ervan verdacht wordt (mede)dader te zijn van een inbreuk;
	7° de identiteit en het adres van de woonplaats of de maatschappelijke zetel van iedere persoon die burgerrechtelijk aansprakelijk geacht wordt voor een inbreuk;
	8° in voorkomend geval, de naam en het identificatienummer van de sociale zekerheid van iedere werknemer of persoon die betrokken is of geacht wordt betrokken te zijn bij een inbreuk;
	9° de kwalificatie van de vastgestelde inbreuk(en).
	§ 2. Het openbaar ministerie bij de hoven en rechtbanken en de onderzoeksrechters hebben toegang tot de gegevens van de databank e-PV in het kader van de uitoefening van hun wettelijke opdracht.
	§ 3. In afwijking van de paragrafen 1 en 2, kan het openbaar ministerie ten aanzien van de in deze paragrafen bedoelde personen, met uitzondering van de opsteller of opstellers van het e-PV, de toegang uitstellen tot de gegevens opgenomen in een bepaald e-PV wanneer en zolang de bevoegde magistraat van oordeel is dat deze toegang de uitoefening van de strafvordering of de veiligheid van een persoon in gevaar kan brengen.
	Art. 4.2.1.26/4. Ondertekening
	§ 1. Het e-PV wordt door de opsteller of opstellers elektronisch ondertekend door middel van de gekwalificeerde elektronische handtekening in de zin van artikel 3.12. van Verordening (EU) nr. 910/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 2014 betreffende elektronische identificatie en vertrouwensdiensten voor elektronische transacties in de interne markt en tot intrekking van Richtlijn 1999/93/EG.
	De Koning kan, op de wijze voorzien in artikel 100/3, § 1, tweede lid, van het Sociaal Strafwetboek, bepalen dat het e-PV door de opsteller of opstellers elektronisch ondertekend kan worden door middel van een ander systeem dat toelaat om de identiteit van de ondertekenaar en de integriteit van het ondertekende e-PV met afdoende waarborgen vast te stellen.

	§ 2. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt, onverminderd de artikelen 1322 en volgende van het Burgerlijk Wetboek, het e-PV dat door de opsteller of opstellers elektronisch werd ondertekend, overeenkomstig paragraaf 1, gelijkgesteld met een proces-verbaal op papieren drager ondertekend door middel van een handgeschreven handtekening.
Afdeling 3. - Bijzondere bevoegdheden	Afdeling 3. - Bijzondere bevoegdheden
Onderafdeling 1. - Schepen	Onderafdeling 1. - Schepen
Art. 4.2.1.27. Scheepsmeting	Art. 4.2.1.27. Scheepsmeting
§ 1. Elk Belgisch of vreemd zeeschip moet zich onderwerpen aan de inspectie waartoe de scheepvaartcontroleurs beslissen over te gaan.	§ 1. Elk Belgisch of vreemd zeeschip moet zich onderwerpen aan de inspectie waartoe de scheepvaartcontroleurs beslissen over te gaan.
§ 2. De inspectie door de scheepvaartcontroleurs heeft enkel tot doel na te gaan of :	§ 2. De inspectie door de scheepvaartcontroleurs heeft enkel tot doel na te gaan of :
1° het zeeschip voorzien is van een geldige meetbrief zoals in artikel 2.2.2.9, tweede lid bepaald;	1° het zeeschip voorzien is van een geldige meetbrief zoals in artikel 2.2.2.9, tweede lid bepaald;
2° de belangrijkste kenmerken van het zeeschip in overeenstemming zijn met de op de aan boord zijnde meetbrief vermelde gegevens.	2° de belangrijkste kenmerken van het zeeschip in overeenstemming zijn met de op de aan boord zijnde meetbrief vermelde gegevens.
§ 3. Ingeval uit de inspectie blijkt dat de belangrijkste kenmerken van het zeeschip derwijze van deze vermeld op de meetbrief afwijken dat zulks tot een vermeerdering van de bruto- of nettotonnenmaat leidt, stellen de scheepvaartcontroleurs de Staat waarvan het zeeschip de vlag voert daarvan onverwijld in kennis.	§ 3. Ingeval uit de inspectie blijkt dat de belangrijkste kenmerken van het zeeschip derwijze van deze vermeld op de meetbrief afwijken dat zulks tot een vermeerdering van de bruto- of nettotonnenmaat leidt, stellen de scheepvaartcontroleurs de Staat waarvan het zeeschip de vlag voert daarvan onverwijld in kennis.
§ 4. De scheepvaartcontroleurs kunnen elk zeeschip aanhouden dat de artikel en 2.2.2.1 tot 2.2.2.14 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt. Zij beslissen tot de vrijlating van het zeeschip zodra aan de door hen gestelde voorwaarden is voldaan.	§ 4. De scheepvaartcontroleurs kunnen elk zeeschip aanhouden dat de artikel en 2.2.2.1 tot 2.2.2.14 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt. Zij beslissen tot de vrijlating van het zeeschip zodra aan de door hen gestelde voorwaarden is voldaan.
Art. 4.2.1.32. Richtlijnen met betrekking tot schepen	Art. 4.2.1.32. Richtlijnen met betrekking tot schepen
§ 1. De scheepvaartcontroleurs die daartoe aangesteld zijn kunnen te allen tijde de richtlijnen geven die zij voor de toepassing van de artikel en 2.5.3.1 tot 2.5.3.11 van dit wetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten ervan nodig achten, onder meer het doen uitvoeren van bepaalde werken of van bepaalde handelingen met het oog op de voorkoming of beperking van een lozing.	§ 1. De scheepvaartcontroleurs die daartoe aangesteld zijn kunnen te allen tijde de richtlijnen geven die zij voor de toepassing van de artikel en 2.5.3.1 tot **2.5.3.12** van dit wetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten ervan nodig achten, onder meer het doen uitvoeren van bepaalde werken of van bepaalde handelingen met het oog op de voorkoming of beperking van een lozing.
§ 2. De scheepvaartcontroleurs en de personeelsleden van de Scheepvaartpolitie zijn in het bijzonder bevoegd om na te gaan of :	§ 2. De scheepvaartcontroleurs en de personeelsleden van de Scheepvaartpolitie zijn in het bijzonder bevoegd om na te gaan of :

1° een schip voorzien is van een geldig certificaat overeenkomstig artikel 2.5.3.6;	1° een schip voorzien is van een geldig certificaat overeenkomstig artikel 2.5.3.6;
2° een dagboek als vereist in artikel 2.5.3.7 wordt bijgehouden;	2° een dagboek als vereist in artikel 2.5.3.7 wordt bijgehouden;
3° de aantekeningen in het dagboek juist en volledig zijn;	3° de aantekeningen in het dagboek juist en volledig zijn;
4° het schip in strijd met de bepalingen van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten schadelijke stoffen in zee heeft geloosd.	4° het schip in strijd met de bepalingen van dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten schadelijke stoffen in zee heeft geloosd.
Art. 4.2.1.38. Aanhouding van vreemde schepen	Art. 4.2.1.38. Aanhouding van vreemde schepen
De scheepvaartcontroleurs kunnen een vreemd schip dat zich in een Belgische haven bevindt, vasthouden :	De scheepvaartcontroleurs kunnen een vreemd schip dat zich in een Belgische haven bevindt, vasthouden :
1° ingeval het schip niet is voorzien van alle krachtens het MARPOL-Verdrag vereiste geldige certificaten;	1° ingeval het schip niet is voorzien van alle krachtens het MARPOL-Verdrag vereiste geldige certificaten;
2° ingeval de bouw, de inrichting of de uitrusting van het schip in belangrijke mate afwijkt van de gegevens van het certificaat;	2° ingeval de bouw, de inrichting of de uitrusting van het schip in belangrijke mate afwijkt van de gegevens van het certificaat;
3° ingeval krachtens het MARPOL-Verdrag geen certificaat vereist is en het schip zodanig is gebouwd, ingericht of uitgerust dat het een gevaar vormt voor het mariene milieu;	3° ingeval krachtens het MARPOL-Verdrag geen certificaat vereist is en het schip zodanig is gebouwd, ingericht of uitgerust dat het een gevaar vormt voor het mariene milieu;
4° ingeval daartoe een verzoek wordt gedaan door de bevoegde overheden van de vlagstaat van dit schip wegens een overtreding van de in die Staat ter uitvoering van het MARPOL-Verdrag gestelde wettelijke regelen;	4° ingeval daartoe een verzoek wordt gedaan door de bevoegde overheden van de vlagstaat van dit schip wegens een overtreding van de in die Staat ter uitvoering van het MARPOL-Verdrag gestelde wettelijke regelen;
5° ingeval daartoe een verzoek wordt gedaan door de bevoegde overheid van een kuststaat die partij is bij het MARPOL-Verdrag, wegens overtredingen van het MARPOL-Verdrag begaan in de wateren onder jurisdictie van die Staat.	5° ingeval daartoe een verzoek wordt gedaan door de bevoegde overheid van een kuststaat die partij is bij het MARPOL-Verdrag, wegens overtredingen van het MARPOL-Verdrag begaan in de wateren onder jurisdictie van die Staat.
6° ingeval het schip aan boord niet beschikt over een noodplan voor gevallen van koolwaterstoffenverontreiniging zoals bedoeld in het MARPOL-Verdrag en artikel 2.5.3.9;	6° ingeval het schip aan boord niet beschikt over een noodplan voor gevallen van koolwaterstoffenverontreiniging zoals bedoeld in het MARPOL-Verdrag en artikel 2.5.3.9 **en/of een Scheepsnoodplan voor maritieme verontreiniging door schadelijke vloeistoffen zoals bedoeld in het MARPOL-Verdrag en artikel 2.5.3.12**;
7° ingeval het schip niet is voorzien van het in artikel 2.5.3.5, § 4 bedoelde IMO-identificatienummer.	7° ingeval het schip niet is voorzien van het in artikel 2.5.3.5, § 4 bedoelde IMO-identificatienummer.
De scheepvaartcontroleurs kunnen een vreemd schip dat zich in een Belgische haven bevindt aanhouden ingeval het zodanig is gebouwd, ingericht, of uitgerust dat het een gevaar vormt voor het mariene milieu.	De scheepvaartcontroleurs kunnen een vreemd schip dat zich in een Belgische haven bevindt aanhouden ingeval het zodanig is gebouwd, ingericht, of uitgerust dat het een gevaar vormt voor het mariene milieu.

Behoudens in dringende gevallen oefenen de scheepvaartcontroleurs de in dit artikel bedoelde bevoegdheden eerst uit nadat zij van de voorgenomen maatregelen en de redenen waarom ze worden genomen kennis hebben gegeven aan de consul of aan de diplomatieke vertegenwoordiger van de Staat waarvan het schip de vlag voert of, zo dit niet mogelijk is, aan de regering van de Staat waarvan het schip de vlag voert. In dringende gevallen geschiedt deze mededeling onmiddellijk nadat de maatregelen zijn genomen.	Behoudens in dringende gevallen oefenen de scheepvaartcontroleurs de in dit artikel bedoelde bevoegdheden eerst uit nadat zij van de voorgenomen maatregelen en de redenen waarom ze worden genomen kennis hebben gegeven aan de consul of aan de diplomatieke vertegenwoordiger van de Staat waarvan het schip de vlag voert of, zo dit niet mogelijk is, aan de regering van de Staat waarvan het schip de vlag voert. In dringende gevallen geschiedt deze mededeling onmiddellijk nadat de maatregelen zijn genomen.
Het aangehouden schip mag vertrekken zodra de scheepvaartcontroleurs of de personeelsleden van de Scheepvaartpolitie vaststellen dat aan de gestelde voorwaarden is voldaan.	Het aangehouden schip mag vertrekken zodra de scheepvaartcontroleurs of de personeelsleden van de Scheepvaartpolitie vaststellen dat aan de gestelde voorwaarden is voldaan.
Art. 4.2.2.4. Processen-verbaal	Art. 4.2.2.4. Processen-verbaal
De Scheepvaartpolitie stelt de misdrijven omschreven in de wetten en reglementen betreffende de scheepvaart vast bij proces-verbaal dat bewijskracht heeft tot bewijs van het tegendeel.	De Scheepvaartpolitie stelt de misdrijven omschreven in de wetten en reglementen betreffende de scheepvaart vast bij proces-verbaal dat bewijskracht heeft tot bewijs van het tegendeel.
Een afschrift ervan wordt verstuurd aan de overtreder of zijn wettelijke vertegenwoordiger in België uiterlijk binnen een termijn van vijftien dagen die aanvangt de dag na de vaststelling bij proces-verbaal van de overtreding. De vervaldag is in de termijn begrepen. Is die dag echter een zaterdag, een zondag of een feestdag, dan wordt de vervaldag verplaatst op de eerstvolgende werkdag.	Een afschrift ervan wordt verstuurd aan de overtreder of zijn wettelijke vertegenwoordiger in België uiterlijk binnen een termijn van vijftien dagen **na de afsluiting van het proces-verbaal**. De vervaldag is in de termijn begrepen. Is die dag echter een zaterdag, een zondag of een feestdag, dan wordt de vervaldag verplaatst op de eerstvolgende werkdag.
Voor de toepassing van de termijn bepaald in het tweede lid, vormt het geven van een waarschuwing of het meedelen van een termijn om zich in regel te stellen, geen vaststelling van de overtreding.	Voor de toepassing van de termijn bepaald in het tweede lid, vormt het geven van een waarschuwing of het meedelen van een termijn om zich in regel te stellen, geen vaststelling van de overtreding.
	Artikel 11 van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken is van toepassing op een proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk waarvoor enkel een administratieve geldboete kan worden opgelegd.
	Indien het een buitenlandse vermoedelijke overtreder betreft, gebeurt de betekening van het afschrift aan zijn wettelijke vertegenwoordiger in België. Als er geen wettelijke vertegenwoordiger is aangeduid maar de vermoedelijke dader met een scheepsagent werkt, wordt de scheepsagent vermoed de wettelijke vertegenwoordiger van

	de vermoedelijke dader te zijn. Wanneer de procedure verloopt via een wettelijke vertegenwoordiger wordt er geacht woonstkeuze te zijn gedaan bij de wettelijke vertegenwoordiger overeenkomstig artikel 39 van het Gerechtelijk wetboek.
Artikel 4.2.1.24 is van toepassing op de proces-verbalen bedoeld in het eerste lid.	Artikel 4.2.1.24 is van toepassing op de proces-verbalen bedoeld in het eerste lid.
	BOEK 5. PLEZIERVAART
	TITEL 1. ALGEMENE BEPALINGEN
	Art. 5.1.1.1. Begrippen
	Voor de toepassing van dit boek en haar uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder:
	1° "waterscooter": een pleziervaartuig met een romplengte van minder dan vier meter dat een voortstuwingsmotor met een waterstraalpomp als primaire voortstuwingsbron gebruikt en ontworpen is om door een op en niet in de romp zittende, staande of knielende persoon te worden bediend;
	2° "passagier": iedere persoon aan boord met uitzondering van:
	a. de gezagvoerder en de bemanningsleden of andere personen die in welke hoedanigheid dan ook in dienst of tewerkgesteld zijn aan boord van een schip ten behoeve van dat schip;
	b. een kind beneden de leeftijd van één jaar.
	Art. 5.1.1.2. Toepassingsgebied
	§ 1. Dit boek is van toepassing op:
	1° alle pleziervaartuigen, ongeacht het land van registratie, vanaf tweeënhalve meter die gebruikt worden op de Belgische wateren uitgezonderd de EEZ;
	2° pleziervaartuigen die geregistreerd zijn overeenkomstig artikel 5.2.1.2;
	3° waterscooters die gebruikt worden op de Belgische wateren uitgezonderd de EEZ.
	§ 2. Deze wet is niet van toepassing, tenzij anders bepaald, op:
	1° schepen die gebruikt worden of bestemd zijn voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;
	2° tuigen gebruikt voor brandingsporten, zoals kites, windsurftuigen en surfplanken, met uitzondering van waterscooters;
	3° tuigen voor strandvermaak zoals opblaasbare rubberbootjes die niet geschikt zijn voor een motor en luchtmatrassen;
	4° kano's en kajaks, gondels en waterfietsen;
	5° overheidsschepen.

	Indien over bepaalde types van schepen onduidelijkheden zijn over het toepassingsgebied, kan de Koning, na advies van de sector, bepalen of deze wet van toepassing is op deze vaartuigen. De Koning bepaalt de wijze waarop het overleg met de sector wordt georganiseerd en de wijze waarop deze beslissingen worden bekendgemaakt.
	§ 3. De Koning kan, in afwijking van de paragrafen 1 en 2, de pleziervaart met pleziervaartuigen kleiner dan tweeënhalve meter, de brandingsporten bedoeld in paragraaf 2, 2°, en de pleziervaart bedoeld in paragraaf 2, 4°, regelen.
	TITEL 2. PLEZIERVAARTUIGEN
	HOOFDSTUK 1. Inschrijving en openbaarheid
	Afdeling 1. Inschrijving van de pleziervaartuigen
	Art. 5.2.1.1. Inschrijvingsplicht
	Elk pleziervaartuig dat kan gebruikt worden en zich in de Belgische wateren uitgezonderd de EEZ bevindt, moet ingeschreven zijn en beschikken over een van de volgende documenten:
	1° een registratiebrief afgegeven overeenkomstig artikel 5.2.1.3;
	2° een bewijs van inschrijving afgegeven door de overheid van een ander land.
	Art. 5.2.1.2. Inschrijvingsrecht
	§ 1. De volgende pleziervaartuigen kunnen in België worden ingeschreven:
	1° pleziervaartuigen vanaf tweeënhalve meter waarvan de eigenaar een band met België heeft. Een band met België is er wanneer de eigendom van een pleziervaartuig:
	a. voor meer dan 50 % in eigendom is van Belgen of van in België wonende natuurlijke personen; of
	b. voor 50 % eigendom is van een rechtspersoon ingeschreven in de Kruispuntbank voor Ondernemingen; of
	c. beantwoordt aan een combinatie van de voorwaarden onder a en b, indien het vaartuig in mede-eigendom wordt gedeeld door een natuurlijk persoon en een rechtspersoon.
	2° pleziervaartuigen die in België in de handel worden gebracht overeenkomstig Richtlijn 2013/53/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 betreffende pleziervaartuigen en waterscooters en tot intrekking van Richtlijn 94/25/EG.

	§ 2. De keuze van de naam en van de Belgische thuishaven van een pleziervaartuig in de inschrijvingsaanvraag moet worden goedgekeurd door de overheid bedoeld in artikel 5.2.1.4, 6°. De thuishaven moet de officiële naam van een Belgische stad of gemeente zijn.
	§ 3. Bij de aanvraag tot inschrijving is een retributie verschuldigd door de aanvrager voor het onderzoek en de afgifte of weigering van de registratiebrief bedoeld in artikel 5.2.1.3.
	§ 4. De inschrijving blijft geldig tot het ogenblik dat:
	1° de eigendom van het pleziervaartuig volledig of gedeeltelijk wordt overgedragen om niet of onder bezwarende titel;
	2° de overheid bedoeld in artikel 5.2.1.4, 6°, de inschrijving ambtshalve schrapt.
	Art. 5.2.1.3. Registratiebrief
	§ 1. Voor de pleziervaartuigen die ingeschreven worden overeenkomstig artikel 5.2.1.2 en voldoen aan de voorwaarden vastgesteld overeenkomstig artikel 5.2.1.4, 4°, wordt een registratiebrief afgegeven.
	§ 2. De registratiebrief is vijf jaar geldig. De registratiebrief vervalt evenwel indien:
	1° het pleziervaartuig niet meer voldoet aan de voorwaarden bedoeld in artikel 5.2.1.4, 4°;
	2° de eigendom van het pleziervaartuig volledig of gedeeltelijk werd overgedragen om niet of onder bezwarende titel;
	3° de naam of thuishaven van het pleziervaartuig wordt gewijzigd;
	4° het pleziervaartuig een ingrijpende verbouwing ondergaat;
	5° een nieuwe motor wordt geïnstalleerd.
	§ 3. Er wordt kosteloos een nieuwe registratiebrief afgegeven na het verstrijken van de oude brief indien:
	1° het pleziervaartuig nog voldoet aan de voorwaarden bedoeld in artikel 5.2.1.4, 4°; en
	2° de eigendom van het pleziervaartuig niet volledig of gedeeltelijk werd overgedragen om niet of onder bezwarende titel; en
	3° de naam en thuishaven van het pleziervaartuig niet werd gewijzigd; en
	4° het pleziervaartuig geen ingrijpende verbouwing heeft ondergaan; en
	5° geen nieuwe motor werd geïnstalleerd.
	Indien de in het eerste lid bedoelde voorwaarden niet meer worden vervuld, is de

	eigenaar een retributie verschuldigd voor het onderzoek en de afgifte of weigering van de nieuwe registratiebrief.
	Art. 5.2.1.4. Uitvoeringsbesluiten
	De Koning bepaalt:
	1° de vorm van en de vermeldingen in de registratiebrief bedoeld in artikel 5.2.1.3, § 1;
	2° het bedrag van de retributie bedoeld in artikel 5.2.1.2, § 3, en artikel 5.2.1.3, § 3, tweede lid, en de nadere regels voor de toepassing en de inning ervan;
	3° de gegevens die op de aanvraag tot inschrijving moeten worden meegedeeld en de wijze waarop de inschrijving moet worden aangevraagd;
	4° de voorwaarden waaraan de pleziervaartuigen moeten voldoen om te worden ingeschreven;
	5° het administratief statuut van de ingeschreven pleziervaartuigen;
	6° de overheid welke bevoegd is voor het onderzoek, de weigering of de afgifte van een certificaat van registratie;
	7° de bijzondere bepalingen voor de inschrijving van pleziervaartuigen voor handelaars;
	8° de vermeldingen die op het pleziervaartuig moeten worden aangebracht;
	9° de voorwaarden waaronder de inschrijving ambtshalve kan worden geschrapt.
	Art. 5.2.1.5. Zakelijke rechten **Onverminderd de bepalingen van artikel 1.2.1.1. kunnen pleziervaartuigen worden in geschreven in het Belgisch Scheepsregister met het oog op vestiging van zakelijke rechten, waaronder hypotheken. Het Belgisch Scheepsregister legt hiervoor een register aan van pleziervaartuigen waarop de bepalingen van boek 1 van toepassing zijn.**
	Afdeling 2. Openbaarheid van rechten
	Art. 5.2.1. 6. Afwijkende bedingen
	Bedingen die afwijken van deze afdeling zijn nietig.
	Art. 5.2.1.7. Toepassingsgebied
	De artikelen 2.2.1.12 tot en met 2.2.1.27 zijn van overeenkomstige toepassing op pleziervaartuigen.
	HOOFDSTUK 2 - Veiligheid
	Afdeling 1. Technische vereisten
	Art. 5.2.2.1. Veiligheidsvereisten
	§ 1. Geen enkel pleziervaartuig mag worden gebruikt in de Belgische wateren zonder in staat

	van veiligheid te zijn, of wanneer de veiligheid van derden in gevaar kan worden gebracht.
	Geen pleziervaartuig ingeschrevenovereenkomstig artikel 5.2.1.2, § 1, mag in vreemde wateren worden gebruikt zonder in staat van veiligheid te zijn, of wanneer de veiligheid van derden in gevaar kan worden gebracht.
	§ 2. Geen enkel pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik kan in Belgische wateren uitgezonderd de EEZ worden gebruikt zonder te beschikken over een certificaat van deugdelijkheid of een gelijkwaardig buitenlands certificaat. Het certificaat bevestigt, tot het tegenbewijs is geleverd, dat het pleziervaartuig in al zijn delen beantwoordt aan de voorschriften van deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten.
	Geen enkel pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik en ingeschreven overeenkomstig artikel 5.2.1.2, § 1, kan in vreemde wateren worden gebruikt zonder te beschikken over een certificaat van deugdelijkheid.
	Het certificaat van deugdelijkheid wordt afgegeven door de scheepvaartcontrole. Bij de aanvraag tot het verkrijgen van een certificaat van deugdelijkheid is een retributie verschuldigd door de aanvrager voor het onderzoek en de afgifte of weigering van het certificaat van deugdelijkheid.
	Het certificaat van deugdelijkheid is vijf jaar geldig.
	§ 3. De scheepvaartcontrole kan bij de aanvraag tot het verkrijgen van een certificaat van deugdelijkheid op verzoek van de aanvrager een voorlopig certificaat van deugdelijkheid zonder verder onderzoek afgeven indien het pleziervaartuig zich in Belgische wateren uitgezonderd de EEZ bevindt. Een pleziervaartuig met een voorlopig certificaat van deugdelijkheid moet te allen tijde voldoen aan de voorwaarden en uitrusting opgelegd door deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten.
	Voor de aanvraag en afgifte van een voorlopig certificaat van deugdelijkheid is geen retributie verschuldigd.
	Het voorlopig certificaat van deugdelijkheid kan enkel worden afgegeven voor een maximale periode van zes maanden, en is niet verlengbaar.

	§ 4. De Koning kan een organisatie machtigen om de taken bedoeld in dit hoofdstuk uit te voeren en bepaalt onder welke voorwaarden dit zal geschieden.
	§ 5. De scheepvaartcontrole is bevoegd om de gelijkwaardigheid van het buitenlands certificaat bedoeld in § 2, eerste lid, te beoordelen.
	§ 6. Ingeval een Belgisch pleziervaartuig zware schade heeft opgelopen of zijn bouw aanzienlijke veranderingen heeft ondergaan, is het certificaat van deugdelijkheid van rechtswege geschorst en kan het niet opnieuw geldig gemaakt worden dan door de scheepvaartcontroleurs.
	§ 7. Ingeval het pleziervaartuig zich in het buitenland bevindt, wijst de eigenaar een organisatie bedoeld in § 4 aan.
	Art. 5.2.2.2 Verbod tot afvaart
	Een pleziervaartuig dat niet in staat van veiligheid is of zich in Belgische wateren uitgezonderd de EEZ bevindt zonder een document aan boord als bedoeld in artikel 5.2.1.1, kan door de scheepvaartcontrole een verbod tot afvaart opgelegd krijgen.
	Beroep tegen het verbod tot afvaart kan worden ingediend bij verzoekschrift gericht aan de Rijkscommissaris bij de onderzoeksraad voor de scheepvaart waarin de middelen worden uiteengezet. Het beroep wordt behandeld overeenkomstig de bepalingen van de wet van 30 juli 1926 tot instelling van een onderzoeksraad voor de scheepvaart.
	Het verbod tot afvaart wordt door de scheepvaartcontrole aan de scheepvaartpolitie bekendgemaakt.
	Art. 5.2.2.3. Uitvoeringsbesluiten
	De Koning bepaalt:
	1° de voorwaarden waaraan een pleziervaartuig moet voldoen om in staat van veiligheid te zijn;
	2° de bijkomende voorwaarden waaraan een pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik moet voldoen;
	3° de indeling in zones van de Belgische en vreemde wateren voor de toepassing van dit hoofdstuk;
	4° de vereiste uitrusting aan boord van pleziervaartuigen per zone en per type van pleziervaartuig;
	5° de vereiste bijkomende uitrusting aan boord van pleziervaartuigen voor bedrijfs- of

	beroepsmatig gebruik per zone en per type van pleziervaartuig;
	6° het bedrag van de retributie bedoeld in artikel 5.2.2.1, § 2, derde lid, en de nadere regels voor de toepassing en de inning ervan;
	7° de voorwaarden voor het afgeven van het certificaat van deugdelijkheid en een voorlopig certificaat van deugdelijkheid;
	8° de vorm en inhoud van het certificaat van deugdelijkheid en van een voorlopig certificaat van deugdelijkheid.
	AFDELING 2 - Vaarbevoegdheidsbewijzen
	Art. 5.2.2.4. Verplichtingen
	§ 1. Ieder die op de Belgische wateren uitgezonderd de EEZ een pleziervaartuig bestuurt moet houder zijn van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs voor de categorie van pleziervaartuig dat hij bestuurt en voor de zone waarin hij vaart.
	De Koning kan ontheffing verlenen van de in het eerste lid voorgeschreven verplichting uit hoofde van het type van pleziervaartuig, de zone of de aard van de uitgevoerde activiteiten.
	§ 2. Onverminderd paragraaf 1 kan geen pleziervaartuig voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik worden gebruikt zonder een vaarbevoegdheidsbewijs, of een privaat of buitenlands certificaat dat als gelijkwaardig wordt beschouwd, tenzij:
	1° het pleziervaartuig wordt verhuurd voor private doeleinden en zonder bestuurder;
	2° het pleziervaartuig door de verhuurfirma wordt gebruikt voor private doeleinden.
	§ 3. Voor het afleggen van een examen tot het verkrijgen van een vaarbevoegdheidsbewijs is door de geëxamineerde een retributie verschuldigd.
	Voor het onderzoek en de afgifte of de weigering van een vaarbevoegdheidsbewijs is door de aanvrager een retributie verschuldigd.
	Art. 5.2.2.5. Commissie voor de Pleziervaart
	Met het oog op de erkenning van gelijkwaardigheid, bedoeld in artikel 5.2.2.4, § 2, wordt een Commissie voor de Pleziervaart opgericht. De Koning bepaalt de samenstelling en de werking van de Commissie voor de Pleziervaart en kan haar bijkomende taken voor de toepassing van deze wet of zijn uitvoeringsbesluiten toekennen.
	Art. 5.2.2.6. Uitvoeringsbesluiten
	De Koning bepaalt:

	1° de indeling van de Belgische en de vreemde wateren in zones voor de toepassing van dit hoofdstuk;
	2° de verschillende vaarbevoegdheidsbewijzen;
	3° de voorwaarden tot het verkrijgen van een vaarbevoegdheidsbewijs;
	4° de organisatie van de examens voor het verkrijgen van een vaarbevoegdheidsbewijs;
	5° de inhoud van de leerstof waarover het examen voor het verkrijgen van een vaarbevoegdheidsbewijs zal handelen;
	6° de praktische ervaring waarover men moet beschikken om een vaarbevoegdheidsbewijs te verkrijgen;
	7° de lichamelijke geschiktheid voor het verkrijgen van een vaarbevoegdheidsbewijs;
	8° de vorm en de inhoud van de vaarbevoegdheidsbewijzen;
	9° de wijze van aanvraag en afgifte van de vaarbevoegdheidsbewijzen;
	10° de overheid belast met de afgifte van de vaarbevoegdheidsbewijzen;
	11° het bedrag van de retributies bedoeld in artikel 5.2.2.4, § 3, en de nadere regels voor de toepassing en de inning ervan.
	HOOFDSTUK 3 - Zaakstatuut
	Art. 5.2.3.1. Toepasselijk Recht
	De artikelen 2.2.4.1 tot en met 2.2.4.8 zijn op de pleziervaartuigen van overeenkomstige toepassing.
	HOOFDSTUK 4 - Scheepszekerheidsrechten
	Art. 5.2.4.1. Toepasselijk recht
	Onder voorbehoud van artikel 5.2.4.2 is afdeling 5 van hoofdstuk 5 van boek 2 van overeenkomstige toepassing op hypotheken op pleziervaartuigen voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik.
	Art. 5.2.4.2. Bevoegde rechtbank
	In afwijking van de artikelen 2.2.5.43, § 2, en 2.2.5.52 is de ondernemingrechtbank die rechtsmacht heeft over het arrondissement waar de hypotheekvestiger zijn woonplaats of zijn maatschappelijke zetel heeft bevoegd.
	Bij ontstentenis aan een woonplaats of een maatschappelijke zetel in België, is de ondernemingsrechtbank van Brussel bevoegd.
	HOOFDSTUK 5 – Scheepsbeslag
	Art. 5.2.5.1. Toepasselijk recht
	Op pleziervaartuigen waarop overeenkomstig artikel 5.2.1.5 zakelijke rechten gevestigd zijn,

	zijn de regels van 2.2.6.1 tot 2.2.6.22 en 2.2.6.25 tot 2.2.6.67 overeenkomstige toepassing.
	TITEL 3. EIGENAARS
	Hoofdstuk 1. Algemene Bepalingen
	Afdeling 1. Scheepsmede-eigendom
	Art. 5.3.1.1. Toepasselijk recht
	Op de mede-eigendom van pleziervaartuigen voor bedrijfs- of beroepsmatig gebruik zijn de artikelen 2.3.1.1 tot en met 2.3.1.18 van overeenkomstige toepassing.
	In afwijking van artikel 2.3.1.11, § 4, is de bevoegde rechtbank de ondernemingsrechtbank van Brussel.
	Afdeling 2. Aansprakelijkheid van scheepseigenaars
	Art. 5.3.1.2. Verzekering burgerlijke aansprakelijkheid
	De Koning kan een verzekering burgerlijke aansprakelijkheid opleggen voor bepaalde categorieën van pleziervaartuigen of voor bepaalde activiteiten met pleziervaartuigen.
	HOOFDSTUK 2. - Zeevaart
	Art. 5.3.2.1. Verplichte verzekeringen
	De bepalingen van onderafdelingen 1 en 2 van afdeling 1 van hoofdstuk 2 van titel 3 van boek 2 zijn van toepassing op pleziervaartuigen voor bedrijfs- en beroepsmatig gebruik.
	Art. 5.3.2.2. Beperking van aansprakelijkheid
	Voor ongevallen in de maritieme zones kunnen de eigenaars hun aansprakelijkheid beperken overeenkomstig afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 3 van boek 2.
	Titel 4. - Zee en havens
	Art. 5.4.1.1. Voorkoming van verontreiniging door schepen

	De bepalingen van hoofdstuk 3 van titel 5 van boek 2 zijn van toepassing op pleziervaartuigen.
	TITEL 5. - Scheepvaartvoorvallen
	HOOFDSTUK 1. - Wrakverwijdering
	Art. 5.5.1.1. - Toepasselijk recht
	De bepalingen van hoofdstuk 6 van titel 7 van boek 2 zijn van toepassing op pleziervaartuigen.
	HOOFDSTUK 2 - Activiteiten
	Art. 5.5.2.1 Toelatingen
	Wedstrijden of sport- en ontspanningsactiviteiten in groepsverband in de territoriale zee zijn verboden zonder toelating van de scheepvaartcontrole.
	Art. 5.2.2.2 Uitvoeringsbesluiten
	De Koning bepaalt:
	1° de wijze voor aanvraag en afgifte of weigering van een toelating als bedoeld in artikel 5.5.2.1;
	2° de bijzondere weersomstandigheden waarin bepaalde activiteiten kunnen worden verboden.
	3° de omstandigheden waarin een toelating, in afwijking van artikel 5.5.2.1, vervangen kan worden door een voorafgaande melding.
BASISTEKST VAN DE WET VAN 25 DECEMBER 2016 TOT INSTELLING VAN ADMINISTRATIEVE GELDBOETES VAN TOEPASSING IN GEVAL VAN INBREUKEN OP DE SCHEEPVAARTWETTEN	TEKST AANGEPAST AAN WETSONTWERP
Art. 2.Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :	Art. 2.Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :
1° de scheepvaartwetten :	1° de scheepvaartwetten :
	- Wet van 13 juni 1969 inzake de exploratie en de exploitatie van niet -levende rijkdommen van de territoriale zee en het continentaal plat;
- wet van 20 augustus 1981 houdende goedkeuring van de Internationale Overeenkomst voor veilige containers, en van de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 2 december 1972;	- wet van 20 augustus 1981 houdende goedkeuring van de Internationale Overeenkomst voor veilige containers, en van de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 2 december 1972;

- wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België;	- wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België;
- wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee;	- wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee;
- wet van 4 april 2014 betreffende bescherming van het cultureel erfgoed onder water;	- wet van 4 april 2014 betreffende bescherming van het cultureel erfgoed onder water;
- wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006.	- wet van 13 juni 2014 tot uitvoering en controle van de toepassing van het Verdrag betreffende maritieme arbeid 2006.
	- de wet van 12 juni 2020 betreffende werk in de visserijsector.
2° de bevoegde autoriteit: de overeenkomstig artikel 3, § 2, eerste lid, aangewezen autoriteit;	2° de bevoegde autoriteit: de overeenkomstig artikel 3, § 2, eerste lid, aangewezen autoriteit;
3° gezagvoerder: gezagvoerder overeenkomstig de definitie in artikel 2.1.1.3, 1°, van het Belgisch Scheepvaartwetboek;	3° gezagvoerder: gezagvoerder overeenkomstig de definitie in artikel 2.1.1.3, 1°, van het Belgisch Scheepvaartwetboek;
4° bemanningslid: bemanningslid overeenkomstig de definitie in artikel 2.1.1.3, 4°, van het Belgisch Scheepvaartwetboek;	4° bemanningslid: bemanningslid overeenkomstig de definitie in artikel 2.1.1.3, 4°, van het Belgisch Scheepvaartwetboek;
5° scheepsagent: scheepsagent overeenkomstig de definitie in artikel 2.1.1.2, 8°, van het Belgisch Scheepvaartwetboek.	5° scheepsagent: scheepsagent overeenkomstig de definitie in artikel 2.1.1.2, 8°, van het Belgisch Scheepvaartwetboek.
Art. 9.De scheepvaartpolitie, het Maritiem Informatie-kruispunt, iedere overheid, iedere openbaar officier of ambtenaar die in de uitoefening van zijn ambt kennis krijgt van inbreuken bedoeld in artikel 8 stelt de bevoegde autoriteit binnen een termijn van 14 dagen daarvan in kennis.	Art. 9.De scheepvaartpolitie, het Maritiem Informatie-kruispunt, iedere overheid, iedere openbaar officier of ambtenaar die in de uitoefening van zijn ambt kennis krijgt van inbreuken bedoeld in artikel 8 stelt de bevoegde autoriteit binnen een termijn van 14 dagen daarvan in kennis.
De processen-verbaal ter vaststelling van inbreuken die uitsluitend bestraft kunnen worden met een administratieve geldboete worden enkel gezonden aan de bevoegde autoriteit.	De processen-verbaal ter vaststelling van inbreuken die uitsluitend bestraft kunnen worden met een administratieve geldboete worden enkel gezonden aan de bevoegde autoriteit.
	Een exemplaar van het proces-verbaal waarin de inbreuk is vastgesteld wordt aan de bevoegde autoriteit toegezonden.
Art. 17. Bij ernstige vermoedens van inbreuken als bedoeld in de artikelen 3 en 8 kunnen de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe zijn aangesteld de kapitein verbieden om met zijn schip de Belgische havens te verlaten, tenzij als bankgarantie een som wordt gestort gelijk aan het maximum voor de inbreuken, verhoogd met de opdeciemen. De bankgarantie moet worden verleend door een in België gevestigde bank.	**Art. 17. Bij ernstige vermoedens van inbreuken als bedoeld onder meer in de artikelen 3 en 8 kunnen de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe zijn aangesteld de kapitein verbieden om met zijn schip de Belgische havens te verlaten, tenzij als waarborg een geldsom wordt geconsigneerd bij de Deposito-en Consignatiekas, overeenkomstig de bepalingen van de wet van 11 juli 2018 op de Deposito-en Consignatiekas, waarbij alle**

	gebeurlijke kosten ten laste blijven van de vermoedelijke dader.
De geldboete die is opgelegd door een rechterlijke beslissing met kracht van gewijsde of door een minnelijke schikking wordt, naar gelang van het geval, op de bankgarantie verhaald.	**De hoogte van deze geldsom wordt bepaald door de Minister en kan gelijk zijn aan het maximum voor de inbreuken, verhoogd met de opdeciemen.**
	Het ontvangstbewijs dat door de Deposito-en Consignatiekas wordt afgeleverd, geldt als rechtstitel tegenover de Deposito-en Consignatiekas en wordt onverwijld door de vermoedelijke dader als bewijs van betaling van de borgsom bezorgd aan de inspecteur die de overtreding vaststelde.
	Het storten van de borgsom kan, zonder kosten voor de overheid, worden vervangen door een bankgarantie verleend door een in België gevestigde bank of een door de Scheepvaartcontrole ontvankelijk verklaarde garantie getekend door een "Protection and Indemnity Club".
	De geldboete die is opgelegd door een uitvoerbare beslissing op basis van deze wet, een rechterlijke beslissing met kracht van gewijsde of door een minnelijke schikking wordt, naar gelang van het geval, op de borgsom verhaald.
	Het overblijvende gedeelte wordt onmiddellijk terugbetaald.".
BASISTEKST VAN HET SOCIAAL STRAFWETBOEK	TEKST AANGEPAST AAN WETSONTWERP
Art. 100/6. Oprichting van de databank e-PV	Art. 100/6. Oprichting van de databank e-PV
Er wordt een databank e-PV opgericht.	Er wordt een databank e-PV opgericht.
De Belgische Staat, vertegenwoordigd door de minister bevoegd voor werk, de minister bevoegd voor sociale zaken, de minister bevoegd voor economie en de minister bevoegd voor justitie, is verantwoordelijk voor de verwerking van de in het vierde lid bedoelde gegevens, in de zin van artikel 1, § 4, van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens.	De Belgische Staat, **vertegenwoordigd door de minister bevoegd voor werk, de minister bevoegd voor sociale zaken, de minister bevoegd voor economie, de minister bevoegd voor mobiliteit, de minister bevoegd voor justitie en de minister bevoegd voor maritieme mobiliteit**, is verantwoordelijk voor de verwerking van de in het vierde lid bedoelde gegevens, in de zin van artikel 1, § 4, van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens.
Het opslaan en het bijhouden van de in het vierde lid bedoelde gegevens beogen volgende doeleinden :	Het opslaan en het bijhouden van de in het vierde lid bedoelde gegevens beogen volgende doeleinden :

1° het verzamelen van informatie die nuttig is om de actoren van de strijd tegen de illegale arbeid en de sociale fraude in staat te stellen op een adequate wijze de illegale arbeid en de sociale fraude te bestrijden;	1° het verzamelen van informatie die nuttig is om de actoren van de strijd tegen de illegale arbeid en de sociale fraude in staat te stellen op een adequate wijze de illegale arbeid en de sociale fraude te bestrijden;
2° het verzamelen van informatie die nuttig is om de actoren van de strijd tegen de illegale arbeid en de sociale fraude in staat te stellen hun wettelijke opdrachten uit te oefenen;	2° het verzamelen van informatie die nuttig is om de actoren van de strijd tegen de illegale arbeid en de sociale fraude in staat te stellen hun wettelijke opdrachten uit te oefenen;
3° het opmaken van interne en externe statistieken;	3° het opmaken van interne en externe statistieken;
4° het verzamelen van informatie die noodzakelijk is om de ambtenaren bedoeld in artikel 3 van de wet van 17 maart 2019 tot invoering van het elektronisch proces-verbaal bij de inspectiediensten van de Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O., Middenstand en Energie en tot wijziging van het Sociaal Strafwetboek in staat te stellen hun wettelijke opdrachten uit te oefenen.	4° het verzamelen van informatie die noodzakelijk is om de ambtenaren bedoeld in artikel 3 van de wet van 17 maart 2019 tot invoering van het elektronisch proces-verbaal bij de inspectiediensten van de Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O., Middenstand en Energie en tot wijziging van het Sociaal Strafwetboek in staat te stellen hun wettelijke opdrachten uit te oefenen.
	5° het verzamelen van informatie die noodzakelijk is om de scheepvaartcontroleurs bedoeld in artikel 1.1.1.2, 5° van het Belgisch Scheepvaartwetboek in staat te stellen hun wettelijke opdrachten uit te oefenen.
De databank e-PV bevat de gegevens die opgenomen zijn in het in artikel 100/2 en in artikel 3, § 1, eerste lid, van de wet van 17 maart 2019 tot invoering van het elektronisch proces-verbaal bij de inspectiediensten van de Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O., Middenstand en Energie en tot wijziging van het Sociaal Strafwetboek bedoelde model van e-PV aangaande volgende personen :	De databank e-PV bevat de gegevens die opgenomen zijn in het in artikel 100/2 en in artikel 3, § 1, eerste lid, van de wet van 17 maart 2019 tot invoering van het elektronisch proces-verbaal bij de inspectiediensten van de Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O., Middenstand en Energie en tot wijziging van het Sociaal Strafwetboek **en in artikel 4.2.1.26/2, eerste lid, van het Belgisch Scheepvaartwetboek** bedoelde model van e-PV aangaande volgende personen :
1° iedere persoon die ervan verdacht wordt (mede)dader te zijn van een inbreuk;	1° iedere persoon die ervan verdacht wordt (mede)dader te zijn van een inbreuk;
2° iedere persoon die burgerrechtelijk aansprakelijk geacht wordt voor een inbreuk;	2° iedere persoon die burgerrechtelijk aansprakelijk geacht wordt voor een inbreuk;
3° iedere werknemer of persoon die betrokken is of geacht wordt betrokken te zijn bij een inbreuk;	3° iedere werknemer of persoon die betrokken is of geacht wordt betrokken te zijn bij een inbreuk;

4° iedere andere in het e-PV vermelde persoon, waarvan de opname van de gegevens in het e-PV noodzakelijk is voor het goed begrip van de in het e-PV vastgestelde feiten.	4° iedere andere in het e-PV vermelde persoon, waarvan de opname van de gegevens in het e-PV noodzakelijk is voor het goed begrip van de in het e-PV vastgestelde feiten.
Voor zover zij betrekking hebben op een natuurlijke persoon die is of kan worden geïdentificeerd, zijn de in het vierde lid bedoelde gegevens sociale gegevens van persoonlijke aard in de zin van artikel 2, eerste lid, 6°, van de wet van 15 januari 1990 houdende oprichting en organisatie van een Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid.	Voor zover zij betrekking hebben op een natuurlijke persoon die is of kan worden geïdentificeerd, zijn de in het vierde lid bedoelde gegevens sociale gegevens van persoonlijke aard in de zin van artikel 2, eerste lid, 6°, van de wet van 15 januari 1990 houdende oprichting en organisatie van een Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid.
Het vijfde lid is niet van toepassing op gegevens opgenomen in de databank e-PV die betrekking hebben op de processen-verbaal bedoeld in artikel 3 van de wet van 17 maart 2019 tot invoering van het elektronisch proces-verbaal bij de inspectiediensten van de Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O., Middenstand en Energie en tot wijziging van het Sociaal Strafwetboek.	Het vijfde lid is niet van toepassing op gegevens opgenomen in de databank e-PV die betrekking hebben op de processen-verbaal bedoeld in artikel 3 van de wet van 17 maart 2019 tot invoering van het elektronisch proces-verbaal bij de inspectiediensten van de Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O., Middenstand en Energie en tot wijziging van het Sociaal Strafwetboek **en in artikel 4.2.1.26/2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek**.
Art. 100/8. Beheerscomité van de databank e-PV	Art. 100/8. Beheerscomité van de databank e-PV
§ 1. Er wordt een Beheerscomité opgericht voor de databank e-PV.	§ 1. Er wordt een Beheerscomité opgericht voor de databank e-PV.
Het Beheerscomité is samengesteld uit :	Het Beheerscomité is samengesteld uit :
1° de voorzitter, de leidend ambtenaar van de bevoegde administratie;	1° de voorzitter, de leidend ambtenaar van de bevoegde administratie;
2° de leidend ambtenaren van de in artikel 100/2 bedoelde sociale inspectiediensten;	2° de leidend ambtenaren van de in artikel 100/2 bedoelde sociale inspectiediensten;
3° de directeur van het Federaal Aansturingsbureau van de Sociale Inlichtingen- en Opsporingsdienst;	3° de directeur van het Federaal Aansturingsbureau van de Sociale Inlichtingen- en Opsporingsdienst;
4° de procureur-generaal aangewezen door het College van procureurs-generaal;	4° de procureur-generaal aangewezen door het College van procureurs-generaal;
5° een leidend ambtenaar van de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid;	5° een leidend ambtenaar van de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid;
6° de leidend ambtenaren van de inspectiediensten van de Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O., Middenstand en Energie.	6° de leidend ambtenaren van de inspectiediensten van de Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O., Middenstand en Energie.
	7° de leidende ambtenaren van de

	inspectiediensten van het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.
Het Beheerscomité is gevestigd op het adres van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg.	Het Beheerscomité is gevestigd op het adres van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg.
Het Beheerscomité vergadert minstens tweemaal per jaar.	Het Beheerscomité vergadert minstens tweemaal per jaar.
Het secretariaat wordt waargenomen door de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg.	Het secretariaat wordt waargenomen door de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg.
Art. 100/9. Toezicht op de verwerking van de gegevens in het kader van de databank e-PV	Art. 100/9. Toezicht op de verwerking van de gegevens in het kader van de databank e-PV
Onverminderd de taken en de bevoegdheden die de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, hierna de Commissie genoemd, ontleent aan de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens, ziet zij er, teneinde de bescherming van de persoonlijke levenssfeer en de eerbiediging van het geheim van het strafonderzoek te garanderen, op toe dat de inhoud van de databank e-PV en de verwerking van de gegevens en de inlichtingen in het kader van deze databank overeenstemmen met de bepalingen van de artikelen 54 tot 56 van dit hoofdstuk, van de voormelde wet van 8 december 1992 en van de artikelen 28quinquies, § 1, en 57 van het Wetboek van strafvordering.	Onverminderd de taken en de bevoegdheden die de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, hierna de Commissie genoemd, ontleent aan de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens, ziet zij er, teneinde de bescherming van de persoonlijke levenssfeer en de eerbiediging van het geheim van het strafonderzoek te garanderen, op toe dat de inhoud van de databank e-PV en de verwerking van de gegevens en de inlichtingen in het kader van deze databank overeenstemmen met de bepalingen van de artikelen 54 tot 56 van dit hoofdstuk, van de voormelde wet van 8 december 1992 en van de artikelen 28quinquies, § 1, en 57 van het Wetboek van strafvordering.
De Commissie formuleert adviezen en aanbevelingen over de toepassing van dit hoofdstuk, zowel op eigen initiatief als op verzoek, in het bijzonder van de minister bevoegd voor werk, de minister bevoegd voor sociale zaken, de minister bevoegd voor economie of de Minister bevoegd voor justitie of van de gerechtelijke overheden.	De Commissie formuleert adviezen en aanbevelingen over de toepassing van dit hoofdstuk, zowel op eigen initiatief als op verzoek, in het bijzonder **van de minister bevoegd voor werk, de minister bevoegd voor sociale zaken, de minister bevoegd voor economie, de minister bevoegd voor mobiliteit, de minister bevoegd voor justitie of van de gerechtelijke overheden of de minister bevoegd voor de maritieme mobiliteit**.
De artikelen 29, 30, 32, § 1, en 33 van de voormelde wet van 8 december 1992 zijn	De artikelen 29, 30, 32, § 1, en 33 van de voormelde wet van 8 december 1992 zijn

onverkort van toepassing.	onverkort van toepassing.
De daartoe door de Commissie onder haar leden aangewezen personen hebben met het oog op het uitvoeren van hun opdrachten een onbeperkt recht op toegang tot alle inlichtingen en gegevens bewaard in de databank e-PV.	De daartoe door de Commissie onder haar leden aangewezen personen hebben met het oog op het uitvoeren van hun opdrachten een onbeperkt recht op toegang tot alle inlichtingen en gegevens bewaard in de databank e-PV.
Art. 100/10. Toegang tot de databank e-PV	Art. 100/10. Toegang tot de databank e-PV
§ 1. Onverminderd de artikelen 54 en 55 en mits machtiging van [2 de kamer sociale zekerheid en gezondheid van het informatieveiligheidscomité]2 hebben de door de Koning gemachtigde categorieën van ambtenaren van de door de Koning aangewezen federale sociale inspectiediensten toegang tot de volgende gegevens van de databank e-PV :	§ 1. Onverminderd de artikelen 54 en 55 en mits machtiging van [2 de kamer sociale zekerheid en gezondheid van het informatieveiligheidscomité]2 hebben de door de Koning gemachtigde categorieën van ambtenaren van de door de Koning aangewezen federale sociale inspectiediensten toegang tot de volgende gegevens van de databank e-PV :
1° de datum van opstelling van het proces-verbaal; 2° het nummer van het proces-verbaal; 3° de aanduiding of het gaat om een proces-verbaal opgesteld op eigen initiatief van de verbalisant of in uitvoering van een taak opgelegd door een rechterlijke overheid; 4° de dienst waartoe de verbaliserende ambtenaar behoort; 5° de naam van de verbaliserende ambtenaar; 6° de identiteit en het adres van de woonplaats of de maatschappelijke zetel van iedere persoon die ervan verdacht wordt (mede)dader te zijn van een inbreuk; 7° de identiteit en het adres van de woonplaats of de maatschappelijke zetel van iedere persoon die burgerrechtelijk aansprakelijk geacht wordt voor een inbreuk; 8° in voorkomend geval, de naam en het identificatienummer van de sociale zekerheid van iedere werknemer of persoon die betrokken is of geacht wordt betrokken te zijn bij een inbreuk; 9° de kwalificatie van de vastgestelde inbreuk(en).	1° de datum van opstelling van het proces-verbaal; 2° het nummer van het proces-verbaal; 3° de aanduiding of het gaat om een proces-verbaal opgesteld op eigen initiatief van de verbalisant of in uitvoering van een taak opgelegd door een rechterlijke overheid; 4° de dienst waartoe de verbaliserende ambtenaar behoort; 5° de naam van de verbaliserende ambtenaar; 6° de identiteit en het adres van de woonplaats of de maatschappelijke zetel van iedere persoon die ervan verdacht wordt (mede)dader te zijn van een inbreuk; 7° de identiteit en het adres van de woonplaats of de maatschappelijke zetel van iedere persoon die burgerrechtelijk aansprakelijk geacht wordt voor een inbreuk; 8° in voorkomend geval, de naam en het identificatienummer van de sociale zekerheid van iedere werknemer of persoon die betrokken is of geacht wordt betrokken te zijn bij een inbreuk; 9° de kwalificatie van de vastgestelde inbreuk(en).
De in het eerste lid bedoelde machtiging van de kamer sociale zekerheid en gezondheid van het informatieveiligheidscomité is niet vereist voor	De in het eerste lid bedoelde machtiging van de kamer sociale zekerheid en gezondheid van het informatieveiligheidscomité is niet vereist voor

de toegang tot de gegevens van de processen-verbaal die opgesteld zijn door de eigen inspectiedienst.	de toegang tot de gegevens van de processen-verbaal die opgesteld zijn door de eigen inspectiedienst.
§ 2. Onverminderd de artikelen 54 en 55 en mits machtiging van de kamer sociale zekerheid en gezondheid van het informatieveiligheidscomité kunnen de in § 1 bedoelde ambtenaren kennis nemen van de andere dan de in § 1 vermelde gegevens opgenomen in de databank e-PV, met inbegrip van de vaststellingen die opgenomen zijn in het e-PV, voor zover deze gegevens voor hen een belang hebben in de uitoefening van het toezicht waarmee zij zijn belast of met toepassing van een andere wetgeving. Voor zover deze gegevens opgenomen zijn in een proces-verbaal dat opgesteld wordt tijdens de uitvoering van de taken opgelegd door de rechterlijke overheid, zijn ze evenwel enkel toegankelijk met de uitdrukkelijke toestemming van deze laatste.	§ 2. Onverminderd de artikelen 54 en 55 en mits machtiging van de kamer sociale zekerheid en gezondheid van het informatieveiligheidscomité kunnen de in § 1 bedoelde ambtenaren kennis nemen van de andere dan de in § 1 vermelde gegevens opgenomen in de databank e-PV, met inbegrip van de vaststellingen die opgenomen zijn in het e-PV, voor zover deze gegevens voor hen een belang hebben in de uitoefening van het toezicht waarmee zij zijn belast of met toepassing van een andere wetgeving. Voor zover deze gegevens opgenomen zijn in een proces-verbaal dat opgesteld wordt tijdens de uitvoering van de taken opgelegd door de rechterlijke overheid, zijn ze evenwel enkel toegankelijk met de uitdrukkelijke toestemming van deze laatste.
De in het eerste lid bedoelde machtiging van de kamer sociale zekerheid en gezondheid van het informatieveiligheidscomité is niet vereist voor de toegang tot de gegevens van de processen-verbaal die opgesteld zijn door de eigen inspectiedienst.	De in het eerste lid bedoelde machtiging van de kamer sociale zekerheid en gezondheid van het informatieveiligheidscomité is niet vereist voor de toegang tot de gegevens van de processen-verbaal die opgesteld zijn door de eigen inspectiedienst.
§ 3. De ambtenaren van de bevoegde administratie hebben mits machtiging van de kamer sociale zekerheid en gezondheid van het informatieveiligheidscomité toegang tot de gegevens van de databank e-PV, voor zover deze gegevens voor hen een belang hebben in de uitoefening van hun wettelijke opdracht. Deze toegang sluit de toegang in tot de gegevens die opgenomen zijn in de processen-verbaal die opgesteld worden tijdens de uitvoering van de taken opgelegd door de rechterlijke overheid, zonder dat de toestemming van deze laatste moet worden gevraagd.	§ 3. De ambtenaren van de bevoegde administratie hebben mits machtiging van de kamer sociale zekerheid en gezondheid van het informatieveiligheidscomité toegang tot de gegevens van de databank e-PV, voor zover deze gegevens voor hen een belang hebben in de uitoefening van hun wettelijke opdracht. Deze toegang sluit de toegang in tot de gegevens die opgenomen zijn in de processen-verbaal die opgesteld worden tijdens de uitvoering van de taken opgelegd door de rechterlijke overheid, zonder dat de toestemming van deze laatste moet worden gevraagd.
§ 4. Het openbaar ministerie bij de hoven en rechtbanken en de onderzoeksrechters hebben toegang tot de gegevens van de databank e-PV	§ 4. Het openbaar ministerie bij de hoven en rechtbanken en de onderzoeksrechters hebben toegang tot de gegevens van de databank e-PV in

in het kader van de uitoefening van hun wettelijke opdracht. In afwijking van de bepalingen van artikel 15 van de wet van 15 januari 1990 houdende oprichting en organisatie van een Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid is deze toegang niet onderworpen aan de machtiging van de kamer sociale zekerheid en gezondheid van het informatieveiligheidscomité.	het kader van de uitoefening van hun wettelijke opdracht. In afwijking van de bepalingen van artikel 15 van de wet van 15 januari 1990 houdende oprichting en organisatie van een Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid is deze toegang niet onderworpen aan de machtiging van de kamer sociale zekerheid en gezondheid van het informatieveiligheidscomité.
§ 5. Na advies van het Beheerscomité, kan de kamer sociale zekerheid en gezondheid van het informatieveiligheidscomité de toegang tot de gegevens van de databank e-PV, met inbegrip van de gegevens die opgenomen zijn in de processen-verbaal die opgesteld worden tijdens de uitvoering van de taken opgelegd door de gerechtelijke overheid, geheel of gedeeltelijk uitbreiden tot andere dan de in de §§ 1 en 4 bedoelde categorieën van personen binnen de actoren van de strijd tegen de illegale arbeid en de sociale fraude, de inspectiediensten van de Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O., Middenstand en Energie en tot de Dienst Vreemdelingenzaken, en dit onder de voorwaarden en volgens de nadere regels die zij bepaalt. De gegevens die opgenomen zijn in een proces-verbaal dat opgesteld wordt tijdens de uitvoering van de taken opgelegd door de gerechtelijke overheid, zijn in geen enkel geval toegankelijk zonder de uitdrukkelijke toestemming van deze laatste.	§ 5. Na advies van het Beheerscomité, kan de kamer sociale zekerheid en gezondheid van het informatieveiligheidscomité de toegang tot de gegevens van de databank e-PV, met inbegrip van de gegevens die opgenomen zijn in de processen-verbaal die opgesteld worden tijdens de uitvoering van de taken opgelegd door de gerechtelijke overheid, geheel of gedeeltelijk uitbreiden tot andere dan de in de §§ 1 en 4 bedoelde categorieën van personen binnen de actoren van de strijd tegen de illegale arbeid en de sociale fraude, de inspectiediensten van de Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O., Middenstand en Energie**, de inspectiediensten van het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer** en tot de Dienst Vreemdelingenzaken, en dit onder de voorwaarden en volgens de nadere regels die zij bepaalt. De gegevens die opgenomen zijn in een proces-verbaal dat opgesteld wordt tijdens de uitvoering van de taken opgelegd door de gerechtelijke overheid, zijn in geen enkel geval toegankelijk zonder de uitdrukkelijke toestemming van deze laatste.
§ 6. In afwijking van de §§ 1, 2 en 5, kan het openbaar ministerie ten aanzien van de in deze §§ bedoelde personen, met uitzondering van de opsteller van het e-PV, de toegang uitstellen tot de gegevens opgenomen in een bepaald e-PV wanneer en zolang de bevoegde magistraat van oordeel is dat deze toegang de uitoefening van de strafvordering of de veiligheid van een persoon in gevaar kan brengen.	§ 6. In afwijking van de §§ 1, 2 en 5, kan het openbaar ministerie ten aanzien van de in deze §§ bedoelde personen, met uitzondering van de opsteller van het e-PV, de toegang uitstellen tot de gegevens opgenomen in een bepaald e-PV wanneer en zolang de bevoegde magistraat van oordeel is dat deze toegang de uitoefening van de strafvordering of de veiligheid van een persoon in gevaar kan brengen.
§ 7. De paragrafen 1 tot en met 6 van dit artikel	§ 7. De paragrafen 1 tot en met 6 van dit artikel

zijn niet van toepassing op de processen-verbaal bedoeld in artikel 3 van de wet van 17 maart 2019 tot invoering van het elektronisch proces-verbaal bij de inspectiediensten van de Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O., Middenstand en Energie en tot wijziging van het Sociaal Strafwetboek.	zijn niet van toepassing op de processen-verbaal bedoeld in artikel 3 van de wet van 17 maart 2019 tot invoering van het elektronisch proces-verbaal bij de inspectiediensten van de Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O., Middenstand en Energie en tot wijziging van het Sociaal Strafwetboek.
De toegang tot de databank e-PV voor wat betreft de processen-verbaal bedoeld in het eerste lid wordt uitsluitend geregeld door het artikel 4 van de wet van 17 maart 2019 tot invoering van het elektronisch proces-verbaal bij de inspectiediensten van de Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O., Middenstand en Energie en tot wijziging van het Sociaal Strafwetboek.	De toegang tot de databank e-PV voor wat betreft de processen-verbaal bedoeld in het eerste lid wordt uitsluitend geregeld door het artikel 4 van de wet van 17 maart 2019 tot invoering van het elektronisch proces-verbaal bij de inspectiediensten van de Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O., Middenstand en Energie en tot wijziging van het Sociaal Strafwetboek.
	§ 8. De paragrafen 1 tot en met 6 van dit artikel zijn niet van toepassing op de processen-verbaal bedoeld in artikel 4.2.1.26/2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.
	De toegang tot de databank e-PV voor wat betreft de processen-verbaal bedoeld in het eerste lid wordt uitsluitend geregeld door het artikel 4.2.1.26/3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.
BASISTEKST VAN DE WET VAN 20 JANUARI 1999 TER BESCHERMING VAN HET MARIENE MILIEU EN TER ORGANISATIE VAN DE MARIENE RUIMTELIJKE PLANNING IN DE ZEEGEBIEDEN ONDER RECHTSBEVOEGDHEID VAN BELGIË	**TEKST AANGEPAST AAN WETSONTWERP**
Art. 5bis. § 1. De Koning stelt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, een procedure vast voor de aanneming van een marien ruimtelijk plan voor de Belgische zeegebieden, overeenkomstig de Europese en internationale regelgeving, en inzonderheid met betrekking tot het overleg met de betrokken sectoren en instanties. Dze procedure omvat minstens : 1° een planningsproces; 2° een openbaar onderzoek; 3° het opstellen van een strategisch	Art. 5bis. § 1. De Koning stelt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, een procedure vast voor de aanneming van een marien ruimtelijk plan voor de Belgische zeegebieden, overeenkomstig de Europese en internationale regelgeving, en inzonderheid met betrekking tot het overleg met de betrokken sectoren en instanties. Dze procedure omvat minstens : 1° een planningsproces; 2° een openbaar onderzoek; 3° het opstellen van een strategisch

milieueffectenrapport; 4° de procedure tot wijziging. § 2. Het marien ruimtelijk plan is bindend. Het wordt door de Koning vastgesteld, bij een besluit na overleg in de Ministerraad. Het marien ruimtelijk plan wordt zesjaarlijks geëvalueerd en gewijzigd waar nodig. De Koning kan ook een tussentijdse wijzigingsprocedure regelen. § 3. De Koning stelt een raadgevende commissie in om in het kader van de procedure vermeld in paragraaf 1 een niet-bindend advies te formuleren. § 4. Het marien ruimtelijk plan wordt opgesteld volgens de volgende structuur : 1° een ruimtelijke analyse van de Belgische zeegebieden; 2° een langetermijnvisie betreffende het ruimtelijk gebruik van de Belgische zeegebieden; 3° duidelijke economische, sociale, milieu- en veiligheidsdoelstellingen, die ten minste de volgende onderdelen omvatten : a) de effectieve doelstellingen; b) de indicatoren die een betrouwbare aanwijzing vormen voor het bereiken van de gewenste doelstelling of van een gewenste gedragswijziging; 4° de maatregelen, instrumenten en acties tot uitvoering van het marien ruimtelijk plan.	milieueffectenrapport; 4° de procedure tot wijziging. § 2. Het marien ruimtelijk plan is bindend. Het wordt door de Koning vastgesteld, bij een besluit na overleg in de Ministerraad. Het marien ruimtelijk plan wordt zesjaarlijks geëvalueerd en gewijzigd waar nodig. De Koning kan ook een tussentijdse wijzigingsprocedure regelen. § 3. De Koning stelt een raadgevende commissie in om in het kader van de procedure vermeld in paragraaf 1 een niet-bindend advies te formuleren. § 4. Het marien ruimtelijk plan wordt opgesteld volgens de volgende structuur : 1° een ruimtelijke analyse van de Belgische zeegebieden; 2° een langetermijnvisie betreffende het ruimtelijk gebruik van de Belgische zeegebieden; 3° duidelijke economische, sociale, milieu- en veiligheidsdoelstellingen, die ten minste de volgende onderdelen omvatten : a) de effectieve doelstellingen; b) de indicatoren die een betrouwbare aanwijzing vormen voor het bereiken van de gewenste doelstelling of van een gewenste gedragswijziging; 4° de maatregelen, instrumenten en acties tot uitvoering van het marien ruimtelijk plan.
	Art. 5ter. De Koning kan aan de aanvrager van een evaluatie van een risicoanalyse voor een activiteit die een impact kan hebben op de munitiestortplaatsen , waarvan de coördinaten bepaald kunnen worden in het marien ruimtelijk plan bedoeld in artikel 5bis, §1, ongeacht of deze activiteiten binnen of buiten deze zone plaatsvindt, een vergoeding opleggen om de kosten van de evaluatie van de risicoanalyse en de administratieve kosten van de door de Koning aangewezen bevoegde diensten te dekken.
HOOFDSTUK III. - Beschermde mariene	HOOFDSTUK III. - Beschermde mariene gebieden

gebieden en bescherming van soorten.	en bescherming van soorten.
Afdeling 1. - Algemene bepaling.	Afdeling 1. - Algemene bepaling.
Art. 6. De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, alle maatregelen nemen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de verplichtingen die met betrekking tot de bescherming van het marien milieu in de zeegebieden voortvloeien uit internationale verdragen en Europese verordeningen of richtlijnen, inzonderheid : (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. (vii) het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de Zee, gedaan te Montego Bay op 10 december 1982, inzonderheid artikel 303 en deel XI, alsmede de Overeenkomst inzake de tenuitvoerlegging van deel XI van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de Zee van 10 december 1982, gedaan te New-York op 28 juli 1994, beide goedgekeurd bij de wet van 18 juni 1998.	Art. 6. De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, alle maatregelen nemen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de verplichtingen die met betrekking tot de bescherming van het marien milieu in de zeegebieden voortvloeien uit internationale verdragen en Europese verordeningen of richtlijnen, inzonderheid : (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. (vii) het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de Zee, gedaan te Montego Bay op 10 december 1982, inzonderheid artikel 303 en deel XI, alsmede de Overeenkomst inzake de tenuitvoerlegging van deel XI van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de Zee van 10 december 1982, gedaan te New-York op 28 juli 1994, beide goedgekeurd bij de wet van 18 juni 1998.

Autorité de protection des données
Gegevensbeschermingsautoriteit

Avis n° 129/2020 du 10 décembre 2020

Objet : avis concernant un avant-projet de loi *modifiant le Code belge de la Navigation* (CO-A-2020-129)

L'Autorité de protection des données (ci-après l' "Autorité") ;

Vu la loi du 3 décembre 2017 *portant création de l'Autorité de protection des données*, en particulier les articles 23 et 26 (ci-après "la LCA") ;

Vu le Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 *relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la Directive 95/46/CE* (Règlement général sur la protection des données, ci-après "le RGPD") ;

Vu la loi du 30 juillet 2018 *relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel* (ci-après "la LTD") ;

Vu la demande d'avis de Monsieur Vincent Van Quickenborne, Vice-premier Ministre, Ministre de la Justice, chargé de la Mer du Nord, reçue le 13/10/2020 ;

Vu le rapport de Madame Alexandra Jaspar, Directrice du Centre de Connaissances de l'Autorité de protection des données ;

Émet, le 10 décembre 2020, l'avis suivant :

I. OBJET DE LA DEMANDE

1. Outre toute une série d'adaptations techniques, l'avant-projet de loi *modifiant le Code belge de la Navigation*, ci-après le projet, apporte plusieurs modifications au *Code belge de la Navigation* qui ont des conséquences sur des traitements existants de données à caractère personnel ou donnent lieu à de nouveaux traitements.

2. Ainsi, l'article 9 du projet offre au Roi la possibilité de créer des registres particuliers pour certains navires de mer. Le procès-verbal électronique est instauré et adapté au règlement en la matière dans le *Code pénal social* (articles 133 et 142 - 145 du projet). L'article 137 du projet insère un Livre 5 dans le *Code belge de la Navigation* qui est consacré à la navigation de plaisance. Il établit notamment que les navires de plaisance doivent être inscrits et que le conducteur d'un tel navire doit disposer d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire.

II. EXAMEN DE LA DEMANDE

Base juridique

3. Tout traitement de données à caractère personnel doit reposer sur une base juridique au sens de l'article 6 du RGPD.

4. En ce qui concerne les traitements de données à caractère personnel qui sont commentés dans le présent avis, les traitements effectués dans le chef du SPF Mobilité et Transports reposent plutôt sur l'article 6.1.e) du RGPD, à savoir l'exécution d'une mission d'intérêt public qui lui est confiée. En vertu de l'article 2 de l'arrêté royal du 20 novembre 2001 *portant création du Service public fédéral Mobilité et Transports,*, le SPF Mobilité et Transports est responsable, pour le transport terrestre, maritime et aérien, de la législation et de la réglementation en la matière, ainsi que du contrôle de celles-ci.

5. Conformément à l'article 6.3 du RGPD, lu à la lumière du considérant 41[1] du RGPD, le traitement de données à caractère personnel qui est nécessaire à l'accomplissement d'une obligation légale[2] et/ou à l'exercice d'une mission d'intérêt public ou relevant de l'exercice de l'autorité publique dont est investi le responsable du traitement[3], doit, être régi par une réglementation claire et précise,

---

[1] "*41. Lorsque le présent règlement fait référence à une base juridique ou à une mesure législative, cela ne signifie pas nécessairement que l'adoption d'un acte législatif par un parlement est exigée, sans préjudice des obligations prévues en vertu de l'ordre constitutionnel de l'État membre concerné. Cependant, cette base juridique ou cette mesure législative devrait être claire et précise et son application devrait être prévisible pour les justiciables, conformément à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne (ci-après dénommée "Cour de justice") et de la Cour européenne des droits de l'homme.*"

[2] Article 6.1.c) du RGPD.

[3] Article 6.1.e) du RGPD.

dont l'application doit être prévisible pour les personnes concernées. En outre, l'article 22 de la *Constitution* impose que les "éléments essentiels" du traitement de données soient établis par une norme légale formelle (loi, décret ou ordonnance).

6. L'Autorité vérifiera dans quelle mesure le projet soumis répond aux exigences susmentionnées.

ARTICLE 9 : REGISTRES PARTICULIERS

7. Cet article 9 du projet confère au Roi une délégation pour créer des registres particuliers (= banques de données) pour certains navires de mer. Il peut à cet effet déterminer les conditions auxquelles le navire de mer, son propriétaire, son armateur ou son exploitant doivent se conformer au préalable, réglementer la présentation de données ainsi que définir la manière dont un tel registre particulier est géré.

8. Le texte n'indique pas quelles finalités sont poursuivies par la création de ces registres particuliers. En outre, sur la base du texte, l'Autorité ne peut pas évaluer si des données relatives à des personnes physiques seront enregistrées dans ces registres.

9. Si l'intention est d'enregistrer des données à caractère personnel dans ces registres particuliers, les finalités poursuivies par ces registres doivent dès lors être mentionnées dans le projet, en vertu de l'article 6.3 du RGPD. C'est en effet à l'aide de ces finalités que l'Autorité évaluera la proportionnalité des données à caractère personnel traitées lorsque les arrêtés d'exécution en question, dans la mesure où ils contiennent des données à caractère personnel, lui seront soumis pour avis. Dans la mesure où les traitements de données dans ces registres ne constituent pas une ingérence importante dans les droits et libertés, ce dont l'Autorité ne peut actuellement pas juger, les autres éléments du traitement (données, délai de conservation, responsable du traitement, ...) peuvent être définis dans un arrêté d'exécution. Dans le cas contraire, ils doivent être repris dans le projet.

ARTICLES 133 ET 142 - 145 : TRAVAILLER AVEC L'e-PV ET LA BANQUE DE DONNÉES e-PV

10. La *loi-programme (I)* du 29 mars 2012 a inséré dans le *Code pénal social* plusieurs articles introduisant le concept d'e-PV et créant la banque de données e-PV. À cet égard, la Commission de la protection de la vie privée, prédécesseur en droit de l'Autorité, a émis, le 8 février 2012, l'avis n° 05/2012[4]. Initialement, le champ d'application était limité aux secteurs "emploi" et "affaires

[4] Consultable via le lien suivant : https://www.autoriteprotectiondonnees.be/publications/avis-n-05-2012.pdf.

sociales". La loi du 17 mars 2019 *portant l'introduction du procès-verbal électronique pour les services d'inspection du Service public fédéral Économie, P.M.E., Classes moyennes et Énergie et modifiant le Code pénal social* a étendu le champ d'application au secteur "économie". Le 7 février 2018, la Commission de la protection de la vie privée a émis à cet égard l'avis n° 12/2018[5].

11. Le présent projet étend encore le champ d'application en ajoutant le secteur "navigation". À cet effet, les notions d'e-PV et de banque de données e-PV sont insérées dans le *Code belge de la Navigation* (nouveaux articles 4.2.1.26/1 et 4.2.1.26/2 du *Code belge de la Navigation*). Le nouvel article 4.2.1.26/3 du *Code belge de la Navigation* régit l'accès aux données des e-PV et le nouvel article 4.2.1.26/4 régit la signature de l'e-PV (même règlement que celui prévu par l'article 100/3 du *Code pénal social*).

12. Le traitement de données à caractère personnel dans le cadre de la rédaction d'un procès-verbal et de l'enregistrement de celui-ci dans une banque de données centralisée constitue une ingérence importante dans les droits et libertés de la personne concernée. En vertu de l'article 22 de la *Constitution*, lu conjointement avec l'article 8 de la CEDH et l'article 6.3 du RGPD, une norme de rang législatif doit déterminer dans quelles circonstances un traitement de données est autorisé. Conformément au principe de légalité, cette norme législative doit donc en tout cas définir les éléments essentiels du traitement. Lorsque le traitement de données constitue une ingérence particulièrement importante dans les droits et libertés des personnes concernées, comme dans le cas présent, les éléments essentiels suivants doivent être définis par le législateur : la (les) finalité(s) précise(s)[6], dont on peut déjà déduire à la lecture quelles opérations de traitement de données seront effectuées pour sa (leur) réalisation, l'identité du (des) responsable(s) du traitement (si cela est déjà possible), le type de données qui sont nécessaires à la réalisation de cette (ces) finalité(s), le délai de conservation des données[7], les catégories de personnes concernées dont les données seront traitées, les destinataires ou catégories de destinataires auxquels les données seront communiquées[8] et les circonstances dans lesquelles elles seront communiquées, la limitation éventuelle des obligations et/ou des droits mentionnés aux articles 5, 12 à 34 inclus et 34 du RGPD.

a) Finalités

13. Conformément à l'article 5.1.b) du RGPD, le traitement de données à caractère personnel ne peut être effectué que pour des finalités déterminées, explicites et légitimes. La finalité pour laquelle

---

[5] Consultable via le lien suivant : https://www.autoriteprotectiondonnees.be/publications/avis-n-12-2018.pdf.

[6] Voir également l'article 6.3 du RGPD.

[7] La Cour constitutionnelle a reconnu que "*le législateur (…) pouvait régler de manière générale [la] conservation des données à caractère personnel, ainsi que la durée de cette conservation*", Arrêt n° 29/2018 du 15 mars 2018, point B.23.

[8] Voir par exemple Cour constitutionnelle, Arrêt n° 29/2018 du 15 mars 2018, point B.18. et Cour constitutionnelle, Arrêt n° 44/2015 du 23 avril 2015, points B.36.1 e.s.

des procès-verbaux sont rédigés, à savoir constater des infractions au *Code belge de la Navigation* et à ses arrêtés d'exécution, ressort des articles 4.2.1.23 et 4.2.1.24 du *Code belge de la Navigation*. Il s'agit d'une finalité déterminée, explicite et légitime (article 5.1.b) du RGPD).

14. Les informations complémentaires fournies le 23/11/2020 révèlent que le projet ne vise pas un usage généralisé de l'e-PV. Il faut faire une distinction entre les procès-verbaux établis par les contrôleurs de la navigation indépendamment d'une mission de l'autorité judiciaire d'une part, et les procès-verbaux établis en exécution de missions imposées par l'autorité judiciaire d'autre part. La première catégorie de procès-verbaux est gérée dans un système propre de la DG Navigation. Pour le second groupe, on travaillera avec l'e-PV et donc la plate-forme prévue dans le *Code pénal social*. La finalité (champ d'application) de l'e-PV est plus limitée et plus spécifique que celle mentionnée aux articles 4.2.1.23 et 4.2.1.24 du *Code belge de la Navigation* Cela doit être explicitement mentionné dans le projet, vu l'impact sur le traitement de données : le volume de données à caractère personnel traité dans le contexte des e-PV sera plus limité que cela ressort actuellement du texte.

15. Les finalités de la banque de données e-PV, où sont intégrés les e-PV du service Contrôle de la navigation, sont énumérées à l'article 100/6 du *Code pénal social*. L'article 142 du projet ajoute à cette énumération la finalité suivante : "*5° la collecte des informations nécessaires pour permettre aux contrôleurs de la navigation visés à l'article 1.1.1.2, 5° du Code belge de la navigation d'exercer leurs missions légales"*[9]. Compte tenu des informations reçues le 23/11/2020, la formulation de la finalité ajoutée est trop large. Elle vise toutes les missions légales des contrôleurs de la navigation alors que seules les informations des e-PV rédigés en exécution de missions de l'autorité judiciaire sont reprises dans la banque de données e-PV. Le texte doit être adapté en conséquence afin d'éviter que des informations non pertinentes ne soient enregistrées dans la banque de données e-PV.

b) Proportionnalité

16. L'article 5.1.c) du RGPD prévoit que les données à caractère personnel doivent être adéquates, pertinentes et limitées à ce qui est nécessaire au regard des finalités visées ("minimisation des données"). Du point de vue du contenu, rien ne change pour le procès-verbal. Les données qui y sont reprises sont et restent celles mentionnées à l'article 4.2.1.23 du *Code belge de la Navigation*[10], à savoir :

1° l'identité du fonctionnaire verbalisant ;
2° la disposition en vertu de laquelle le fonctionnaire verbalisant est compétent pour agir ;

[9] Cette formulation est analogue à celle ajoutée lors de l'extension au secteur "économie".
[10] Ce sont d'ailleurs les mêmes que celles mentionnées à l'article 64 du *Code pénal social*.

3° le lieu et la date de l'infraction ;
4° l'identité de l'auteur présumé et des personnes intéressées ;
5° la disposition légale violée ;
6° un exposé succinct des faits en rapport avec les infractions commises ;
7° les date et lieu de rédaction du procès-verbal, le lien éventuel avec d'autres procès-verbaux, et, le cas échéant, l'inventaire des annexes.

17. Le fait que ces informations soient désormais reprises dans un modèle uniforme créé par une application informatique comme le prescrit l'article 100/2 du *Code pénal social* n'a pas d'impact sur le contrôle de proportionnalité. Les données traitées dans un procès-verbal, qu'il s'agisse d'un format papier ou électronique, ne donnent lieu à aucune remarque particulière à la lumière de l'article 5.1.c) du RGPD.

18. Les informations contenues dans les e-PV sont reprises dans la banque de données e-PV en vue de la finalité mentionnée au point 15. L'Autorité se rallie à la remarque que la Commission de la protection de la vie privée a formulée à ce sujet au point 26 de l'avis n° 12/2018 et qui s'applique aussi ici par analogie : "*La Commission estime que seules les informations nécessaires à la réalisation des tâches de l'inspection économique peuvent être reprises dans la banque de données e-PV, conformément au principe de proportionnalité formulé à l'article 4, § 1, 3° de la LVP*[11] *et à l'article 5.1.c) du RGPD ("need to know par rapport à "nice to know")*".

19. Comme cela a déjà été souligné, le champ d'application de la banque de données e-PV se limitait initialement aux secteurs "emploi" et "affaires sociales". L'article 100/6, cinquième alinéa du *Code pénal social* qualifie dès lors les données reprises dans la banque de données e-PV de données sociales au sens de l'article 2, alinéa 1er, 6° de la loi du 15 janvier 1990 *relative à l'institution et à l'organisation d'une Banque-carrefour de la sécurité sociale*. L'extension du champ d'application de la banque de données e-PV implique que les données qu'elle contient ne peuvent pas toutes être qualifiées de données sociales, raison pour laquelle il est explicitement spécifié que les données à caractère personnel issues des e-PV des contrôleurs de la navigation ne sont pas des données sociales (adaptation de l'article 100/6, alinéa 6 du *Code pénal social* par l'article 142 du projet). Dans le cadre de l'organisation de cette banque de données, les responsables du traitement de la banque de données e-PV doivent veiller à ce que les données du secteur "navigation" restent séparées de celles des autres secteurs.

[11] La LVP (= loi du 8 décembre 1992 *relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel*) a été abrogée par la loi du 30 juillet 2018 *relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel*.

c) Délai de conservation

20. En vertu de l'article 5.1.e) du RGPD, les données à caractère personnel ne peuvent pas être conservées sous une forme permettant l'identification des personnes concernées pendant une durée excédant celle nécessaire à la réalisation des finalités pour lesquelles elles sont traitées.

21. L'Autorité constate que ni le projet, ni le *Code belge de la Navigation* ne contiennent le moindre article régissant le délai de conservation des données à caractère personnel collectées par les contrôleurs de la navigation via les procès-verbaux établis lors de la constatation d'infractions au *Code belge de la Navigation*. Il n'est pas non plus précisé combien de temps les données à caractère personnel pertinentes pour les contrôleurs de la navigation pour l'accomplissement de leurs missions sont conservées dans la banque de données e-PV.

22. Le projet doit être complété sur ce point.

d) Responsable du traitement

23. Le formulaire accompagnant la demande d'avis mentionne que le projet ne désigne aucun responsable du traitement mais que le SPF Mobilité et Transports est bel et bien le responsable du traitement.

24. L'Autorité ne peut pas se prononcer sur le responsable du traitement pour tous les traitements régis par le *Code belge de la Navigation.* Mais pour autant qu'elle puisse le constater, le SPF Mobilité et Transports est effectivement responsable du traitement pour les traitements résultant de la rédaction de procès-verbaux et de la création d'un dossier y afférent par les contrôleurs de la navigation. Afin d'éviter toute ambiguïté quant à l'identité du responsable du traitement (transparence) et de faciliter ainsi l'exercice des droits des personnes concernées, tels qu'ils sont définis aux articles 12 à 22 inclus du RGPD, l'Autorité invite l'auteur du projet à désigner explicitement dans le projet, pour chaque traitement de données, l'entité qui doit être considérée comme le responsable du traitement. L'Autorité profite de cette occasion pour rappeler que la désignation des responsables du traitement doit être adéquate au regard des circonstances factuelles[12]. En d'autres termes, pour chaque

[12] Tant le Groupe de travail "Article 29" – prédécesseur du Comité européen de la protection des données – que l'Autorité ont insisté sur la nécessité d'approcher le concept de responsable du traitement dans une perspective factuelle. Voir : Groupe de travail "Article 29", Avis 1/2010 *sur les notions de "responsable du traitement" et "sous-traitant"*, 16 février 2010, p. 9, (https://cnpd.public.lu/dam-assets/fr/publications/groupe-art29/wp169_fr.pdf),

Autorité de protection des données, *Le point sur les notions de responsable de traitement/sous-traitant au regard du RGPD et quelques applications spécifiques aux professions libérales telles que les avocats*, p. 1. (https://www.autoriteprotectiondonnees.be/publications/notions-de-responsable-de-traitement-sous-traitant-au-regard-du-reglement-eu-2016-679.pdf).

traitement de données à caractère personnel, il faut vérifier qui poursuit effectivement les finalités et qui contrôle le traitement.

25. En ce qui concerne la banque de données e-PV, l'article 100/6, deuxième alinéa du *Code pénal social* identifie comme responsables conjoints du traitement : le ministre compétent pour l'emploi, le ministre compétent pour les affaires sociales, le ministre compétent pour l'économie et le ministre compétent pour la justice. L'article 142 du projet étend les responsables conjoints du traitement au ministre compétent pour la mobilité et pour la mobilité maritime. L'Autorité en prend acte.

26. À cet égard, l'Autorité souligne l'importance d'accords clairs et concrets entre les responsables conjoints du traitement et l'importance de la transparence vis-à-vis du citoyen. Il faut également éviter qu'en cas de questions ou de plaintes concernant le traitement de données à caractère personnel, l'Autorité soit confrontée à une situation dans laquelle, au final, personne ne peut être contacté car les responsables conjoints du traitement se rejettent la responsabilité pour d'éventuelles violations.

e) Personnes concernées

27. En ce qui concerne l'e-PV, les personnes concernées ne sont pas explicitement mentionnées dans le *Code belge de la Navigation*. Elles peuvent toutefois être déduites du contexte. Étant donné que les procès-verbaux constatent des infractions aux dispositions du *Code belge de la Navigation* et de ses arrêtés d'exécution, les personnes concernées sont toutes les personnes auxquelles ce code ou ses arrêtés d'exécution imposent des obligations qui sont sanctionnées en cas de méconnaissance de ces obligations.

28. En ce qui concerne la banque de données e-PV, les personnes concernées sont énumérées à l'article 100/6, quatrième alinéa du *Code pénal social*.

f) Accès

29. L'article 100/10 du *Code pénal social* régit l'accès à la banque de données e-PV. L'article 145 du projet adapte cet article du *Code pénal social* de manière à ce que les données issues des e-PV des contrôleurs de la navigation soient exclues de ce règlement d'accès. L'accès à ces données est exclusivement régi par le nouvel article 4.2.1.26/3 du *Code belge de la Navigation* (inséré par l'article 133 du projet).

30. En vertu de cet article, les données des e-PV repris dans la banque de données e-PV ne sont accessibles que pour les fonctionnaires de la DG Navigation habilités à établir des procès-verbaux, à savoir les contrôleurs de la navigation. Ils ont accès aux informations mentionnées dans le nouvel

article 4.2.1.26/3, § 1er du *Code belge de la Navigation*. Ils peuvent ainsi contrôler si une personne est déjà connue dans une autre enquête. Si un contrôleur souhaite accéder à plus d'informations dans un procès-verbal qu'il n'a pas rédigé, ce n'est possible que dans la mesure où l'autorité judiciaire compétente donne son autorisation à cet effet. En vertu du paragraphe 3, cette autorisation peut être retardée par le ministère public tant que le magistrat est d'avis que cet accès peut constituer un danger pour l'exercice de l'action pénale ou pour la sécurité d'une personne. L'Autorité en prend acte.

g) Droits des personnes concernées

31. Les articles 12 - 22 du RGPD régissent les droits qu'une personne concernée peut exercer dans le cadre du traitement de ses données à caractère personnel. L'Autorité prend acte du fait que le projet ne reprend aucune exception à ces droits, conformément à l'article 23 du RGPD. Pour autant que l'Autorité ait pu le constater, le *Code belge de la Navigation* ne contient pas non plus de telles exceptions.

32. Les articles 100/14 à 100/17 inclus du *Code pénal social* régissent, conformément à l'article 23 du RGPD, les exceptions à plusieurs droits repris aux articles 12 - 22 du RGPD. Ces exceptions ne s'appliquent toutefois pas aux données traitées par les contrôleurs de la navigation dans le cadre de l'établissement d'un procès-verbal "ordinaire" ou d'un e-PV.

ARTICLE 137 : INSERTION DU LIVRE "NAVIGATION DE PLAISANCE"

33. Aux points 11 et 12 de l'avis n° 122/2019[13], l'Autorité attirait l'attention sur l'absence de finalités explicites des traitements dans la loi du 5 juillet 2018 *relative à la navigation de plaisance*. À la lumière de cet élément, l'Autorité recommandait de reprendre alors ces finalités dans l'arrêté d'exécution (bien que cela doive en fait figurer dans la loi). Le 5 novembre dernier, l'Autorité a émis l'avis n° 105/2020 *concernant le projet d'arrêté royal relatif à la navigation de plaisance*[14]. Au point 11 de cet avis, l'Autorité faisait remarquer que les finalités avaient été mentionnées, comme cela avait été demandé dans l'avis n° 122/2019. Elle constatait toutefois que le projet d'arrêté régissait encore d'autres traitements dont les finalités ne figuraient pas dans la loi du 5 juillet 2018 et recommandait de les reprendre dans le projet d'arrêté (bien que cela doive en fait figurer dans la loi).

---

[13] Avis n° 122/2019 du 19 juin 2019 *sur le projet d'arrêté royal relatif à la navigation de plaisance* (consultable via le lien suivant : https://www.autoriteprotectiondonnees.be/publications/avis-n-122-2019.pdf)

[14] Consultable via le lien suivant : https://www.autoriteprotectiondonnees.be/publications/avis-n-105-2020.pdf. Le but est que le projet d'arrêté faisant l'objet de cet avis conduise au remplacement de l'arrêté royal du 28 juin 2019 *relatif à la navigation de plaisance*, qui, à son tour, a fait l'objet de l'avis n° 122/2019.

34. Le nouveau "LIVRE 5. NAVIGATION DE PLAISANCE" du *Code belge de la Navigation* remplacera la loi du 5 juillet 2018 *relative à la navigation de plaisance*. Cela signifie qu'il faut profiter de cette initiative législative pour ancrer dans le code les finalités pour lesquelles des données à caractère personnel sont traitées dans le cadre de l'organisation de la navigation de plaisance, comme le requiert l'article 6.3 du RGPD.

35. Par ailleurs, le nouvel article 5.2.2.6 du *Code belge de la Navigation*, qui fait partie du LIVRE 5, charge le Roi d'élaborer toute une série de modalités pratiques qui requièrent le traitement de données à caractère personnel. Ce sera à l'aide des finalités reprises dans le LIVRE 5 que l'Autorité évaluera la proportionnalité des données à caractère personnel traitées.

36. Il n'est possible d'identifier une finalité que pour le registre des navires de plaisance. Le nouvel article 5.2.1.5 du *Code belge de la Navigation*, qui fait partie du LIVRE 5, établit que les navires de plaisance peuvent désormais être inscrits au Registre naval belge en vue de la constitution de droits réels, dont les hypothèques. À cet effet, le Registre naval belge crée un registre des navires de plaisance auquel s'appliquent les dispositions du LIVRE 1er. L'article 1.2.1.1[15] du *Code belge de la Navigation* définit la finalité du Registre naval belge comme étant *la publication d'actes, de jugements, de demandes et d'autres pièces concernant des navires et la gestion y relative, conformément de la section 2 du chapitre 1er du titre 2 du livre 2 et de la section 2 du chapitre 1er du titre 2 du livre 3*. L'Autorité en prend acte.

37. Par pur souci d'exhaustivité, l'Autorité souligne la nécessité de disposer d'une base légale lorsque des données relatives à la santé sont traitées. Le traitement de ces données est en effet interdit (article 9.1 du RGPD) à moins que l'on puisse s'appuyer sur un des fondements mentionnés à l'article 9.2 du RGPD.

38. Dans la mesure où les traitements de données dans ces registres ne constituent pas une ingérence importante dans les droits et libertés, ce dont l'Autorité ne peut actuellement pas juger, les autres éléments du traitement (données, délai de conservation, responsable du traitement, ...) peuvent être définis dans un arrêté d'exécution. Dans le cas contraire, ils doivent être repris dans le projet.

[15] Livre 1er.

PAR CES MOTIFS,
l'Autorité

constate que les adaptations suivantes s'imposent :

- reprendre les finalités des registres particuliers dans le projet (point 9) ;
- formuler plus précisément la finalité de l'e-PV et de la banque de données e-PV de manière à se conformer au champ d'application visé (points 14 et 15) ;
- régler le délai de conservation (points 21 et 22) ;
- identifier le responsable du traitement pour les traitements de données dans le cadre de la rédaction des procès-verbaux (point 24) ;
- reprendre les finalités pour lesquelles des données à caractère personnel sont traitées dans le cadre de l'organisation de la navigation de plaisance (points 33 - 35) ;

attire l'attention sur les aspects suivants :

- dans la mesure où les traitements de données dans les registres ne constituent pas une ingérence importante dans les droits et libertés, ce dont l'Autorité ne peut actuellement pas juger, les autres éléments du traitement (données, délai de conservation, responsable du traitement, ...), à l'exception de la finalité, peuvent être définis dans un arrêté d'exécution. S'il s'agit d'une ingérence importante dans les droits et libertés des personnes concernées, ils doivent alors être repris dans le projet (points 9 et 38) ;
- le traitement de données relatives à la santé n'est possible que dans la mesure où l'on s'appuie sur un fondement mentionné à l'article 9.2 du RGPD (point 37).

Alexandra Jaspar
Directrice du Centre de Connaissances

Autorité de protection des données
Gegevensbeschermingsautoriteit

Advies nr. 129/2020 van 10 december 2020

Betreft: advies m.b.t. een voorontwerp van wet *tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek* (CO-A-2020-129)

De Gegevensbeschermingsautoriteit (hierna de "Autoriteit");

Gelet op de wet van 3 december 2017 *tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit,* inzonderheid op artikelen 23 en 26 (hierna "WOG");

Gelet op de Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 *betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG* (hierna "AVG");

Gelet op de wet van 30 juli 2018 *betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens* (hierna "WVG");

Gelet op het verzoek om advies van de heer Vincent Van Quickenborne, Vice-eersteminister, Minister van Justitie, belast met Noordzee, ontvangen op 13/10/2020;

Gelet op het verslag van mevrouw Alexandra Jaspar, Directeur van het Kenniscentrum van de Gegevensbeschermingsautoriteit ;

Brengt op 10 december 2020 het volgende advies uit:

I. VOORWERP VAN DE AANVRAAG

1. Het voorontwerp van wet *tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek,* hierna het ontwerp, brengt, naast een hele reeks technische aanpassingen, een aantal wijzigingen aan het *Belgisch Scheepvaartwetboek* aan die gevolgen hebben op bestaande verwerkingen van persoonsgegevens of leiden tot nieuwe verwerkingen.

2. Zo biedt artikel 9 van het ontwerp de Koning de mogelijkheid om bijzondere registers voor bepaalde zeeschepen te creëren. Het elektronisch proces-verbaal wordt ingevoerd en afgestemd op de regeling dienaangaande in het *Sociaal Strafwetboek* (artikelen 133 en 142 -145 van het ontwerp). Artikel 137 van het ontwerp voert een Boek 5 in het *Belgisch Scheepvaartwetboek* in dat gewijd is aan de pleziervaart. Het bepaalt onder meer dat pleziervaartuigen moeten ingeschreven worden en dat de bestuurder van een dergelijk vaartuig moet beschikken over een vaarbevoegdheidsbewijs.

II. ONDERZOEK VAN DE AANVRAAG

Rechtsgrond

3. Elke verwerking van persoonsgegevens moet steunen op een rechtsgrond in de zin van artikel 6 AVG.

4. Voor wat de verwerkingen van persoonsgegevens betreft die in dit advies worden becommentarieerd, zijn de verwerkingen in hoofde van de FOD Mobiliteit en Vervoer eerder gestoeld op artikel 6.1.e) AVG, namelijk de vervulling van een taak van algemeen belang die haar wordt opgedragen. Krachtens artikel 2 van het koninklijk besluit van 20 november 2001 *houdende oprichting van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer,* staat de FOD Mobiliteit en Vervoer voor het vervoer te land, ter zee en in de lucht, in voor de wetgeving en reglementering ter zake evenals de controle ervan.

5. De verwerking van persoonsgegevens die noodzakelijk is voor de vervulling van een wettelijke verplichting[1] en/of voor de uitoefening van een opdracht van algemeen belang of in het kader van de uitoefening van het openbaar gezag die aan een verwerkingsverantwoordelijke is toevertrouwd[2], moet

[1] Art. 6.1.c) van de AVG.
[2] Art. 6.1.e) van de AVG.

overeenkomstig artikel 6.3. AVG, gelezen in het licht van overweging 41[3] van de AVG, worden geregeld door duidelijke en nauwkeurige regelgeving, waarvan de toepassing voor de betrokkenen voorzienbaar moet zijn. Bovendien is het volgens artikel 22 *Grondwet* noodzakelijk dat de "wezenlijke elementen " van de gegevensverwerking door middel van een formele wettelijke norm (wet, decreet of ordonnantie) worden vastgesteld.

6. De Autoriteit zal nagaan in welke mate het voorgelegde ontwerp aan de hiervoor vermelde vereisten voldoet.

ARTIKEL 9: BIJZONDERE REGISTERS

7. Dit artikel 9 van het ontwerp verleent aan de Koning een delegatie om bijzondere registers (= gegevensbanken) voor bepaalde zeeschepen te creëren. Hij kan daartoe de voorwaarden bepalen waaraan het zeeschip, zijn eigenaar, zijn reder of exploitant daartoe vooraf moeten voldoen, de overmaking van gegevens regelen evenals bepalen hoe dergelijk bijzonder register wordt beheerd.

8. De tekst geeft niet aan welke doeleinden door de aanleg van deze bijzondere registers worden nagestreefd. Het is voor de Autoriteit daarenboven onmogelijk om op basis van de tekst in te schatten of in deze registers gegevens die betrekking hebben op natuurlijke personen zullen worden geregistreerd.

9. Indien het de bedoeling is dat in deze bijzondere registers persoonsgegevens worden opgenomen, dan moeten krachtens artikel 6.3 AVG de doeleinden nagestreefd door deze registers in het ontwerp worden vermeld. Het zal immers aan de hand van deze doeleinden zijn dat de Autoriteit de proportionaliteit van de verwerkte persoonsgegevens zal beoordelen wanneer de betrokken uitvoeringsbesluiten, in de mate dat ze persoonsgegevens bevatten, haar voor advies worden voorgelegd. In de mate dat de gegevensverwerkingen in deze registers geen belangrijke inmenging in de rechten en vrijheden vormen, iets wat de Autoriteit momenteel niet kan beoordelen, kunnen de andere elementen van de verwerking (gegevens, bewaartermijn, verwerkingsverantwoordelijke, …) in een uitvoeringsbesluit worden vastgesteld. In het andere geval, moeten ze in het ontwerp worden opgenomen.

---

[3] *"41. Wanneer in deze verordening naar een rechtsgrond of een wetgevingsmaatregel wordt verwezen, vereist dit niet noodzakelijkerwijs dat een door een parlement vastgestelde wetgevingshandeling nodig is, onverminderd de vereisten overeenkomstig de grondwettelijke orde van de lidstaat in kwestie. Deze rechtsgrond of wetgevingsmaatregel moet evenwel duidelijk en nauwkeurig zijn, en de toepassing daarvan moet voorspelbaar zijn voor degenen op wie deze van toepassing is, zoals vereist door de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie („Hof van Justitie") en het Europees Hof voor de Rechten van de Mens".*

ARTIKELEN 133 EN 142 – 145: WERKEN MET e-PV EN DE DATABANK e-PV

10. De *Programmawet (I)* van 29 maart 2012 voerde in het *Sociaal Strafwetboek* een aantal artikelen in waardoor het concept van het e-PV werd geïntroduceerd en de databank e-PV werd opgericht. De Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, de rechtsvoorganger van de Autoriteit, verleende dienaangaande op 8 februari 2012 het advies nr. 05/2012[4]. Initieel was het toepassingsgebied beperkt tot de sectoren "werk" en "sociale zaken". De wet van 17 maart 2019 *tot invoering van het elektronisch proces-verbaal bij de inspectiediensten van de Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O., Middenstand en Energie en tot wijziging van het Sociaal Strafwetboek*, breidde het toepassingsgebied uit tot de sector "economie". De Commissie voor de bescherming voor de persoonlijke levenssfeer bracht hieromtrent op 7 februari 2018 het advies nr. 12/2018[5] uit.

11. Door dit ontwerp wordt het toepassingsgebied verder verruimd door de toevoeging van de sector "scheepvaart". Daartoe worden de begrippen e-PV en de databank e-PV in het *Belgisch Scheepvaartwetboek* ingevoerd (nieuwe artikelen 4.2.1.26/1 en 4.2.1.26/2 *Belgisch Scheepvaartwetboek*). Het nieuwe artikel 4.2.1.26/3 *Belgisch Scheepvaartwetboek* regelt de toegang tot de gegevens van het de e-PV's en het nieuwe artikel 4.2.1.26/4 regelt de ondertekening van het e-PV (zelfde regeling als voorzien door artikel 100/3 *Sociaal Strafwetboek*).

12. De verwerking van persoonsgegevens n.a.v. de redactie van een proces-verbaal en de opname ervan in een gecentraliseerde gegevensbank vormt een belangrijke inmenging in de rechten en vrijheden van de betrokkene. Volgens artikel 22 van de *Grondwet*, samen gelezen met artikel 8 van de EVRM en artikel 6.3 van de AVG, moet een norm van wettelijke rangorde bepalen onder welke omstandigheden een gegevensverwerking is toegestaan. Overeenkomstig het legaliteitsbeginsel moet deze wetgevingsnorm dus in ieder geval de essentiële elementen van de verwerking vastleggen. Wanneer de gegevensverwerking een bijzonder belangrijke inmenging vormt op de rechten en vrijheden van de betrokkenen, zoals in het onderhavige geval, moeten de volgende essentiële elementen door de wetgever worden vastgesteld: het (de) precieze doeleinde(n)[6], waarvan bij lezing reeds kan worden afgeleid welke gegevensverwerkingsverrichtingen zullen worden ingevoerd voor de verwezenlijking ervan, de identiteit van de verwerkingsverantwoordelijke(n) (indien reeds mogelijk), het soort gegevens die noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking van dit (deze) doeleinde(n), de bewaartermijn van de gegevens[7], de categorieën betrokkenen van wie de gegevens zullen worden

[4] Te raadplegen via volgende link: https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/publications/advies-nr.-05-2012.pdf.

[5] Te raadplegen via volgende link: https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/publications/advies-nr.-12-2018.pdf.

[6] Zie ook artikel 6.3 AVG.

[7] Het Grondwettelijk Hof heeft erkend dat "de wetgever (...) de bewaring van persoonsgegevens en de duur van die bewaring op een algemene wijze (vermocht) te regelen", Arrest nr. 29/2018 van 15 maart 2018, punt B. 23.

verwerkt, de ontvangers of categorieën ontvangers aan wie de gegevens worden meegedeeld[8] en de omstandigheden waarin ze zullen worden meegedeeld, de eventuele beperking van de verplichtingen en/of rechten vermeld in de artikelen 5, 12 tot 22 en 34 AVG.

a) Doeleinden

13. Volgens artikel 5.1.b) AVG kan de verwerking van persoonsgegevens enkel uitgevoerd worden voor welbepaalde, uitdrukkelijk omschreven en gerechtvaardigde doeleinden. De finaliteit waarvoor processen-verbaal worden opgesteld, namelijk het vaststellen van inbreuken op het *Belgisch Scheepvaartwetboek* en zijn uitvoeringsbesluiten, blijkt uit artikelen 4.2.1.23 en 4.2.1.24 *Belgisch Scheepvaartwetboek*. Het is een welbepaald, uitdrukkelijk omschreven en gerechtvaardigd doeleinde (artikel 5.1.b) AVG).

14. Uit de bijkomende informatie verstrekt op 23/11/2020 blijkt dat het ontwerp geen veralgemeend gebruik van het e-PV beoogt. Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen de processen-verbaal die scheepvaartcontroleurs opstellen los van een opdracht van de gerechtelijke overheid enerzijds en processen-verbaal die zij opstellen in uitvoering van taken opgelegd door de gerechtelijke overheid anderzijds. De eerste categorie van processen-verbaal wordt beheerd in een eigen systeem van de DG Scheepvaart. Voor de tweede groep zal gewerkt worden met het e-PV en dus het platform voorzien in het *Sociaal Strafwetboek*. Het doeleinde (toepassingsgebied) van het e-PV is beperkter en specifieker dan datgene vermeld in de artikelen 4.2.1.23 en 4.2.1.24 *Belgisch Scheepvaartwetboek*. Dit moet uitdrukkelijk in het ontwerp worden vermeld gelet op de impact ervan op de gegevensverwerking: het volume van persoonsgegevens dat verwerkt wordt in de context van de e-PV's zal beperkter zijn dan thans uit de tekst blijkt.

15. De doeleinden van de databank e-PV, waarin de e-PV's van de dienst Scheepvaartcontrole worden geïntegreerd, zijn opgesomd in artikel 100/6 *Sociaal Strafwetboek.* Artikel 142 van het ontwerp voegt aan deze opsomming volgend doeleinde toe: "*5° het verzamelen van informatie die noodzakelijk is om de scheepvaartcontroleurs bedoeld in artikel 1.1.1.2, 5° van het Belgisch Scheepvaartwetboek in staat te stellen hun wettelijke opdrachten uit te oefenen"*[9]. Rekening houdend met de informatie die op 23/11/2020 werd ontvangen, is de formulering van het toegevoegde doeleinde te ruim. Het viseert alle wettelijke opdrachten van de scheepvaartcontroleurs terwijl alleen de informatie uit de e-PV's opgesteld in uitvoering van taken van de gerechtelijke overheid in de databank e-PV wordt opgenomen. De tekst moet dienovereenkomstig worden aangepast om te vermijden dat irrelevante informatie in de databank e-PV wordt geregistreerd.

---

[8] Lees bijvoorbeeld, Grondwettelijk Hof, Arrest nr. 29/2018 van 15 maart 2018, punt B.18, en Grondwettelijk Hof, Arrest nr. 44/2015 van 23 april 2015, punten B.36.1 en v.

[9] Deze formulering is analoog als deze die werd toegevoegd n.a.v. de uitbreiding tot de sector "economie".

b) Proportionaliteit

16. Artikel 5.1.c), AVG bepaalt dat persoonsgegevens toereikend, ter zake dienend en beperkt moeten zijn tot wat noodzakelijk is voor de beoogde doeleinden ('minimale gegevensverwerking'). Inhoudelijk wijzigt er aan een proces-verbaal niets. De persoonsgegevens die erin worden opgenomen zijn en blijven deze vermeld in artikel 4.2.1.23 *Belgisch Scheepvaartwetboek*[10], namelijk:

1° de identiteit van de verbaliserende ambtenaar;
2° de bepaling waaraan de verbaliserende ambtenaar zijn bevoegdheid tot optreden ontleent;
3° de plaats en de datum van de inbreuk;
4° de identiteit van de vermoedelijke dader en van de betrokkenen;
5° de wetsbepaling waarop inbreuk werd gepleegd;
6° een beknopt relaas van de feiten met betrekking tot de gepleegde inbreuken;
7° de datum en de plaats van opmaak van het proces-verbaal, het eventuele verband met andere processen-verbaal, en, in voorkomend geval, de inventaris van de bijlagen.

17. Het feit dat deze informatie voortaan wordt opgenomen in een uniform model dat wordt aangemaakt door een informaticatoepassing zoals voorgeschreven door artikel 100/2 *Sociaal Strafwetboek*, heeft geen impact op de proportionaliteitstoets. De in een proces-verbaal verwerkte gegevens geven, ongeacht of het een papieren dan wel een elektronisch formaat betreft, in het licht van artikel 5.1.c) AVG geen aanleiding tot bijzondere opmerkingen.

18. De informatie die de e-PV's bevatten wordt in de databank e-PV opgenomen met het oog op het doeleinde vermeld in punt 15. De Autoriteit sluit zich aan bij de opmerking bij die de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer formuleerde in punt 26 van het advies nr. 12/2018 en die bij analogie ook hier van toepassing is: "*De Commissie is van oordeel dat enkel informatie die noodzakelijk is voor het vervullen van de taken van de economische inspectie opgenomen mag worden in de e-PV databank, overeenkomstig het proportionaliteitsbeginsel verwoord in artikel 4, § 1, 3° WVP*[11] *en artikel 5(1)(c) AVG ("need to know" versus "nice to know")*".

19. Zoals reeds aangestipt, beperkte het toepassingsgebied van de databank e-PV zich aanvankelijk tot de sectoren "werk" en "sociale zaken". Artikel 100/6, vijfde lid, *Sociaal Strafwetboek* kwalificeert de gegevens in de databank e-PV dan ook als sociale gegevens in de zin van artikel 2, eerste lid, 6°, van de wet van 15 januari 1990 *houdende oprichting en organisatie van een*

[10] Deze zijn trouwens dezelfde als deze vermeld in artikel 64 *Sociaal Strafwetboek.*

[11] De WVP (= wet van 8 december 1992 *tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens*) werd opgeheven door de wet van van 30 juli 2018 *betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens.*

Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid. De uitbreiding van het toepassingsgebied van databank e-PV, heeft tot gevolg dat de gegevens die ze bevat niet allemaal als sociale gegevens kunnen worden bestempeld. Vandaar dat uitdrukkelijk wordt bepaald dat de persoonsgegevens afkomstig uit de e-PV's van de scheepvaartcontroleurs geen sociale gegevens zijn (aanpassing van artikel 100/6, zesde lid, *Sociaal Strafwetboek* door artikel 142 van het ontwerp). De verwerkingsverantwoordelijken van de databank e-PV moeten er bij de organisatie van deze databank over waken dat de gegevens van de sector "scheepvaart" afgescheiden blijven van deze van de andere sectoren.

c) Bewaartermijn

20. Krachtens artikel 5.1.e) AVG mogen persoonsgegevens niet langer worden bewaard, in een vorm die het mogelijk maakt de betrokkenen te identificeren, dan noodzakelijk voor de verwezenlijking van de doeleinden waarvoor zij worden verwerkt.

21. De Autoriteit stelt vast dat noch het ontwerp noch het *Belgisch Scheepvaartwetboek* enig artikel bevat dat de bewaartermijn regelt van de persoonsgegevens die door de scheepvaartcontroleurs worden verzameld via de processen-verbaal opgesteld n.a.v. het vaststellen van inbreuken op het *Belgisch Scheepvaartwetboek*. Er wordt evenmin bepaald hoelang de persoonsgegevens, die relevant zijn voor de scheepvaartcontroleurs om hun opdrachten te vervullen, in de databank e-PV worden bewaard.

22. Het ontwerp moet op dit punt worden aangevuld.

d) Verwerkingsverantwoordelijke

23. In het formulier dat de adviesaanvraag vergezelt, wordt gemeld dat het ontwerp geen verwerkingsverantwoordelijke aanduidt maar dat het wel de FOD Mobiliteit en Vervoer is die verwerkingsverantwoordelijke is.

24. De Autoriteit kan zich niet uitspreken over wie verwerkingsverantwoordelijke is voor alle verwerkingen die door het *Belgisch Scheepvaartwetboek* worden geregeld. Maar voor zover zij kan vaststellen is de FOD Mobiliteit en Vervoer inderdaad verwerkingsverantwoordelijke voor de verwerkingen die het gevolg zijn van het opstellen van processen-verbaal en de aanleg van een bijhorend dossier door de scheepvaartcontroleurs. Om elke onduidelijkheid omtrent de identiteit van de verwerkingsverantwoordelijke te vermijden (transparantie) en zo de uitoefening van de rechten van de betrokkene zoals vastgesteld in de artikelen 12 tot en met 22 van de AVG te vergemakkelijken, verzoekt de Autoriteit de steller van het ontwerp om in het ontwerp voor elke gegevensverwerking uitdrukkelijk de entiteit aan te wijzen die als verwerkingsverantwoordelijke moet worden beschouwd.

De Autoriteit maakt van deze gelegenheid gebruik om eraan te herinneren dat de aanwijzing van de verwerkingsverantwoordelijken in het licht van de feitelijke omstandigheden gepast moet zijn[12]. Met andere woorden, voor elke verwerking van persoonsgegevens moet worden nagegaan wie feitelijk het doel nastreeft en controle heeft over de verwerking.

25. Voor wat de databank e-PV betreft, identificeert artikel 100/6, tweede lid, *Sociaal Strafwetboek* als gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijken: de minister bevoegd voor werk, de minister bevoegd voor sociale zaken, de minister bevoegd voor economie en de minister bevoegd voor justitie. Artikel 142 van het ontwerp breidt de gezamenlijk verwerkingsverantwoordelijken uit met de minister bevoegd voor mobiliteit en voor maritieme mobiliteit. De Autoriteit neemt hiervan akte.

26. In dit verband benadrukt de Autoriteit het belang van duidelijke en concrete afspraken tussen de gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijken en het belang van transparantie naar de burger toe. Er moet ook worden vermeden dat bij vragen of klachten in verband met de verwerking van persoonsgegevens de Autoriteit geconfronteerd wordt met een situatie waar uiteindelijk niemand kan aangesproken worden, omdat de gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijken de aansprakelijkheid voor eventuele inbreuken op elkaar afwentelen.

e) Betrokkenen

27. Voor wat het e-PV betreft worden de betrokkenen niet expliciet vermeld in het *Belgisch Scheepvaartwetboek*. Ze kunnen wel uit de context worden afgeleid. Vermits processen-verbaal inbreuken op de bepalingen van het *Belgisch Scheepvaartwetboek* en zijn uitvoeringsbesluiten vaststellen, zijn de betrokkenen alle personen zijn aan wie dit wetboek of zijn uitvoeringsbesluiten verplichtingen oplegt die ingeval van miskenning gesanctioneerd worden.

28. Voor wat de databank e-PV betreft, worden de betrokkenen opgesomd in artikel 100/6, vierde lid *Sociaal Strafwetboek*.

f) Toegang

29. Artikel 100/10 *Sociaal Strafwetboek* regelt de toegang tot de databank e-PV. Artikel 145 van

---

[12] Zowel de Werkgroep 29 – voorganger van de Europees Comité voor Gegevensbescherming – als de Autoriteit beklemtoonden de noodzaak om het concept verwerkingsverantwoordelijke te benaderen vanuit een feitelijk perspectief. Zie : Werkgroep 29, Advies 1/2010 over de begrippen « verwerkingsverantwoordelijke » en « verwerker », 16 februari 2010, p. 9 (https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2010/wp169_en.pdf)

Gegevensbeschermingsautoriteit, *Overzicht van de begrippen verwerkingsverantwoordelijke/verwerker in het licht van de Verordening (EU) nr. 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens (AVG) en enkele specifieke toepassingen voor vrije beroepen zoals advocaten, blz.*1. (https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/publications/begrippen-verwerkingsverantwoordelijke-verwerker-in-het-licht-van-de-verordening-eu-nr.-2016-679.pdf).

het ontwerp past dit artikel van het *Sociaal Strafwetboek* aan zodat de gegevens afkomstig uit de e-PV's van de scheepvaartcontroleurs uitgesloten worden van deze toegangsregeling. De toegang tot deze gegevens wordt uitsluitend geregeld door het nieuwe artikel 4.2.1.26/3 *Belgisch Scheepvaartwetboek* (ingevoerd door artikel 133 van het ontwerp).

30. Krachtens dit artikel zijn de gegevens van e-PV's in de databank e-PV alleen toegankelijk voor de ambtenaren van het DG Scheepvaart die bevoegd zijn om processen-verbaal op te stellen, namelijk de scheepvaartcontroleurs. Zij hebben toegang tot de informatie vermeld in het nieuwe artikel 4.2.1.26/3, § 1, *Belgisch Scheepvaartwetboek*. Zo kunnen ze controleren of iemand reeds gekend is in een ander onderzoek. Indien een controleur toegang wenst tot meer informatie in een proces-verbaal dat hij niet opstelde, dan kan dit slechts voor zover de bevoegde gerechtelijke overheid daarvoor toestemming geeft. Deze toestemming kan krachtens paragraaf 3 door het openbaar ministerie worden uitgesteld zolang de bevoegde magistraat van oordeel is dat deze toegang de uitoefening van de strafvordering of de veiligheid van een persoon in gevaar kan brengen. De Autoriteit neemt hiervan akte.

g) Rechten van de betrokkenen

31. De artikelen 12 - 22 AVG regelen de rechten die een betrokkene kan uitoefenen n.a.v. de verwerking van zijn persoonsgegevens. De Autoriteit neemt er akte van dat in het ontwerp geen uitzonderingen op deze rechten overeenkomstig artikel 23 AVG zijn opgenomen. Voor zover de Autoriteit kon vaststellen bevat het *Belgisch Scheepvaartwetboek* evenmin dergelijke uitzonderingen.

32. De artikelen 100/14 tot en met 100/17 *Sociaal Strafwetboek* regelen, overeenkomstig artikel 23 AVG, uitzonderingen op een aantal van de rechten vervat in de artikelen 12 – 22 AVG. Deze uitzonderingen zijn echter niet van toepassing op de gegevens verwerkt door de scheepvaartcontroleurs n.a.v. het opstellen van een "gewoon" proces-verbaal of van een e-PV.

ARTIKEL 137: INVOEGING BOEK "PLEZIERVAART"

33. In punten 11 – 12 van het advies nr. 122/2019[13] vestigde de Autoriteit de aandacht op het ontbreken van uitdrukkelijk omschreven doeleinden van de verwerkingen in de wet van 5 juli 2018 *betreffende de pleziervaart*. In het licht hiervan adviseerde de Autoriteit om die doeleinden dan maar in het uitvoeringsbesluit op te nemen (niettegenstaande het eigenlijk in de wet moet zijn). Op 5 november laatstleden verleende de Autoriteit het advies nr. 105/2020 *m.b.t. het ontwerp van*

[13] Advies nr. 122/2019 van 19 juni 2019 m.b.t. het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de pleziervaart (te raadplegen via volgende link: https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/publications/advies-nr.-122-2019.pdf)

koninklijk besluit betreffende de pleziervaart[14]. In punt 11 van dit advies noteerde de Autoriteit dat de doeleinden zoals gevraagd in het advies nr. 122/2019 waren vermeld. Ze stelde echter vast dat het ontwerpbesluit nog andere verwerkingen regelde waarvan de doeleinden niet in de wet van 5 juli 2018 waren terug te vinden en adviseerde de bijkomende opname ervan in het ontwerpbesluit (niettegenstaande het eigenlijk in de wet moet zijn).

34. Het nieuwe "BOEK 5. PLEZIERVAART" van het *Belgisch Scheepvaartwetboek,* zal de wet van 5 juli 2018 *betreffende de pleziervaart* vervangen[15]. Dit betekent dat van dit wetgevend initiatief moet gebruik worden gemaakt om de doeleinden waarvoor in het kader van de organisatie van de pleziervaart persoonsgegevens worden verwerkt, in het wetboek te verankeren zoals vereist door artikel 6.3 AVG.

35. Trouwens het nieuwe artikel 5.2.2.6 *Belgisch Scheepvaartwetboek* dat deel uitmaakt van BOEK 5, belast de Koning met de uitwerking van een hele reeks praktische modaliteiten en voorwaarden die de verwerking van persoonsgegevens vereisen. Het zal aan de hand van de doeleinden opgenomen in BOEK 5 zijn dat de Autoriteit de proportionaliteit van de verwerkte persoonsgegevens zal beoordelen.

36. Alleen voor het register van pleziervaartuigen kan een doeleinde worden geïdentificeerd. Het nieuwe artikel 5.2.1.5 *Belgisch Scheepvaartwetboek* dat deel uitmaakt van BOEK 5 bepaalt dat voortaan pleziervaartuigen in het Belgisch Scheepsregister kunnen ingeschreven worden met het oog op de vestiging van zakelijke rechten, waaronder hypotheken. Daartoe legt het Belgisch Scheepsregister een register van pleziervaartuigen aan waarop de bepalingen van BOEK 1 van toepassing zijn. Artikel 1.2.1.1[16] *Belgisch Scheepvaartwetboek,* omschrijft het doeleinde van het Belgisch Scheepsregister als *de openbaarmaking van akten, vonnissen, eisen en andere stukken betreffende schepen en het desbetreffende beheer, overeenkomstig afdeling 2 van hoofdstuk 1 van titel 2 van boek 2 en afdeling 2 van hoofdstuk 1 van titel 2 van boek 3.* De Autoriteit neemt hiervan akte.

37. Louter volledigheidshalve onderstreept de Autoriteit de noodzaak om over een wettelijke basis te beschikken wanneer gegevens over de gezondheid worden verwerkt. De verwerking van deze gegevens is immers verboden (artikel 9.1 AVG) tenzij men zich kan steunen op één van de gronden vermeld in artikel 9.2 AVG.

---

[14] Te raadplegen op: https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/publications/advies-nr.-105-2020.pdf. Het is de bedoeling dat het ontwerpbesluit dat het voorwerp uitmaakt van dit advies leidt tot de vervanging van het koninklijk besluit van 28 juni 2019 *betreffende de pleziervaart*, dat op zijn beurt het voorwerp van het advies nr. 122/2019 uitmaakte.

[15] Artikel 147 van het ontwerp heft de wet van 5 juli 2018 op.

[16] Boek 1.

38. In de mate dat de gegevensverwerkingen in deze registers geen belangrijke inmenging in de rechten en vrijheden vormen, iets wat de Autoriteit momenteel niet kan beoordelen, kunnen de andere elementen van de verwerking (gegevens, bewaartermijn, verwerkingsverantwoordelijke, …) in een uitvoeringsbesluit worden vastgesteld. In het andere geval, moeten ze in het ontwerp worden opgenomen.

OM DEZE REDENEN
de Autoriteit

stelt vast dat volgende aanpassingen zich opdringen:

- de doeleinden van de bijzondere registers in het ontwerp opnemen (punt 9);
- het doeleinde van het e-PV en de databank e-PV nauwkeuriger formuleren zodat het aansluit bij het beoogde toepassingsgebied (punten 14 en 15);
- de bewaartermijn regelen (punten 21 en 22);
- de verwerkingsverantwoordelijke voor de gegevensverwerkingen n.a.v. de redactie van processen-verbaal identificeren (punt 24);
- de doeleinden waarvoor in het kader van de organisatie van de pleziervaart persoonsgegevens worden verwerkt opnemen (punten 33 - 35);

vestigt de aandacht op volgende punten:

- in de mate dat de gegevensverwerkingen in de registers geen belangrijke inmenging in de rechten en vrijheden vormen, iets wat de Autoriteit momenteel niet kan beoordelen, kunnen met uitzondering van het doeleinde, de andere elementen van de verwerking (gegevens, bewaartermijn, verwerkingsverantwoordelijke, …) in een uitvoeringsbesluit worden vastgesteld. Betreft het een belangrijke inmenging in de rechten en vrijheden van de betrokkenen, dan moeten ze in het ontwerp worden opgenomen (punten 9 en 38);
- de verwerking van gegevens over de gezondheid is slechts mogelijk voor zover men zich kan steunen op een rechtsgrond vermeld in artikel 9.2 AVG (punt 37).

Alexandra Jaspar
Directeur van het Kenniscentrum

Imprimerie centrale – Centrale drukkerij